

## МІСЬКІ СИСТЕМИ РОЗСЕЛЕННЯ: СТАНОВЛЕННЯ ТА СТРУКТУРА

*Розкриваються особливості формування системи міського розселення населення. Висвітлено особливості її територіальної структури в різних регіонах. Розкрито особливості формування опорного каркасу системи міського розселення населення. Проаналізовано традиційні типи опорного каркасу міського розселення: радіально-кільцевий, прямокутно-регулярний, лінійно-вузловий, приморський та багатоядерний. Охарактеризовано нові форми радіально-кільцевого типу системи розселення: векторні, поліядерні, напівкільцеві та ін. Визначено основні переваги і недоліки в конфігурації систем міського розселення. Наведено основні приклади їх розвитку.*

**Ключові слова:** Міські системи розселення, опорний каркас, структура розселення, конфігурація поселень.

**Вступ. Постановка проблеми.** Міста розвиваються не поодинокі, а у цілісній взаємопов'язаності та взаємодоповнюваності. З давньої давнини міста були з'єднані між собою цілою низкою доріг, як сухопутних, так і морських (а в останні часи й повітряних). Таке поєднання міських населених пунктів утворювало цілі системи розселення, різноманітні за своєю конфігурацією, протяжністю, щільністю та особливостями просторової взаємодії поселень. Такі системи утворюють територіальну структуру певного регіону, формують його опорний каркас. Останній істотно різниться в різних регіонах і частинах суходолу та здатний суттєво впливати на оптимальність і ефективність функціонування системи міського розселення, на якість життя людей та прибутковість їх господарської діяльності. Саме тому, дослідження структури системи міського розселення є актуальним.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження систем розселення міського населення детально розкриті в працях І. М. Маєргойза, Ю. Г. Саушкіна, Г. М. Лаппо, Є. Н. Перцика, М. О. Слуки, Ю. І. Пітюренко, В. Б. Шишацького, М. М. Паламарчука, Л. І. Василевського та інших авторів. За І. М. Маєргойзом, міська система розселення – це сукупність в певний спосіб взаєморозташованих і з'єднаних міських поселень, що перебувають в складній взаємодії у процесі свого розвитку і функціонування. На думку Г. М. Лаппо, міська система розселення характеризує просторову організацію господарства, просторові поєднання, взаємодію ареалів, центрів, ліній різного соціально-економічного значення. Вона визначає господарський каркас певної території, контури і риси загального поширення економічної діяльності.

М. М. Паламарчук під системою міського розселення розуміє один з аспектів інтегративної (загальної) структу-

ри міст, що визначається сукупністю територіальних відношень між окремими поселеннями (взаєморозташування і доступності, територіальної спільності, територіальної концентрації і місцерозташування); вона відображає територіальний принцип будови господарства.

**Формування цілей статті. Постановка завдання.** Проте, жодне із наведених визначень не розкриває повною мірою особливості становлення та структури системи міських поселень. Саме тому, метою написання даної роботи є дослідження сутності системи міського розселення, особливостей її становлення та структури. Для досягнення поставленої мети було передбачено постановку і послідовне вирішення наступних завдань: розкриття особливостей територіальної структури міського розселення в різних регіонах, особливостей формування опорного каркасу системи міського розселення, аналіз традиційних типів опорного каркасу міського розселення: радіально-кільцевого, прямокутно-регулярного, лінійно-вузлового, приморського та багатоядерного. Завдання включають в себе також характеристику нових форм радіально-кільцевого типу системи розселення: векторних, поліядерних, напівкільцевих та ін., визначення основних переваг і недоліків в конфігурації систем міського розселення із наведенням конкретних прикладів їх розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Відштовхуючись від попередньо висвітлених теоретичних міркувань І. Маєргойза, Ю. Саушкіна та Г. Лаппо, ми стверджуємо, що система міського розселення – це сукупність міських населених пунктів на певній території, що поєднані між собою різноманітними комунікаціями та зв'язками, мають специфічну внутрішню структуру і конфігурацію та характеризуються наявністю певних механізмів форму-

вання економічної ефективності свого функціонування на основі просторової взаємодії елементів.

Такі механізми формування економічної ефективності господарювання є необхідною та обов'язковою складовою функціонування будь-якої міської системи. Вони називаються в літературі "синергетичним ефектом міст", "вузловим ефектом", "агломераційним ефектом", "метрополітарним ефектом" тощо в залежності від характеру та особливостей розселенських системи. Однак, вони виступають неодмінним атрибутом будь-якої сукупності міст і проявляються по-різному в залежності від рівня та характеру розвитку міської системи розселення, її компонентної структури та конфігураційних властивостей простору системи.

Результатом конкретного аналізу системи міського розселення є виділення її елементів, що виявляються (пізнаються) за допомогою методу суспільно-географіч-

ного районування. В межах держави такими елементами є урбанізовані ареали, зони, райони, а також мегалополіси, агломерації, вузли, міські центри і пункти тощо. Отже, система міського розселення дає інформацію про основні риси розвитку господарства на території, центри тяжіння суспільного життя, найважливіші траси суспільно-географічних зв'язків, мозаїчність різних ареалів.

Структурну характеристику системи міського розселення у вигляді взаємозумовленого поєднання окремих міських центрів і ліній комунікацій Г. М. Лаппо (1978) називає опорним каркасом, конфігурація якого відображає основні риси формування урбанізованого середовища території, взаємозв'язки окремих міських центрів різних рангів, характеризує міру компактності системи [3;4;5]. За конфігурацією опорного каркаса Г. М. Лаппо виділяє такі типи систем міського розселення (рис. 1).

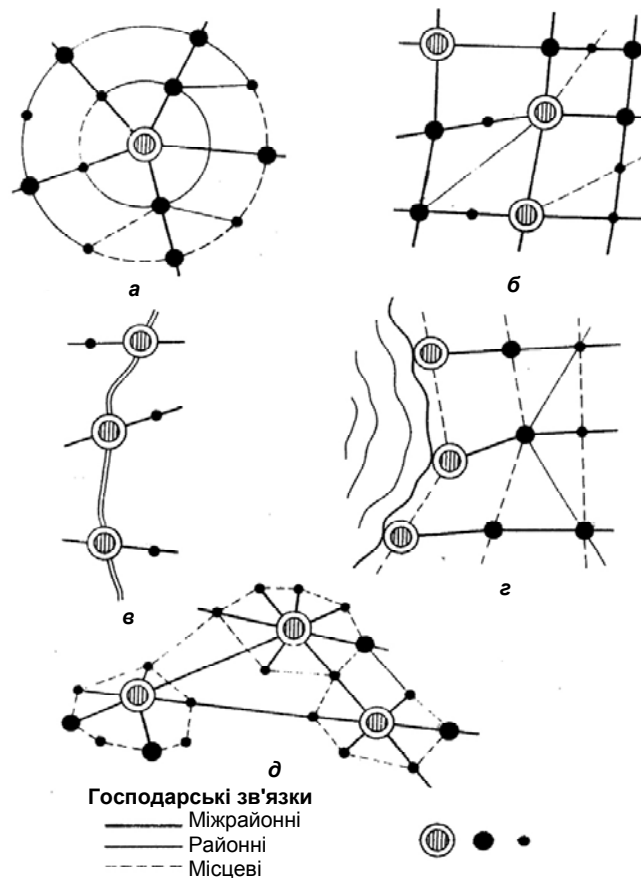


Рис. 1. Опорний каркас системи міського розселення [3]

А. Радіально-кільцевий з порівняно рівномірним розподілом опорних міських поселень, доцентровими тенденціями у соціально-економічних зв'язках і розвитку, різким домінуванням головного центру з чітко визначеною центральністю його положення. Такий тип міського розселення мають Центральний район Росії (Москва і Московська область), столичний район Білорусії, Київ та область, а також ряд обласних систем розселення України (Львівська, Харківська, Вінницька тощо) [1].

Б. Прямокутно-регулярний (решітковий), при якому окремі міські центри і вузли розміщені на території значно рівномірніше. Цей тип передбачає менші відмінності у рівнях розвитку міських центрів (ядер), які мають майже однаковий потенціал. В цілому таких систем міського розселення властиве більш рівномірне розміщення господарства, поліцентричний характер його

організації. Регіональні міські вузли сформувались не лише під впливом вигідного транспортно-географічного положення, але й внаслідок дії адміністративного фактору або давнього історико-господарського розвитку. Такий тип територіальної структури мають Центрально-чорноземний район Росії і Казахстан. В Україні даний тип системи розселення притаманний середньоурбанізованим територіям давнього господарського освоєння, які не мають чітко лідируючих міських поселень на своїй території і характеризуються наявністю значної кількості малих і середніх міст (окремі території Львівщини за межами обласної агломерації, Тернопільська, Волинська, Рівненська області).

В. Лінійно-вузловий тип розселення з потужною внутрішньою економічною віссю (транспортною магістраллю, великою рікою, передгірними рівнинами, най-

більш придатними для життя) і пучками чи смугою інфраструктури. Такий тип мають Поволзький, Західно-сибірський і Північнокавказький райони Росії, держави Середньої Азії. В Україні такий тип міського розселення формується уздовж русла великих річок – Дніпро, Дністер, Південний Буг тощо. Є він і в передгір'ях Карпат, проте власне міські поселення на цій території ще недостатньо розвинені.

Г. Приморський (*краще – приводний, або приекваторіальний – авт.*) тип міського розселення, коли елементи структури сформувались і розміщені вздовж морського чи океанічного узбережжя (інколи, вздовж узбережжя великих озер та їх систем), утворюючи водний фасад міст. Він характерний для Причорноморського району України (Одещини, Херсонщини, Азову, Криму), держав Балтії (за винятком Литви), а також великих приморських портових міст – Одеси, Санкт-Петербурга, Владивостока та інших. Сформувався він і в регіоні Великих американських озер, навколо Женевського озера в Європі тощо. Цьому типу властива наявність кількох потужних міських центрів вздовж узбережжя, від яких йдуть зв'язки в глибину території. Поперечні зв'язки між цими центрами виражені слабше [7;9].

Д. Багатоядерний тип системи міського розселення з басейновою концентрацією міст, характерний для потужних вугільних районів з високим рівнем освоєння і переважним розвитком важкої індустрії. Такий тип територіальної структури мають Донецький і Придніпровський райони України, Кузнецький підрайон Росії, райони Саару та Руру, Верхньої Сілезії, Мінас-Жерайс та Парана в Бразилії [9].

Багато районів мають змішаний тип територіальної структури з поєднанням ознак і елементів перелічених основних типів.

Отже, система міського розселення та транспортних магістралей формують так званий **опорний каркас території** – генералізований вигляд територіальної структури, як взаємообумовленого поєднання господарських центрів і ліній. Опорний каркас відображає основні риси територіальної організації господарства і суспільного життя, взаємозв'язки господарських центрів різних рангів і територій, господарських ареалів та ядер, а також характеризує міру зв'язності території [5;6].

В сучасному світі найбільш розвиненими системами розселення крупних міст є радіально-кільцеві вузлові та агломераційні системи, в основі яких лежить велике багатофункціональне місто (декілька міст) та його приміська периферійна зона. Саме цей тип розселення характерний для більшості регіонів високорозвинених країн та країн, що розвиваються, оскільки феномен урбанізації та зростання ролі і значення міського середовища набув глобальних масштабів. Саме за умов радіально-кільцевої структури забезпечується оптимальна взаємодія всіх міст системи та створюються максимально сприятливі умови для поширення процесів урбанізації, розвитку транспортних комунікацій та господарського освоєння території. Саме за таких умов створюються найкращі умови для зростання економічної ефективності розвитку та функціонування міст, поширюється вузловий та агломераційний (інколи, метрополітарний) ефект території. Розглянемо основні часткові структури радіально-кільцевої вузлової та агломераційної системи міського розселення (рис. 2).

Дійсно, радіально-кільцевий варіант міської системи розселення сприяє безперешкодному поширенню впливу ядра на прилеглі території та формуванню синергети-

чного ефекту в різних сферах суспільного життя міст. За такої структури, міське ядро і периферія тісно взаємопов'язані між собою завдяки транспортним магістралям, науково-продумана організація яких не перевантажує центральну частину системи та сприяє підвищенню комунікативності більш віддаленої периферії) [4;6;8].

На основі радіально-кільцевої структури виникають специфічні функціональні зони міст та їх найближчого оточення: історичне ядро, серединний і периферійний пояси (інколи, центральний і лісопарковий) ядра системи, а також пояси ближньої і дальньої периферії міст. Цілісна радіально-кільцева структура перш за все формується навколо великих світових міст та столиць різних держав світу, які розташовані у віддаленні від природних бар'єрних перешкод (узбережжя морів, гірських хребтів тощо) та володіють максимальним суспільно-господарським потенціалом завдяки глибокій соціальній перетвореності та всебічній модульній інтегративності і комунікативності середовища.

Найбільш яскравими прикладами є Москва, Париж, Берлін (після об'єднання Німеччини), Мадрид, Будапешт, Делі, Мехіко, Пекін, а в Україні – Львів, Київ тощо [1].

Недоліком цієї структури є різке домінування ядра над периферійною зоною, унікальне географічне положення якого спричинює надмірну замкненість зв'язків на центрі, супідрядність і підпорядкування навколишніх територій потребам ядра тощо. Ці недоліки мають бути вирішені за допомогою: 1) удосконалення системи транспортних комунікацій за рахунок розбудови об'їзних та кільцевих шляхів; 2) чіткого перерозподілу повноважень органів влади центру і периферії, надання їм виваженої організаційної і фінансової самостійності.

Одним із часткових варіантів попередньо розкритої структури міського розселення є радіальна напівкільцева. Вона виникає в тих урбанізованих регіонах, в периферійній зоні яких існують суттєві природні або антропогенні обмеження для поширення урбанізації та розвитку господарства. Ці обмеження відштовхують від себе сельбищну та господарську діяльність і унеможливають усесторонній планомірний розвиток територіальної структури системи. В результаті, периферійні території утворюють навколо міського ядра напівкільце, яке розвивається, як і в попередньому випадку, використовуючи переваги синергетичного ефекту території. Природними факторами формування напівкільцевої територіальної структури міського розселення можуть бути гірські пасма, улоговини та каньйони, природно-заповідні території, наявність широких та складних для освоєння річкових систем (що характерно, переважно, для попередніх історичних періодів розвитку міст та низько-технологічних типів суспільства, які не в змозі розробити відповідних інженерних споруд для подолання цієї перешкоди). Серед антропогенних факторів формування напівкільцевої структури можна виділити близькість території міської системи до сухопутних державних кордонів (що не є характерним для більшості країн з міркувань національної безпеки), близькість до зон екологічного лиха (наприклад, до зони відчуження навколо Чорнобильської АЕС), до інших систем міського розселення (вузлів, агломерацій) в межах територій із високим рівнем урбанізації, які підпорядковують собі частину периферійної зони тощо.

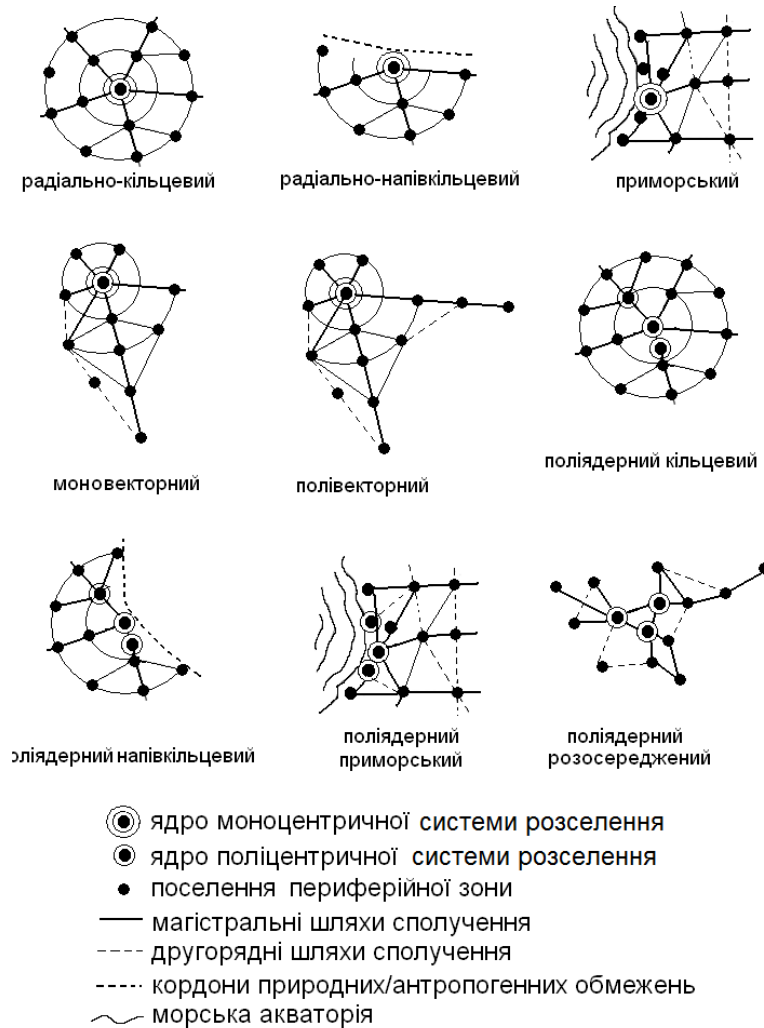


Рис. 2. Типи радіально-кільцевих структур системи міського розселення

Прикладами напівкільцевої структури є Осло (обмежувачим фактором виступає Осло-фіорд), Цюрих (фактором є однойменне озеро), Детройт (фактором є озеро Ейр), Єреван (фактором є гірський масив Арарат) та ін. [8]. Поступово, така структура формується і навколо Києва в результаті обмеження господарської діяльності на територіях, що постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи. Притаманна вона також Харківській системі міського розселення через наближення її території до державного кордону з Росією. Однак, з огляду на стрімкий розвиток південно-західної периферії Київщини, вона може згодом трансформуватись у моновекторний тип. Напівкільцева структура могла сформуватись і навколо Берліну за умови штучного тривалого розмежування ядра міста на західну і східну частини.

Істотними недоліками радіально-напівкільцевого типу територіальної структури міського розселення є: 1) недостатні можливості для усестороннього поширення синергетичного впливу ядра та його адаптації і засвоєння на периферії; 2) розірваність зв'язків периферії, відсутність замкнених кілець комунікацій; 3) зниження економічної ефективності функціонування підприємств через комунікаційні, інженерно-технологічні та соціально-інфраструктурні проблеми. Для подолання зазначених недоліків необхідне усунення негативних антропогенних факторів, що лімітують територіальний ріст системи розселення, а також розвиток інженерних та інфраструктурних систем для подолання природних бар'єрів на шляху до оптимальної взаємодії центру і периферії.

У вітчизняній географії традиційно виділяється приморський тип територіальної структури господарства певної території. Він склався в районах, територія яких прилягає до морського/океанічного узбережжя і утворює своєрідний морський фасад для розвитку процесів урбанізації і концентрації господарства. Море/океан при цьому виступає сприятливим фактором розвитку міст (на відміну від попереднього варіанту), який одночасно і притягує до себе і лімітує їх розвиток. В приморському типі територіальної структури, саме ядро розселення та значна кількість міських поселень периферії витягнута вздовж морського узбережжя, яке забезпечує їх відповідними ресурсами економічного розвитку (морепромисловими, рекреаційно-оздоровчими) та комунікаціями (торговельними, транзитними, постачальницько-збутовими) за рахунок діяльності портового господарства. На основі морських комунікацій в містах на узбережжі відбувається значна концентрація комерційних ринкових сил, капіталу і робочої сили, активізуються міжнародні економічні відносини. Проте, соціальне середовище приморських міст має менший ступінь розвиненості та перетвореності, ніж у попередніх типах, оскільки функції з формування синергетичного ефекту забезпечують переважно потужні комунікації, а не соціально-культурні, науково-інноваційні, освітні, ринково-інфраструктурні та комерційно-підприємницькі переваги.

Саме тому, прикладів приморських систем міського розселення в світі нараховується значна кількість, при чому в різних країнах світу з різним рівнем і характером

соціально-економічного розвитку. Це системи розселення таких великих міст, як Санкт-Петербург, Лісабон, Копенгаген, Афіни, Ліверпуль, Мельбурн, Сідней, Токіо, Осака, Ріо-де-Жанейро, Сан-Паулу, Консепсьон тощо. В Україні це Одеська міська система розселення. Серед недоліків розселенських систем даного типу слід виділити: 1) недостатній рівень розвитку соціальних функцій ядра, що негативно відбивається на формуванні синергетичного ефекту території; 2) поширення комунікацій між центром і периферією переважно за рахунок морських шляхів сполучення, що призводить до плинності опорного каркасу території та трансформаційності її синергетичного ефекту; 3) моноспеціалізацію, зумовлену приморським розміщенням. Для усунення зазначених проблем, необхідно активізувати розвиток "вищих поверхів" соціальних функцій ядра системи розселення (що можна зробити, знову ж таки, на основі масового розвитку комунікацій, в тому числі міжнародних), а також сприяти налагодженню ефективних систем сухопутного сполучення в межах системи, що дозволить їй розвиватися вглиб території у віддаленні від морського узбережжя. Характерним прикладом останнього є "доповнена" розселенська система Стокгольму [8].

Деякі моноцентричні системи міського розселення можуть мати моно- та полівекторну територіальну структуру. Вектор частіше за все йде від урбаністичного ядра вздовж потужної внутрішньої економічної вісі – здебільшого транспортної магістралі, долини річки або гірської улоговини. Ця магістраль відрізняється від інших високою пропускну здатністю та потужністю, що притягує до неї різні види економічної активності (здебільшого промислові). Вздовж векторної магістралі можуть формуватися потужні господарські центри і вузли другого порядку, які використовують синергетичний ефект. Однак, із віддаленням від ядра, цей ефект поступово знижується, що не дозволяє підприємствам дальньої периферії отримувати високі прибутки від підприємницької діяльності та розвивати активні ринково-комерційні і соціально-економічні відносини із ядром. Значно послаблюється і розвиток центрально-периферійних зв'язків, а з ним і рівень комунікативності середовища, адаптації до впливу ядра, дифузії інновацій тощо.

Моновекторна структура виникає переважно на основі потужної відцентрової транспортної магістралі, а полівекторна – на основі обопільних транзитних шляхів сполучення, річкових/гірських долин тощо. Векторний характер системи розселення може бути також викликаний недостатнім розвитком доцентрових сил, зв'язків і комунікацій, слабкістю синергетичного ефекту ядра, яке формує навколо себе недостатньо потужне поле тяжіння, а також низькою здатністю периферії до засвоєння і адаптації доцентрових тенденцій. Ці проблеми усуваються із розвитком і трансформацією соціального середовища центрального міста та активізацією його комунікаційного потенціалу, що посилює процеси планомірного розвитку розселенської системи.

Прикладами векторних систем міського розселення є Тбілісі (бівекторний розвиток по долині р. Кура), Каїр (вздовж русла Нілу), Бомбей (вздовж берегів Аравійського моря та бухти Тхана), Кіто (вздовж магістральних автошляхів по гірській улоговині Анд) та ін. Основними недоліками цього типу територіальної структури розселення є значна розтягнутість у просторі та віддаленість периферійних територій від центру системи, що накладає істотний негативний відбиток на характері та інтенсивності центрально-периферійних відносин, розвитку синергетичного ефекту та формуванні економічної ефективності виробництва. Для усунення зазначених протиріч, необхідна розробка стратегій планомірного розвитку

радіальних магістральних та кільцевих транспортних шляхів системи розселення, формування вузлів-противаг, які б частково забирали на себе функції формування синергетичного ефекту території, а згодом забезпечили перехід до поліцентричної структури системи.

В поліцентричних міських системах розселення наведені вище типи територіальних структур певною мірою повторюються, однак до кожного з них вносяться свої особливості та корективи. Так, поліядерний кільцевий тип системи міського розселення характеризується тими ж самими параметрами, що і радіально-кільцевий, однак роль ядер виконує декілька поселень його центральних територій. Навколо них формуються своєрідні подрібнені елементи територіальної структури, що підпорядковуються переважно лише певному ядру, порушується замкненість зв'язків і комунікацій на єдиному центрі, посилюється осередковість та різноплановість урбаністичних процесів. Поліцентризм ослаблює синергетичний ефект окремих ядер системи. Кожне з них справляє свій унікальний вплив на навколишні території, виходячи з власних характерних особливостей та факторів розвитку, однак жодне не виконує своїх функцій повною мірою. Цей факт, поряд із іншими чинниками (перш за все, історичними та природно-ресурсними), спричинює недостатній розвиток "вищих поверхів" соціальних функцій поліцентричних систем міського розселення, її ринкових і підприємницьких сил, науково-інноваційного, освітнього, інформаційного та інтелектуального потенціалу, що ослаблює модульні механізми розвитку території та підвищує значення ефекту масштабу виробництва і монополістичної концентрації виробничих потужностей.

Серед учених існує думка, що переважна більшість моноцентричних систем розселення, із розвитком периферійної зони, перетвориться на поліцентричні. На нашу думку, така позиція є не зовсім обґрунтованою. Поліцентрична система, за словом Г. М. Лаппо, формуються "від району", тобто самий по собі поліцентризм початково закладений в їх функціональній структурі та обумовлений природними, історичними та суспільними чинниками [3]. Високорозвинена моноцентрична система розселення не зможе перерости у поліцентричну, оскільки тоді ослабне або порушиться той унікальний синергетичний ефект, яким вона володіє, зміняться основи його формування та провідні рушійні сили зростання економічної ефективності виробництва. Виключення можуть складати лише розселенські системи приморського типу, які характеризуються меншим рівнем розвитку соціального середовища ніж інші аналогічні утворення. Отже, поліцентричні міські системи розселення слід вважати лише окремим повнофункціональним утворенням, а не стадією еволюції моноцентризму.

Класичні поліцентричні міські системи розселення виникли і розвиваються в межах старопромислових районів різних країн світу: РУР, Саар, Сілезія, Американське озеро, Мінас-Жерайс, Кабу-Бранку тощо. Це – Гессен-Дортмунд-Дюссельдорф, Рандштадт, Буффало-Рочестер та ін. Однак, повноцінної кільцевої структури досягає далеко не кожна з них [7;9]. Причини цього будуть окреслені нижче. Основними недоліками розвитку поліядерних кільцевих систем розселення слід вважати: 1) недостатній рівень формування синергетичного ефекту території; 2) ускладненість комунікацій та високий рівень техногенного перетворення середовища; 3) значне загострення екологічних проблем; 4) державний і корпоративний монополізм, який ускладнює процеси ринкової трансформації та соціалізації міст. Для їх вирішення необхідні істотні зміни в галузевій структурі ядер системи, їх переорієнтація із старопромислових

функцій (ПЕК, металургія, важке машинобудування) на сучасні, інноваційні, соціально- та ринково-орієнтовані види діяльності. При цьому, традиційна старопромишлова спеціалізація міських поселень, може зберегтись (за умови, якщо вона є економічно ефективною) та перенестись до ближньої периферії розселенських систем (в місця з невисокою земельною рентою), тим самим звільнивши місце для розвитку високорентабельних соціальних функцій та покращивши екологічну ситуацію в центрі. Таким чином, буде збережено ефект масштабу виробництва, а також коопераційні зв'язки підприємств в межах єдиних монополістичних корпорацій, які багато в чому визначають економічну ефективність цих виробничих утворень.

Полядерний кільцевий тип міського розселення зустрічається лише на тих територіях, в межах яких немає певних природних чи антропогенних обмежень для його розвитку. На практиці, таких місцевостей досить мало. Природними лімітуючими факторами у старопромишлових районах виступають гірські пасма і кражі, русла річок, а антропогенними – наявність інших локальних урбаністичних систем розселення (вузлових, урбанізаційних), що обмежують поширення зони впливу одна одної, а також інші чинники, викладені вище. Так, в старопромишлових районах територія здебільшого насичена різними формами територіального зосередження виробництва і населення, тому значна кількість розселенських систем має напівкільцеву структуру. Це ряд агломерацій Руру, східного Китаю, Аппалачської басейну, Поволжя і Приуралля тощо. В Україні – це Донецько-Макіївська агломерація, розвиток якої обмежений із північного сходу наявністю близько розташованого Горлівсько-Єнакіївського вузла. Проблеми даного типу систем розселення відтворюють в собі недоліки полядерного кільцевого типу територіальної структури із додаванням проблем, пов'язаних із лімітуючими факторами урбанізації. Їх вирішення має спиратися на комплексне врахування викладених вище рекомендацій.

Полядерний приморський тип системи міського розселення є доволі рідкісним та зустрічається переважно в межах великих портових зон, які мають багатогалузеву спеціалізацію. Кожне ядро такої системи розміщене безпосередньо біля морського узбережжя і розвинулось на основі специфічних функцій: суднобудування і ремонту, торговельного вантажообороту і транзиту, нафто- і газопостачання (на основі портового терміналу і мережі трубопроводів), відпочинку і туризму тощо. Такі поліфункціональні утворення успадкували всі недоліки приморського розміщення міст, до яких додаються проблеми поліцентризму та ослаблення синергетичного ефекту внаслідок недостатнього розвитку соціальних функцій високоурбанізованого середовища. Основним напрямком оптимізації їх функціональної структури має бути поступова перефільзація ядер в напрямку активізації "вищих поверхів" соціальних функцій, розвиток сухопутних магістралей та формування розвиненої мережі населених пунктів, віддалених від морського узбережжя.

Характерними прикладами полядерних систем міського розселення є Амстердам-Гаарлем, Рейк'явік-Кеблавік, Норфолк-Гамптон-Н'юпорт та ін. Із розвитком потужностей нафтового терміналу в м. Южне, поліцентричного типу згодом може набути й Одеська система розселення.

Останнім типом територіальної структури міських поселень є полядерний розосереджений. Серед моноцентричних структур йому відповідає полівекторний тип. Однак, на відміну від нього, в розосередженій структурі кожне ядро характеризується наявністю своєї вла-

сної системи населених пунктів із найближчого оточення, тісно пов'язаної з ним комунікаціями та синергетичним ефектом території. Ці осередкові системи можуть мати між собою ослаблені нецентрові зв'язки (типу периферія-периферія), які недостатньою мірою формують цілісність системи розселення. Переважна більшість зв'язків окремих елементів розосередженої структури здійснюються через основні ядра. Суттєвими недоліками розосереджених систем розселення є: 1) ускладненість та розірваність комунікацій, перевантаженість центру; 2) недостатній прояв синергетичного ефекту; 3) монополізація виробничо-технологічних процесів, яка проявляється у закріпленні спеціалізації периферійних міст, підпорядкованих певному ядру, та в ускладненні формування багатогалузевих утворень; 4) загострення екологічних проблем. Основними шляхами вирішення зазначених проблем має бути розвиток міжосередкових комунікацій, які сприятимуть формуванню кільцевої структури навколо поліцентричного ядра, а також впровадження тих заходів і механізмів соціалізації ядра та оптимізації функціональної структури, які були висвітлені раніше.

Із розвитком комунікацій, розосереджений тип розселення може трансформуватись у полядерний кільцевий за умови, що зв'язки між окремими містами будуть розвиватись на основі сукупного синергетичного ефекту території. На нашу думку, в Україні полядерним розосередженим є Дніпропетровсько-Дніпродзержинська система розселення. Причиною цього стала наявність природних бар'єрів (русла Дніпра) для розвитку кільцевої структури, а також формування усталених технологічних і постачальницько-збутових зв'язків між суміжними галузями промислового виробництва (металургія, енергетика, гірничодобувна промисловість тощо), що відбувались навколо виокремлених міських ядер [1].

**Висновки і перспективи подальших розвідок.** Як видно з проведених досліджень, конфігураційні характеристики опорного каркасу систем міського розселення істотно впливають на якість життя населення в містах та на економічну ефективність функціонування і розвитку господарського комплексу. Врахування структурних особливостей міського розселення істотно сприятиме оптимізації економічного і соціального розвитку міст, покращенню умов проживання городян та зростанню економічної бази міських комерційних підприємств. Вдосконалення структури міського розселення, засноване на розвитку комунікацій і зв'язку, сприятиме посиленню синергетичного (вузлового, агломераційного, метрополітарного) ефекту міського середовища та активізації процесів суспільного відтворення в містах.

#### Список використаних джерел

1. Івченко А. Міста України : довідник / А. Івченко. – К. : НВП Картографія, 1999. – 136 с.
2. Коваленко П. С. Развитие городов / П. С. Коваленко. – К. : Наук. думка, 1980. – 299 с.
3. Лаппо Г. М. Города на пути в будущее / Г. М. Лаппо. – М. : Мысль, 1987. – 236 с.
4. Лаппо Г. М. Развитие городских агломераций в СССР / Г. М. Лаппо. – М. : Наука, 1978. – 152 с.
5. Лаппо Г. М. Рассказы о городах / Г. М. Лаппо. – М. : Мысль, 1976. – 219 с.
6. Перцик Е. Н. География городов (геоурбанистика) : учеб. пособие / Е. Н. Перцик. – М. : Высш. шк., 1991. – 319 с.
7. An Urbanizing World. Global Report on Human settlement 1996 // United Nations centre for Human Settlement. – 1996. – 560 p.
8. Antikainen J. Building Invisible Bridges – Urban networking and the Baltic Sea Region / J. Antikainen // EGEE Magazine. – 1999. – Vol. 1. – P. 6–15.
9. World Urbanization Prospects: Estimates and Projection of Urban and Rural Population and Urban Agglomerations. – New York : UN, 1998. – 191 p.

Надійшла до редколегії 10.09.13

О. Гладкий, д-р геогр. наук

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

### **ГОРОДСКИЕ СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ: СТАНОВЛЕНИЕ И СТРУКТУРА**

*Раскрываются особенности формирования системы городского расселения населения. Освещены особенности его территориальной структуры в разных регионах. Раскрыты особенности формирования опорного каркаса системы городского расселения. Проанализированы традиционные типы опорного каркаса городского расселения: радиально-кольцевой, прямоугольно-регулярный, линейно-узловой, приморский и многоядерный. Охарактеризованы новые формы радиально-кольцевого типа системы расселения: векторные, полиядерные, полукольцевые и др. Определены основные преимущества и недостатки в конфигурации систем городского расселения. Приведены основные примеры их развития.*

*Ключевые слова:* Городские системы расселения, опорный каркас, структура расселения, конфигурация поселений.

A. Gladkey, Dr., senior lecturer

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### **THE STRUCTURE AND DEVELOPMENT OF URBAN SETTLEMENT SYSTEM**

*The features of urban population settlement development are disclosed. The peculiarities of urban territorial structures in different regions are explored. The supporting frame of urban population settlement development is investigated. The traditional types of urban settlement supporting frames (ring-radial, rectangular regular, linear-nodular, seaside as well as multicore) are defined. The new forms of ring-radial settlement systems (vector, polynuclear, semi-ring et al.) are characterized. The main advantages and disadvantages of urban settlement configuration are shown. The basic examples of their development are proposed.*

*Keywords:* Urban settlement system, the carcass structure settlement, settlements configuration.