

Міністерство освіти і науки України
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Університет Орадя (Румунія)
Університет Жирони (Іспанія)

Рада молодих вчених Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна
Студентське наукове товариство факультету геології, географії, рекреації і туризму
КЗ «Харківський обласний центр туризму, краєзнавства, спорту та екскурсій
учнівської молоді» Харківської обласної ради

РЕГІОН - 2025:

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ

МАТЕРІАЛИ

**МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
СТУДЕНТІВ, АСПІРАНТІВ ТА МОЛОДИХ НАУКОВЦІВ**

(25 квітня 2025 року, м. Харків)

Харків
2025

*Реєстраційне посвідчення УкрІНТЕІ МОН України
(№ 724 від 09 грудня 2024 року)*

*Затверджено до друку рішенням Вченої ради
Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна
(протокол № 12 від 25.04.2025 року)*

Редакційна колегія: Л.М. Немець, д. геогр. н., проф. (голова редакційної колегії); К.Ю. Сегіда, д. геогр. н., проф. (співголова редакційної колегії); С.В. Костріков, д. геогр. н., проф.; К.В. Мезенцев, д. геогр. н., проф.; Ю.І. Кандиба, к. геогр. н., доц.; Л.В. Ключко, к. геогр. н., доц.; П.О. Кобилін, к. геогр. н., доц.; К.О. Кравченко, к. геогр. н., доц.; Є.Ю. Телебєнєва, к. геогр. н., доц.

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: суспільно-географічні аспекти: матеріали міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих науковців (м. Харків, 25 квітня 2025 р.) / Гол. ред. колегії Л.М. Немець. – Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2025. – 260 с.

У збірнику матеріалів міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих науковців «Регіон – 2025: суспільно-географічні аспекти» представлено тези доповідей, які розкривають сучасні проблеми регіонального розвитку, зокрема економічні, соціальні, демографічні. Важливе місце займає наукова проблематика, пов'язана з урбанізаційними процесами, розвитком міст, міським плануванням. Актуалізовано проблеми розвитку туризму в Україні та інших країнах світу.

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.

ISBN

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

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

<i>Luka Davitashvili</i> Historical ways and perspectives of its development	9
<i>Oleksii Niemets</i> The creative economy: the experience of the United Kingdom	12
<i>Арсеній Бова</i> Сучасні проблеми регіонального розвитку Сумської області та міста Конотоп під час війни (2025 рік)	18
<i>Костянтин Бойко, Людмила Ключко</i> Припинення програми USAID Ukraine для розвитку спортивного середовища в Україні: ризики, виклики та шляхи адаптації	21
<i>Андрій Винник</i> Трансформації суспільного простору Львівської області у зв'язку зі зміною геопозиційності	24
<i>Олександр Думнов</i> Класична та кейнсіанська моделі регіонального ринку праці: компаративний аналіз	27
<i>Олексій Захаров</i> Просторові тренди вищої географічної освіти в Україні: де обирають навчатися здобувачі?	30
<i>Юлія Зіменко</i> Значення географічних занять для учнів з особливими освітніми потребами	34
<i>Даніїл Зімін</i> Прояви суспільно-просторової поляризації в Україні в умовах війни	37
<i>Валерій Криволапов</i> Компаративний аналіз економічного і суспільно-географічного підходів до досліджень людського капіталу	41
<i>Ірина Майстренко</i> Вплив кліматичних змін на транспортну систему та туристичну діяльність регіонів України.....	44
<i>Костянтин Маляренко</i> Наукові підходи до визначення економічної нерівності	46
<i>Гліб Овчаренко</i> Територіальна ідентичність: дефініція поняття, формуючі компоненти і чинники	50

<i>Віктор Стець, Денис Серьогін</i>	
Перспективи сталого розвитку району Левада у м. Харків.....	53
<i>Анна Черепіна</i>	
Нематеріальна культурна спадщина України: регіональний вимір	56
<i>Юлія Трухачова, Наталія Гусєва</i>	
Динаміка інвестиційної привабливості України	59
<i>Людмила Ключко, Ольга Подпрятова</i>	
Досвід участі у програмі академічної мобільності Erasmus+ студентів кафедри соціально-економічної географії і регіонознавства імені Костянтина Немця (на прикладі Університету Акденіз, Туреччина)	63

СЕКЦІЯ 2 СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНІВ

<i>Євгеній Адаменко</i>	
Використання технологій штучного інтелекту як інноваційний елемент управління туристичними підприємствами регіону	67
<i>Володимир Буданов</i>	
Місце підготовки фахівців з географії в новому переліку галузей знань і спеціальностей	69
<i>Артем Гавріков</i>	
Територіальні особливості виробництва пшениці в Україні	74
<i>Насіба Ніяз г. Гаджієва</i>	
Роль економіко-географічних факторів у розвитку сільськогосподарських районів західного регіону Азербайджану	78
<i>Людмила Дейнеко, Елла Шелудько, Марія Завгородня</i>	
Харчова промисловість регіонів України в умовах сьогодення: виклики та орієнтири розвитку.....	80
<i>Андрій Дубровський</i>	
Розвиток автоматизованих систем обліку оплати проїзду у Львівській області в контексті регіонального розвитку	83
<i>Орест Дуніков</i>	
Стала мобільність як умова розвитку міського транспорту	86
<i>Павло Кобилін</i>	
Територіальні аспекти розвитку свинарства в Україні	88
<i>Сергій Колосов</i>	
Експортний потенціал країни: поняття, сутність, структура	93
<i>Тетяна Маркульчак</i>	
Порівняльна характеристика розвитку соціальної сфери в розрізі територіальних громад Тернопільської області	96

Євген Хабусєв, Катерина Кравченко Роль транспортної інфраструктури у забезпеченні просторової стійкості України	99
Євген Шпак, Віталія Дащенко Транспортна система великого міста та виклики воєнного часу: кейс міст Харків та Одеса	104
Денис Волков, Людмила Ключко Кластерний підхід як інструмент соціально-економічного відновлення постраждалих територій в умовах післявоєнної трансформації	110
Леонід Ткаченко, Людмила Ключко Вплив воєнних дій на функціонування агропромислового комплексу Харківської області	115

СЕКЦІЯ 3 ГЕОДЕМОГРАФІЧНІ ТА УРБАНІСТИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Ikram Saidi, Feyrouz Ahlam Saidi Urban Mutation in Algeria: The Functional Evolution of Ali Mendjeli	119
Reka Horeczki, Gabor Lados, David Nagy From attractive centres to deserted hinterlands: population dynamics in Central and Eastern Europe	120
Дарина Авад, Катерина Кравченко Перспективи демографічного розвитку України	123
Натиг Г. Бабаєв Етимологія і ареал поширення території Кабірлі	128
Єлизавета Бедрій, Людмила Ключко Куп'янськ у тіні урбіциду: просторові та соціальні аспекти руйнації	130
Віктор Безрук Урбогеосистемний підхід у післявоєнному відновленні Харкова: сталий розвиток, екологічність та інклюзивність за принципами NEB	134
Олександр Боднарюк Повернення українських мігрантів у контексті війни: динаміка, виклики та перспективи сталості реінтеграції	137
Дар'я Венгрин Стала урбанізація в умовах війни	141
Ірина Гаврікова, Катерина Кравченко Трансформаційні процеси в геодемографічній структурі України: регіональний вимір	143

<i>Віталія Колюда</i>	
Просторові рішення та проблеми у плануванні нових житлових мікрорайонів м. Хмельницького	148
<i>Руслан Комишан</i>	
Вплив містобудівної політики на розвиток малих міст і приміських територій в Україні	150
<i>Костянтин Квартник, Марія Орленко</i>	
Урбанізаційні процеси в Україні: тенденції в умовах війни	152
<i>Катерина Кравченко</i>	
До питання класифікації міських агломерацій	157
<i>Катерина Сегіда, Сергій Чехов</i>	
Урбогеосистемний підхід до захисту житлової забудови від атак безпілотників (на прикладі м. Київ)	163
<i>Вікторія Тихоненко</i>	
Вплив міграцій молоді на демографічні процеси в Україні	169

СЕКЦІЯ 4 РЕКРЕАЦІЙНА ГЕОГРАФІЯ І ТУРИЗМ

<i>Rusudan Elizbarashvili</i>	
Some Current Issues of Recreational Geography in Georgia	172
<i>Анастасія Верещака</i>	
Проблеми розвитку культурного туризму в Україні	174
<i>Владислава Головка</i>	
Свідомий туризм як один із напрямків соціально-економічного розвитку регіонів України	178
<i>Микола Гривко, Юрій Кандиба</i>	
Туристсько-рекреаційний потенціал як чинник розвитку туризму в Ізраїлі	180
<i>Дар`я Загаєвська</i>	
Літературний туризм в Україні (на прикладі фестивалю «Книжкова країна 2025»)	182
<i>Юлія Ісаєва</i>	
Сучасні тенденції розвитку вітчизняної індустрії гостинності	185
<i>Карина Прокопчук</i>	
Європейський шлях до сталого туризму: досвід, інновації, перспективи	188
<i>Оксана Мороз, Оксана Апанасенко</i>	
Вплив війни на розвиток туризму в Україні	191

<i>Антон Москаленко</i>	
Роль міжнародних сертифікаційних систем (GSTC, Blue flag, Green key) у підтримці сталого туризму: потенціал для українських курортів	194
<i>Рауф Насібов</i>	
Туризм на Харківщині: виклики та напрями розвитку в умовах війни	199
<i>Ксенія Савицька</i>	
Тенденції розвитку культурного туризму в Італії	203
<i>Анастасія Савченко, Сергій Костріков</i>	
Big Data (великі дані) у туризмі: світова статистика, тенденції та перспективи для туристичної індустрії	205
<i>Станіслав Саламатін</i>	
Проблеми та перспективи розвитку туристичної сфери міста Харкова	209
<i>Світлана Тищенко</i>	
Використання сучасних геоінформаційних технологій для оцінки туристсько-рекреаційного потенціалу території	213
<i>Анна Хвостішко</i>	
Туризм як чинник регіонального розвитку	216
<i>Максим Цибенко</i>	
Аеропорти як туристичні хаби столичного міста: поствоєнні перспективи Києва	218
<i>Валентин Шаповаленко</i>	
Розробка екскурсійного маршруту містом Ізмаїл	220
<i>Дмитро Смоляр, Наталія Гусєва</i>	
Арктичний туризм: суспільно-географічні аспекти	228

СЕКЦІЯ 5 РАЦІОНАЛЬНЕ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА СТАЛІЙ РОЗВИТОК НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

<i>Gela Sandodze, Lado Grigolia, Giorgi Sandodze</i>	
Environmental Impact Assessment Procedures in Georgia	233
<i>Сергій Бережний</i>	
Прогнозування придатних територій для вітрової енергетики в контексті сталого розвитку регіонів	235
<i>Валерія Вовк</i>	
Оцінка автотранспортного забруднення атмосферного повітря у селітебних районах м. Марієнхайде (ФРН)	238
<i>Сергій Ковальчук</i>	
Динаміка формування сольового складу озерно-річкової мережі України	241

Єлизавета Петрушкевич	
Вирішення екологічних проблем для забезпечення сталого розвитку України	244
В'ячеслав Решетняк	
Сучасні виклики в роботі НПП (на прикладі НПП Гомільшанські ліси)	247
Марія Селютіна	
Соціологічне опитування як інструмент оптимізації планування зеленої інфраструктури	249
Євгенія Телебєнєва	
Вплив урбанізованого середовища на стан зелених насаджень	253
Роман Ткаченко	
Формування моделі сталого рекреаційного природокористування спелеотуризму України	255
Богдан Юнаков	
Раціональне природокористування як основа сталого розвитку регіонів України	257

СЕКЦІЯ 1

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Luka Davitashvili

lukadavitashvili@gmail.com

*PhD Student Supervisor: PhD in Geography Nodar Elizbarashvili
Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Tbilisi, Georgia*

HISTORICAL WAYS AND PERSPECTIVES OF ITS DEVELOPMENT

Summary. Georgia can become one of the alternative branches of the Silk Road, because during the Ottoman Empire, it is a convenient and safe direction for connecting Europe and Asia through the Caspian and Black Seas. a. . Georgia has a chance to become a bridge connecting Europe and Asia. For this, it is necessary to develop the Baku-Tbilisi-Kars railway and create the appropriate infrastructure. The routes of this project are clearly visible on the map. It is interesting to note that many transit routes are blocked against the backdrop of the Russia-Ukraine war, and the shipment of goods from Kazakhstan is not carried out through Resettish and Ukraine, but through the Azerbaijan-Georgia corridor. Against the background of Russia-Ukraine, Ukrainian ports are blocked and any kind of export from the country is restricted, although cargo traffic from Kazakhstan via the Caspian Sea and Azerbaijan has been activated. It is important to improve historical roads, because by restoring them, it is possible to establish a new logistics chain and develop regions. Against the background of the Ukraine-Russia war, it is also possible to create new regional route like an alternative of modern routes. Apart from this, it is also possible to better use the transit function of Georgia, which will better connect Europe and Asian countries.

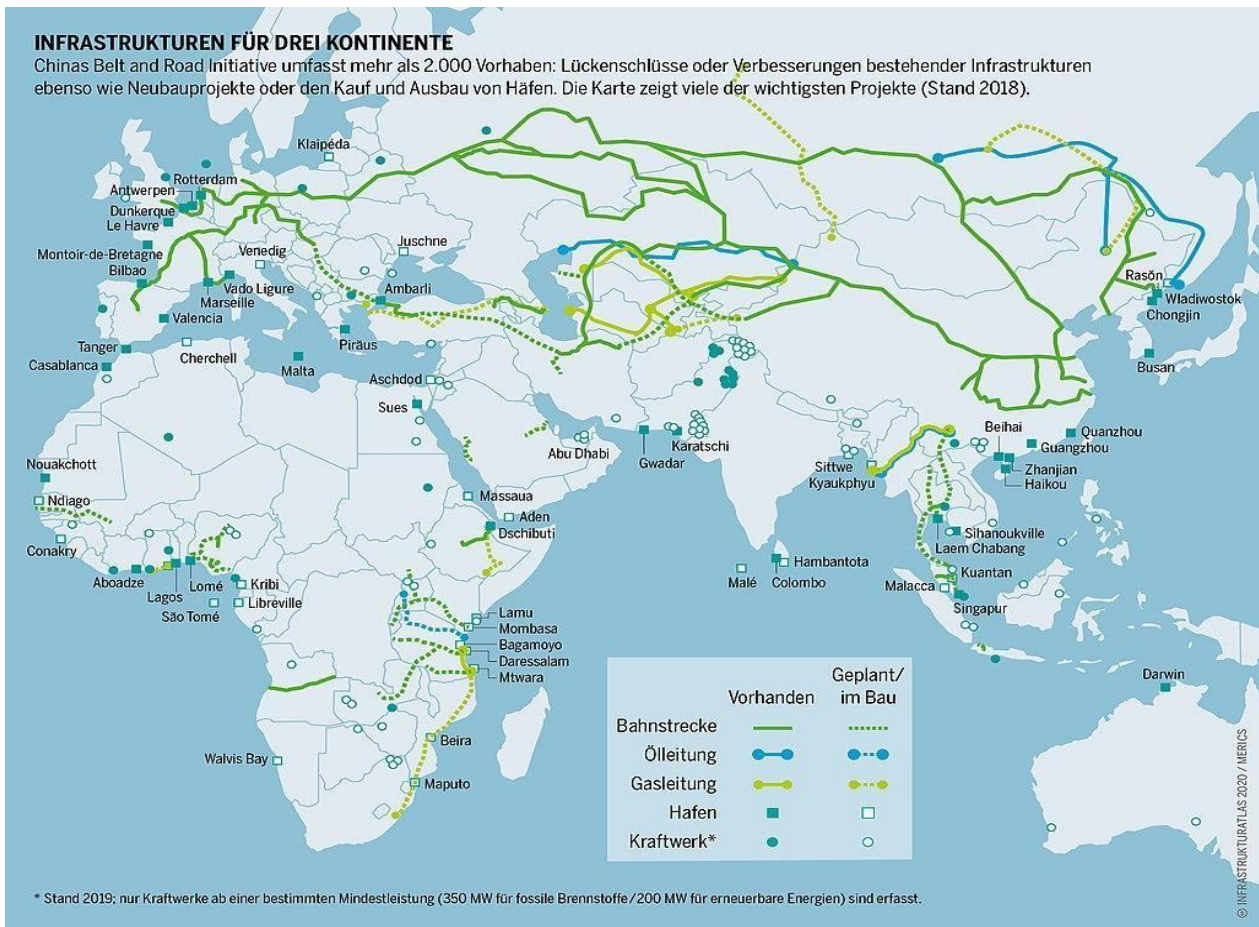
The purpose of the study is to review the historical roads passing through Georgia: to discuss their development perspectives.

Research methods. While working on the article, both Georgian and English-language scientific literature were used, systematization and classification of the received information. There is a wide variety of literature about historical roads. N. Berdzenishvili's work "Historical roads in Rustaveli era Georgia" (1966).

From the foreign literature on historical roads, Herbert Reinhold Jacobson's book: "A history of roads from ancient times to the motor age" (1940) and Guldenstedt's "Travel to Georgia" (1962) are noteworthy. Emil Avdalian's books are also interesting: "Georgia and Silk Trade Routes VI-XIII centuries" and "Georgia and Silk Trade Routes XIII-XV Centuries". Trade routes passing through Georgia and their geopolitical importance are discussed in both works.

Research Results. The Silk Road was not one specific road. It was a network of different routes connecting Europe and Asia. The Silk Road has historically always been an important trade corridor between Europe and Asia. Along with the

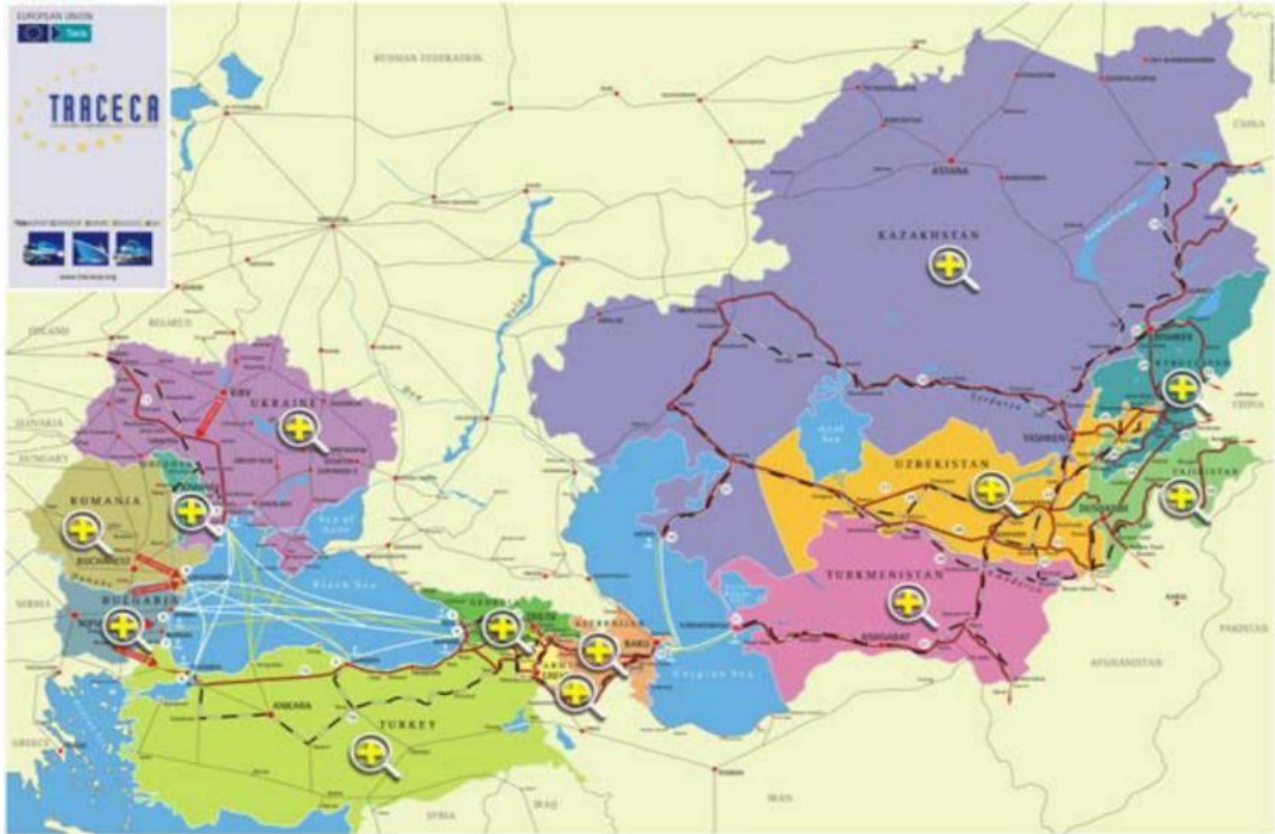
development of trade, it created an opportunity for the nations and cultures of the ancient world to connect and get to know each other, to adopt new agricultural or combat technologies, etc.



However, over time, the Silk Road became more and more dangerous, as various nomadic tribes began to control it. Due to robberies and robberies, it was no longer safe to travel, which is why the Silk Road gradually lost its function. Also, other types of trade and cultural relations developed, great geographical discoveries began, sailing developed. One of the branches of this network passed through Georgia, the importance of which changed depending on the geopolitical picture in the region. This route could be moved to the north or south of the Caucasus. A clear example of this is the Sogdians, who managed to gain control over the trade routes in the north of the Caucasus, with the support of Byzantium and Turkic tribes, who wanted to decline Persia, because the central route of the Silk Road passed through it. After the fall of Constantinople in the Middle Ages, its importance decreased.

In the twenty-first century, the opportunity to restore this route arose again. After the development of energy in the world and the emergence of oil fields, the development of hydropower and the extraction of other natural resources, the idea of reviving the Silk Road was on the agenda. For the first time, Europe tried to implement this idea in order to create an energy and trade corridor with the Middle East. Since 1990, the foundations of two important projects - TRACECA and INOGATE - were laid, the purpose of which was to work on these energy corridors.

Since 1997, Georgia and Azerbaijan have been actively involved in the TRACECA project. The project was referred to as the revival of the historic Silk Road, and it still exists today, but due to the lack of proper infrastructure and the necessary funds at the time, it was not very successful and attractive (www.iberiamagazine.com). The map presents this initiative. Routes Kaspian transit corridor [www.researchgate.net].



Research perspectives. Thus, Georgia has a chance to become a bridge connecting Europe and Asia. For this, it is necessary to develop the Baku-Tbilisi-Kars railway and create appropriate infrastructure. The routes of this project are clearly visible on the map. It is interesting to note that many transit routes are blocked in the background of the Russia-Ukraine war, and cargo transportation from Kazakhstan is not going through Russia and Ukraine, but through the Azerbaijan-Georgia corridor. Against the background of Russia-Ukraine, Ukrainian ports are blocked and any kind of export from the country is banned, although cargo traffic from Kazakhstan via the Caspian Sea and Azerbaijan has been activated [T. Sidamonidze, 2020].

Thus, against the backdrop of the Russia-Ukraine war, Georgia has the opportunity to become a safe corridor for transporting goods between Europe and Central Asia, and in case of the development of the appropriate infrastructure, a transport hub that will connect the West and the East. For this, it is necessary to complete the Baku-Tbilisi-Kars railway project.

Conclusions. Georgia can become one of the alternative branches of the Silk Road, because during the war it is a convenient and safe direction for connecting Europe and Asia through the Caspian and Black Seas. Its use is especially important

in the background of the Russia-Ukraine war, when it became necessary to connect Central Asia and Eastern Europe with alternative routes. It is also possible to lay new gas and oil pipelines in order to reduce dependence on Russia. .. It is interesting that many transit routes are blocked in the background of the Russia-Ukraine war, and the shipment of goods from Kazakhstan is not carried out through Russia and Ukraine, but through the Azerbaijan-Georgia corridor. Against the background of Russia-Ukraine, Ukrainian ports are blocked and any kind of export from the country is banned, although cargo traffic from Kazakhstan via the Caspian Sea and Azerbaijan has been activated.

References:

David Sidamonidze, *Geographical regularities of the functioning and development of land transport in Georgia*, Tbilisi, 2020. www.iberiamagazine.com
de.wikipedia.org
www.ebrd.com
en.wikipedia.org

UDC 338.4-026.15(410)

O. Niemets

oleksii.niemets@student.karazin.ua

*PhD Student Supervisor: PhD in Geography A. Baynazarov
V.N. Karazin Kharkiv National University, Kharkiv, Ukraine*

THE CREATIVE ECONOMY: THE EXPERIENCE OF THE UNITED KINGDOM

The end of the previous century was characterized by a transition from industrial to post-industrial development among the world's most advanced countries. The early 21st century marked the emergence of an entirely new globalization model, wherein human capital – distinguished by its creativity, innovation, and strong intellectual capacities – plays a pivotal role. Global society seeks to enhance its socio-economic potential in addressing existing challenges, striving for economic growth without the necessity of additional natural resource consumption. This period is marked by efforts to construct an economy driven by intellectual potential, rapid advancement of knowledge, and integration of innovations. Within scholarly discourse, concepts such as "new economy," "knowledge economy," "digital economy," "information economy," "innovation economy," "creative culture," and "creative economy" have emerged. This scientific landscape is further enriched by influential contributions from researchers such as D. Hawkins on the creative economy, R. Florida regarding the creative class, and C. Landry concerning the creative city [1, 2, 3].

The global economic system is undergoing rapid transformations in its organization, structure, and operational principles to address emerging societal demands and global challenges. These transformations have laid the groundwork for the development of the so-called "creative economy," underpinned by "creative industries." The creative economy and creative industries are formed at the

intersection of culture, art, business, and advanced innovative technologies, thus evolving into a distinct and influential sector of the global economy. Since the 2008 global financial and economic crisis, the creative economy has demonstrated high efficiency, signaling a new stage in the advancement of post-industrial civilization. As of 2023, the global market for creative industries was estimated at approximately USD 2.6 trillion, with forecasts suggesting it will reach USD 3.4 trillion by 2028 [8]. Countries worldwide are restructuring their economies by adopting international best practices. The United Kingdom exemplifies such practices, being the first recognized global leader in creative economy development.

The UK's policy was partly a response to the severe economic and social crisis of the 1980s, driven by losses in heavy industry and the subsequent relocation of manufacturing to countries with lower labor costs. Consequently, powerful industrial cities were compelled to shift focus from heavy industry products to outputs from creative and intellectual sectors, such as computer technologies, design, and other creative industry products. This shift was facilitated through collaborative efforts among researchers, politicians, community leaders, and managers. It was the UK government that first defined "creative industries" in the late 1990s and established a systemic policy framework for supporting this sector [4]. The creative sector subsequently emerged as an "economic driver" for the country, exhibiting accelerated growth rates and making significant contributions to GDP and employment [4].

The historical experience of the UK's creative economy, key governmental policy principles, strategic directions, institutions, and stakeholders within this economic sector serve as models for other nations. The comprehensive state strategy in supporting the creative class illustrates effective partnerships among government, business, and creative communities, transforming creativity into a powerful catalyst for national economic development.

In 1997, the newly elected Labour government under Tony Blair established the Creative Industries Task Force with the aim of quantitatively and qualitatively examining the development of this sector [5]. This initiative resulted in the creation of the Creative Industries Mapping Document in 1998, representing the first national attempt to systematically evaluate the effectiveness and scope of the creative economy. Within this document, 13 sectors were identified as part of the creative industries (see Fig. 1) [9]. At first glance, these sectors appear diverse, but they share a common foundation in individual creativity, intellectual property, talent, and innovation, which collectively foster economic prosperity, generate new employment opportunities, and enhance societal welfare [5].

Since 1998, creative industries have rapidly expanded globally. This expansion was significantly influenced by the research of John Howkins, who published his seminal work, *The Creative Economy: How People Make Money from Ideas* in 2001 [1]. From that point forward, the concept of the "creative economy" significantly broadened its scope, encompassing not only the industries initially identified but the entire system of producing and consuming creative content.

The UK government actively supported the strengthening and expansion of the creative economic sector by publicly disseminating data on its growth and development. By the mid-2000s, the creative industries' contributions to the UK's

GDP and employment had significantly increased, drawing attention from international organizations. Specifically, the 2008 Creative Economy Report, published under the auspices of the United Nations, emphasized that synergy among creativity, culture, economy, and technology has the capacity to generate income, employment, and exports, simultaneously facilitating social inclusion, cultural diversity, and human development [5].

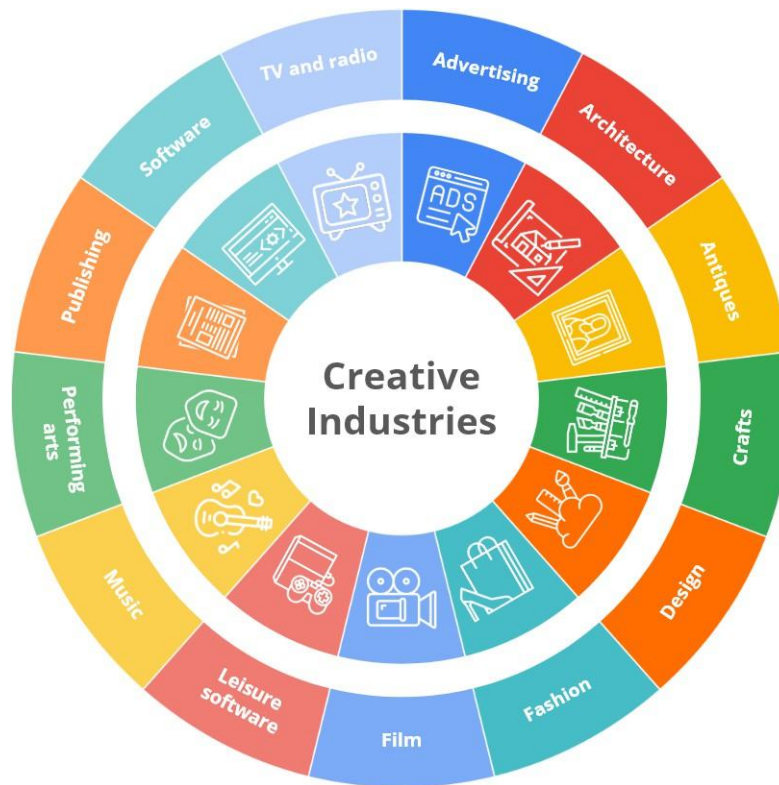


Fig. 1. Structural scheme of creative industries
(constructed by the author based on [9])

Since the 2010s, the UK's creative economy entered a mature phase, becoming integrated into broader national development strategies. The Conservative government, elected in 2010, acknowledged the creative industries' role as a promising driver of economic growth. Reports from the Department for Culture, Media and Sport (DCMS) consistently demonstrated the creative industries' accelerated growth rates. From 2010 to 2019, these sectors collectively expanded by 32%, while the overall economy grew by only 20% [4]. In 2018, creative industries were officially recognized among the priority sectors within the UK's Industrial Strategy. Thus, the evolutionary shifts in Britain's creative economy development highlight a gradual transition toward a post-industrial stage of economic advancement.

The central governmental body responsible for coordinating and supporting the UK's creative economic sector is the Department for Culture, Media and Sport (DCMS), along with an extensive network of various institutions and organizations. These bodies formulate policies related to the creative industries and ensure their

coherent implementation. Within the DCMS operates the Creative Industries Council (CIC), a joint consultative body comprising representatives from government and business, which has become the "cornerstone of the sector's success" in recent years [4]. The CIC brings together government officials and industry leaders to address pressing issues, harmonize strategic objectives, and model future development prospects [4]. Such an approach effectively optimizes the industry's needs, fostering collaboration with government to meet these requirements, thus significantly enhancing policy efficiency.

Quasi-governmental funds and councils dedicated to supporting artistic industries also play critical roles. For example, Arts Council England manages grant funding for the arts and culture in Britain, allocating resources from direct governmental funding as well as other sources, including proceeds from the National Lottery [5]. Creative England collaborates with regional development funds and commercial partners, investing in sectors such as gaming, television, film, and digital media [5]. Similar functions are performed regionally by Creative Scotland in Scotland and the Arts Council of Wales in Wales, providing essential support tailored to regional needs [5].

Creative England deserves special mention as an institution specifically established to promote creative industries outside London, focusing on regional projects in film, television, gaming, and digital media. Creative England attracts regional development funds and private investment, actively supporting creative startups throughout the country [5].

Among non-governmental initiatives, Creative UK plays a prominent role. It emerged from the merger of the Creative Industries Federation (a creative business association) and the previously mentioned Creative England. Creative UK functions as an integral element of the industry, conducting research, advocating for sectoral interests, and facilitating collaborative platforms between businesses, educational institutions, and policymakers. Additionally, numerous sector-specific associations operate across the country, such as UKIE (Interactive Entertainment Association) for the gaming industry, PACT (Producers Alliance) for film and television producers, and the Design Council for the design sector. These organizations collectively form a robust system engaged in lobbying activities, standard-setting, professional training, and international promotion of British creative products [5, 7].

Science, education, and research institutions play a vital role in nurturing specialists in art, design, media, and related fields. Universities, in particular, actively participate in joint research programs with businesses—for instance, the Creative Clusters Program, managed under the auspices of the Arts and Humanities Research Council (AHRC), has been funding regional creative clusters and R&D projects since 2018. Such initiatives ensure a continuous influx of creative talent and innovations, thereby supplying the creative industries with essential human capital.

Notably, powerful creative brands within the UK are not limited to large corporations but also include small and medium-sized enterprises, often employing fewer than ten people [4, 6]. Thus, the UK's creative economy encompasses a broad spectrum of fields—from media and design to architecture and gaming—supported by an extensive infrastructure of institutions and associations. Key factors

underpinning its success include well-established collaboration between government and industry, specialized financial instruments, funds, and a diverse ecosystem of players, ranging from global brands to innovative startups. This integrated approach ensures sustained competitiveness and supports the overall development of a vibrant creative system.

Today, the creative economy has become for the United Kingdom not only a source of significant economic benefits—contributing billions of pounds to GDP, supporting millions of jobs, exports, and investment—but also an important factor shaping national identity. British experience illustrates how investment in culture and creativity can yield substantial returns, becoming a powerful driver of economic strength without necessitating further depletion of natural resources. Examples include the formation of world-class clusters such as the London media hub and Manchester's music scene. An additional element of success lies in the flexibility of British policy, which effectively responds to new challenges, as demonstrated by targeted interventions during the COVID-19 pandemic and strategic adaptations driven by technological advancements. The government maintains close dialogue with the industry, allowing prompt identification and implementation of necessary solutions.

The UK continues to refine its legal frameworks, strategic and policy documents aimed at national economic development through economic, cultural, and social interactions. At the end of the second decade of the 21st century, Britain's creative economy faced the imperative of transitioning to a new stage of development, reflected in forward-looking strategies formulated toward 2030. These strategies emphasize the integration of advanced technologies and balancing commercialization with cultural value. Nevertheless, existing experiences strongly suggest that the UK will continue to be a global leader in advancing creative industries and in fostering overall growth of the creative economy.

The British model exemplifies how creativity, underpinned by strategic planning and collaboration among political circles and public administration, serves as a driver for economic breakthroughs, capable not only of reinforcing national economic strength but also enriching the global cultural landscape.

In conclusion, it is essential to recognize that the United Kingdom's experience in developing its creative economy is both instructive and multifaceted, providing valuable lessons for other nations worldwide. Over several decades, Britain has evolved from merely recognizing the potential of creative industries to transforming them into a leading sector within the national economy. The acknowledgement of the creative economic sector in Britain at the end of the 1990s as a significant component of post-industrial economic development served as a catalyst for subsequent advancement. This recognition fostered mutual understanding among government officials, businesses, and the creative and academic communities, firmly establishing creativity as an economic resource.

A crucial factor contributing to this success was consistent government policy, including financial support, tax incentives, educational programs, and the establishment of partnership institutions. Such strategic approaches and collaborative efforts created favorable conditions for the growth of creative industries and the

creative economy as a whole. It is important to emphasize that the UK's success was significantly underpinned by cross-sectoral cooperation. Government bodies, private enterprises, civic institutions, and educational organizations collaboratively contributed to the development of an integrated creative economy system. The absence of a single "centralized" state policy was effectively compensated for by initiatives undertaken at various levels—national, regional, and sector-specific—which complemented each other [6].

For countries aspiring to develop their creative economies, British experience illuminates potential strategies and methods for implementation, including the establishment of institutions to facilitate government-business collaboration, underscoring the importance of investing in education and creative human capital, ensuring the legal protection of intellectual property, and maintaining flexibility and adaptability in response to change.

References:

1. *The Creative Economy: How People Make Money from Ideas (2nd edition)* / John Howkins. – London: Penguin, 2013. – 288 p.
2. *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life* / Richard Florida. – New York: Basic Books, 2002. – 434 p.
3. *The Creative City: A Toolkit For Urban Innovators (2nd edition)* / Charles Landry. – London: Comedia, 2008. – 352 p.
4. Department for Culture, Media and Sport (DCMS). (2023). *Creative Industries Sector Vision: A Joint Plan to Drive Growth, Build Talent and Develop Skills*. London: HM Government. – Режим доступу: <https://www.gov.uk/government/publications/creative-industries-sector-vision/creative-industries-sector-vision-a-joint-plan-to-drive-growth-build-talent-and-develop-skills>
5. *Культурне багатство: як креативна економіка Британії всіх перемагає і чому нам теж так треба*. Platfor.ma / Інститут соціокультурного менеджменту. – Режим доступу: <https://www.lac.org.ua/kulturne-bahatstvo-yak-kreatyvna-ekonomika-brytaniji-vsih-peremahaje-i-chomu-nam-tezh-tak-treba/>
6. *Держава креативності: Політика. Дослідження. Індустрія* / Creative Industries Policy and Evidence Centre (PEC), 2023. – Режим доступу: https://www.britishcouncil.org/sites/default/files/the_state_of_creativity_ukrainian.pdf
7. Олійник, О. (2023). Цифрова трансформація креативних індустрій: британський кейс. *Питання культурології*, 42, 206–218. DOI: <https://doi.org/10.31866/2410-1311.42.2023.293779>
8. Шкодін І. В., Кондратенко Н. Д., Шукіна А. М. Креативна індустрія 4.0: тенденції та трансформації в епоху цифровізації. *Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. Серія «Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм»*. 2023. № 18. С. 22–30. DOI: <https://doi.org/10.26565/2310-9513-2023-18-03>
9. *Creative Industries Mapping Documents* / Department for Digital, Culture, Media & Sport, 1998. – Режим доступу: <https://www.gov.uk/government/publications/creative-industries-mapping-documents-1998>

*Науковий керівник – викладач географії, ст. викладач С. Калинкіна
Індустріально-педагогічний фаховий коледж Сумського державного
університету, Сумська область, м. Конотоп, Україна*

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ СУМСЬКОЇ ОБЛАСТІ ТА МІСТА КОНОТОП ПІД ЧАС ВІЙНИ (2025 РІК)

1. Актуальність теми. У цей складний період для України, особливо для Сумської області, що знаходиться на лінії зіткнення, вивчення проблем регіонального розвитку набуває особливої важливості. Це питання стає важливим не лише для науковців, але й для представників органів влади, місцевих громад, підприємців, а також міжнародних організацій, які надають допомогу. Після початку війни багато регіонів України, включаючи Сумщину та Конотоп, зазнали значних соціально-економічних та інфраструктурних втрат. Тому вивчення сучасних проблем та шляхів їх подолання є необхідним для планування подальших кроків відновлення.

2. Стан вивчення проблеми. До теперішнього часу в Україні вивчено чимало аспектів, пов'язаних із війною та її впливом на різні сфери життя, однак питання впливу війни на регіональний розвиток залишаються недостатньо дослідженими, особливо для конкретних регіонів, як-от Сумщина та Конотоп. У наукових працях зазвичай аналізуються загальні макроекономічні показники, не завжди надається достатньо уваги специфічним викликам та можливостям конкретних територій. Проте є дослідження, які відображають наслідки для демографічної ситуації, економіки та інфраструктури в інших прикордонних регіонах України, що дозволяє зробити певні висновки для Сумщини.

3. Виклад основного матеріалу.

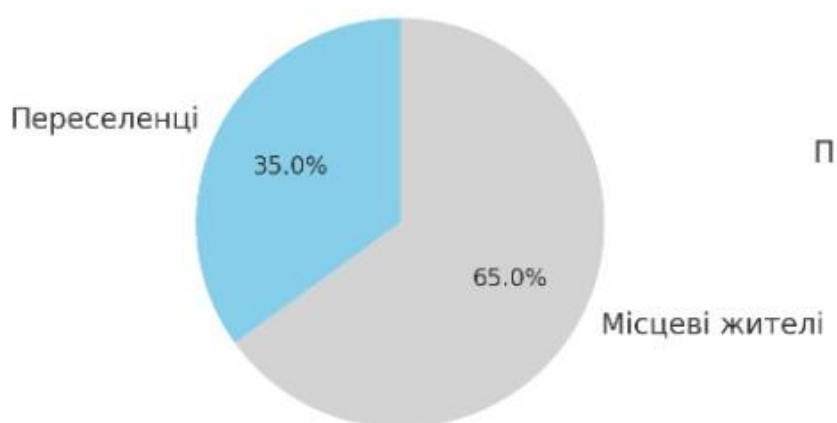
3.1. Соціально-економічні проблеми. З початком війни Сумська область зазнала серйозних економічних проблем. В першу чергу це стосується зупинки промислових підприємств, що призвело до значних фінансових втрат. Також знизилось виробництво в аграрному секторі через пошкодження земельних ділянок, мінування територій, а також нестачу ресурсів для обробки землі.

3.2. Демографічна ситуація. Демографічна ситуація в Сумській області зазнала значних змін. Множинні переміщення людей із зон бойових дій призвели до зростання кількості переселенців, що створило додаткові навантаження на місцеві органи влади та інфраструктуру. Змінилася також вікова структура населення, зокрема зросла частка літніх людей, що потребують соціальної допомоги.

3.3. Проблеми інфраструктури. Інфраструктурні руйнування, що стали результатом бойових дій, значно ускладнили нормальне функціонування територій Сумської області та Конотопа. Відсутність належної інфраструктури, зокрема доріг, мостів та енергетичних мереж, ускладнює доставку гуманітарної допомоги та відновлення економічної діяльності.

Вплив війни на промислове виробництво та аграрний сектор

Показник	2023 рік	2024 рік	Зміни (%)
Промислове виробництво (млн грн)	2500	1500	-40%
Виробництво сільськогосподарської продукції (тис. га)	150	90	-40%

Демографічні зміни в Сумській області**Рис. 1. Демографічні зміни в Сумській області (2023-2025)**

Одним із найбільш пошкоджених об'єктів є дорожнє покриття. На жаль, значна частина магістралей та доріг в області була зруйнована, що ускладнило транспортне сполучення та постачання товарів. Водночас важливим є відновлення залізничного сполучення, яке є важливим для економічного розвитку та логістики в регіоні.

Ще однією великою проблемою є пошкодження об'єктів соціальної інфраструктури, таких як лікарні, школи, дитячі садки. Багато медичних закладів залишились без ремонту, а їх знищення призвело до тимчасового відсутності доступу до необхідної медичної допомоги для місцевого населення. Для полегшення цих проблем проводиться відновлення лікарень та аптек, однак це потребує значних фінансових та ресурсних витрат.

3.4. Адаптація місцевих громад. Незважаючи на складні обставини, місцеві громади показали високу здатність до адаптації. Це проявляється у формуванні нових форм співпраці між місцевими органами влади та громадськими організаціями, спрямованими на підтримку населення в умовах війни. Одна з важливих ініціатив полягає в організації волонтерських центрів, які забезпечують населення гуманітарною допомогою, продуктами харчування, одягом та ліками.

Додатково, для підтримки економічної активності в умовах війни, організовано підтримку малих підприємств, що залишилися в регіоні. У рамках

програми фінансової допомоги місцевим бізнесам надаються гранти та пільгові кредити для відновлення діяльності. Це дозволяє зберігати робочі місця та забезпечувати продовження виробництва на локальному рівні.

Окремо варто зазначити важливу роль міжнародних організацій, які надають значну гуманітарну допомогу, а також фінансування для відновлення інфраструктури. Наприклад, програми відновлення водопостачання та електропостачання в місті Конотоп здійснюються за підтримки міжнародних організацій.

Таблиця 2

Пошкодження інфраструктури в Сумській області (2023-2024)

Об'єкт інфраструктури	Пошкоджено (шт.)	Відновлено (шт.)	Потребує відновлення (%)
Дороги та мостові споруди	150	50	66%
Лікарні та медичні установи	10	4	60%
Школи та дитячі садки	20	10	50%
Житлові будинки	3000	1000	66%



Рис. 2. Взаємодія між державними та місцевими органами влади в процесі відновлення інфраструктури

3.5. Взаємодія між державними і місцевими органами влади. В умовах війни важливою умовою для ефективного подолання кризи є координація між державними і місцевими органами влади. Місцеві органи влади повинні мати чітке розуміння стратегічних напрямків відновлення економіки, у той час як центральна влада повинна надавати необхідні ресурси та підтримку.

Проблема ускладнюється через затримки в наданні державної допомоги місцевим громадам. Часто місцеві органи влади мають труднощі в організації належної інфраструктури для ефективного використання цих ресурсів. Тому важливо покращити механізми комунікації та спільних дій між місцевими і державними установами.

4. Висновки.

1. Негативний вплив війни на економіку та інфраструктуру. Основні проблеми, з якими стикнулася Сумська область та місто Конотоп, включають значне зниження виробництва, руйнування інфраструктури та соціальні виклики, пов'язані з переміщенням людей та безробіттям.

2. Адаптація та волонтерські ініціативи. Місцеві громади продовжують працювати над відновленням економічної та соціальної стабільності, активно залучаючи міжнародні організації та волонтерів.

3. Необхідність підтримки малих підприємств. Для стабілізації економіки важливо зберегти робочі місця в малому бізнесі, що дозволить запобігти економічному спаду в регіоні.

4. Роль державної підтримки. Взаємодія між державними і місцевими органами влади має бути чітко організованою для ефективного використання ресурсів і допомоги регіонам.

Список використаних джерел:

1. Іваненко А. Економічний розвиток України в умовах війни. – К., 2023.
2. Мельник В. Демографічні зміни в умовах війни на сході України. – Х., 2024.
3. Семенова М. Адаптація малих міст до нових реалій війни. – Л., 2025.
4. Звіти Обласної адміністрації Сумської області, 2024-2025.
5. Аналітичні матеріали міжнародних організацій щодо гуманітарної допомоги в Україні, 2024.

УДК 911.3

¹К. Бойко, ²Л. Ключко

¹xa13278050@student.karazin.ua, ²ludmila.klychko@karazin.ua

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

ЗАГРОЗИ ПРИПИНЕННЯ ПРОГРАМИ USAID UKRAINE ДЛЯ РОЗВИТКУ СПОРТИВНОГО СЕРЕДОВИЩА В УКРАЇНІ: РИЗИКИ, ВИКЛИКИ ТА ШЛЯХИ АДАПТАЦІЇ

Агентство США з міжнародного розвитку (USAID Ukraine) є однією з провідних міжнародних структур, що підтримує Україну у соціальних, економічних та гуманітарних питаннях. Особливу увагу програма приділяє молоді, інтеграції внутрішньо переміщених осіб, гендерній рівності, а також розвитку спорту як інструменту соціальної згуртованості та особистісного становлення. Через ініціативи спортивної дипломатії, USAID використовує спорт для створення «містків» між людьми, формування можливостей для

молоді та зміцнення місцевих громад [5].

USAID активно підтримувало розвиток спортивних ініціатив в Україні, спрямованих на соціальну інтеграцію, реабілітацію та залучення молоді. За підтримки організації, було організовано центр для внутрішньо переміщених осіб «Urban Camp» у Львові, де спорт використовувався як засіб соціалізації та підтримки. Центр забезпечений якісним укриттям і може приймати до 100 внутрішньо переміщених осіб. Тут є сучасні спортивні майданчики, відкриті простори для навчання, творчості та відпочинку. Така організація простору, спонукає легко інтегруватися у ком'юніті, приймати участь у тренуваннях, майстер-класах, концертах та всебічно розвиватися. Вартість проєкту – 25 мільйонів гривень, з яких 20 млн грн – інвестиція донорів, зокрема, USAID та 5 млн грн – кошти міського бюджету [4].

Також, програма «Sport for Ukraine» була створена для підтримки українських біженців через спорт та ігри, надаючи ресурси та ініціативи для організацій, які залучають українських біженців до спортивних та ігрових активностей [3]. Ці ініціативи демонстрували багатогранний підхід USAID до розвитку спортивного середовища в Україні, поєднуючи фізичну активність із соціальними, освітніми та гуманітарними складовими.

Доволі суттєвим є внесок USAID у професійний розвиток у сфері реабілітації, завдяки фінансуванню агентства, понад 4,5 тис. українських фахівців у сфері реабілітації отримали доступ до онлайн-курсів, зокрема з травматології, реабілітації після ампутацій та інших. Було завершено понад 15 тис. курси з рівнем завершення 67% [1]. Програма професійного розвитку має надзвичайно важливе значення для сучасної України, яка переживає масштабну гуманітарну та медичну кризу внаслідок повномасштабного вторгнення росії в Україну.

З приходом нової американської адміністрації та ухваленням рішень про скорочення зовнішнього фінансування, програма USAID Ukraine призупиняє свою роботу, що вже сьогодні відображається на багатьох аспектах соціального життя в Україні. Як наслідок, припинення фінансування з боку USAID має безпрецедентний вплив на всі без винятку сфери соціального розвитку, від освіти, охорони здоров'я й до ініціатив, пов'язаних із соціальною інтеграцією, підтримкою внутрішньо переміщених осіб, інклюзивністю та, зокрема, спортом.

Спорт, який завдяки підтримці USAID, використовувався не лише як фізична активність, а й як інструмент соціальної єдності, реабілітації та мотивації для молоді, ветеранів і вразливих груп, наразі втрачає зовнішню підтримку. Усі проєкти, які фінансувалися або спільно реалізовувалися за участю USAID, опинилися під загрозою зупинки або вже призупинені. Це стосується як інфраструктурних, так і освітньо-спортивних програм, що мали суттєвий вплив на формування активного громадянського суспільства. Однак можливості для адаптації фінансування поточної програми існують. Потенційним альтернативним джерелом фінансування розвитку спортивних ініціатив можуть стати програми підтримки з боку Європейського Союзу, зокрема в рамках відбудови України. Розширення співпраці з європейськими

фондами, грантовими механізмами, а також активізація державно-приватного партнерства можуть компенсувати втрати й навіть дати новий імпульс для реформування спортивного сектора.

Проте, наразі країни Європейського Союзу не ухвалили остаточного рішення щодо заміни фінансування, яке раніше здійснювалося через програму USAID. За словами єврокомісара з питань розширення, ЄС лише вивчає можливості підтримки України в тих сферах, які раніше забезпечувались американською допомогою, включаючи гуманітарні напрями [2]. Частиною цих напрямів є і спортивне середовище, яке традиційно розглядається як інструмент соціальної інтеграції та підтримки населення.

Припинення фінансування програми USAID Ukraine створює серйозні ризики для розвитку спортивного середовища в Україні, особливо в умовах війни та соціальної нестабільності. Спорт, який у рамках ініціатив USAID слугував інструментом соціальної інтеграції, підтримки молоді та громад, опинився без стратегічного партнера. Це призводить до згорання проєктів, втрати ресурсів і зниження доступності інклюзивних програм. Хоча країни ЄС вивчають можливості заміни фінансування, остаточного рішення наразі немає. У зв'язку з цим надзвичайно важливим є пошук внутрішніх резервів та нових джерел підтримки.

Список використаних джерел:

1. Lowe Rachael. *USAID Supports Continued Professional Development among Rehabilitation Professionals amid the War in Ukraine*. Plus By Physiospot. July 8, 2024. URL: <https://www.physiospot.com/2024/07/08/usa-id-supports-continued-professional-development-among-rehabilitation-professionals-amid-the-war-in-ukraine/> (дата звернення 26.03.2025).
2. ЄС вивчає альтернативи USAID для фінансування України – Єврокомісар. Курс України. 20 березня 2025. URL: <https://kurs.com.ua/novost/1337400-es-izuchaet-alternativi-usaid-dlja-finansirovanija-ukraini-%E2%80%93-evrokomissar> (дата звернення 28.03.2025).
3. Офіційний сайт програми Sport For Ukraine. URL: <https://www.sportforukraine.org/> (дата звернення 30.03.2025).
4. У Львові відкрили культурно-соціальний центр Urban Camp Lviv площею 5 тисяч квадратних метрів. Офіційний сайт Львівської міської ради. 2 червня 2023. URL: <https://city-adm.lviv.ua/news/society/youth-policy/296862-u-lvovi-vidkryly-kulturno-sotsialnyi-tsentr-urban-camp-lviv-ploshcheiu-5-tysiach-kvadratnykh-metriv-video> (дата звернення 02.04.2025).
5. Часті питання. Офіційний веб-сайт USAID. URL: <https://era-ukraine.org.ua/frequently-asked-questions-ua/> (дата звернення 26.03.2025).

ТРАНСФОРМАЦІЇ СУСПІЛЬНОГО ПРОСТОРУ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ У ЗВ'ЯЗКУ ЗІ ЗМІНОЮ ГЕОПОЗИЦІЙНОСТІ

Сучасні процеси, такі як глобалізація, зміни у світовій економіці, розвиток нових технологій, суспільні настрої, кліматичні зміни та геополітичні конфлікти, спричиняють зміну значення геопросторової позиційності (геопозиційності) окремих географічних об'єктів, територій і місць. Іноді зміни носять радикальний характер, наприклад, коли країна відмовляється від попереднього зовнішньополітичного курсу та переходить до нової моделі міжнародних відносин. Такий сценарій характерний для революційних змін або ситуацій збройного конфлікту. Так, наприклад, після Революції Гідності 2014 року Україна різко розірвала стратегічне партнерство з росією та взяла курс на євроінтеграцію. Складна зовнішньополітична і внутрішня ситуація, яка склалася потому в нашій країні, дала поштовх до розвитку в українській суспільно-географічній науці як самого поняття геопросторової позиційності в єдності його концептуального змісту та предметного значення, так і зумовила необхідність проведення глибокого і всебічного аналізу динаміки геопозиційності регіонів України в сучасних умовах.

В українській науці концептуальний зміст поняття геопозиційності як феномена геопросторової дійсності послідовно розкривається у працях львівської суспільно-географічної школи України, чії представники (Влах М. Р., Грицевич В. С. та ін.) вважають геопозиційність ключовим концептом сучасної географічної науки й одним з чотирьох аспектів геопросторової організації суспільства поруч із такими поняттями як геореляційність, геоінтегрованість та геофункціональність [2]. На їхній погляд, перехід від статичного до динамічного розуміння геопозиційності об'єктів може, зокрема, сприяти виявленню стійких тенденцій її розвитку, покращити інтерпретацію геопросторових відношень і геопросторового функціонування не лише точкових, але також лінійних, площинних, мережевих геооб'єктів. Більше того, на думку М. Влах, нові концепції геопросторової позиційності можуть стати підґрунтям для нової теорії геопросторової організації суспільства [1].

Динамічні процеси, які зараз відбуваються в українському суспільстві, перебувають у фокусі багатьох сучасних українських і закордонних досліджень [3; 4; 5; 6; 7; 8 та ін.]. Масштаб змін неможливо охопити в межах однієї статті, як і передбачити усі наслідки й запропонувати дієві рекомендації. У цьому дослідженні на прикладі Львівської області ми зробимо спробу показати, як зміна геопозиційності регіонів України унаслідок збройної агресії росії вплинула на їхній суспільний простір.

Львівська область відіграє ключову роль у сучасній геополітичній структурі України, зазнавши суттєвих трансформацій після 2014 року, а особливо після початку повномасштабного вторгнення росії у 2022 році. Її стратегічне розташування на заході країни, безпосередня близькість до кордонів з Польщею, Словаччиною та Угорщиною, а також добре розвинена транспортна інфраструктура зробили регіон основним гуманітарним і логістичним хабом України.

З початком війни Львівщина стала ключовим центром для прийому внутрішньо переміщених осіб (ВПО), що суттєво вплинуло на соціально-економічний розвиток області. У 2022 – 2024 роках регіон прийняв понад 500 тисяч біженців із центральних, південних та східних областей, що спричинило демографічні та інфраструктурні виклики. Зараз за даними Міжнародної організації з міграції на території Львівської області проживає близько 150 тисяч ВПО. Масовий приплив людей призвів до зростання навантаження на житловий фонд, транспортну систему, освітні та медичні установи, проте водночас стимулював розвиток місцевого бізнесу, сфери послуг та будівельної галузі.

Львівська область також відіграє надзвичайно важливу роль у забезпеченні міжнародної допомоги Україні. Через її територію проходять основні гуманітарні коридори та військово-логістичні маршрути, які з'єднують Україну з Європейським Союзом. Львівський міжнародний аеропорт, залізничні вузли у Львові, Стрию, Чопі та автомобільні прикордонні переходи («Краковець – Корчова», «Рава-Руська – Гребенне», «Шегині – Медика») стали життєво важливими для імпорту оборонного та гуманітарного обладнання.

У контексті євроінтеграції Львівська область є одним із лідерів співпраці з ЄС, зокрема з Польщею, що сприяє активному розвитку транскордонної кооперації. Регіон отримує значні інвестиції у транспортну та промислову інфраструктуру, зокрема в розширення дорожньої мережі, реконструкцію залізничних сполучень та будівництво нових логістичних центрів. Європейський Союз активно підтримує Львівщину через різноманітні програми транскордонного співробітництва, які спрямовані на покращення економічного та екологічного розвитку регіону. Так, наприклад, нещодавно Україна, Польща та Словаччина домовились про спільний економічний розвиток Карпат в рамках так званої «Карпатської ініціативи», що передбачає реалізацію спільних проєктів в економічній, промисловій і науково-технічній галузях регіону.

Окремо варто відзначити економічні зміни у Львівській області, пов'язані зі зростанням кількості релокованих підприємств. Через втрату доступу до східних ринків багато українських компаній перемістили своє виробництво на Львівщину, що сприяє створенню нових робочих місць та розвитку промислових кластерів. Основні галузі, які отримали імпульс до зростання, включають харчову промисловість, деревообробку, IT-сектор, логістику та машинобудування.

Культурне та освітнє значення Львова також суттєво зросло. Місто стало не лише гуманітарним центром, а й важливим простором для міжнародних дипломатичних зустрічей, наукових конференцій та мистецьких ініціатив.

Провідні університети Львова активно співпрацюють із європейськими освітніми установами, що сприяє інтеграції української освіти в європейський простір. Прикладом такої співпраці може слугувати впровадження у Львівському національному університеті імені Івана Франка програми подвійних дипломів, яка передбачає отримання двох дипломів магістра – українського та іноземного зразків.

Отже, видається можливим стверджувати, що Львівська область відіграє критично важливу роль у сучасному геополітичному просторі України, стаючи стратегічним логістичним, економічним та дипломатичним центром. Її значення лише зростатиме в майбутньому із поглибленням євроінтеграції, розширенням транспортної інфраструктури, залученням нових інвестицій і реалізації стратегічних проєктів, спрямованих на досягнення економічної стійкості та зростання регіонів України відповідно до Цілей сталого розвитку й стандартів ЄС.

Список використаних джерел:

1. Влах М. Р. Еволюція концепції геопросторової позиційності: поняттєво-термінний вимір. *Укр. геогр. журн.* 2023. № 3. С. 53–62. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2023.03.053>
2. Грищевич В. Теоретико-методичні основи пізнання геопросторової організації суспільства. *Географія та екологія: наука і освіта.* 2014. С. 68–72. URL: <https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/02/>
3. Kulu, H., Christison, S., Liu, C., & Mikolai, J. (2023). The war, refugees, and the future of Ukraine's population. *Population, Space and Place*, 29(4), 2656. DOI: <https://doi.org/10.1002/psp.2656>
4. Malchykova, D., & Pylypenko, I. (2023). War-Torn Territories and Society: Migration Processes, Cases, Contexts of Ukraine. *Europa XXI*, 45, 21-36. DOI: <https://doi.org/10.7163/Eu21.2023.45.6>
5. Mezentsev, K., & Mezentsev, O. (2022). War and the city: Lessons from urbicide in Ukraine. *Czasopismo Geograficzne*, 93(3), 495–521. DOI: <https://doi.org/10.12657/czageo-93-20>
6. Mykhnenko, V., Delahaye, E., & Mehdi, N. (2022). Understanding forced internal displacement in Ukraine: insights and lessons for today's crises. *Oxford Review of Economic Policy*, 38(3), 699–716. DOI: <https://doi.org/10.1093/oxrep/grac020>
7. Sereda, V. (2023). *Displacement in War-Torn Ukraine: State, Displacement and Belonging.* Cambridge: Cambridge University Press. DOI: <https://doi.org/10.1017/9781009314473>
8. Wolfe, S. D., Denysenko, O., Krichker, D., Rebro, O., & Gunko, M. (2023). The Intimate and Everyday Geopolitics of the Russian War Against Ukraine. *Geopolitics*, 28(3), 1–28. DOI: <https://doi.org/10.1080/14650045.2023.2222936>

КЛАСИЧНА ТА КЕЙНСІАНСЬКА МОДЕЛІ РЕГІОНАЛЬНОГО РИНКУ ПРАЦІ: КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ

Ринок праці є ключовим елементом соціально-економічної системи кожного регіону, що формує основи для сталого розвитку, добробуту населення та економічної стабільності. Регіональні ринки праці суттєво відрізняються за своїми характеристиками, що обумовлює необхідність розробки адаптивних моделей регулювання, здатних врахувати специфіку місцевих умов. Дослідження моделей регіональних ринків праці є актуальним в контексті децентралізації управління та посилення ролі регіональної політики в системі соціально-економічного розвитку. У даній публікації втілено спробу компаративного аналізу двох економічних наукових підходів: класичного і кейнсіанського, для дослідження та регулювання ринку праці.

Класична економічна школа розглядає ринок праці як саморегульовану систему, де заробітна плата гнучко реагує на попит і пропозицію, забезпечуючи повну зайнятість у довгостроковій перспективі. Класична теорія включає наступні постулати: ринок праці функціонує аналогічно до інших ринків – ціна (зарплата) встановлюється в точці рівноваги; будь-яке безробіття є тимчасовим і спричинене негнучкістю ринку (наприклад, держрегулюванням, профспілками); вільна конкуренція забезпечує оптимальний розподіл ресурсів, зокрема й праці; втручання держави є небажаним, оскільки воно спотворює ринкові механізми [5]. Згідно із класичною теорією регіональні ринки праці розвиваються природно, залежно від попиту на товари й послуги, географічних і демографічних умов; міграція робочої сили вирівнює регіональні диспропорції (працівники переміщуються до регіонів із вищими зарплатами); заробітна плата адаптується до умов регіону без зовнішнього втручання. Також передбачається повна мобільність робочої сили між регіонами; гнучкість заробітної плати – зарплата може знижуватись, якщо це потрібно для досягнення рівноваги; відсутність або мінімізація інституційних бар'єрів (податків, регуляцій, соціальних програм) [4]. Згідно з науково-обґрунтованими висновками П. Кругмана, в регіональному вимірі механізми класичної моделі працюють ефективніше в умовах зрілих ринкових економік із високим рівнем мобільності. Також класична модель не придатна для регіонів, що потребують структурної перебудови або мають обмежений доступ до капіталу [3].

Кейнсіанська модель ринку праці виникла як реакція на неефективність класичних підходів в умовах економічних криз. Було обґрунтовано, що ринок праці не завжди є саморегульованим і може перебувати у стані тривалого безробіття без зовнішнього втручання. Попит на працю визначається сукупним

попитом на товари і послуги. Жорсткість заробітної плати може призводити до безробіття, яке не зникає автоматично. Необхідним є державне втручання: інвестиції, фіскальні стимули, програми зайнятості [2]. У регіональному вимірі кейнсіанський підхід зосереджений на активній ролі держави та місцевої влади в регулюванні зайнятості, через регіональні інвестиційні програми для стимулювання попиту на працю; програми громадських робіт для створення тимчасових робочих місць; субсидії роботодавцям на оплату праці в регіонах із високим безробіттям; освітні та професійні програми, що підвищують мобільність і адаптивність робочої сили. Основна ідея полягає у створенні попиту на працю з боку держави, особливо у кризових регіонах, що не здатні самотійно вийти з депресивного стану [1], тому найчастіше актуальна в періоди політичної та економічної турбулентності та структурних перетворень і трансформацій.

Таблиця 1

Порівняння класичної та кейнсіанської моделей регіонального ринку праці
(узагальнено та складено автором за [1-7])

	Класична модель	Кейнсіанська модель
Основоположники	А. Сміт, Д. Рікардо, Ж.-Б. Сей	Дж. М. Кейнс
Основна ідея	Ринок праці саморегулюється через гнучкі ціни (зарплати); безробіття тимчасове.	Ринок праці не завжди саморегулюється; безробіття може бути тривалим без держвтручання.
Фактори рівноваги	Попит і пропозиція праці, мобільність робочої сили.	Сукупний попит на товари і послуги, державні витрати, інвестиції.
Роль держави	Мінімальна або відсутня.	Активне втручання: фіскальна політика, інвестиції в інфраструктуру, програми зайнятості.
Рівень зайнятості	Повна зайнятість досягається автоматично за умов гнучких ринків.	Повна зайнятість досягається через стимулювання попиту на працю.
Міграція праці	Міграція вільна і сприяє вирівнюванню регіональних дисбалансів.	Міграція потребує стимулювання, державна підтримка мобільності робочої сили.
Причини безробіття	Жорсткість ринку праці (мінімальні зарплати, профспілки), надмірне регулювання.	Недостатній сукупний попит, падіння інвестицій, економічні кризи.
Підхід до регіональних проблем	Регіональні дисбаланси зникають через міграцію та адаптацію зарплат.	Державна підтримка депресивних регіонів через інвестиції та програми зайнятості.
Інструменти регулювання	Лібералізація ринку, дерегуляція, мінімальне втручання.	Бюджетні витрати, субсидії, громадські роботи, розвиток інфраструктури.
Приклади застосування	США 19 ст., Велика Британія до 1930-х рр., неоліберальні реформи 1980-х рр. (Тетчер, Рейган).	США після 1930-х, Франція, Швеція, Іспанія у кризових регіонах (2008-2013 рр.).

Переваги	Ефективний розподіл ресурсів, конкуренція, низьке навантаження на бюджет.	Зниження безробіття, стабілізація економіки в кризових регіонах, соціальна підтримка.
Недоліки	Ігнорування соціальних аспектів, висока соціальна нерівність, не працює у кризах.	Високі бюджетні витрати, ризик залежності регіонів від держави, можливе зниження ефективності через втручання.
Підходи до регіональної зайнятості	Природна адаптація через ринкові механізми, орієнтація на внутрішню міграцію.	Державна допомога регіонам, спрямована на створення робочих місць, збереження людського капіталу на місцях.

Порівняння двох названих моделей показало низку принципових відмінностей. Класична модель вважає ринок праці ефективним сам по собі, тому будь-яке втручання лише гальмує розвиток, натомість кейнсіанська вважає ринок таким, що часто потребує підтримки, особливо у кризових регіонах. Класична модель не визнає регіональні диспропорції довготривалими, адже припускається, що трудова міграція вирішує ці проблеми; натомість кейнсіанська визнає, що диспропорції можуть бути структурними, і їх потрібно вирівнювати державними механізмами. Варто наголосити і на соціальних аспектах, зокрема класичний підхід ігнорує соціальну відповідальність держави, тоді як кейнсіанство акцентує на соціальній стабільності і рівному доступі до праці. Стосовно ефективності аналізованих моделей, то класична модель працює у розвинених регіонах із високою мобільністю і конкурентним ринком, а кейнсіанська модель ефективна в регіонах із високим безробіттям, низьким рівнем інвестицій, низькою мобільністю.

Підводячи підсумок, варто зазначити, що класична модель регіонального ринку праці є теоретичною основою для багатьох ліберальних економічних підходів, однак її жорстка віра в саморегуляцію часто суперечить реаліям нерівномірного регіонального розвитку. Вона ефективна в умовах розвинутої економіки та високої мобільності, але обмежена в застосуванні до країн або регіонів із глибокими структурними проблемами. Класична модель є базовою для вільного ринку, проте її спрощений підхід не враховує реальних проблем регіональної нерівності. Кейнсіанська модель залишається актуальною для регіональних ринків праці, особливо в періоди криз, коли ринкові механізми не здатні забезпечити повну зайнятість. Успішність її застосування залежить від здатності уряду ефективно інвестувати в людський капітал, інфраструктуру та створення умов для економічної активності на місцях. Кейнсіанська модель більш адаптивна до умов криз, дозволяє ефективно втручатись у регіональні диспропорції, але може бути затратною. У сучасній практиці комбінація елементів обох моделей дозволяє гнучко реагувати на різні економічні ситуації.

Список використаних джерел:

1. Blanchard, O., & Johnson, D. R. (2012). *Macroeconomics*. URL: https://spada.uns.ac.id/pluginfile.php/153035/mod_resource/content/2/macroeconomics-blanchard-6th-edition.pdf
2. Keynes, J. M. (1936). *The General Theory of Employment, Interest, and Money*. URL: <https://www.marxists.org/reference/subject/economics/keynes/general-theory/>

3. Krugman, P. (1991). *Geography and Trade*. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0950080492900269>
4. Mankiw, N. G. (2016). *Principles of Economics*. URL: https://students.aiu.edu/submissions/profiles/resources/onlineBook/T9D9B4_Principles_of_Economics-7th_Edition.pdf
5. Smith, A. (1776). *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. URL: <http://gesd.free.fr/smith76bis.pdf>
6. Даньків В. В. (2013). Ринок праці як елемент ринкової кон'юнктури. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. URL: <https://surl.li/aogxfs>
7. Небава М. І. (2005) *Теорія макроекономіки*. URL: https://web.posibnyky.vntu.edu.ua/fmib/14_nebava_teoriya_makroekonomiki/42.htm

УДК 913:[378.019.6:91(477)]

О. Захаров

ozaharov@ksu.ks.ua

*Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. Д. Мальчикова
Херсонський державний університет, м. Херсон, Україна*

ПРОСТОРОВІ ТРЕНДИ ВИЩОЇ ГЕОГРАФІЧНОЇ ОСВІТИ В УКРАЇНІ: ДЕ ОБИРАЮТЬ НАВЧАТИСЯ ЗДОБУВАЧІ?

Сьогодні вища географічна освіта в Україні переживає низку викликів, пов'язаних з повномасштабним вторгненням на територію України, релокацією закладів вищої освіти (ЗВО), структурними і змістовними реформами. Однак, однією з основних проблем залишається невелика, порівняно з іншими спеціальностями, чисельність контингенту здобувачів. Одночасно маємо протилежну ситуацію на рівні загальної середньої освіти: географія щорічно відзначалася великим попитом при обранні предметів на вибір при складанні зовнішнього незалежного оцінювання, а сьогодні входить до найпопулярніших предметів за вибором національного мультипредметного тесту [4]. Така ситуація викликає потребу додаткового просторового аналізу підготовки здобувачів університетських освітніх центрах, оскільки важливо зрозуміти, якою є сучасна пропозиція освітніх послуг за географічними спеціальностями.

Станом на 01 січня 2025 року за даними Єдиної державної бази з питань освіти [1] в Україні підготовка здобувачів вищої освіти на першому (бакалаврському) рівні за спеціальностями (у редакції переліку 2015 року, зі змінами [5]) 014.07 Середня освіта (географія), 103 Науки про Землю та 106 Географія здійснювалась у 45 ЗВО. Потрібно зауважити, що в межах спеціальності 103 Науки про землю зосереджено як освітні програми географічного, так і геологічного спрямування, проте це потребує окремого аналізу.

Загальний контингент склав 4826 здобувачів. Використовуючи загальноприйняті підходи групування, було визначено розподіл ЗВО за обсягом контингенту, який показав суттєву диференціацію кількості ЗВО відповідно зосередження здобувачів на географічних спеціальностях і середнього показника на рівні 100 здобувачів (табл. 1).

Обсяг контингенту змінюється від 578 здобувачів, що становить 12% загальнодержавного обсягу (Київський національний університет імені Тараса Шевченка) до 1 здобувача, що становить 0,02% загального контингенту (Донецький національний технічний університет). 34 ЗВО (75,5%) відносяться до групи із дуже низьким рівнем контингенту за обсягом. При цьому ці заклади концентрують тільки 1892 (39,2%) здобувачів. До того ж 53% контингенту сконцентровано у 17,8% закладів (8 ЗВО). Як бачимо для вищої географічної освіти характерний високий рівень концентрації контингенту на рівні окремих освітніх центрів.

Таблиця 1

Кількість ЗВО за обсягом контингенту спеціальностей 014.07, 103 та 106 на першому (бакалаврському) рівні станом на 01.01.2025

Обсяг контингенту (кількість здобувачів)	Дуже значний [465; 581]	Значний [349; 465]	Середній [233; 349]	Незначний [117; 233]	Дуже незначний [1; 117]
Кількість ЗВО	1 (2,2%)	2 (4,4%)	3 (6,7%)	5 (11,1%)	34 (75,5%)
Кількість здобувачів в групі	578 (12%)	737 (15,3%)	905 (18,6%)	714 (14,8%)	1892 (39,2%)

Цікавим є те, що 7 з 8 найбільших за контингентом ЗВО пропонують диверсифіковані освітні послуги в сфері географічної освіти і здійснюють підготовку за трьома спеціальностями. Розподіл університетів за кількістю наявних спеціальностей представлено в таблиці 2.

Таблиця 2

Кількість ЗВО за поєднанням спеціальностей 014.07, 103 та 106 на першому (бакалаврському) рівні станом на 01.01.2025

Поєднання спеціальностей	Кількість ЗВО	Частка ЗВО, %
Середня освіта (географія), Географія, Науки про Землю	11	24,4
Середня освіта (географія), Науки про Землю	3	6,7
Середня освіта (географія), Географія	4	8,9
Науки про Землю, Географія	1	2,2
Середня освіта (географія)	13	28,9
Поєднання спеціальностей	Кількість ЗВО	Частка ЗВО, %
Науки про Землю	12	26,7
Географія	1	2,2

Як бачимо, найбільш популярними є існування або тільки спеціальностей 103 Науки про Землю та 014.07 Середня освіта (Географія), або поєднання усіх трьох спеціальностей. Ця ситуація пояснюється, в тому числі, тим фактом, що у переліку спеціальностей 2015 року спеціальність «Географія» була виключена і

повернута до нього лише у 2016 році, тож багато освітніх програм суто географічного змісту у 2015 році були започатковані продовжили реалізуватися за спеціальністю 103 Науки про Землю.

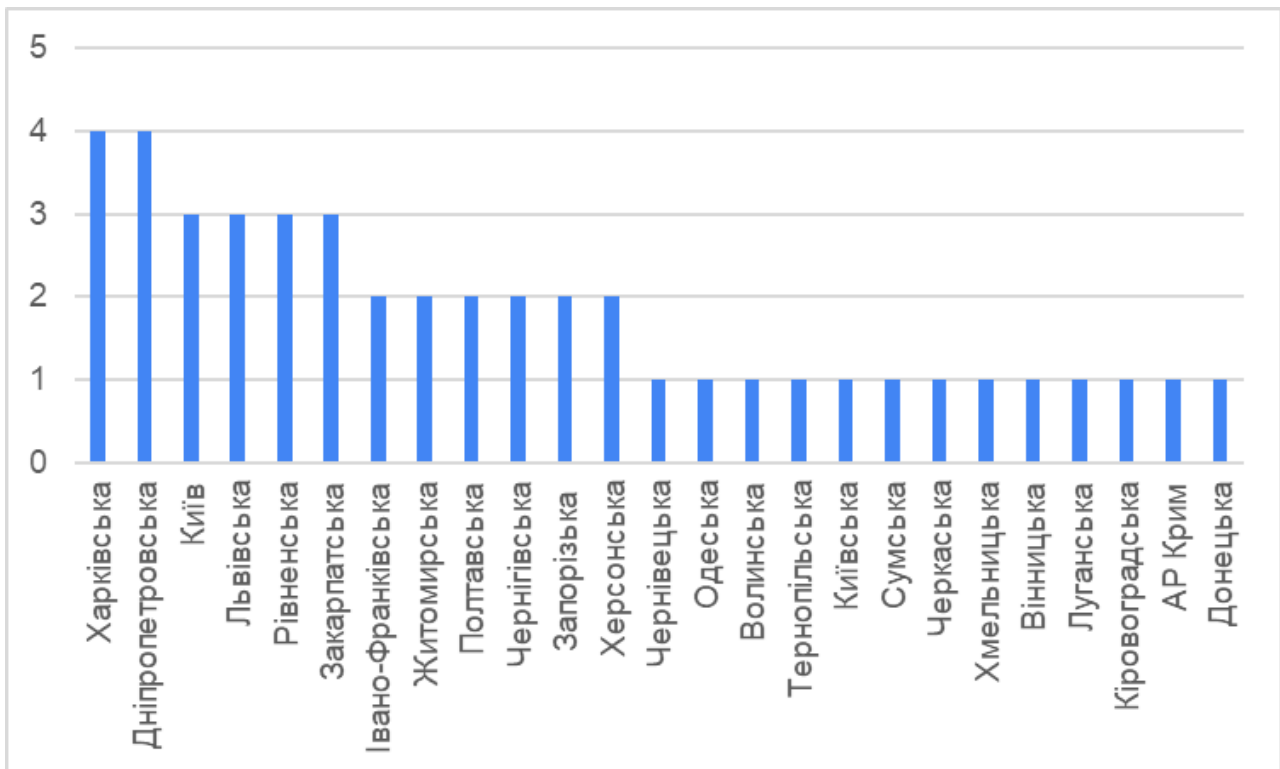


Рис. 1. Кількість ЗВО, що готують за спеціальностями 103, 106, 014.07 на регіональному рівні

Підготовка фахівців здійснюється в 23 областях України, АР Крим та м. Київ. Кількість ЗВО в області (рис. 1) коливається від 1 (АР Крим, Вінницька, Волинська, Київська, Кіровоградська, Луганська, Одеська, Сумська, Тернопільська, Хмельницька та Черкаська області) до 4 (Дніпропетровська, Харківська області). Група областей з 1 ЗВО є найчисельнішою. Відсутня підготовка лише в Миколаївській області. При цьому в межах області ЗВО можуть бути розташовані або тільки в обласному центрі, або в обласному центрі та іншому місті, або лише в місті, що не є обласним центром.

Чисельність контингенту в областях представлена на рисунку 2. Як бачимо, найбільша кількість здобувачів нараховується в м. Київ, Львівській та Харківській області. 2544 здобувачі (52,7%) зосереджено у 5 областях (Львівська, Харківська, Чернівецька, Одеська, Івано-Франківська) та м. Київ. Найменша кількість – АР Крим, Донецька, Кіровоградська та Херсонська області. Це ще раз підтверджує тезу про значну просторову неоднорідність вищої географічної освіти на рівні окремих ЗВО, міст, регіонів.

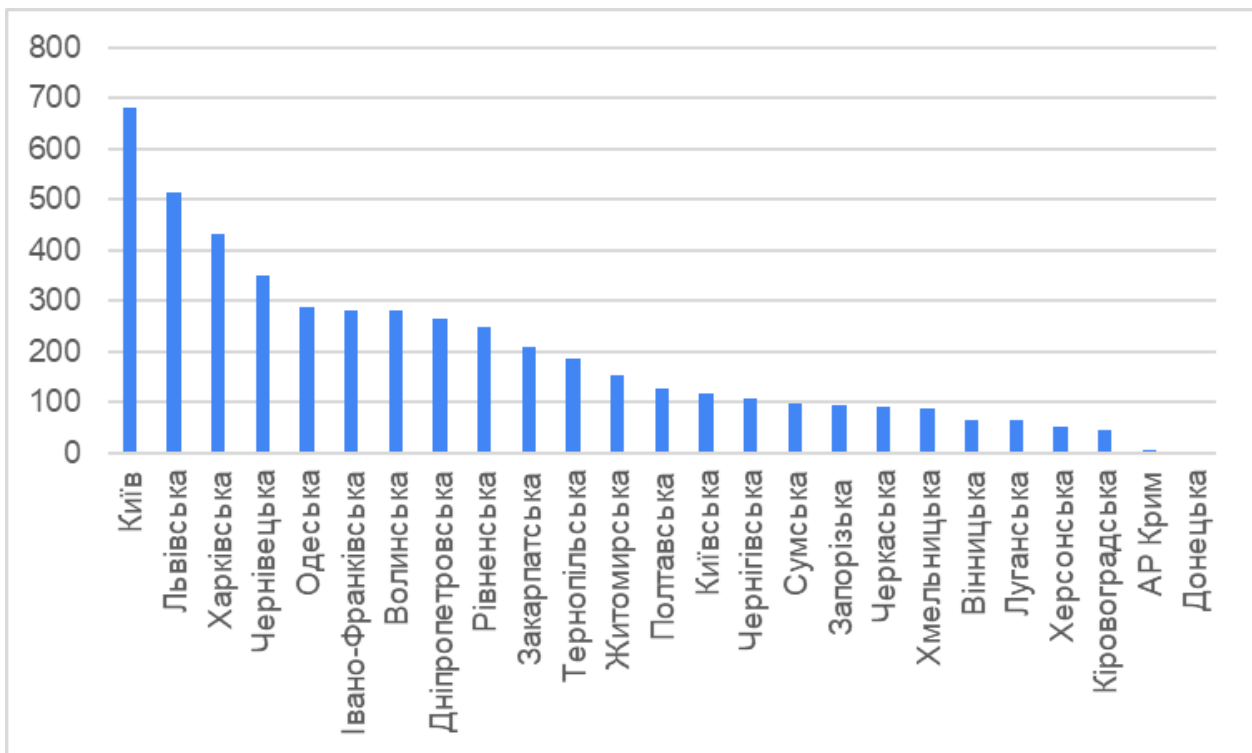


Рис. 2. Розподіл кількості здобувачів освіти за спеціальностями 103, 106 та 014.07 на регіональному рівні

Окреслюючи причини такої просторової диференціації, варто відзначити, що найбільше значення мають популярність окремих міст та закладів як центрів вищої освіти/регіональних суспільних центрів, функціонування сильних наукових географічних шкіл в окремих закладах, наявність унікальних освітніх програм в окремих закладах.

Список використаних джерел:

1. Єдина державна база з питань освіти. URL: <https://info.edbo.gov.ua/>
2. Мальчикова Д. С. Освітні програми підготовки вчителів географії: зміст, структура, реалізація автономії університетів / Д. С. Мальчикова, Р. С. Молікевич, О. О. Захаров, У. З. Борис // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: географічні науки. – Херсон, 2022. – № 17. – С. 62–72. DOI: <https://doi.org/10.32999/ksu2413-7391/2022-17-6>
3. Мальчикова Д. С., Пилипенко І. О. Географія в контексті узгодження національної та міжнародної класифікації освіти // Географічна наука та освіта: перспективи й інновації: зб. матеріалів III Міжнар. наук.-практ. конф., Переяслав, 19-12 жовтня 2023 р. / [редкол.: Коцур В. П., Руденко Л. Г., Маруняк Є. О. та ін.]. Переяслав (Київ. обл.), 2023. С. 138-141.
4. Нова українська школа. URL: <https://nus.org.ua/2024/04/02/v-utsoyao-nazvaly-najpopulyarnishi-predmy-za-vyborom-sered-majbutnih-uchasnykiv-nmt-2024/>
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 1 лютого 2017 р. № 53 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2017-%D0%BF#n2>

ЗНАЧЕННЯ ГЕОГРАФІЧНИХ ЗАНЯТЬ ДЛЯ УЧНІВ З ОСОБЛИВИМИ ОСВІТНИМИ ПОТРЕБАМИ

У сучасних умовах повномасштабної війни в Україні освіта стикається з новими викликами, які особливо гостро постають перед дітьми з особливими освітніми потребами (ООП). Харківська область, яка знаходиться в зоні активних бойових дій, зазнала суттєвих змін в організації навчального процесу: руйнування закладів освіти, тривалі повітряні тривоги, евакуація населення, перехід на дистанційне навчання. На цьому тлі особливого значення набуває шкільна географічна освіта. Вивчення географії в умовах війни – це не тільки освітній процес, але й складова психологічної підтримки та соціалізації дітей з ООП. Це робить тему надзвичайно актуальною в контексті збереження якості та доступності освіти для найвразливіших категорій учнів [1].

Із власного досвіду можу сказати, що географія для дітей з особливими освітніми потребами – це більше, ніж просто предмет. Це дисципліна яка має важливе значення для формування в дітей лише предметних знань, а й життєво необхідних навичок, пов'язаних із орієнтацією в просторі, розумінням природного й соціального середовища, адаптацією до умов змінного світу, зокрема – в умовах війни. За правильної педагогічної підтримки вона відкриває дітям шлях до розуміння світу, себе в ньому і свого майбутнього. Вивчаючи географія можна виділити такі позитивні чинники як розвиток просторового мислення та орієнтації; формування життєвих компетентностей; засвоєння знань про навколишній світ; психоемоційна підтримка; соціалізація та інтеграція.

Викладання географії дітям з особливими освітніми потребами потребує особливого педагогічного підходу, який враховує як індивідуальні можливості учнів, так і психоемоційні особливості, що посилюються в умовах війни. Основні акценти в роботі з такими дітьми повинні бути спрямовані не лише на засвоєння предметного змісту, а й на розвиток навичок самостійності, просторової орієнтації та адаптації до змін навколишнього середовища. Викладання географії дітям з особливими освітніми потребами передбачає:

Індивідуалізація навчання, зокрема розробка індивідуальних навчальних планів із урахуванням типу порушення (інтелектуального, фізичного, сенсорного тощо); спрощення і адаптація теоретичного матеріалу з урахуванням когнітивних можливостей учня; зменшення обсягу інформації при збереженні її суті згідно з принципом «менше, але глибше» [2, с. 191].

Використання візуальних та інтерактивних засобів, у тому числі карти, схеми, глобуси, 3D-моделі — ефективно допомагають формувати просторові

уявлення; використання інтерактивних платформ (Google Earth, LearningApps, Kahoot, Wordwall) дозволяє залучити дітей з ООП до активної участі, навіть у дистанційному форматі; відеоматеріали, віртуальні подорожі та аудіогіди стимулюють цікавість і створюють «ефект присутності».

- Методи навчання з урахуванням типу ООП, приміром, для дітей з порушеннями зору – використання рельєфно-тактильних карт, аудіоматеріалів, озвучення всіх візуальних матеріалів; для дітей з порушеннями слуху – супровід навчання жестовою мовою, субтитри до відео, візуалізація усіх понять; для дітей з розладами аутистичного спектра – чітка структура заняття, повторюваність, зменшення сенсорного навантаження; для дітей з інтелектуальними порушеннями – поетапне подання матеріалу, використання мнемотехнік, ігрових форм, багаторазове повторення.

- Роль асистента вчителя та мультидисциплінарної команди, адже асистент допомагає адаптувати матеріал, підтримує учня під час уроку, контролює виконання завдань, надає емоційну підтримку; а співпраця з психологами, логопедами, корекційними педагогами сприяє комплексному супроводу освітнього процесу.

- Гнучкість організації навчального процесу, у тому числі проведення занять у зручний для дитини час (особливо під час дистанційного або асинхронного навчання); скорочення тривалості уроків для запобігання перевантаженню; чітке структурування завдань, включення рахунків та інтерактивних пауз.

Війна створює численні виклики для організації географічної освіти. Руїнування інфраструктури, відсутність доступу до обладнання (мапи, глобуси, інтерактивні платформи), нестабільний інтернет, часті повітряні тривоги чи евакуації ускладнюють проведення повноцінних уроків, особливо в інклюзивних класах. Психоемоційна напруга, страх і втрата звичного середовища також негативно впливають на здатність дітей з ООП до сприйняття інформації. Але на прикладі одного навчального закладу можна довести, що незважаючи на труднощі географічна освіта може виступати не лише навчальним, а й терапевтичним і соціалізуючим ресурсом, що допомагає дітям з ООП орієнтуватися у світі, що змінюється, зберігати почуття контролю і безпеки навіть в умовах кризи.

З власного досвіду зазначу, що у Хорошівському ліцеї Безлюдівської селищної ради Харківського району активно впроваджується інклюзивне навчання, зокрема для дітей з особливими освітніми потребами (ООП). Заклад створює сприятливе освітнє середовище, яке сприяє розвитку кожного учня та формуванню гармонійного освітнього простору. Працюючи вчителем географії у цьому закладі я маю декілька учнів з ООП у 6 класі, які мають інтелектуальні порушення. При проведенні уроку я використовую такі методики:

- Індивідуалізація: адаптація змісту й темпу до кожної дитини. Такий підхід відповідає загальним рекомендаціям МОН України щодо організації інклюзивного навчання (Наказ МОН №609 від 08.06.2018) [3], а також практикам, описаним у методичних посібниках з інклюзивної освіти.

- Емоційна підтримка: елементи арт-терапії, казкотерапії у викладанні.

Інклюзивні методики: заняття з використанням предметів навколо (вивчення рельєфу за допомогою пластиліну, піску чи інших матеріалів); онлайн-карти з простим інтерфейсом (Google Earth, LearningApps); Це забезпечує доступність матеріалу для дітей з різними формами ООП, дозволяє формувати просторові уявлення й залучати учнів до активної взаємодії; пізнавальні відео про природу, материки, країни з аудіоописом; географія через мистецтво (малювання країн, прапорів, кліматичних зон, аплікації та колажі на теми «Світ навколо нас») [4, с. 83-84].

Крім зазначеного, є важливою допомогою асистента вчителя. На уроках асистент надає постійну підтримку учневі. Такий підхід демонструє тісну інтеграцію педагогічних і корекційно-розвивальних компонентів в одному навчальному процесі і дає високі результати.

Географічна освіта має не лише пізнавальне, а й адаптаційне та виховне значення для дітей з ООП. Необхідно продовжувати впровадження інклюзивних підходів до викладання географії, навіть в умовах воєнного стану. Потрібна підтримка вчителів географії у вигляді навчання, методичних матеріалів, технічних засобів. Важливо забезпечити психологічний супровід дітей під час вивчення навчальних предметів, зокрема географії. Досвід Хорошівського ліцею у впровадженні інклюзивних уроків географії засвідчує ефективність комплексного підходу до навчання дітей з ООП, який базується на індивідуалізації, використанні візуально-інтерактивних технологій, психолого-педагогічній підтримці та міждисциплінарній співпраці. Враховуючи специфіку сучасних викликів – зокрема війну та її вплив на психіку дітей – географія стає не лише навчальним предметом, а інструментом підтримки, адаптації та соціалізації особистості.

Список використаних джерел:

1. Міністерство освіти і науки України. Методичні рекомендації щодо організації інклюзивного навчання в закладах загальної середньої освіти. – Київ, 2020. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mon.gov.ua/static-objects/mon/sites/1/inkluzyvne-navchannya/2019/08/07/rekomendatsiiorganizatsiya-navchannyaoop.pdf>
2. Базова програма розвитку дитини дошкільного віку «Я у Світі». – Київ: Освіта України, 2017. – 191 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mon.gov.ua/static-objects/mon/sites/1/programy-rozvytku-ditey/programma-ya-y-sviti.pdf>
3. Міністерство освіти і науки України. Наказ №609 від 08.06.2018 "Про затвердження методичних рекомендацій щодо організації інклюзивного навчання в закладах загальної середньої освіти" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0609729-18#Text>
4. Коберник С. Г., Коваленко Р. Р. Методика навчання географії: підручник. – Київ: Освіта, 2021. – С. 83–84. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://library.udpu.edu.ua/library_files/6459_01.pdf

ПРОЯВИ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОЇ ПОЛЯРИЗАЦІЇ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ

Суспільно-географічна поляризація являє собою складний соціально-економічний процес, що відображає нерівномірність розвитку територій. Вона виявляється у просторових диспропорціях між різними регіонами чи населеними пунктами за рівнем соціально-економічного, демографічного та культурного розвитку. Така нерівномірність впливає на якість життя населення, інвестиційну привабливість територій і стійкість соціально-економічних систем. Нерівномірність і поляризованість розвитку є природною властивістю як простору загалом, так і суспільного простору зокрема. Посилення цієї неоднорідності супроводжується зростанням концентрації активності в окремих ключових локаціях, що і є проявом процесу поляризації. Визначальну роль у цьому відіграють механізми самоорганізації, які спрямовують компоненти суспільства обирати для свого розвитку території, що вирізняються найсприятливішим поєднанням умов та чинників [1, 7].

Виходячи з цього, можна зробити визначення суспільно-географічній поляризації – це процес просторового розшарування, концентрації і диференціювання окремих соціально-економічних районів довкола полюсу, що оснований на ефекті агломерування та зв'язування, який характеризується нерівномірним розподілом економічної, соціальної, культурної чи іншої активності в межах певної території. У результаті такого процесу формуються «полюси зростання» – місця концентрації ресурсів, інновацій, інфраструктури та людського потенціалу, які мають переваги у розвитку порівняно з іншими, менш розвиненими територіями [2, 7].

За теорією Дж. Фрідманна «Центр-периферія», полюс – це територія або місце, яке виступає центром концентрації економічної, соціальної, інфраструктурної чи іншої активності. Полюси характеризуються високим рівнем розвитку, ресурсів, інновацій і мають значний вплив на навколишні регіони. Вони відіграють роль "точок тяжіння", сприяючи зосередженню людського капіталу, фінансів та інвестицій. Протилежністю полюса є термін периферія, що означає території, які характеризуються нижчими рівнями соціально-економічного розвитку, слабкою інфраструктурою, обмеженим доступом до ресурсів і послуг, а також меншою інтенсивністю економічної та соціальної активності порівняно з полюсами. Периферійні території зазвичай є менш привабливими для інвестицій, мають менший вплив у регіональних і національних процесах і часто залежать від ресурсів і рішень, що генеруються в центрах розвитку [5, 6, 7].

Суспільно-географічна поляризація характеризується специфічними рисами, які відображають нерівномірність у різних аспектах розвитку територій. Ці ознаки демонструють, наскільки значними є диспропорції між регіонами за різними показниками, включаючи економічний, соціальний, демографічний та інфраструктурний рівні. Виявлення таких ознак дозволяє більш чітко окреслити проблематику поляризації, зрозуміти її масштаби та особливості прояву в Україні. Основними ознаками суспільно-географічної поляризації є:

- нерівномірний розподіл економічної активності;
- демографічні диспропорції;
- нерівний доступ до соціальних благ;
- зростання розриву в рівнях доходів між різними територіями [1].

Ознака нерівномірного розподілу економічної активності проявляється у концентрації основних економічних ресурсів, підприємств та інвестицій у кількох провідних регіонах країни. Наприклад, великі міста й індустріальні центри отримують основну частину капіталовкладень і створюють більшість робочих місць, тоді як периферійні території залишаються економічно відсталими. Ознака нерівномірного розподілу економічної активності проявляється у концентрації основних економічних ресурсів, підприємств та інвестицій у кількох провідних регіонах країни. Наприклад, великі міста й індустріальні центри отримують основну частину капіталовкладень і створюють більшість робочих місць, тоді як периферійні території залишаються економічно відсталими [10, 11]. В процесі суспільно-просторової поляризації відбуваються зміни в соціальній нерівності та розриві між різними частинами країни, приміром між столицею і іншими територіями; між окремими регіонами; між міськими та сільськими районами; між великими та малими містами. Ці зміни призводять до формування полюсів – регіонів-лідерів, де спостерігаються позитивні результати економічних і демографічних перетворень, та регіонів, що відстають, що в свою чергу перетворює значні території на периферію. Дослідження суспільно-географічної поляризації фокусується на вивченні процесів, що призводять до розподілу населення та економічних ресурсів на території. Це явище проявляється в формуванні соціальних та економічних відмінностей між окремими територіями, що з часом сприяє зміцненню дисбалансу в розвитку різних регіонів [12].

Повномасштабне вторгнення Росії у 2022 році стало потужним каталізатором просторових змін в Україні, зокрема – посилення суспільно-географічної поляризації. Це явище проявляється в зростанні нерівності між регіонами за рівнем економічного розвитку, безпеки, демографічної ситуації, доступу до ресурсів і можливостей для життя та роботи [13, 14].

Одним із головних проявів поляризації є зміщення економічної активності із традиційно промислово розвинених регіонів сходу та півдня (Донецька, Луганська, Запорізька, Харківська області) до більш безпечних центральних і західних областей. До початку війни частка східних регіонів у валовому внутрішньому продукті України була значною: наприклад, Дніпропетровська область давала близько 10–11% ВВП країни. У 2023 році ця частка знизилася до

приблизно 8%. Натомість частка Львівської області зросла до понад 6%, що стало найвищим показником для регіону за останні десятиліття. Це стало можливим завдяки активній релокації підприємств: за даними Мінекономіки, понад 800 компаній перемістилися у західні регіони, переважно до Львівської, Закарпатської та Івано-Франківської областей. Паралельно спостерігається масове переміщення населення. За даними Міжнародної організації з міграції, понад 3,6 млн українців стали внутрішньо переміщеними особами [8]. Більшість із них оселилися у центральних та західних областях. Зокрема, у Львівській області нараховується понад 250 тис. ВПО, тоді як у Хмельницькій, Черкаській та Полтавській – понад 100 тис. у кожній [8]. Це призвело до перенасичення інфраструктури в безпечніших регіонах і водночас до демографічного спустошення небезпечних зон, що загрожує подальшим занепадом людського потенціалу на сході та півдні. Утворилася умовна нова "вісь розвитку", що включає Львівську, Хмельницьку, Київську, Черкаську, Полтавську та Кіровоградську області. Ці регіони поступово стають новими центрами тяжіння людського капіталу, інвестицій, освіти та інфраструктурного розвитку. Вони відіграють усе важливішу роль у внутрішньодержавному просторі, зростає їхня інституційна та економічна вага, зокрема як майданчиків для розвитку малого та середнього бізнесу, логістичних хабів та технопарків [14]. Водночас традиційні індустриальні центри сходу (Донецька, Луганська, Запорізька, Харківська області) зазнали значного зниження впливу: інфраструктура зруйнована, підприємства зупинені або перенесені, а доступ до ринків ускладнений через втрату логістичних шляхів, зокрема морських портів. Окрім того, безпекові ризики, обмеження виїзду за кордон та складна логістика створюють значно вищі бар'єри для підприємств, що залишились у «ризикових» регіонах, порівняно з підприємствами в більш стабільних зонах.

З огляду на аналіз суспільно-географічних процесів, можемо зробити висновок, що повномасштабна війна в Україні стала потужним каталізатором змін у просторовій організації населення та економічної активності. Вона значно вплинула на трансформацію суспільно-географічної поляризації як країни загалом, так і окремих регіонів. Зовнішні виклики, спричинені агресією, змусили мільйони людей змінити місце проживання, що спричинило нові демографічні та економічні реалії. Особливо виразно спостерігається зростання ролі західних та центральних регіонів України як нових центрів —притягування людського й економічного потенціалу. Львівська, Хмельницька області, а також Київ та Київська область, Черкащина, Полтавщина, Кіровоградщина демонструють посилення своєї значущості у внутрішньодержавному просторі. Саме ці території стають осередками відносної безпеки, стабільності та нових можливостей, що сприяє як тимчасовому, так і постійному переміщенню населення, розвитку бізнесу, освіти та інфраструктури. Таким чином, сучасна географія України зазнає суттєвої перебудови, а суспільно-географічна поляризація поступово переорієнтовується відповідно до нових викликів і реалій воєнного часу.

Список використаних джерел:

1. Барановський М. О. (2013). Поляризація просторового розвитку України: глибина, причини, наслідки, шляхи подолання / М. О. Барановський; [за ред. Ельжбети Мілош] // *Національна та регіональна економіка: поточні наукові проблеми Східної Європи: Монографія*. – Lublin: Politechnika Lubelska, 2013.
2. Горіна Г. (2016). Фактори формування просторової поляризації соціально-економічного розвитку регіонів. *Вісник Хмельницького національного університету*.
3. Грицай О. В. (1991). Центр і периферія в регіональному розвитку: Монографія / О. В. Грицай, Г. В. Іоффе, А. І. Трейвіш. – М.: Наука, 1991. – 168 с.
4. Гладкий О. В. (2008). Наукові основи суспільно-географічних досліджень промислових агломерацій: Монографія / О. В. Гладкий [За ред. С. І. Іщука]. – К.: ВГЛ «Обрії», 2008. – 360 с.
5. Інститут демографії та соціальних досліджень імені М. В. Птухи Національної академії наук України. URL: <https://idss.org.ua/index>
6. Королович О. О. (2019). Проблематика поляризованого розвитку регіонів України. *Український державний університет науки і технологій. Економічний простір: збірник наукових праць*. № 143.
7. Мезенцев К., Підгрушній Г., Мезенцева Н. (2014). Регіональний розвиток в Україні: Суспільно-просторова нерівність і поляризація. Монографія.
8. Міжнародна організація по міграції. URL: <https://ukraine.iom.int/uk/dani-ta-resursy>
9. Немець К. А., Немець Л. М. (2014). Теорія і методологія географічної науки: методи просторового аналізу / Навчально-методичний посібник. – Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. – 172 с.
10. Немець Л. М., Сільченко Ю. Ю., Вірченко П. А. (2014). Економічна і соціальна географія України. Навчальний посібник. – Харків, 2014. – 265 с.
11. Пилипенко І. О. (2015). Центр-периферійні процеси і структури в територіальній організації суспільства. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора наук – ІІ.00.02 – економічна та соціальна географія.
12. Паришин Ю. І. (2014). Оцінка нерівномірності економічного розвитку за індикаторами поляризації та асиметрії / Ю. І. Паришин // *Інвестиції: практика та досвід*. – 2014. – № 24.
13. Соціальна географія: підручник / за ред. Л. Немець та К. Мезенцева. – К.: Фенікс, 2019. – 304 с.
14. Центр економічної стратегії. URL: <https://ces.org.ua/state-of-the-ukrainian-regions/>
15. Шаблій О. І. (2012) Категорії центральності та периферійності у загальній та описовій суспільній географії / О. І. Шаблій, Г. Н. Сохоцька // *Історія української географії*. – Тернопіль, 2012. – Вип. 26. – С. 7–15.

КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ ЕКОНОМІЧНОГО І СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ПІДХОДІВ ДО ДОСЛІДЖЕНЬ ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ

В останні десятиліття роль людського капіталу у економіці неодмінно зростає, оскільки він відіграє ключову роль у розробці та імплементації новітніх технологій, які є головною рушійною силою постіндустріальної економіки. Також рівень розвитку людського капіталу визначає адаптивність економіки до різноманітних викликів, що є надзвичайно важливим у сучасному буремному та непередбачуваному світі.

Людський капітал складається зі знань, навичок, креативності та здоров'я людей. Людський капітал допомагає адаптувати та впроваджувати нові технології, а також забезпечує створення нових ідей, продуктів і процесів. Також високий рівень людського капіталу забезпечує стійке зростання завдяки здатності людей адаптуватися до змін і бути інноваційними в нових економічних умовах.

Економічні дослідження людського капіталу присвячені або визначенню взаємовпливу людського капіталу та інших економічних категорій, або безпосередньому розрахунку людського капіталу. Якщо взяти перший тип статей, то найчастіше аналізується вплив людського капіталу на економічну продуктивність: так, Юньфу Сюй та Айя Лі досліджують зв'язок інноваційного людського капіталу з економічним зростанням у китайських провінціях [1], а Хаджер Шаббу та Юнес Буджелбене розглядають вплив людського капіталу на економічну ефективність підприємства [2].

У наш час усі методи розрахунку людського капіталу прийнято групувати в чотири підходи, що базуються на доходах, освіті, вартості освіти та знаннях відповідно [3]. При цьому варто зауважити, що значна кількість методик (у тому числі методика Світового банку для країн світу) використовують здоров'я у якості однієї зі складових людського капіталу. Методика Світового банку включає три показники — коефіцієнт дитячої смертності; відсоток 15-річних, що дожили до віку 60 років; рівень якості шкільної освіти, що складається з очікуваних років навчання у школі та порівняльних результатах тестування школярів [4]. Методика Світового банку цікава тим, що не бере до уваги фінансові показники, оскільки вони є менш об'єктивними для порівняння країн по всьому світі.

Чим вужче географія дослідження, тим більш широкий набір показників використовується для розрахунку людського капіталу, щоб краще продемонструвати різницю між країнами або регіонами. Так, Ярослав Бродний і

Магдалена Тутак у своєму дослідженні людського капіталу країн ЄС використовують вже набір з 13 показників, більшість з яких (10) стосуються освіти, науки та технологій, два показники вимірюють зайнятість і один показник вимірює стан здоров'я. Ця стаття знаходиться вже на межі економічного та суспільно-географічного дослідження людського капіталу, але ближче до економічного дослідження [5]. А у статті Мацея Ягудки та Малгожати Снарської, яка є вже суспільно-географічним дослідженням людського капіталу, у якості вхідних даних для кластерного аналізу воєводств Польщі використовується набір зі 120 показників: сім показників для дитинства, 33 показники для періоду навчання у школі, 76 для дорослого віку та чотири для післятрудоного віку. 76 показників для дорослого віку складаються з показників освіти, демографічного потенціалу, професійної роботи, НДДКР та економіки знань, підприємництва, соціального капіталу, вільного часу, соціального відторгнення та здоров'я [3].

Окремо варто зауважити, що дослідження людського капіталу з точки зору регіональної економіки – це все ж таки економічні дослідження на регіональному рівні, а не суспільно-географічні. Регіональні економічні дослідження можуть включати елементи суспільно-географічного дослідження, але зазвичай лише на досить примітивному рівні. Так, у дисертації Олієвської М. Г. регіони України класифікуються лише за двома ознаками — рівень внутрішнього потенціалу та рівень розвитку людського капіталу, які розглядаються бінарно — високий або низький рівень [6]. Звісно, для суспільно-географічного дослідження цих ознак має бути значно більше.

Суспільно-географічні дослідження людського капіталу мають бути присвячені дослідженню просторових особливостей розподілення людського капіталу, інколи з додаванням змін у часі. Ці дослідження мають спиратися на понятійно-категорійний апарат з економіки та збагачувати його суспільно-географічними категоріями. А вже методологія аналізу людського капіталу буде включати конкретно-наукові географічні методи і використовувати вихідні статистичні дані, отримані з економічних джерел і за допомогою соціологічних методів.

Якщо економічні дослідження людського капіталу зазвичай акцентують увагу на економічній ефективності інвестицій у людський капітал, то суспільно-географічні дослідження людського капіталу мають давати більш комплексну його оцінку та зокрема підкреслювати роль людського капіталу у досягненні сталого розвитку.

Доцільним є використання методів аналізу багатовимірного ознакового простору, причому у якості кожного виміру має виступати показник людського капіталу. Найбільшою складністю є розробка збалансованої системи показників, числові значення яких можна отримати з надійних статистичних джерел. При цьому також можна використовувати і результати соціологічних опитувань, але лише за умови використання репрезентативної вибірки та виконання усіх вимог для досягнення надійних результатів. Кластерний аналіз багатовимірного простору дозволить виділити кластери регіонів з подібними значеннями показників людського капіталу (у кластери об'єднуються регіони з

найменшою дисперсією) [7, с. 83]. Однією з варіацій кластерного аналізу є метод Чекановського, що використовуються у статті Мацея Ягудки та Малгожати Снарської, яка згадувалася вище [3]. Також для аналізу багатовимірного ознакового простору можна використовувати факторний аналіз, який дозволяє скоротити розмірність простору, залишаючи лише значущі виміри [7, с. 84].

Для дослідження людського капіталу доцільно використовувати метод визначення зон впливу та радіусів їхнього впливу, адже людський капітал концентрується у великих містах та навколо них. Зона впливу суспільно-географічного об'єкту — це зона, у межах якої цей об'єкт впливає на будь-яку складову суспільно-географічного процесу. А радіус впливу суспільно-географічного об'єкту — це відстань, на якій зникає вплив об'єкту на його оточення та інші об'єкти [7, с. 87]. При використанні цього методу слушно проводити аналіз також і у часі, оскільки розвиток зон впливу призводить до швидкого перерозподілу людського капіталу, а часовий аналіз дозволяє побудувати тренди та спрогнозувати подальший розвиток.

Результати суспільно-географічних досліджень людського капіталу варто картографувати за допомогою ГІС, що дозволить досягти наочності та виявити просторові закономірності. Також можна картографувати й тренди часових змін, щоб показати напрямки розвитку та перерозподілу людського капіталу.

Таким чином, економічні дослідження людського капіталу присвячені безпосередньому розрахунку людського капіталу та виявленню зв'язків і закономірностей з іншими економічними категоріями, а суспільно-географічні дослідження людського капіталу мають акцентувати увагу на виявленні та аналізі просторових особливостей людського капіталу та їхнього розвитку у часі. Доцільні конкретно-наукові географічні методи аналізу людського капіталу — зокрема, метод порівняльного аналізу багатовимірного ознакового простору, метод визначення зон впливу та радіусів їхнього впливу та метод картографування за допомогою ГІС.

Список використаних джерел:

1. Yunfu Xu, Aiya Li. *The relationship between innovative human capital and interprovincial economic growth based on panel data model and spatial econometrics*. *Journal of Computational and Applied Mathematics*. Volume 365, February 2020, 112381. 11 p. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S037704271930384X?via%3Dihub>
2. Hajer Chabbouh, Younès Boujelbene. *Open innovation in SMEs: The mediating role between human capital and firm performance*. *The Journal of High Technology Management Research*. Volume 31, Issue 2, November 2020, 100391. 21 p. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1047831020300225>
3. Maciej Jagódka and Małgorzata Snarska. *The State of Human Capital and Innovativeness of Polish Voivodships in 2004 – 2018*. *Sustainability* 2021, 13, 12620. Available at: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/22/12620>
4. *The Human Capital Project*. International Bank for Reconstruction and Development. 2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/9b478ffa-2027-5290-bb62-816f6d385027/content>
5. Jarosław Brodny, Magdalena Tutak. *A multi-criteria measurement and assessment of human capital development in EU-27 countries: A 10-year perspective*. *Journal of Open Innovation:*

Technology, Market, and Complexity. 2024. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2199853124001884?via%3Dihub>

6. Олієвська М. Г. Фінансове забезпечення відтворення людського капіталу на регіональному рівні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит / Олієвська Мирослава Григорівна. – К.: ДНУ АФУ, 2021. – 39 с.
7. Немець К. А., Немець Л. М. Теорія і методологія географічної науки: методи просторового аналізу / Навчально-методичний посібник // К. А. Немець, Л. М. Немець. – Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. – 172 с.

УДК 338.47.11:551.58(477)

І. Майстренко

maustrenkoiryna@gmail.com

*Науковий керівник – канд. геогр. наук, доц. М. Даус
Одеський національний морський університет, м. Одеса, Україна*

ВПЛИВ КЛІМАТИЧНИХ ЗМІН НА ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ ТА ТУРИСТИЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

У кожному із регіонів України у господарському комплексі важливою складовою є транспортна галузь, що забезпечує зв'язок між регіонами та іншими державами. Вона включає такі види транспорту як залізничний, автомобільний, водний, авіаційний та трубопровідний. Кожний із видів транспорту має розгалужену мережу і займає важливе місце в перевезенні вантажів, енергоресурсів та пасажирів. Також транспортна галузь відіграє значну роль у розвитку туристичної та рекреаційної діяльності.

На безперерйну роботу транспортної системи регіонів впливає перш за все клімат. Дорожні споруди проектуються і зводяться з урахуванням ландшафту, гідрогеологічних особливостей місцевості, принципів землекористування. Вони функціонують не тільки під впливом транспортних навантажень, але і багатьох погодно-кліматичних факторів. На дороги впливають температура повітря, сонячна радіація, атмосферні опади, вітер, туман, ожеледиця та інші природні явища [1]. Тому необхідно з урахуванням цих явищ знаходити інженерні рішення, які б забезпечували спорудам необхідні технічні та експлуатаційні якості, й рекомендувати організаціям, що мають відношення до експлуатації доріг, низку заходів, які забезпечують здоров'я та життєдіяльність з урахуванням особливостей погодно-кліматичних чинників в умовах екстремальних природних явищ. Тобто залізниці, порти, дамби, автотраси, магістралі, мости тощо мають бути оптимізовані для того, щоб витримувати очікуваний діапазон погодних умов [2].

Кліматичні зміни можуть впливати на транспортну систему та туристичну сферу шляхом зміни погодних умов. Зміни в рівні опадів, температури та стихійних лих можуть вплинути на доступність деяких місць для подорожей та транспортних маршрутів. Наприклад, зміни в рівні опадів можуть привести до паводків, що можуть порушити дороги та залізничні маршрути. Цей вплив

виявляється у вигляді фізичних пошкоджень інфраструктури, зміни доступності туристичних регіонів, затримок у транспортному сполученні. У гірських районах (Карпати) нестабільний сніговий покрив може зменшити попит на зимовий туризм, що вплине на економіку регіону. У майбутньому лижні курорти будуть змушені будувати штучні снігові системи, що підвищить витрати на енергопостачання та транспорт. Також зміни в температурі можуть вплинути на зручність користування певними видами транспорту, наприклад, зміни в температурі можуть призвести до замерзання доріг або скасування рейсів авіаперевезень. Такі зміни можуть вимагати адаптації транспортної системи туристичної сфери, включаючи зміну маршрутів, розробку нових технологій або заходів безпеки.

Так 17 лютого 2025 року Україну накрила негода. Через морозну погоду, сніг, ожеледицю та вітер було зафіксовано багато аварій на автодорогах у різних регіонах країни – Київській, Дніпропетровській областях, у Карпатах. [3]. На щастя, ніхто з водіїв та пасажирів не загинув. 17 лютого 2025 року у аеропорту Торонто перекинувся літак авіакомпанії Delta Air Lines. Через те, що смуга була покрита невеликою кількістю снігу. Коли літак перекинувся велика кількість пасажирів була пристебнута, висівши до гори ногами. Схоже, він торкнувся землі одним колесом, сказав репортер ВВС, що могло спричинити згортання шасі під час удару. Це могло призвести до того, що праве крило вдарилося об злітно-посадкову смугу і, у свою чергу, спричинило перекидання літака. Тим самим, 18 чоловік отримали поранення [4]. Але, саме ці обставини можуть вплинути на зниження попиту та бажання туристів використовувати такий спосіб пересування.

Небезпечні для автомобільного транспорту метеорологічні явища можна умовно розділити на 3 групи [5]: ті, що погіршують стан дорожнього покриття, тобто зчеплення коліс з дорогою; ті, що погіршують видимість на дорозі; решта явищ, які часто призводять до перебоїв в русі (можливість замітання снігом, розмиття насипу), але зрідка є причиною аварії та лише тільки в поєднанні з першими двома чинниками спричиняють аварію.

Глобальне потепління, яке прогнозується за багатьма сценаріями, зумовлює повторюваність певних, небезпечних для транспортної системи, погодних явищ. Перш за все, це підвищення температури, збільшення інтенсивних зливових опадів, підвищення рівня моря (в деяких регіонах це може спричинити тривалі затоплення й руйнування дорожнього покриття), збільшення повторюваності тропічних циклонів, гроз, шквалів, збільшення швидкості вітру, особливо максимальної, посух, явищ, які суттєво погіршують видимість тощо. Проте через глобальне потепління може спостерігатись деякий позитивний вплив на транспортну систему. Наприклад, через підвищення температури може зменшитись кількість днів з ожеледно-паморозевими явищами, підвищитись кількість безморозних днів тощо [5].

Адаптація транспортної системи та туристичної діяльності регіонів до кліматичних змін потребує модернізації інфраструктури, розвитку екологічного транспорту та врахування нових сезонних факторів у цих галузях.

Список використаних джерел:

1. Кліматичні ризики функціонування галузей економіки України в умовах змін клімату: монографія / за ред. С. М. Степаненка, А. М. Польового. ОДЕКУ, 2018. 548 с.
2. A Special Report of Working Group III of the Intergovernmental Panel on Climate Change / N. Nakicenović [et al.] // Special Report on Emission Scenarios. – Cambridge University Press, 2000. 599 p.
3. Негода створила хаос на дорогах: в Україні сталося багато ДТП. URL: <https://plus.telegraf.com.ua/ukr/crime/2025-02-17/5898406-negoda-stvorila-khaos-na-dorogakh-v-ukraini-stalosya-bagato-dtp-video>
4. IS-ENES climate4impact portal [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://climate4impact.eu>
5. Недострелова Л. В. Вплив кліматичних змін на галузі економіки України. Частина I: конспект лекцій. Одеса, Одеський державний екологічний університет, 2016. 74 с.

УДК 911.3:332.142.2

К. Маляренко

kostiantyn.maliarenko@student.karazin.ua

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Сегіда

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

ЕКОНОМІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ ЯК ДЕТЕРМІНАНТА ПРОСТОРОВОЇ СПРАВЕДЛИВОСТІ

Економічний потенціал є одним із ключових чинників розвитку регіонів, його рівномірний або нерівномірний розподіл та використання формують основу для регіонального розвитку та обумовлюють територіальні диспропорції. Просторова нерівномірність доступу до ресурсів, інфраструктури, робочих місць породжує асиметрії розвитку, що викликають суспільні та політичні прояви. Проблематика економічної нерівності регіонів та забезпечення просторової справедливості – це питання рівних можливостей для населення незалежно від місця проживання, яке набуває особливої актуальності в умовах сучасних викликів для України, зокрема внаслідок військової агресії росії, руйнування економічної бази окремих територій, зміщення центрів господарської активності та масштабних внутрішніх переміщень населення.

За останні роки в Україні спостерігається поглиблення економічної поляризації між регіонами з високим потенціалом (Київ, Львів, Дніпро) та периферійними, сільськими чи регіонами поблизу зони активних бойових дій та лінії фронту. Ця диспропорція проявляється у нерівному доступі до робочих місць, соціальних послуг, інфраструктури, що посилює регіональні диспропорції [2, 7]. Зміщення економічної активності з постраждалих регіонів Сходу на Захід та в Центр України актуалізує питання перерозподілу ресурсів та відновлення потенціалу зруйнованих територій. Виникає потреба у новій регіональній політиці, яка базуватиметься на принципах справедливого розвитку, з урахування впливу війни на просторову структуру економіки. Успішне відновлення економіки України потребує врахування регіональної

специфіки потенціалу та уникнення концентрації ресурсів лише в окремих регіонах. Необхідно формувати модель збалансованого розвитку, що дозволить усім територіям мати рівні шанси на відбудову та зростання. Недостатнє вивчення взаємозв'язку економічного потенціалу з просторовою справедливістю обмежує ефективність регіональної політики, тому актуальність зумовлена потребою науково обґрунтованих рішень, які дозволять формувати соціально орієнтовану модель просторового розвитку України [6]. У даній роботі втілено спробу обґрунтування взаємозв'язку між економічним потенціалом регіонів та процеси просторового розвитку, з огляду на навіювання територіальних диспропорцій та прагнення до просторової справедливості.

Розглядаючи механізми впливу економічного потенціалу на нерівність, варто наголосити на питаннях формування відмінностей у зайнятості та різного рівня доходів, зокрема в регіонах із високим потенціалом вищі зарплати, більше робочих місць, більше податкових надходжень; натомість слабші регіони мають нижчі доходи населення і бюджетів. Також відзначаються відмінності у доступі до соціальних благ, приміром регіони з більшим економічним потенціалом мають розвиненішу систему охорони здоров'я, освіти, культури [3, 9]. Економічний потенціал можна розглядати як детермінанту нерівності. Так, згідно з теорією полюсів зростання, високий економічний потенціал сприяє накопиченню капіталу, зростанню доходів і привабливості регіону для інвесторів, що формує "ядра зростання". Натомість регіони з обмеженим потенціалом мають низький розвиток, що посилює міграцію, відтік кадрів і деградацію інфраструктури [1, 7]. Варто зауважити необхідність оцінки потенціалу територій не лише за природними, а й за інституційними показниками, які впливають на здатність регіону до саморозвитку [5, 7]. Відповідно, оцінюючи вплив економічного потенціалу на формування просторових диспропорцій, варто акцентувати на безпосередньо нерівномірному розподілі економічного потенціалу (природні ресурси, трудовий потенціал, інфраструктура розміщені нерівномірно; великі міста та індустріальні центри мають вищу концентрацію виробничих і фінансових ресурсів; сільські, віддалені, гірські території мають обмежені можливості для залучення інвестицій тощо), а також на ефективності його використання (навіть за наявності ресурсів деякі регіони не можуть ефективно їх використати через слабкі інститути, недосконале управління, низьку інвестиційну привабливість, це посилює розрив між «центрами» і «периферією») [4].

Ефективне використання економічного потенціалу регіону може впливати на зменшення соціально-економічної нерівності, через такі напрями, як доходи населення, рівень зайнятості, соціальна інфраструктура, житлові умови та інфраструктура, доступ до послуг та товарів, якість робочих місць тощо. Регіони з високим економічним потенціалом створюють більше високопродуктивних робочих місць, що забезпечує вищі зарплати. Високий рівень інвестиційної активності сприяє зростанню доходів як працівників, так і місцевих бюджетів. Розвинені фінансові і промислові сектори сприяють економічній мобільності населення. Високий економічний потенціал дозволяє

створювати робочі місця, знижуючи рівень безробіття. Підвищення зайнятості сприяє соціальній стабільності та зниженню рівня бідності. Збільшення доходів регіональних бюджетів (через податки від підприємств) дозволяє покращувати освіту, медицину, житлово-комунальні послуги. Більш розвинуті регіони мають змогу інвестувати у соціальні проєкти, підвищуючи якість життя. Високий потенціал сприяє розвитку будівництва, покращенню житлових умов населення. Розвинена економіка підтримує сучасні транспортні системи, енергозабезпечення, комунікації. Більший економічний потенціал забезпечує ширший вибір товарів і послуг, включаючи доступ до інноваційних технологій. Зростає якість і доступність послуг у сфері охорони здоров'я, освіти, культури. У регіонах з високим потенціалом більше інноваційних та інтелектуально містких галузей, що створює можливості для професійного зростання. Робочі місця супроводжуються соціальними гарантіями, легальністю, безпекою праці. Економічний потенціал реалізується через господарську діяльність, яка забезпечує створення робочих місць, генерує прибутки для бізнесу та податки для бюджетів, підтримує інфраструктурні та соціальні проєкти [9, 11]. Таким чином, простежується такий взаємозв'язок: економічний потенціал → розвиток господарства → зайнятість → доходи → якість життя. І це лише короткий перелік прикладів ключових напрямів, що показує загальну логіку впливу економічного потенціалу та його використання на зменшення економічної нерівності та підвищення рівня та якості життя населення.

Поняття просторової справедливості трактують як принцип рівного доступу населення до економічних, соціальних і культурних ресурсів незалежно від місця проживання. Просторова справедливість передбачає, що всі регіони мають мати рівні шанси для розвитку, а їх мешканці – рівні можливості для самореалізації [8]. Науковці виділяють наступні виклики просторової справедливості: централізація ресурсів у містах-мегаполісах; інфраструктурна нерівність – віддалені регіони мають гірший доступ до транспорту, зв'язку, освіти; міграція – відтік людського капіталу з депресивних регіонів [5, 8, 10]. Обґрунтування зв'язку між економічним потенціалом та просторовою справедливістю включає:

- ✓ Нерівномірність потенціалу → нерівність можливостей
 - Території з високим потенціалом мають переваги в доступі до ресурсів, що забезпечує високий рівень життя.
 - Території з обмеженим потенціалом стикаються з обмеженнями у розвитку, що призводить до соціальної несправедливості.
- ✓ Реалізація потенціалу забезпечує рівень добробуту
 - Економічний потенціал, ефективно використаний, створює робочі місця, підвищує доходи, покращує інфраструктуру.
 - Це сприяє рівному доступу до благ – ключовій вимозі просторової справедливості.
- ✓ Недооцінка або занедбання потенціалу → закріплення нерівності
 - Якщо слабкі регіони не отримують підтримки для реалізації потенціалу, відбувається закріплення відсталості.

- Це порушує принцип справедливості, бо мешканці цих регіонів мають менші шанси на гідне життя.
- ✓ Інституційний вплив на справедливість
 - Регіони з ефективними інституціями краще реалізують свій потенціал, забезпечуючи справедливий розподіл ресурсів.
 - Інституційна слабкість посилює просторову несправедливість.

Просторова справедливість – не лише рівний доступ до ресурсів, а й рівні можливості для їх реалізації, що потребує комплексної регіональної політики. Досягнення просторової справедливості вимагає реалізації інтегрального підходу, що включає дотації регіонам, розвиток інфраструктури, підтримку інновацій, децентралізацію. Просторова справедливість являє собою прагнення до рівності умов життя та праці у всіх регіонах країни [5, 8]. Політика вирівнювання регіонального розвитку на основі наявного економічного потенціалу може базуватися на використанні таких інструментів, як державні інвестиції в інфраструктуру депресивних регіонів; фіскальні трансферти для підтримки слабших регіонів; децентралізація і передача повноважень і фінансів на місцевий рівень; підтримка місцевого бізнесу, особливо малого і середнього; урахування європейського досвіду та використання фондів регіонального розвитку тощо.

Економічний потенціал регіону є детермінантною його соціально-економічного становища та базовим фактором, що формує можливості регіону забезпечувати високий рівень життя населення. Економічний потенціал регіону безпосередньо впливає на рівень життя населення, оскільки визначає можливості території забезпечувати економічне зростання, доходи, якість соціальних послуг та стабільність соціально-економічного середовища. Чим вищий рівень реалізації економічного потенціалу регіону, тим вищими є стандарти життя його мешканців. Нерівномірний розподіл економічного потенціалу та його використання стають джерелом просторової нерівності, у той же час його ефективне використання може бути запорукою до її зменшення. Забезпечення просторової справедливості вимагає активної політики, спрямованої на підтримку реалізації потенціалу усіх регіонів, особливо слабших, забезпечення балансу між центрами зростання і периферією є ключем до сталого розвитку країни. Дослідження впливу економічного потенціалу на економічну нерівність та просторову справедливість є критично важливим для формування нової регіональної політики України в умовах повоєнного відновлення, забезпечення соціальної єдності країни шляхом зменшення регіональних диспропорцій, залучення міжнародної допомоги та інвестицій, орієнтованих на відновлення рівноваги між регіонами. Ці питання набувають нової актуальності в умовах війни та поствоєнного відновлення і потребують подальших досліджень.

Список використаних джерел:

1. Barca, F., McCann, P., & Rodríguez-Pose, A. (2012). The case for regional development intervention: Place-based versus place-neutral approaches. *Journal of Regional Science*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/228288106_The_Case_For_Regional_Development_Intervention_Place-Based_Versus_Place-Neutral_Approaches

2. Dijkstra, L., Poelman, H., & Rodríguez-Pose, A. (2020). The geography of EU discontent. *Regional Studies*, 54(6), 737–753. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00343404.2019.1654603#d1e165>
3. Maliarenko, K., Reshetniak, V., Sehida, K., Suptelo, O. (2024). Economic inequality in the context of sustainable development: a geographical perspective. *Human Geography Journal*, 37. Retrieved from <https://periodicals.karazin.ua/socecongeo/issue/view/1448>
4. Rodríguez-Pose, A. (2018). The revenge of the places that don't matter: The rise of spatial inequality in Europe. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*. Retrieved from https://eprints.lse.ac.uk/85888/1/Rodriguez-Pose_Revenge%20of%20Places.pdf
5. Storper, M. (2011). Justice, Efficiency and Economic Geography: Should Places Help One Another to Develop? *European Urban and Regional Studies*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/50221250_Justice_efficiency_and_economic_geography_Should_places_help_one_another_to_develop
6. Манаєнко, І., & Голюк, В. (2024). Планування просторового розвитку регіону: складові та оцінка. *Економіка та суспільство*, (64). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-55>
7. Мезенцев К. В., Підгрушній Г. П., Мезенцева Н. І. (2014). Регіональний розвиток в Україні: суспільно-просторова нерівність і поляризація: Монографія. – К.: ДП «Прінт Сервіс», 2014. – 132 с. – Режим доступу: https://www.geokyiv.org/pdf/Reg_development_in_Ukraine.pdf
8. Небрат В. В. (2020). Теоретичні засади просторової справедливості / В. В. Небрат // *Економічна теорія*. – 2020. - № 4. – С. 99-115. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecte_2020_4_8
9. Нерівність в Україні: масштаби та можливості впливу / за ред. Е. М. Лібанової. – К.: Інститут демографії та соціальних досліджень імені М. В. Птухи НАН України, 2012. – 404 с. – Режим доступу: https://idss.org.ua/monografii/nerivnist_2012.pdf
10. Печериця Я. Б. (2020). Просторова ексклюзія в Україні: проблеми та передумови виникнення. *Територіальний розвиток та регіональна економіка*. 2020. Випуск 2 (142). URL [https://ird.gov.ua/sep/sep20202\(142\)/sep20202\(142\)_032_LysyakN,PecherytsyaYa.pdf](https://ird.gov.ua/sep/sep20202(142)/sep20202(142)_032_LysyakN,PecherytsyaYa.pdf)
11. Черенько Л. (2013). Специфіка формування та прояву нерівності в Україні. *Demography and Social Economy*, 2013, № 2(20). URL: <https://dse.org.ua/archive/20/6.pdf>

УДК 911.3:316.613:159.923.2

Г. Овчаренко

hlib.ovcharenko@karazin.ua

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Сегіда

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

ТЕРИТОРІАЛЬНА ІДЕНТИЧНІСТЬ: ДЕФІНІЦІЯ ПОНЯТТЯ, ФОРМУЮЧІ КОМПОНЕНТИ І ЧИННИКИ

Ідентичність є багатоаспектним та багатошаровим феноменом, який впливає на світосприйняття людини і відповідно всі сфери її діяльності. Фундаментальним компонентом будь-якої ідентичності є простір, і він не тільки робить ідентичність можливою, а ще й формує і видозмінює її. Ставлення населення до простору зумовлює характер трансформацій, які воно в ньому здійснює. Таким чином утворюється територіальна ідентичність, яка зокрема відображає зміст зв'язків та взаємовпливів між людиною чи

спільнотою і територією, яку вони населяють.

Термін «територіальна ідентичність» може застосовуватись як до локальної, так і до регіональної ідентичності, які фігурують в науковій літературі як окремі феномени і є рівнями територіальної ідентичності.

Італійська дослідниця Тіціана Баніні, професорка факультету філософії Римського університету вважає, що ідентичність вказує більше не на те «ким ми є» або «звідки ми», а радше — на те, чим ми прагнемо стати. З цієї перспективи територіальна ідентичність може бути розглянута, як процес становлення, який спирається на всі соціальні та культурні компоненти певної території. Баніні розглядає територіальну ідентичність як динамічну, реляційну та процесуальну концепцію, яка утворюється через постійну взаємодію між місцевими громадами та їхнім оточенням, формуючи спільні цінності, рішення, дії та майбутні тенденції. Територіальна ідентичність відображає як актуальні внутрішні аспекти життя населення певного життєвого простору, так і вплив зовнішніх факторів на нього [1].

Вчена зазначає, що територіальна ідентичність ґрунтується на багатьох аспектах реальності, — її формують соціальні і культурні практики, місцева політика та географія. Ці елементи сприяють формуванню почуття приналежності до групи та місця, яке також є підґрунтям територіальної ідентичності. Вони водночас створюють і виражають ідентичність через взаємодію, символи та управління в межах певної території.

Італійська економістка Роберта Капелло визначає територіальну ідентичність як наявність соціально-економічного контексту, що сприяє зближенню колективних і приватних інтересів задля досягнення спільних цілей. Вона стверджує, що регіональна територіальна ідентичність слугує своєрідним клеєм для спільноти та джерелом формування її психологічної прив'язки до території, яка проявляється в еволюції соціальних цінностей та інституційних і неформальних правилах спільноти, які її об'єднують. Водночас територіальна ідентичність може слугувати кордоном між спільнотами та ресурсом, який необхідно накопичувати для економічної конкурентоспроможності регіону [2].

Авторка виділяє два основних компоненти для створення регіональної територіальної ідентичності — це схожість або подібність (similarity) та солідарність (solidarity). Подібність породжується місцевими соціально-економічними умовами, в якості спільних виробничих навичок, або ж в якості культурних/етичних цінностей, чи соціально-економічних відносин. Подібність породжує солідарність, яка передбачає почуття приналежності та лояльності до спільноти, що ґрунтується на збігу індивідуальних і колективних переваг, які легко формують основу прив'язаності до місцевості. Така інтерпретація механізму виникнення територіальної ідентичності дозволяє визначити її, як наявність соціально-економічних умов, що дозволяють зблизити колективні та приватні інтереси, а також живлять почуття приналежності та лояльності до спільноти. Це відчуття приналежності посилюються в ситуаціях, коли приватні інтереси збігаються з колективними. У такому випадку територіальна ідентичність є результатом інтеграції соціокультурних та економічних аспектів.

Професор економіки та політичної географії університету Саленто Фабіо Поліче розглядав територіальну ідентичність як динамічну взаємодію між громадою та її життєвим простором. Компонентами, які її формують, вчений називає цінності, культурні, соціальні та символічні зв'язки, що розвиваються з часом. Він інтерпретує територіальну ідентичність як почуття приналежності, соціальну ідентифікацію, спільну репрезентацію колективного «я», але її не можна пов'язувати виключно з зовнішнім проявом, зі знаками, які вона залишила на території, а радше — з тим, що ховається за цими знаками і що надає їм сенсу, тобто з цінностями [3].

Вчений стверджує, що, ідентичність в контексті географії може розглядатись як соціокультурний продукт, оскільки вона є формотворчим елементом організації простору і може визначати структурні та смислові трансформації в ньому. Географічний аспект ідентичності є одним з елементів, який робить простір «територією», тобто такою частиною географічного простору, яка є відображенням громади і їхньої діяльності, суми впливів на простір та уявлень про нього. Таким чином географічні фактори реальності у багатьох випадках є вираженням територіальної ідентичності, і водночас вони є чинниками, що впливають на її створення.

Фінський географ та професор університету Оулу Анссі Паасі вважає, що ідентичності є динамічними та можуть змінюватись. Вони формуються як під впливом внутрішньої динаміки спільноти, так і під впливом зовнішніх сил, таких як глобалізація, міграція та політика [4].

Паасі стверджує, що територіальні ідентичності є соціально сконструйованими та формуються через постійну взаємодію громад та географічних, культурних, історичних і політичних чинників.

Маркерами або стовпами територіальної ідентичності є місця. Місце не тільки, як певний об'єкт або ділянка простору, а як явище, що об'єднує географічні данності, суспільство і культуру та несе в собі певні сенси та значимість. В контексті територіальних ідентичностей місця є водночас і її проявами і факторами, які впливають на її творення.

Серед вітчизняних науковців територіальна ідентичність є менш досліджуваним явищем. Професорка Інституту географії НАНУ Ірина Гукалова визначає територіальну ідентичність, як пережиті чи усвідомлені смисли суб'єктивної соціально-географічної реальності, які формують відчуття приналежності людини або групи людей до певного простору [5].

Український географ Олексій Гнатюк дає територіальній ідентичності визначення через призму суспільної географії, наголошуючи на тому, що саме методами цієї науки доцільно досліджувати зв'язки між індивідом або спільнотою та територією. Він визначає територіальну ідентичність як комплекс уявлень індивіда або групи людей, які визначають їхній особливий ментальний зв'язок з певною територією та/або спільнотою, яка населяє цю територію. На думку дослідника територіальна ідентичність також пов'язана з процесом інтерпретації особливостей певної території, завдяки якому її унікальність відображається в образах, символах та міфах, які індивід та спільнота поділяють та відтворюють [6].

Гнатюк виділяє три групи чинників, які впливають на створення територіальної ідентичності. Чинники географічного положення регіону охоплюють ландшафтні особливості території, клімат, політико- та економіко-географічне положення регіону. Геодемографічні чинники містять такі аспекти: система розселення, розмір і статус поселень, вікова та освітня структура населення, просторова мобільність населення. До історико-культурних чинників належать етнографічні особливості населення території, усталений тип господарства, етнічна та мовна структура населення, релігійна та/або конфесійна структура населення, електоральна структура населення та топоніміка. Всі ці фактори можуть з різною силою впливати на формування територіальних ідентичностей в окремо взятій для розгляду території.

Список використаних джерел:

1. Banini T. *Proposing a theoretical framework for local territorial identities: concepts, questions and pitfalls.* – *Territorial Identity and Development.* – № 2 – 2017. – P. 5-15.
2. Capello R. *Interpreting and understanding territorial identity.* – *Regional Science Policy & Practice.* – №11. – 2019. – P. 141-159.
3. Pollice F. *The role of territorial identity in local development processes.* – 2003. – 10 p.
4. Paasi A. *Territorial identities as social constructs.* – *International Social Science Review* – № 1. – 2000. – P. 91-113.
5. Гукалова І. В. До питання осмислення територіальної ідентичності у сучасній соціальній географії // *Ukraine's regional problems: Geographical analysis and search for solutions.* – 2015. – С. 129-135.
6. Гнатюк О. М. *Суспільно-географічні аспекти дослідження територіальної ідентичності населення Подільського регіону. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук.* – Київ: КНУ ім. Т.Г. Шевченка, 2015. – 277 с.

УДК 911.3

¹В. Стець, ²Д. Серьогін

¹viktor.stets@student.karazin.ua, ²denys.serohin@student.karazin.ua

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

ПЕРСПЕКТИВИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РАЙОНУ ЛЕВАДА У М. ХАРКІВ

Сучасні міста знаходяться в умовах стрімкої урбанізації та соціально-економічного розвитку – це потребує не лише розширення меж міст, а й впровадження інноваційних рішень, орієнтованих на довготривалий розвиток, екологічну збалансованість і комфорт для мешканців. Сталий підхід до формування нових районів і реконструкції існуючих – головний аспект у створенні міських середовищ, здатних відповідати на потреби сьогодення та майбутнього та бути соціально інтегрованими міськими середовищами. Особливо це важливо для міста Харків, що має на меті стати сучасним сталим екомістом [1].

Одним із перспективних районів для сталого розвитку у місті Харків є

район Левада. Він знаходиться в Основ'янському адміністративному районі Харкова, поблизу історичного центру міста. Станом на 2025 рік, район Левада має доволі різноманітну забудову: багатоповерхові будинки 1960-х років будівництва, будинки малоповерхової забудови (1-3 поверхи) кінця XIX початку XX століть, більшість з яких мають занедбаний вигляд, промислові підприємства, гаражно-будівельний кооператив, приватний сектор, бізнес-центр «Європейський», сучасні ЖК «Левада» та «Левада-2», які є багатоповерховими будинками у 16 та в 10 поверхів, збудовані на території колишньої промислової зони.

Район має вигідне транспортне покриття – трамвайне сполучення по вулиці Гольдбергівській, вулиці Греківській, майдану Ірини Бугриміної, провулку Рибасівському, тролейбусне сполучення по вулиці Вернадського та проспекту Аерокосмічному, залізнична станція «Харків-Левада», станція метрополітену «Левада», автостанція №1 «Центральна». Поблизу району також розташовані дві важливі магістральні вулиці міста Харків – проспект Аерокосмічний та вулиця Вернадського, що пов'язують історичний центр міста з промисловими та житловими районами на півдні міста.

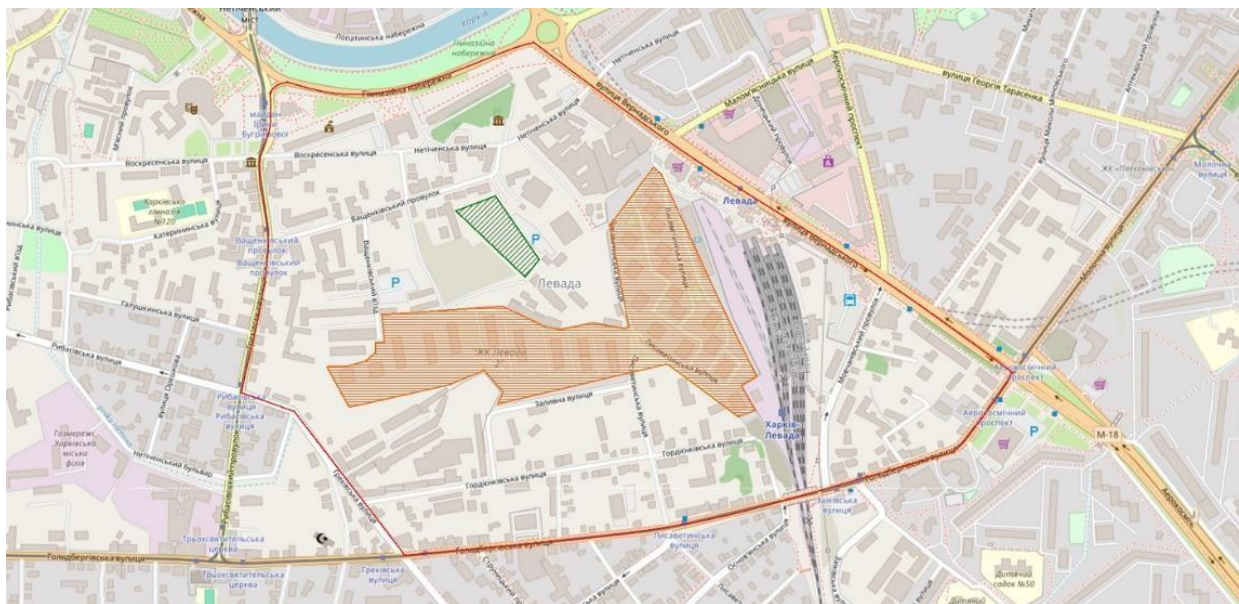


Рис. 1. Територія для можливого висадження парку (зелене штрихування) та територія ЖК «Левада» та «Левада-2» з можливою зміною статусу частини житлових приміщень на комерційні (помаранчеве штрихування) у районі Левада. Візуалізація у середовищі OpenStreetMap [5]

Можна порівняти сучасний стан району Левада із районом Кліши-Батіньоль (фр. *Clichy-Batignolles*) у місті Париж, Франція. На території обох районів раніше були розташовувалися залізничні та промислові підприємства, які потім були перебудовані в житлові райони. Раніше на території району Кліши-Батіньоль знаходилось залізничне депо та залізничні колії компанії SNCF. У 2001 році міська влада Парижа проводила дослідження території з метою її удосконалення та ревіталізації [2, 3]. Після консультацій, які тривали з

2001 року, у 2005 році розпочалась реконструкція. За участю різних архітектурних і урбаністичних команд, були створені нові житлові, комерційні та офісні об'єкти з «нульовими викидами» та було організовано зелений простір у вигляді парку Мартіна Лютера Кінга, який став центральною архітектурною і соціальною віссю району [3, 4]. Цей масштабний урбаністичний проект є прикладом сучасного підходу до реконструкції міських просторів, який відповідає потребам різних верств населення та сприяє сталому розвитку мегаполіса.

Район Левада теж має перспективу до сталого розвитку: реконструкція наявних житлових споруд малоповерхової забудови, зміна статусу житлових приміщень на комерційні у деяких будинках ЖК «Левада» та «Левада-2» чи принаймні організація комерційної діяльності на перших поверхах, озеленіння території житлових комплексів та можлива організація парку на території пустирю (рис. 1.). Враховуючи транспорту доступність та близькість до центра міста район Левада може стати ще одним діловим центром та привабливим для життя районом.

Список використаних джерел:

1. Свеженцева І. Війна та інфраструктура: концепція екоміст для відбудови країни [Електронний ресурс] / Ілона Свеженцева // Суспільне новини. – Режим доступу: <https://suspilne.media/273683-vijna-ta-infrastruktura-koncepcia-ekomist-dla-vidbudovi-kraini/> (дата звернення: 28.03.2025).
2. Clichy-Batignolles (Paris 17th) [Електронний ресурс] // Paris & Métropole aménagement. – Режим доступу: <https://www.paris-metropole-amenagement.fr/en/clichy-batignolles-paris-17th> (дата звернення: 17.03.2025).
3. Le déroulement du projet Clichy-Batignolles [Електронний ресурс] // Clichybatignolles. – Режим доступу: <https://archive-clichy-batignolles.paris-metropole-amenagement.fr/le-deroulement-du-projet-clichy-batignolles.html> (дата звернення: 17.03.2025).
4. Romain P. Paris: le parc Martin-Luther-King va s'agrandir [Електронний ресурс] / Philippe Romain // Le Figaro. – Режим доступу: <https://www.lefigaro.fr/immobilier/2012/04/12/05002-20120412ARTFIG00425-paris-le-parc-martin-luther-king-va-s-agrandir.php> (дата звернення: 12.04.2025).
5. OpenStreetMap – Режим доступу: <https://www.openstreetmap.org/> (дата звернення: 12.04.2025).

НЕМАТЕРІАЛЬНА КУЛЬТУРНА СПАДЩИНА УКРАЇНИ: РЕГІОНАЛЬНИЙ ВИМІР

Культурна спадщина України – це різноманітна сукупність матеріальних і нематеріальних здобутків, що відзеркалюють історичний досвід, духовні цінності та етнокультурну самобутність українського люду. До матеріальної спадщини належать: архітектурні пам'ятки, археологічні об'єкти, витвори мистецтва, що є свідченням багатовікової історії та культурного розвитку держави. Нематеріальна спадщина включає: традиції, обряди, усну народну творчість, ремесла та інші форми культурного вираження, які передаються з роду в рід. В дані роботі втілено спробу визначити регіональні особливості нематеріальної культурної спадщини України.

Нематеріальна культурна спадщина (НКС) – це звичаї, форми показу та вираження, знання та навички, а також пов'язані з ними інструменти, предмети, артефакти й культурні простори, які визнані спільнотами, групами й у деяких випадках окремим особами як частина їхньої культурної спадщини [2].

Згідно з класифікацією, елементи нематеріальної спадщини України поділяються на кілька основних груп:

1. Виконавське мистецтво – охоплює традиційний спів, музичні інструменти, танці, театральне мистецтво;

2. Звичаї, обряди та святкування – обряди, пов'язані з народним календарем, життєвим циклом людини, релігійними святами;

3. Традиційні ремесла – ткацтво, гончарство, вишивка, ковальство та інші ремісничі традиції, що зберігаються у громадах століттями;

4. Знання та практики, що стосуються природи та всесвіту – включають народну медицину, травництво, обрядові знання, пов'язані з погодою, врожайністю тощо;

5. Усні традиції та форми вираження, зокрема в мові як носії нематеріальної культурної спадщини – народні пісні, легенди, казки, прислів'я, діалекти;

6. Традиційна кухня – рецепти, пов'язані з національними святами, обрядами;

7. Культурні простори – особливі географічні, соціальні або символічні місця, де традиції, звичаї та знання не просто існують, а активно передаються, розвиваються й зберігаються;

8. Інші категорії – елементи традиційного одягу, інтер'єру, побуту, знання з декоративного мистецтва тощо [3].

Україна має досить великий перелік елементів НКС які, офіційно визнані

на національному рівні, ці складники відіграють важливу роль у формуванні національної ідентичності та збереженні культурної різноманітності. Збереження та популяризація культурної спадщини є пріоритетом державної політики, спрямованої на підтримку культурного поступу та зміцнення національної свідомості [4].

Проаналізувавши таблицю 1, можна сказати, що найбільш широко продемонстровані традиційні ремесла та виконавче мистецтво – це ядро української нематеріальної спадщини, яке представлене майже у всіх регіонах України. Області з найбагатшою та найрізноманітнішою присутністю нематеріальної культурної спадщини є: Івано-Франківська, Сумська, Чернівецька, Одеська та Волинська. Група «Традиційні ремесла» є лідируючою, адже представлена у всіх областях країни, що свідчить про те, що коріння у традиціях ручної роботи: гончарство, ткацтво, різьблення – зберігаються живими у всіх регіонах. Друга за максимальною кількістю областей є група «Виконавське мистецтво», що свідчить про глибоку традицію виконавських форм: пісень, коляд, танців та звичаїв. Широко подана група «Звичаї, обряди та святкування», особливо у центральній та західній Україні, що зазначає на глибоку етнографічну спадщину в сільських спільнотах. Групи «Інше – побут, традиції оздоблення, дизайн інтер'єру» та «Інше – елементи одягу та інтер'єру» зосереджені тільки в двох областях, що вказує на охоплює специфічні локальні практики оформлення побутового середовища та одягу чи декоративного текстилю як елементів культурної ідентичності. Група «Знання та практики, що стосуються природи та всесвіту» показує тісний зв'язок традиційних знань з природним довкіллям та зосереджена в Західній та Центральній Україні. Представленість кулінарної спадщини вказує на збереження традицій приготування страв як значущого культурного надбання в усіх кутках країни, хоча і в невеликій кількості. Категорія «Інше» охоплює ті елементи, які не потрапили до інших груп, наприклад – індивідуальні практики чи унікальні локальні явища. Області з найменшою присутністю нематеріальної культурної спадщини – це Луганська, Житомирська, Миколаївська, Чернігівська, Хмельницька та Донецька де є поодинокі приклади з однієї або декількох галузей. Причиною такої малої кількості елементів може бути: військові дії на Сході та Півдні України, що призвели до руйнування традиційного способу життя місцевого населення; урбанізація призвела до неактуальності обрядів, ремесел, традицій та звичаїв українців у повсякденному житті; неефективність або відсутність цілісних процесів – місцеві громади часто не мають цілісних реєстрів культурної спадщини, а отримання нової інформації про неї не є структурованим [1].

Отже, найбільш активними та багатими на різноманітні прояви традицій є області: Івано-Франківська, Чернівецька, Волинська, Одеська та Сумська, саме тут ми можемо зафіксувати велику кількість елементів у різних категоріях від виконавського мистецтва до знань про природу. Натомість південні й східні регіони: Миколаївська, Донецька, Луганська, Херсонська, Чернігівська мають незначне або обмежене представництво, часто тільки в одній-двох громадах. Причинами такої малої кількості елементів нематеріальної культурної

спадщини є війна, урбанізація, втрати носіїв звичаїв та слабка місцева ініціатива.

Таблиця 1

Елементи нематеріальної культурної спадщини України (складено за [1])

Області	Виконавське мистецтво	Звичаї, обряди та святкування	Традиційні ремесла	Інше – побут, традиції оздоблення, дизайн інтер'єру	Інше – елементи одягу та інтер'єру	Знання та практики, що стосуються природи та всесвіту	Усні традиції та форми вираження, зокрема в мові як носії нематеріальної культурної спадщини	Інше	Традиційна кухня	Культурні простори
АР Крим	1	3	4	-	-	1	-	1	1	2
Вінницька	-	3	8	-	-	9	-	-	6	-
Волинська	1	1	29	-	-	24	-	-	-	24
Дніпропетровська	вся обл	1	1	-	-	-	вся обл	-	-	-
Донецька	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-
Житомирська	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-
Закарпатська	-	-	10	-	-	1	-	-	-	-
Запорізька	1	1	3	-	-	-	-	4	1	-
Івано-Франківська	22	45	57	1	-	18	-	25	-	-
Київська	1	-	11	-	-	3	-	-	-	-
Кропивницька	-	30	30	-	-	30	-	-	-	-
Луганська	-	1	19	-	-	3	-	3	1	-
Львівська	1	-	17	-	-	-	4	-	1	-
Миколаївська	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Одеська	14	13	22	-	-	6	-	17	-	-
Полтавська	1	-	6	-	-	1	-	-	-	-
Рівненська	3	-	1	-	-	1	-	2	-	-
Сумська	1	3	27	-	1	23	-	26	-	-
Тернопільська	-	1	12	-	-	-	-	-	-	-
Харківська	1	-	12	-	-	10	-	1	-	-
Херсонська	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Хмельницька	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Черкаська	6	-	5	-	-	5	-	5	-	-
Чернівецька	16	35	37	-	-	56	-	5	-	-
Чернігівська	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-

Нематеріальна культурна спадщина творить духовний стрижень нації за допомогою: пісень, обрядів, ремесел, завдяки яким люди ототожнюють себе як частину певної спільноти. Збереження НКС сприяє розвитку туризму, освіти, це є також вагомий інструмент міжкультурного діалогу та миру в умовах сучасних викликів, зокрема війни.

Список використаних джерел:

1. Український центр культурний досліджень: Елементи нематеріальної культурної спадщини України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uccr.org.ua/nks/elementy-nks/>
2. Закон України Про приєднання України до Конвенції про охорону нематеріальної культурної спадщини 6 березня 2008 року. Закон N 132-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_d69#Text
3. Телеуця В. В., Снігирьова Л. М.. Елементи Нематеріальної Культурної Спадщини України / М-во культури України, Український культурний фонд; наук. ред.: В. В. Телеуця, Л. М. Снігирьова. – Вінниця: Твори, 2018. 145 С.
4. Українська культурна спадщина: Національний перелік елементів нематеріальної культурної спадщини України / Міністерство культури та стратегічних комунікацій України [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://mcsc.gov.ua/news/ukrayinska-kulturna-spadshhyna-nacziionalnyj-perelik-elementiv-nematerialnoyi-kulturnoyi-spadshhyny-ukrayiny/?utm_source=chatgpt.com

УДК 911.3

¹Ю. Трухачова, ²Н. Гусєва

¹yliya.trux@gmail.com, ²nataliya.guseva@karazin.ua

Науковий керівник – канд. геогр. наук, доц. Н. Гусєва

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

ДИНАМІКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНИ

Інвестиційна привабливість країни є ключовим фактором її економічного розвитку та інтеграції до світової економіки. Для України, яка прагне стати повноправним членом європейської спільноти, моніторинг та аналіз динаміки інвестиційної привабливості набуває особливого значення. Систематичне дослідження цього показника дозволяє виявити тенденції, оцінити ефективність економічної політики та визначити напрями для покращення інвестиційного клімату.

Мета дослідження полягає в аналізі динаміки інвестиційної привабливості України протягом 2008-2024 років та виявленні основних її тенденцій і закономірностей.

Дослідження базується на аналізі даних Європейської Бізнес Асоціації (European Business Association,) [4], яка з кінця 2008 року проводить регулярні дослідження інвестиційної привабливості України. Індекс інвестиційної привабливості при цьому розраховується як середнє арифметичне оцінок п'яти питань до експертів – керівників найбільших міжнародних та українських компаній, які є найголовнішими інвесторами України (рис. 1). Кожна відповідь оцінюється за п'ятибальною шкалою Лайкерта, де значення вище 4 балів відповідає позитивній зоні, 3-4 бали – нейтральній зоні, а нижче 3 балів – негативній зоні [3]. Протягом 2008-2024 років ЕВА провела 46 таких досліджень (в 2008-2015 роках – за кварталами, в 2016-2022 роках – за півріччями, в 2023-2024 роках – за роками) [4].



Рис. 1. Питання, які задаються експертам при дослідженні інвестиційної привабливості за методикою ЕВА (побудовано авторами за даними [4])

Аналіз даних за період 2008-2024 років показує значні коливання індексу інвестиційної привабливості України. Протягом зазначеного періоду індекс коливався від мінімального значення 1,81 балів у IV кварталі 2013 року до максимального значення 3,4 балів у I кварталі 2011 року (рис. 2).

При усередненні даних у цілому за рік спостерігається аналогічна тенденція: найнижчий річний показник зафіксовано у 2013 році (2,12 балів), а найвищий – у 2010 році (3,2 балів). Критично важливим є той факт, що жодного разу за весь період дослідження індекс не досяг позитивної зони (вище 4 балів), постійно перебуваючи в негативній зоні – нижче 3 балів. Тільки в 2010 та 2017-2018 роках індекс інвестиційної привабливості України досяг нейтральної зони, трохи перевищивши 3 бали (рис. 3).

На основі аналізу динаміки індексу інвестиційної привабливості України протягом 2008-2024 років можна виділити кілька характерних періодів:

Період відносної стабільності (2010-2011 роки) – це один з двох періодів, коли індекс інвестиційної привабливості досяг нейтральної зони, трохи перевищивши 3 бали. У 2010 році середній індекс становив 3,2 балів, у 2011 році – дещо знизився за рахунок значного спаду в другій половині року, але в перше півріччя був найвищим за весь період дослідження.

Період тривалого спаду (2012-2016 роки) – характеризується стійко

низькими показниками індексу, що перебували в негативній зоні. Особливо критичним був 2013 рік з мінімальним значенням 2,12 балів.

Період помірною відновлення (2017-2018 роки) – спостерігається покращення показників, індекс знову досягає нейтральної зони з показниками понад 3 балів.

Період нестабільності (2019-2024 роки) – характеризується коливаннями в негативній зоні з епізодичними покращеннями, ускладненими впливом пандемії COVID-19 та повномасштабними воєнними діями в Україні.

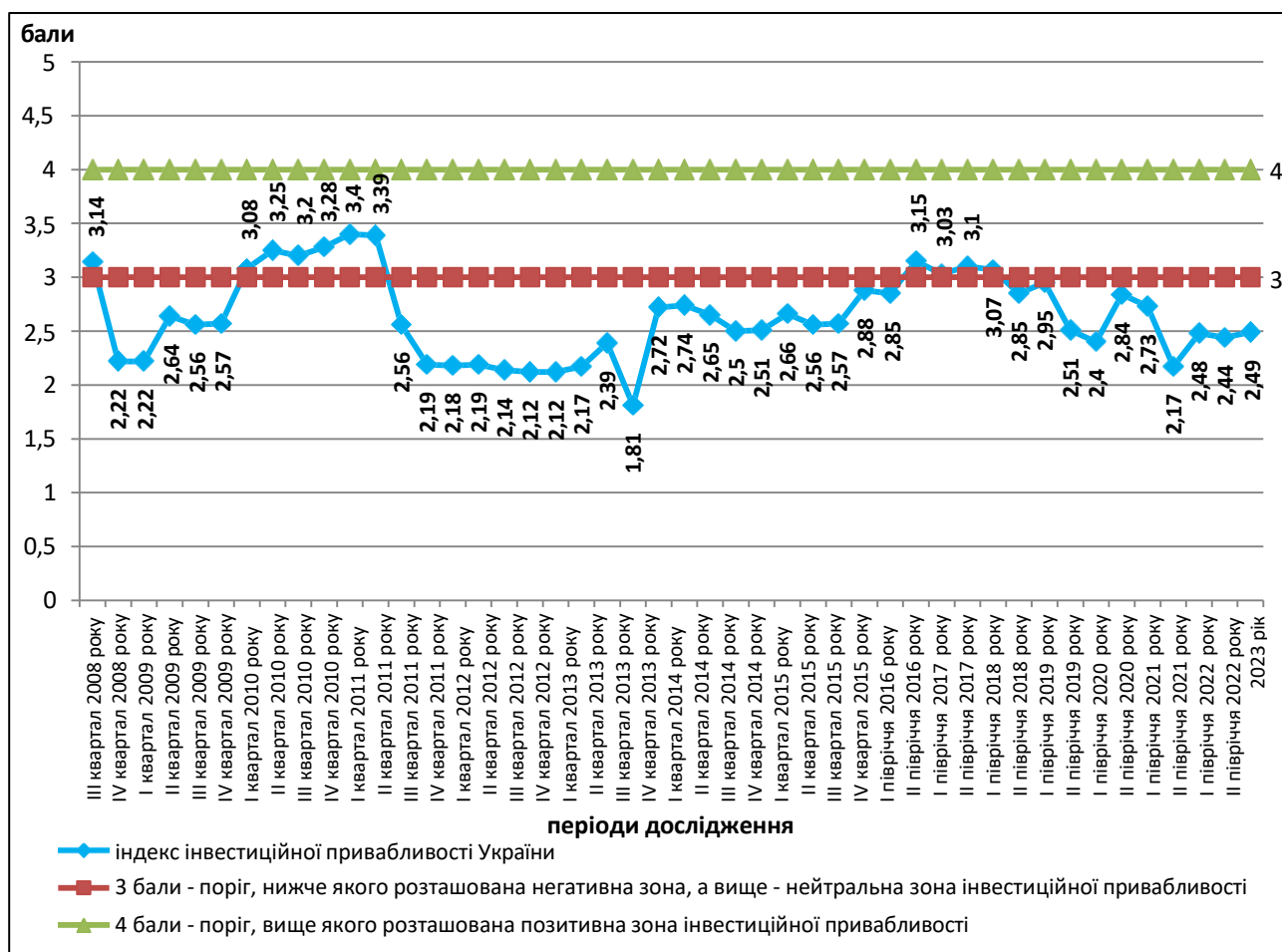


Рис. 2. Динаміка індексу інвестиційної привабливості України протягом 2008-2024 років (побудовано авторами за даними [3])

Коливання інвестиційної привабливості України тісно корелюють з основними політичними та економічними подіями в країні, зокрема, світовою фінансовою кризою 2008-2009 років, політичною нестабільністю та початком українсько-російської війни в 2013-2014 роках, реформами та євроінтеграційними процесами 2017-2018 років, пандемією COVID-19 та воєнною агресією Росії з 2022 року.

Отже, дослідження динаміки інвестиційної привабливості України за 2008-2024 роки виявило наступні закономірності: 1) стійка негативна тенденція (індекс інвестиційної привабливості жодного разу не досяг позитивної зони, що свідчить про системні проблеми в інвестиційному середовищі країни);

2) циклічність коливань (спостерігаються періоди відносного покращення (2010-2011, 2017-2018 роки) та тривалого погіршення (2012-2016, 2019-2024 роки)); 3) кореляція з основними політичними та економічними подіями в країні (динаміка індексу тісно пов'язана з політичною стабільністю, економічними реформами та зовнішніми шоками).

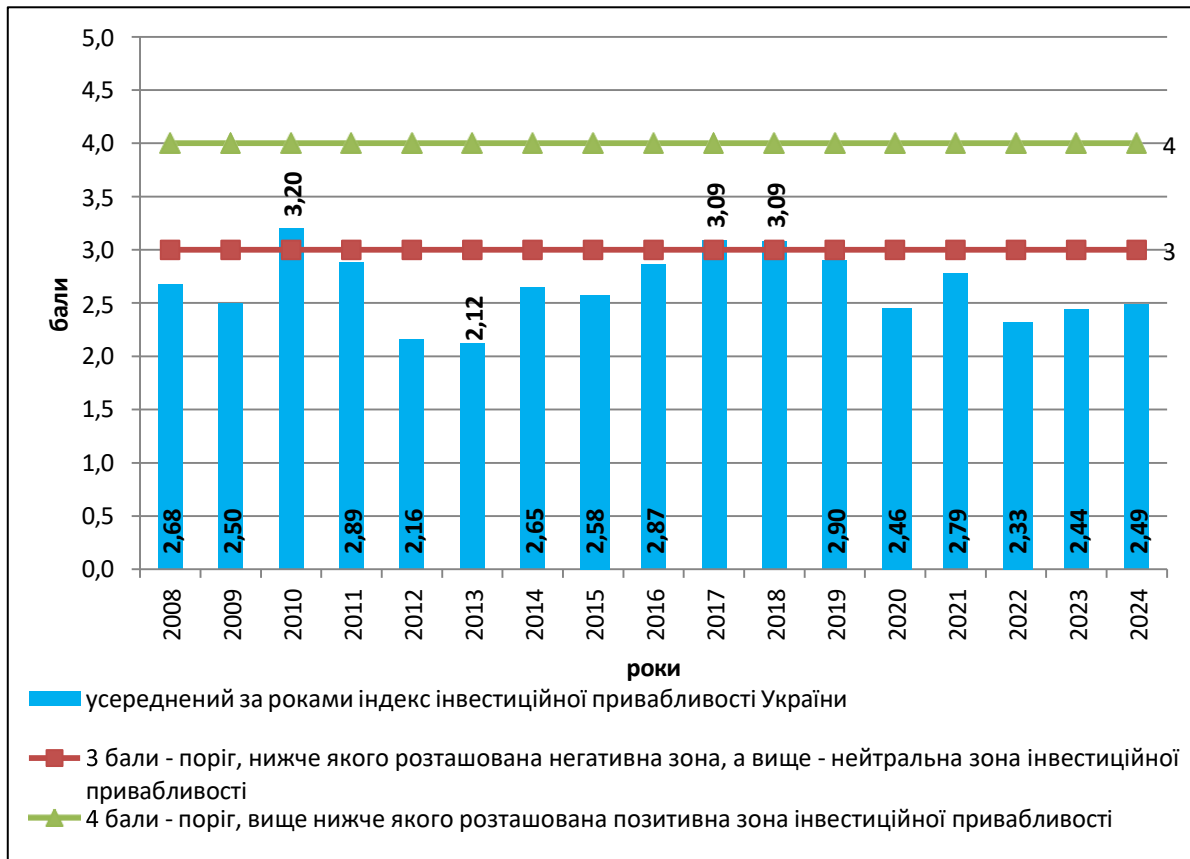


Рис. 3. Динаміка усередненого за роками індексу інвестиційної привабливості України протягом 2008-2024 років (розраховано і побудовано авторами за даними [3])

Таким чином, створення сприятливих умов для інвестування та підвищення привабливості України для іноземного капіталу є критично важливими завданнями, розв'язання яких становить основу для відбудови країни. Згідно з позицією представників інвестиційних кіл, для підвищення інвестиційної привабливості країни необхідно:

- здійснити комплексну трансформацію судової системи та прискорити загальний процес і ефективність реформування держави;
- посилити заходи щодо протидії корупційним проявам, нелегальному імпорту, «тіньовій економіці» та «тіньовій зайнятості»;
- забезпечити стабільність та прозорість умов для бізнесу;
- оптимізувати податкову систему та мінімізувати бюрократію;
- досягти сталості нормативно-правової бази та ухвалити ефективні законодавчі акти для підтримки та захисту інвестиційної діяльності;
- активізувати процеси приватизації;

- розширити масштаби дерегулювання бізнес-процесів тощо [1-2].

Ці кроки є фундаментальними для створення конкурентоспроможного інвестиційного середовища та залучення довгострокових інвестицій.

Список використаних джерел:

1. Гусєва Н., Немець О. Інвестиційна привабливість України в умовах війни. Часопис соціально-економічної географії: міжрегіональний збірник наукових праць. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2023. Вип. 35. С. 7-19. URL: <https://periodicals.karazin.ua/socecongeo/article/view/23927/21740>;
2. Гусєва Н., Немець О. Інвестиційна привабливість України в умовах повномасштабної війни. 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: Чернівець. нац. ун-т, 2024. С. 118-122. URL: https://geo.chnu.edu.ua/media/a0qnbrib/conferenc_material_80.pdf;
3. Індекс інвестиційної привабливості України, 2008-2024 роки. European Business Association. URL : <https://eba.com.ua/research/doslidzhennya-ta-analityka/>;
4. European Business Association. URL : <https://eba.com.ua/>

УДК 911.3

¹Л. Ключко, ²О. Подпрятова

¹ludmila.klychko@karazin.ua, ²olha.podpriatova@student.karazin.ua

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

ДОСВІД УЧАСТІ У ПРОГРАМІ АКАДЕМІЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ ERASMUS+ СТУДЕНТІВ КАФЕДРИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ І РЕГІОНОЗНАВСТВА ІМЕНІ КОСТЯНТИНА НЕМЦЯ (НА ПРИКЛАДІ УНІВЕРСИТЕТУ АКДЕНІЗ, ТУРЕЧЧИНА)

Кафедра соціально-економічної географії і регіонознавства імені Костянтина Немця факультету геології, географії, рекреації і туризму Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна плідно працює над розвитком та розширенням міжнародної співробітництва, в тому числі і за програмою Erasmus+.

Викладачі, аспіранти, студенти кафедри беруть активну участь у міжнародних науково-практичних конференціях, форумах, семінарах і вебінарах, проходять стажування та навчання в університетах Європи та Канади, тісно співпрацюють з науковцями з багатьох країн світу – Польщі, Чехії, Німеччини, Іспанії, Франції, Латвії, Естонії, Швеції, Бельгії, Канади, Таїланду, Малайзії. На базі кафедри укладено низку міжнародних договорів про співпрацю та академічну мобільність, що підтримуються міжнародними фондами, зокрема в рамках програми Erasmus+. Одним із перших університетів, з яким кафедра налагодила плідне співробітництво, став Університет Орадя (Румунія). У 2016 році пройшло перше стажування викладачів кафедри в цьому університеті, за десять років плідної співпраці стажування пройшли сім викладачів, четверо студентів кафедри соціально-економічної географії і регіонознавства імені Костянтина Немця пройшли навчання за програмою академічної мобільності Erasmus+.

Така співпраця дозволяє не лише підвищити академічну мобільність, а й обмінюватися передовими практиками, науковим досвідом, сприяючи розвитку міжкультурної комунікації та розширенню наукового горизонту студентів і науково-педагогічних працівників.

Викладачі кафедри підтримують активну співпрацю з колегами з Університету Орадя, спільно працюючи над низкою наукових проєктів і публікуючи результати досліджень у виданнях, що індексуються у міжнародних наукометричних базах [1-8, 11]. У грудні 2023 року було проведено семінар передових досліджень НАТО (NATO Advance Research Workshop (NATO ARW) на тему: «Achieving Sustainability in Ukraine through Military Brownfields Redevelopment» («Досягнення сталого розвитку в Україні через реконструкцію військових територій»), організований у партнерстві між Університетом Орадея (Румунія) та Харківським національним університетом імені В.Н. Каразіна (Україна). Захід об'єднав близько 50 учасників з Румунії, США, Польщі, Канади, Угорщини, Туреччини, Чеської Республіки, Чорногорії, України, Сербії, Боснії та Герцеговини [12]. Семінар присвячений питанням сталого розвитку та екологічної безпеки в умовах реконструкції та реабілітації військових територій, що особливо актуально для України в сучасних умовах. Такий формат дозволив представникам наукової спільноти з різних країн обговорити інноваційні підходи до перетворення військових територій у ресурси для сталого розвитку, а також сприяв обміну експертним досвідом і зміцненню науково-технічної співпраці на міжнародному рівні.

Перша академічна мобільність студентки кафедри соціально-економічної географії і регіонаознавства імені Костянтина Немця до Університету Жирони (Іспанія) за програмою Erasmus+ відбулася у 2017 році. З того часу за програмою Erasmus+ навчання пройшли вже шість студентів кафедри, а стажування у партнерському університеті – дев'ять викладачів.

Також серед міжнародних партнерів кафедри Талліннський університет (Естонія), Остравський університет і Палацький університет в Оломоуці (Чехія), Національний університетський інститут Шамполіона та Університет Тулузи – Жан Жорес (Франція), Університет Акденіз (Туреччина), а також Тбіліський державний університет імені Іване Джавахішвілі (Грузія). Співпраця з цими установами включає спільні дослідницькі проєкти, участь у конференціях, стажування та обмін знаннями, що сприяє поглибленню міжкультурних зв'язків, а також вдосконаленню академічного досвіду студентів і викладачів.

Так, у 2019 – 2020 рр. троє студентів кафедри пройшли навчання в Талліннському університеті, за весь період співпраці – шестеро викладачів підвищили кваліфікацію в цьому Виші.

У 2022 році дев'ять студентів, у 2023 році – два студенти навчалися на факультеті природничих наук Остравського університету у рамках програми академічної мобільності Erasmus+. Крім того, влітку 2022 року п'ять викладачів кафедри також взяли участь у програмі академічної мобільності Erasmus+, пройшовши стажування в Остравському університеті.

Із 2019 року кафедра соціально-економічної географії і регіонаознавства

імені Костянтина Немця активно розвиває наукову та академічну співпрацю з Університетом Акденіз (Туреччина). У межах партнерства реалізовано низку спільних досліджень, результати яких знайшли відображення у спільних наукових публікаціях [9, 10].

Влітку 2024 року студентка першого курсу Ольга Подпрятова, яка навчалася за освітньо-професійною програмою «Економічна, соціальна географія та регіональний розвиток», пройшла стажування на кафедрі географії Університету Акденіз у рамках програми міжнародної академічної мобільності Erasmus+. Під час стажування студентка взяла активну участь у польових дослідженнях, зокрема в рамках «Проекту адаптації громадян України, які приїхали до Анталії через вимушену міграцію під час українсько-російської війни, до культури та звичок місцевого населення».

У межах цього проекту студенткою було проведено анкетне опитування серед громадян України, які вимушено покинули свою країну з початку повномасштабного вторгнення, здійснено обробку та аналіз результатів опитування, а також підготовлено наукову статтю та інформаційно-дослідні матеріали за цією темою. Стажування надало студентці цінний практичний досвід у проведенні суспільно-географічних досліджень та стало вагомим внеском у вивчення процесів адаптації українських мігрантів у новому культурному середовищі.

З початку повномасштабного вторгнення росії проти України практично всі університети, з якими співпрацює кафедра, підтримали, запропонували допомогу та прихисток, за що співробітники кафедри безмежно вдячні.

Отже, за останні більше ніж десять років у результаті активної участі кафедри соціально-економічної географії і регіонознавства імені Костянтина Немця у міжнародних академічних та наукових програмах вдалося значно розширити масштаби та географію наукової співпраці, підвищити рівень мобільності студентів та викладачів, а також зміцнити професійні зв'язки з провідними університетами Європи та інших країн світу. Спільні дослідження та публікації з партнерами з університетів, таких як Університет Орадя, Університет Жирони, Талліннський університет, Остравський університет та Університет Акденіз, сприяли розробці нових підходів, а також підвищенню кваліфікації викладачів і студентів.

Реалізація програми Erasmus+ дала змогу студентам кафедри здобути цінний досвід навчання за кордоном, що поглибило їхні знання в галузі природничих та соціальних наук і зміцнило міжкультурні компетенції. Водночас викладачі мали змогу пройти стажування, що сприяло вдосконаленню їхньої педагогічної та наукової діяльності. Участь кафедри в програмі академічної мобільності також стала основою для виконання актуальних досліджень.

Завдяки міжнародному співробітництву кафедра підвищила свій науковий статус, забезпечивши участь у високоякісних публікаціях та зміцнивши позиції в науково-метричних базах. Цей досвід створює передумови для подальшого розвитку кафедри, а також сприяє вдосконаленню освітнього процесу, який орієнтується на інтеграцію до європейського наукового простору.

Список використаних джерел:

1. Kostrikov, S. V., Niemets, L. M., Sehida, K. Y., Niemets, K. A., Morar, C. (2018). *Geoinformation Approach to the Urban Geographic System Research (Case Studies of Kharkiv Region)*. *Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University. Series Geology, Geography Ecology*, Issue 49, p. 107-124. DOI: <https://doi.org/10.26565/2410-7360-2018-49-09>
2. Morar, C., Nagy, G., Boros, L., Gozner, M., Niemets, L., Sehida, K. (2021). *Heritage, Culture and Regeneration of the former Military Areas in the city of Oradea (Romania)*. *Arhitektúra & urbanizmus, Volume 55, Issue 1-2,55(1-2)*, pp. 76–87.
3. Morar C., Tiba A., Basarin B., Vujičić M., Valjarević A., Niemets L., Gessert A., Jovanovic T., Drugas M., Grama V., Stupariu M., Stoica A., Lukić T. (2021). *Predictors of Changes in Travel Behavior during the COVID-19 Pandemic: The Role of Tourists' Personalities*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 18(21), 11169. DOI: <https://doi.org/10.3390/ijerph182111169>
4. Morar, C., Lukić, T., Basarin, B., Valjarević, A., Vujičić, M., Niemets, L., Telebienieva, I., Nagy, G. (2021). *Shaping Sustainable Urban Environments by addressing the Hydro-Meteorological Factors in the Landslide Occurrence: Ciuperca Hill (Oradea, Romania)*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(9), 5022. DOI: <https://doi.org/10.3390/ijerph18095022>
5. Morar, C., Lukic, T., Valjarevic, A., Niemets, L., Kostrikov, S., Sehida K., Telebienieva I., Kliuchko, L., Kobylin P., Kravchenko K. (2022). *Spatiotemporal Analysis of Urban Green Areas Using Change Detection: A Case Study of Kharkiv, Ukraine*. *Frontiers in Environmental Sciences*, 10,823129. DOI: <https://doi.org/10.3389/fenvs.2022.823129>
6. Morar, C., Nagy, G., Dulca, M., Boros, L., Sehida, K. (2019). *Aspects Regarding the Military Cultural-Historical Heritage in The City Of Oradea (Romania)*. *Annales-Anali Za Istrske In Mediteranske Studije-Series Historia Et Sociologia (Annals for Istrian and Mediterranean Studies. Series Historia et Sociologia)*, 29, 2, pp. 303-322. DOI: <https://doi.org/10.19233/ASHS.2019.21>
7. Niemets, K., Kravchenko, K., Kandyba, Y., Kobylin, P., Morar, C. (2021). *World Cities in Terms of the Sustainable Development Concept*. *Geography and Sustainability*. 2(4), pp. 304-311. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.geosus.2021.12.003>
8. Niemets, L. M., Mezentsev, K. V., Sehida, K. Y., Morar, C., Husieva, N. V., Peresadko, V. A., Telebienieva, I. Y. (2018). *Innovation and Investment Potential of Region as a Factor of its "Smart Transformation" – a Case Study of Kharkiv Region (Ukraine)*. *Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University. Series Geology, Geography Ecology*, Issue 49, p. 137-159. DOI: <https://doi.org/10.26565/2410-7360-2018-49-11>
9. Şahin, M. T., Niemets, L., Yilmaz, M., Kliuchko, L., & Varol, Çiğdem. (2023). *Contrasting innovation dynamics of professional-technological knowledge intensive business services in metropolitan areas*. *Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University, Series "Geology. Geography. Ecology"*, (59), 260-276. DOI: <https://doi.org/10.26565/2410-7360-2023-59-19>
10. Sari, C., Sehida, K., Çakir, G., & Telebienieva, I. (2023). *Features of the local community involvement in the social tourism development (case study – Serik district, Antalya, Turkey)*. *Visnyk of V. N. Karazin Kharkiv National University, Series "Geology. Geography. Ecology"*, (59), 221-236. DOI: <https://doi.org/10.26565/2410-7360-2023-59-16>.
11. Valjarević, A., Morar, C., Živković, J., Niemets, L., Kićović, D., Golijanin, J., Gocić, M., Martić Bursać, N., Stričević, L., Žiberna, I., Bačević, N., Milevski, I., Durlević, U., Lukić, T. (2021). *Long Term Monitoring and Connection between Topography and Cloud Cover Distribution in Serbia*. *Atmosphere*, 12(8), 964.
12. Офіційний сайт кафедри соціально-економічної географії і регіоналістики імені Костянтина Немця факультету геології, географії, рекреації і туризму Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. URL: <http://soc-econom-region.univer.kharkov.ua/>

СЕКЦІЯ 2 СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНІВ

УДК 338.486.1-027.541:004.8

Є. Адаменко

ye.s.adamenko.asp23@chdtu.edu.ua

Науковий керівник – д-р екон.наук, проф. Л. Чепурда

Черкаський державний технологічний університет, м. Черкаси, Україна

ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНОЛОГІЙ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ЯК ІННОВАЦІЙНИЙ ЕЛЕМЕНТ УПРАВЛІННЯ ТУРИСТИЧНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ РЕГІОНУ

У XXI столітті туристична сфера переживає чергову хвилю цифрової трансформації. Серед інструментів, що кардинально змінюють логіку управлінських процесів, провідну роль посідають технології штучного інтелекту (ШІ). Їхня актуальність зростає в умовах постійних коливань ринку, змін у споживацьких моделях поведінки та підвищених вимог до персоналізації туристичних послуг. Для регіональних туристичних підприємств, які часто працюють в умовах обмежених ресурсів, ШІ відкриває нові можливості для стратегічного планування, оптимізації діяльності та підвищення конкурентоспроможності.

З методологічного погляду, застосування штучного інтелекту в управлінні туристичними підприємствами потребує інтеграції інноваційного, процесного та інформаційного підходів. Інноваційний підхід дозволяє розглядати ШІ як фактор радикального оновлення сервісу та управлінської культури. Процесний підхід фокусується на автоматизації ключових бізнес-функцій, а інформаційний – на обробці великих масивів даних для прийняття управлінських рішень. Саме на перетині цих підходів формується нова управлінська парадигма, у центрі якої – інтелектуалізація управління.

Штучний інтелект у туризмі – це не просто робот або автоматизована система. Це складний набір технологій, що охоплює машинне навчання, обробку природної мови, прогнозу аналітику, візуальне розпізнавання та адаптивні алгоритми. Завдяки ним туристичні підприємства можуть швидше реагувати на зміни попиту, вдосконалювати комунікацію з клієнтами, формувати гнучкі цінові стратегії та ефективно управляти ресурсами. Усе це дозволяє зменшити витрати, підвищити якість обслуговування та формувати лояльність споживачів.

У сфері маркетингу ШІ здатен здійснити революцію. Завдяки алгоритмам прогнозування, системи штучного інтелекту аналізують поведінку споживачів у реальному часі та формують персоналізовані пропозиції. Наприклад, чат-боти на основі штучного інтелекту здатні не лише відповідати на стандартні запити, а й формувати рекомендації, виходячи з уподобань клієнта, попередніх

бронювань чи геолокації. Це підвищує довіру та зручність взаємодії з підприємством.

Окрему роль відіграє ШІ у ціновій політиці. Системи динамічного ціноутворення, які використовують ШІ, можуть змінювати ціни залежно від попиту, погодних умов, подій у місті чи навіть поведінки окремого користувача. Це дозволяє туристичним підприємствам отримувати додаткові прибутки та оптимізувати завантаження ресурсів, що особливо важливо в регіонах із сезонним попитом.

У сфері обслуговування клієнтів впровадження систем на основі ШІ дозволяє досягти нової якості сервісу. Наприклад, готелі можуть використовувати інтелектуальні системи для управління номерним фондом, прогнозування попиту на послуги, автоматизованого прибирання, енергозбереження тощо. Це не лише знижує операційні витрати, а й забезпечує екологічність та стійкість туристичних об'єктів.

ШІ активно використовується й у логістиці туристичних потоків. Зокрема, системи прогнозування дозволяють визначати пікові періоди завантаженості DESTINATION, оптимізувати маршрути, координувати транспортне сполучення. Для регіонів з недостатньо розвиненою інфраструктурою це може стати вирішальним фактором для забезпечення доступності туристичних послуг.

Управлінські рішення також можуть бути покращені завдяки аналітичним можливостям ШІ. Наприклад, туристичне підприємство може використовувати дані з соціальних мереж, оглядів та коментарів, щоб формувати уявлення про свою репутацію, виявляти слабкі місця сервісу, вчасно реагувати на критику та адаптувати свою стратегію. Таке управління на основі даних (data-driven management) дозволяє значно підвищити ефективність керівництва та планування.

Водночас, варто звернути увагу на виклики, пов'язані із впровадженням ШІ. Серед них – висока вартість технологій, брак фахівців, технічна неготовність підприємств, етичні питання конфіденційності даних. Також значною проблемою є слабка інституційна підтримка цифровізації туристичного бізнесу на рівні регіональних стратегій розвитку. Для вирішення цих проблем необхідна координація зусиль між владою, бізнесом та наукою.

Штучний інтелект може бути не лише інструментом автоматизації, а й джерелом нових управлінських моделей. Наприклад, готелі можуть впроваджувати моделі «управління на основі поведінки» (behavioral AI), де рішення приймаються не лише на основі минулих даних, а й на прогнозі майбутньої поведінки споживача. Це відкриває шлях до глибшої персоналізації туристичних послуг та створення унікального клієнтського досвіду.

ШІ є потужним каталізатором трансформацій у туристичному бізнесі, особливо на рівні регіонів, де ресурсна економія та конкурентна боротьба мають вирішальне значення. Застосування ШІ дозволяє туристичним підприємствам не лише підвищити ефективність, а й адаптуватися до нових умов ринку, зберігаючи свою унікальність та гнучкість.

У майбутньому роль ШІ в управлінні туристичними підприємствами буде лише зростати. Це вимагає від управлінців не лише технологічної обізнаності, а

й стратегічного мислення, здатності бачити за алгоритмами цінності – зручність, якість, сталий розвиток. Тому головне завдання – не замінити людину машиною, а навчитися ефективно співпрацювати з інтелектуальними системами заради розвитку туристичного середовища регіонів.

Список використаних джерел:

1. *Artificial Intelligence in Tourism: A Review* / Gretzel U., Sigala M., Xiang Z., Koo C. // *Tourism Management Perspectives*. – 2015. – №4. – С. 1–15.
2. *Інновації в туризмі: навч. посіб.* / ред. Л. Гуменюк. – Київ: Центр учбової літератури, 2022. – 256 с.
3. *Котлярова І. В. Технології штучного інтелекту в сфері туризму* / І. В. Котлярова // *Вісник туризму*. – 2023. – № 1. – С. 45–49.
4. *Sigala M. Social Media and Customer Engagement in the Tourism Industry* / M. Sigala // *International Journal of Hospitality and Tourism Administration*. – 2018. – Vol. 19(3). – P. 217–239.
5. *Петрова І. В. Штучний інтелект в управлінні туристичними підприємствами* / І. В. Петрова // *Сучасні проблеми економіки і управління*. – 2022. – № 4. – С. 102–109.
6. *Ivanov S., Webster C. Adoption of Robots and Service Automation by Tourism and Hospitality Companies* / S. Ivanov, C. Webster // *Contemporary Tourism Review*. – 2021. – Vol. 7(2). – P. 98–113.
7. *Паламарчук О. С. Цифрові технології в регіональному туризмі* / О. С. Паламарчук // *Регіональні перспективи розвитку туризму*. – 2023. – № 2. – С. 36–41.
8. *How AI is Transforming the Travel Industry*. URL: <https://www.forbes.com/sites/forbestechcouncil/2023/05/14/how-ai-is-transforming-the-travel-industry> (дата звернення: 05.04.2025).
9. *Artificial Intelligence in Tourism Industry* // UNWTO – World Tourism Organization. URL: <https://www.unwto.org/artificial-intelligence-in-tourism> (дата звернення: 05.04.2025).
10. *Top 10 AI Applications in the Travel and Tourism Industry*. URL: <https://www.simplilearn.com/top-ai-applications-in-travel-and-tourism-article> (дата звернення: 05.04.2025).
11. *AI-Powered Travel: Revolutionizing the Industry* // Skift Research. URL: <https://skift.com/2024/01/18/ai-powered-travel-revolutionizing-the-industry> (дата звернення: 05.04.2025).

УДК 911.3

В. Буданов

vbstudy23@gmail.com

*Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. Л. Немець
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна*

МІСЦЕ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ З ГЕОГРАФІЇ В НОВОМУ ПЕРЕЛІКУ ГАЛУЗЕЙ ЗНАНЬ І СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ

У контексті модернізації системи вищої освіти України важливою її складовою стало впровадження оновленого переліку галузей знань і спеціальностей, затвердженого у 2024 році. У відповідності до цього основні напрямки географічної науки тепер відносяться до різних спеціальностей, що потребує розуміння місця підготовки фахівців з географії у сучасному освітньому

просторі. Про це піде мова у цій роботі.

29 квітня 2015 р. було затверджено перелік галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої та фахової передвищої освіти (Постанова КМУ № 266 та постанови зі змінами до переліку (Постанови КМУ № 53 від 1 лютого 2017 р., № 762 від 7 липня 2021 р., № 1392 від 16 грудня 2022 р.,) [2,3,5,6]. Згідно з ним було сформульовано 29 галузей знань та 120 спеціальностей, що відповідають деталізованим галузям за Міжнародною стандартною класифікацією освіти (ISCED-F 2013). У свою чергу, у цій класифікації виділяється 11 широких галузей з шифрами, що складаються з двох цифр (наприклад, 07 Інженерія, виробництво та будівництво (07 Engineering, manufacturing and construction). В межах кожної з цих широких галузей виділяється декілька вузьких галузей з шифрами, що складаються з трьох цифр, наприклад бо 073 Архітектура та будівництво (073 Architecture and construction (всього 29 таких галузей). Відповідно в межах кожної вузької галузі виділяється декілька деталізованих галузей з шифрами, що складаються з чотирьох цифр, наприклад 0731 Архітектура та міське планування (0731 Architecture and town planning) (всього 80 таких галузей) [8].

Стосовно місця географічних наук у цьому класифікаторі, то деякі їх напрями входять до різних деталізованих галузей. Так, суспільно-географічний напрям (культурна географія, демографія / науки про населення, соціальна географія, суспільна географія) відносяться до деталізованої галузі 0314 Соціологія та культурні дослідження (0314 Sociology and cultural studies), вузької галузі 031 Соціальні та поведінкові науки (031 Social and behavioural sciences), широкої галузі 03 Суспільні науки, журналістика та інформація (03 Social sciences, journalism and information).

При цьому такі напрями як науки про атмосферу, дослідження клімату, геодезія, географічні інформаційні системи (ГІС), природнича географія, фізична географія, геоінформатика, геоматика, геопросторові технології, гідрологія, морська наука, метеорологія, океанографія, тобто фізико-географічний напрям відноситься до деталізованої галузі 0532 Науки про Землю (0532 Earth Sciences), вузької галузі 053 Фізичні науки (053 Physical sciences), широкої галузі 05 Природничі науки, математика та статистика (05 Natural sciences, mathematics and statistics).

Підготовка фахівців з географії для закладів середньої та вищої освіти може здійснюватися в рамках деталізованої галузі 0114 Підготовка вчителів з предметною спеціалізацією (0114 Teacher training with subject specialisation), вузької галузі 011 освіта (011 Education), широкої галузі 01 освіта (01 Education) [8].

Відповідно до вищезгаданого переліку галузей знань і спеціальностей, географія була представлена спеціальністю 106 Географія галузі знань 10 Природничі науки (відповідає деталізованим галузям ISCED-F 2013 0314 Соціологія та культурні дослідження та 0532 Науки про Землю) [2,3]. 30 серпня 2024 р. Кабінетом Міністрів України були внесені зміни до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої та фахової передвищої освіти (Постанова № 1021), зокрема було сформовано новий

перелік. Ця постанова набрала чинності 1 листопада 2024 р. Новий перелік включає 11 галузей знань, 110 спеціальностей, а також Міждисциплінарні освітні програми в межах однієї галузі (шифр XX88), Міждисциплінарні міжгалузеві освітні програми (шифр XY88 (XYZ88)), які також відповідають деталізованим галузям за Міжнародною стандартною класифікацією освіти (ISCED-F 2013). Географія вивчається в межах спеціальностей *A4.07 Середня освіта (Географія)*, галузі знань А Освіта (відповідає деталізованій галузі ISCED-F 2013 0114 Підготовка вчителів з предметною спеціалізацією та спеціальності 014.07 Середня освіта (Географія), *S6 Географія та регіональні студії* галузі знань С Природничі науки, математика та статистика (відповідає деталізованим галузям ISCED-F 2013 0314 Соціологія та культурні дослідження та 0532 Науки про Землю та спеціальності 106 Географія) та *E4 Науки про Землю*, галузі знань Е Природничі науки (відповідає деталізованій галузі ISCED-F 2013 0532 Науки про Землю та спеціальностям 103 Науки про Землю, 106 Географія) [4,7].

У таблиці 1 відображено переліки спеціальностей, освітньо-професійних та наукових програм варіантів 2015 р. та 2025 р., що були запущені на 2024-2025 н.р. та будуть запускатися на 2025-2026 н.р. на факультеті геології, географії, рекреації і туризму Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Порівнюючи освітньо-професійні програми (ОПП), слід зазначити, що на 2025-2026 н.р. планується зберегти той же склад, що й на 2024-2025 рр., при цьому змінивши деякі назви програм (ОПП «Географія. Підприємництво. Краєзнавча робота» замість «Географія, економіка та краєзнавчо-туристична робота», або «Географія індустрії дозвілля та гостинності» замість «Географія рекреації та туризму»). При цьому деякі освітньо-професійні програми відносяться до різних спеціальностей. Так, бакалаврські ОПП «Картографія, геоінформатика і кадастр», «Фізична географія, моніторинг і кадастр природних ресурсів» та магістерські ОПП «Картографія, геоінформаційні системи і дистанційне зондування Землі», «Географія» за попереднім переліком відносилися до спеціальності 106 Географія, проте згідно з новим переліком – до E4 Науки про Землю [1].

Таким чином, можна зробити висновки, що у зв'язку з введенням нового переліку спеціальностей та їх узгодження з Міжнародною стандартною класифікацією освіти фізико-географічні напрями можуть відноситися як до спеціальності S6 Географія та регіональні студії, так і до E4 Науки про Землю. При цьому суспільно-географічні напрями можуть відноситися лише до спеціальності S6 Географія та регіональні студії. На наш погляд, новий перелік спеціальностей, з одного боку, чітко розмежує фізико-географічний та соціально-економічний напрямки географії, а з іншого боку розділяє географічну науку, порушуючи єдність об'єктно-предметної області географії.

Таблиця 1

**Спеціальності та освітньо-професійні програми на факультеті геології, географії, рекреації і туризму
Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна [1]**

Згідно з переліком галузей знань і спеціальностей 2015 р.		Рівень вищої освіти			Код і найменування відповідної деталізованої галузі Міжнародної стандартної класифікації освіти ISCED-F 2013	Згідно з переліком галузей знань і спеціальностей 2025 р.		Рівень вищої освіти			Код і найменування відповідної деталізованої галузі Міжнародної стандартної класифікації освіти ISCED-F 2013	
Спеціальність	Освітньо-професійна програма / Освітньо-наукова програма (запущені на 2024-2025 н.р.)	бакалавра	магістра	Доктора філософії		Спеціальність	Освітньо-професійна програма (плануються запускатися у 2025-2026 н.р.)	бакалавра	магістра	доктора філософії		
014.07 Середня освіта (Географія)	Географія. Природознавство. Економіка. Туристська робота	+			0114 Teacher training with subject specialisation	А4.07 Середня освіта (Географія)	Середня освіта (Географія)	+			0114 Teacher training with subject specialisation	
	Географія, Людина і природа та туристська робота		+				Географія, Людина і природа та екскурсійна діяльність		+			0114 Teacher training with subject specialisation
	Географія, економіка та краєзнавчо-туристична робота		+				Географія. Підприємництво. Краєзнавча робота		+			0114 Teacher training with subject specialisation
103 Науки про Землю	Природокористування, ландшафтне планування та відновлення територій		+		0532 Earth sciences	Е4 Науки про Землю	Природокористування, ландшафтне планування та відновлення територій		+		0532 Earth sciences	

106 Географія	Географія рекреації та туризму	+	+		0314 Sociology and cultural studies,	С6 Географія та регіональні студії	Географія індустрії дозвілля та гостинності	+	+		0314 Sociology and cultural studies, 0532 Earth sciences
	Економічна, соціальна географія та регіональний розвиток	+	+		0314 Sociology and cultural studies,		Економічна, соціальна географія та регіональний розвиток	+	+		0314 Sociology and cultural studies, 0532 Earth sciences
	Картографія, геоінформатика і кадастр	+			0532 Earth sciences	Е4 Науки про Землю	Картографія, геоінформатика і кадастр	+			0532 Earth sciences
	Фізична географія, моніторинг і кадастр природних ресурсів	+			0532 Earth sciences		Фізична географія, моніторинг і кадастр природних ресурсів	+			0532 Earth sciences
	Картографія, геоінформаційні системи і дистанційне зондування Землі		+		0532 Earth sciences		Картографія, геоінформаційні системи і дистанційне зондування Землі		+		0532 Earth sciences
	Географія		+	+	0314 Sociology and cultural studies, 0532 Earth sciences		Географія		+		0532 Earth sciences
						С6 Географія та регіональні студії	Географія			+	0314 Sociology and cultural studies, 0532 Earth sciences

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт факультету геології, географії, рекреації і туризму. – Режим доступу: <https://geo.karazin.ua/>
2. Про внесення змін до переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти / Постанова Кабінету Міністрів України від 7 липня 2021 р. № 762. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/762-2021-%D0%BF#Text>
3. Про внесення змін до переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти / Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2022 р. № 1392. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1392-2022-%D0%BF#Text>
4. Про внесення змін до переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої та фахової передвищої освіти / Постанова Кабінету Міністрів України від 30 серпня 2024 р. № 1021. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1021-2024-%D0%BF#Text>
5. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266 / Постанова Кабінету Міністрів України від 1 лютого 2017 р. № 53. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2017-%D0%BF#n2>
6. Про затвердження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої та фахової передвищої освіти / Постанова Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266-2015-%D0%BF/ed20151106#n11>
7. Про затвердження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої та фахової передвищої освіти / Постанова Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 30 серпня 2024 р. № 1021). – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266-2015-%D0%BF#n11>
8. INTERNATIONAL STANDARD CLASSIFICATION OF EDUCATION Fields of education and training 2013 (ISCED-F 2013) – Detailed field descriptions. Montreal, Canada: UNESCO Institute for Statistics, 2015. 96 p. URL: <https://uis.unesco.org/sites/default/files/documents/international-standard-classification-of-education-fields-of-education-and-training-2013-detailed-field-descriptions-2015-en.pdf>

УДК 911.3:[338.432:633.11](477)

А. Гавріков

artem.havrikov@student.karazin.ua

Науковий керівник - канд. геогр. наук, доц. Є. Телебєнєва

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

ТЕРИТОРІАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ ВИРОБНИЦТВА ПШЕНИЦІ В УКРАЇНІ

Обсяги виробництва пшениці в Україні мають ключове значення для забезпечення національної та глобальної продовольчої безпеки. Як одна з провідних аграрних держав світу, Україна традиційно займає одне з провідних місць серед експортерів пшениці, забезпечуючи постачання зерна на міжнародні ринки, особливо до країн, що залежать від імпорту продовольства. Внутрішнє виробництво пшениці є критично важливим для задоволення потреб

національного ринку, зокрема для виробництва хліба та інших продуктів першої необхідності, що впливає на доступність їжі для населення та стримування інфляційного тиску.

У 2023 році Україна збрала близько 22 млн т. пшениці, що є нижчим за довоєнні показники, які коливалися в межах 25-28 млн т. Основною причиною зниження врожаю стало скорочення посівних площ до 4,6 млн га, порівняно з 6 млн га до 2022 року. Таке скорочення зумовлене окупацією та мінуванням територій, що ускладнило сільськогосподарську діяльність. Варто зазначити, що озима пшениця становить приблизно 95% загального виробництва пшениці в Україні [2].

Розглянемо більш детально територіальні особливості обсягів виробництва (валового збору) пшениці у 2023 році (рис. 1).

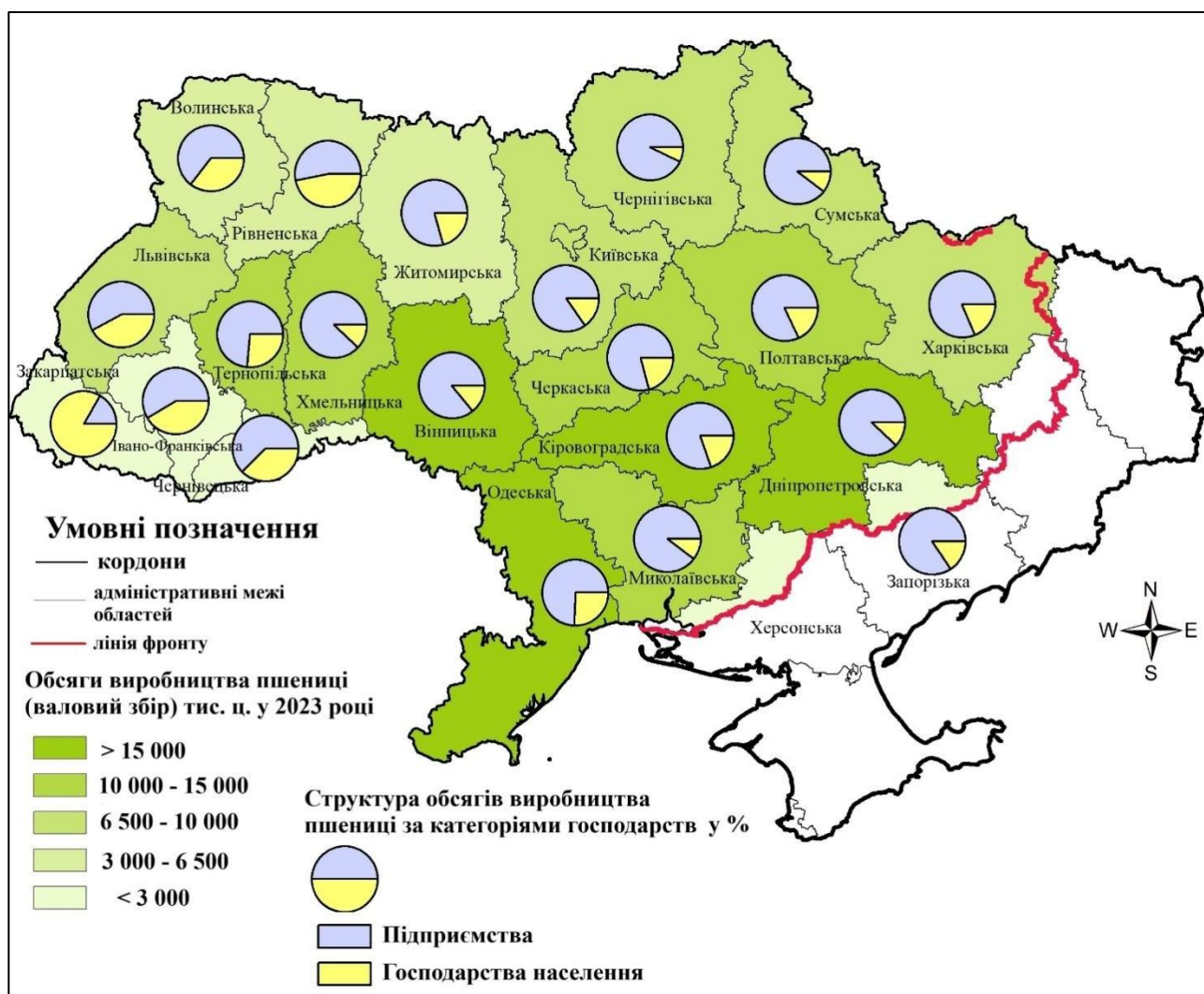


Рис. 1. Територіальні особливості обсягів виробництва пшениці у 2023 році (побудовано автором за даними [1] відсутні дані щодо території тимчасово окупованих АРК та частин Донецької, Луганської, Запорізької та Херсонської областей)

За обсягами виробництва пшениці ми виділили 5 груп областей:

Перша група – регіони з найбільшими обсягами валового збору пшениці (понад 15000 ц.): До цієї категорії належать Одеська, Вінницька,

Дніпропетровська, Кіровоградська та Миколаївська області. Саме ці регіони забезпечують найбільший обсяг валового збору пшениці – понад 15 млн ц. у кожному з них. Зокрема, у 2023 році у Вінницькій області зібрано 18605,1 тис. ц, в Одеській – 23657,5 тис. ц, у Дніпропетровській – 16828,9 тис. ц, у Кіровоградській – 16431,4 тис. ц, а у Миколаївській – 15007,8 тис. ц [1]. Основними чинниками високих показників є родючі ґрунти (чорноземи), сприятливі кліматичні умови, добре розвинена логістична та елеваторна інфраструктура, а також концентрація великих аграрних підприємств, таких як «МХП», «НІБУЛОН», «Кернел», «Астарта» та «Агропросперіс» [3]. У цих регіонах домінує виробництво пшениці в межах підприємств (частка господарств населення не перевищує 10%).

Друга група – регіони з високими обсягами валового збору пшениці (10000-15000 ц.): Хмельницька, Тернопільська, Полтавська, Черкаська та Київська області входять до цієї групи. У 2023 році в Хмельницькій області було зібрано 14386,4 тис. ц, у Тернопільській – 11949,7 тис. ц, у Полтавській – 11841,7 тис. ц, у Черкаській – 11653,8 тис. ц, а у Київській – 10146,3 тис. ц. Незважаючи на менші площі посівних у порівнянні з I групою, ці регіони мають високі показники урожайності завдяки активному впровадженню сучасних агротехнологій. У Тернопільській і Київській областях спостерігається вища частка виробництва у господарствах населення (до 30%), що свідчить про збереження елементів традиційної моделі аграрного сектору. До провідних аграрних підприємств регіону належать «Епіцентр Агро», «Контінентал Фармерз Груп», «Агропросперіс» та «Укрпромінвест-Агро» [3].

Третя група – регіони з середніми обсягами валового збору пшениці (6500-10000 тис. ц.): Харківська, Чернігівська, Сумська, Львівська та Волинська області характеризуються середнім рівнем виробництва пшениці. У східних регіонах (Харківська, Сумська) виробництво сконцентровано у великих агропідприємствах, однак частина посівних площ втрачена через бойові дії. Зокрема, у Харківській області зібрано 9819,2 тис. ц, а у Сумській – 8733,6 тис. ц. У західних регіонах (Львівська – 8465,3 тис. ц, Волинська – 6599,9 тис. ц) вагому частку виробництва забезпечують особисті селянські господарства (до 40-50%), що є ознакою меншої аграрної концентрації та переважання традиційного землекористування [1].

Четверта група – регіони з низькими обсягами валового збору пшениці (3000-6500 ц.): до цієї групи належать Житомирська, Рівненська та Запорізька області. У Житомирській області було зібрано 3 319,3 тис. ц, у Рівненській – 3 104,2 тис. ц, а у Запорізькій – 3 185,9 тис. ц. У Житомирській та Рівненській областях виробництво має переважно змішаний характер, з істотною роллю дрібних фермерських господарств. У Запорізькій області спостерігається зниження валового збору внаслідок окупації частини територій, що також обмежує доступ до зрошувальних систем та агроінфраструктури. Частка домогосподарств у Рівненській області перевищує 45% [1].

П'ята група – регіони з найменшими обсягами валового збору пшениці (менше 3000 ц.): найнижчі показники спостерігаються в Івано-Франківській (2507,8 тис. ц), Чернівецькій (1648 тис. ц), Закарпатській (804,6 тис. ц) та

Херсонській (205,5 тис. ц) областях [1]. Основними причинами є бойові дії, окупація, руйнування агроінфраструктури, гірське розташування та обмежені посівні площі. У західних прикордонних регіонах частка господарств населення сягає 80%, що зумовлено традиційним веденням сільського господарства в дрібних фермерських структурах. У Херсонській області відбулося різке скорочення обсягів виробництва через втрату зрошення, що до війни забезпечувало високі врожаї.

Отже, регіональні відмінності у виробництві пшениці в Україні мають безпосередній вплив на стан продовольчої безпеки країни. Нерівномірний розподіл урожайності та валового збору зумовлений поєднанням природно-кліматичних умов, рівня технологічного розвитку аграрного сектору, структури землекористування та геополітичної ситуації.

Регіони з високою урожайністю, зокрема Тернопільська та Київська області, відіграють важливу роль у забезпеченні внутрішніх потреб країни завдяки інтенсивному виробництву та сучасним агротехнологіям. Це дозволяє компенсувати зниження виробництва у постраждалих від бойових дій регіонах. Натомість у західних регіонах, де переважає традиційне сільське господарство і значну частку займають особисті селянські господарства, пшениця вирощується переважно для власного споживання, що обмежує її внесок у загальнонаціональні резерви.

Східні та південні регіони, які раніше були основними виробниками зерна, зазнали суттєвих втрат через окупацію, знищення агроінфраструктури, втрату доступу до зрошення та мінування полів. Це створює додаткові ризики для стабільного функціонування зернового сектору і потребує адаптації державної політики у сфері продовольчої безпеки.

У цьому контексті важливим є не лише обсяг виробленої пшениці, а й стійкість виробничої системи до кризових викликів. Децентралізація виробництва, розвиток середніх та дрібних господарств, а також підтримка постраждалих регіонів є ключовими факторами для збереження продовольчої незалежності України. Таким чином, регіональні особливості аграрного виробництва прямо впливають на здатність країни забезпечити себе основними продуктами харчування в умовах тривалої нестабільності.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України. Площі, валові збори та урожайність сільськогосподарських культур [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://stat.gov.ua/uk/datasets/ploshchi-valovi-zbory-ta-urozhaynist-silskohospodarskykh-kultur-0>
2. *Ukraine 2025 wheat crop seen rising on larger sowing area, minister says* [Електронний ресурс]. – 2024. – Режим доступу: <https://www.reuters.com/markets/commodities/ukraine-2025-wheat-crop-seen-rising-larger-sowing-area-minister-says-2024-11-19>
3. *Ukrainian Business Association. Agricultural holdings of Ukraine* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uba.top/agricultural-holdings-of-ukraine/>

РОЛЬ ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНИХ ФАКТОРІВ У РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ РАЙОНІВ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ АЗЕРБАЙДЖАНУ

Nasiba Niyaz g. Gadzhiyeva

THE ROLE OF ECONOMIC-GEOGRAPHIC FACTORS IN THE DEVELOPMENT OF AGRICULTURAL DISTRICTS OF THE WESTERN REGION OF AZERBAIJAN

Summary. The article deals with favorable natural conditions, economic development, agricultural sector, etc., of the Ganja-Dashkan and Gazakh-Tovuz economic districts, which were formed in the western region of Azerbaijan, including viticulture, gardening, industry, vegetables, potatoes and other areas of agricultural cultivation depending on economic and geographical factors.

Key words: *agriculture, industry, economic district, livestock, plant, enterprise.*

Актуальність теми. Роль західного регіону має велике значення в розвитку економіки Азербайджанської Республіки. Географічне розташування фермерського господарства є одним з головних факторів, що впливають на економічний розвиток. Слід зазначити, що сучасні реформи, проведені в економічному регіоналізації Азербайджанської Республіки, дають підстави стверджувати, що економіко-географічні чинники є основоположними для розвитку економічних секторів. Починаючи з 7 липня 2021 року, в нашій країні почали поетапно впроваджуватися економічні реформи.

Гянджа-Дашканський економічний район включає міста Гянджа та Нафталан, Дашкесанський, Горанбойський, Гейгельський та Самухський райони.

Газахсько-Товузський економічний район включає Агстафінський, Гедабайський, Газахський, Шамкирський і Товузський райони. Це ділянки, що відрізняються своєю орієнтацією.

Економічні регіони, розташовані в західному регіоні нашої країни, служать для забезпечення гнучкості в управлінні економікою та впровадження нових реформ. Ефективність планової роботи, особливо в економічних регіонах, почала зростати.

Одним із цих факторів є наявність родючих земель, придатних для сільського господарства, в моїй країні, а також задоволення потреб у воді та рідинах.

В економічному регіоні здійснено будівництво нових інфраструктурних об'єктів, що обслуговують переробку та зберігання сільськогосподарської продукції та розвиток аграрного сектору. Прикладами таких об'єктів є: теплиця в Самухському районі, зернохосвище в Товузському районі, молокопереробний

завод, консервний завод у Газахському районі, холодильник у Гедабейському районі, а також молокопереробний завод "Халяль Кіда" з добовою виробничою потужністю 10 тонн, а також десятки інших виробничих та переробних підприємств.

У Самухському районі створено підприємство «НАА Агротара», яке є одним із провідних холодильних складів на ринку країни, приймає понад 5000 тонн продукції від фермерів та торгових компаній і надає складські послуги, з потужністю 1500 тонн для сушіння та переробки фруктів (3). Ще одним підприємством було ТОВ «Агстафа Агросервіс», яке було введено в експлуатацію в Агстафінському районі у 2012 році завдяки покращенню технічного оснащення. Підприємство, яке має потужність обслуговувати площу 14 тисяч гектарів, оснащено технікою та обладнанням, що відповідає сучасним стандартам. Одним з основних питань під час реалізації Державних програм було покращення водозабезпечення сільськогосподарських культур у регіонах та залучення нових земель до сівозміни. Для цього в регіоні побудовані водосховища, деякі з них капітально відремонтовані. Також перераховані гідроелектростанції, канали та субартезіанські свердловини. Триває робота над зміцненням Державної програми на 2014-2018 роки, яка пізніше була прийнята для будівництва низки запланованих водних об'єктів (5).

На відміну від рослинництва, у виробництві продукції тваринництва спостерігаються часткові зміни. Так, у Гянджа-Дашканському економічному районі виробництво м'яса зменшилося на 11,3% до 9,1 тис. тонн, виробництво молока зросло на 4,5% до 125,8 тис. тонн, виробництво яєць збільшилося на 2,3% до 46,2 тис. одиниць, виробництво вовни зменшилося на 1,3% до 1,0 тис. тонн, у Газах-Товузському економічному районі виробництво м'яса зросло на 7,3% до 21,7 тис. тонн, молока збільшилося на 2,1% до 188,9 тис. тонн, яєць збільшилося на 6,3% до 88,7 тис. одиниць, а виробництво вовни збільшилося на 0,8% до 2,2 тис. тонн (10, 11, 12). Протягом періоду дії чинної Державної програми (2019-2023 роки) планується посіяти цукровий буряк, кукурудзу, сою, ячмінь та створити відповідну інфраструктуру на площі 1,6 тис. гектарів у Горанбой, 4,9 тис. гектарів у Самусі, 8,0 тис. гектарів у Шамкірі, 8,4 тис. гектарів в Агстафі та 3,0 тис. гектарів у Товузе в Газах-Товузському економічному районі. Також, з метою зміцнення матеріально-технічної бази:

Створення тепличного комплексу в Горанбойському районі, розширення існуючого агропарку для вирощування зерна та бавовни, створеного на площі 12,5 тис. гектарів, створення махліку та підприємства з виробництва сировини.

Висновок. Це результати, отримані під час аналізу Гянджа-Дашканського та Газах-Товузського економічних районів у західному регіоні Азербайджану.

У західному регіоні Азербайджану розвинулися як традиційне сільське господарство, так і новостворені сектори. Створення нових виноградників у регіоні призвело до збільшення виробництва вина. У Газах-Товузському економічному районі зросло виробництво соняшнику, овочів, фруктів, м'яса та молока. У Гянджа-Дашканському економічному районі розширилися виробничі площі, розвинувся туристичний сектор, спостерігається збільшення виробництва у всіх сферах економіки.

Список використаних джерел:

1. *Економічна та соціальна географія Азербайджану / за редакцією Ефендієва. – Видавництво Бакинського університету, 2010. – 496 с.*
2. *Гаджієва Насіба Ніяз гізі. Економіко-географічна оцінка природних ресурсів і запасів Азербайджану. – Гянджа, 2025. – 204 с.*
3. *Ахмадлі А. А., Гаджієва Н. Н. Проблеми рівномірного розселення населення в Азербайджані. – Гянджа, 2022. – 123 с.*
4. *Мусейбова М. А. Фізична географія Азербайджану. – Баку: Видавництво «Маариф», 1998. – 399 с.*
5. *Державна програма соціально-економічного розвитку регіонів Азербайджанської Республіки (2019-2023). – Баку, 2019. – 352 с.*
6. *Coğrafiya və təbii resurslar. URL: <https://journal.geonatres.az/gence-daskesen-iqtisadi-rayonunun-kendleri-ve-kend-ehalisinin-meskunlasmasi/>*

УДК 338.45:332.1(477)

¹Л. Дейнеко, ²Е. Шелудько, ³М.Завгородня

¹deinekolv@gmail.com, ²sheludkoella@gmail.com, ³mzavgorodnia@gmail.com

Інститут продовольчих ресурсів НААН, м. Київ, Україна

ХАРЧОВА ПРОМИСЛОВІСТЬ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ: ВИКЛИКИ ТА ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ

В умовах повномасштабної війни очевидно є потреба істотного оновлення стратегій соціально-економічного розвитку регіонів, які повинні мати цілі в напрямі інноваційного розвитку та подолання негативних наслідків війни. Політика відновлення України та подальшого її розвитку передбачатиме фокусування на максимальному розвитку унікальних переваг кожного регіону, що також сприятиме згладжуванню територіальних, соціальних та економічних дисбалансів, що поглибилися між регіонами за час війни.

Окрім збитків економіки через руйнування активів продуктивного сектору, збитків фізичної інфраструктури, одним із системних наслідків війни є значна втрата людських ресурсів країни. Посилює диспаритет між різними регіонами України і нерівномірність розвитку ринку праці, яка поглиблюється через розростання процесів переміщення людських ресурсів як всередині країни, так і за її межі.

Харчова промисловість – одна із небагатьох галузей переробної промисловості, що характеризується відносною стійкістю, оскільки вона забезпечує базові щоденні потреби населення в продуктах харчування, а стабільний попит як всередині країни, так і на зовнішніх ринках робить галузь менш вразливою до економічних потрясінь.

Російське повномасштабне вторгнення 2022 р. в Україну повністю змінило сценарії й прогностичні тренди промислового розвитку в країні та позбавило значення не тільки закладені на період до 2027 року завдання з реалізації затверджених стратегій соціально-економічного розвитку областей України, але й можливе вдосконалення їх без актуалізації основних положень з оцінкою

понесених втрат та збитків внаслідок значних руйнувань та окупації територій. Пріоритетним завданням стає усвідомлення загальної картини змін по регіонах країни щодо розвитку галузей промисловості, і, зокрема, харчової, за період повномасштабних воєнних дій.

Важливим засобом моніторингу, що дозволяє відстежувати зміни економічної ситуації в харчовій промисловості аби порівняти регіони за показниками функціонування галузі, є індикатори для аналізу змін у спеціалізації регіону за виробництвом харчової продукції. В основі бачення перспективних харчових виробництв за регіонами стає аналіз трансформаційних змін, що відбуваються в економічній та соціальній сфері, обґрунтування і розрахунки структурно-галузевих і територіальних змін, передусім, у воєнний період. Це необхідно для ясності, однозначного трактування становища харчопромислових видів діяльності та регіональних продовольчих систем.

Індикатори, що найбільш повно демонструють галузеві тренди для аналізу сучасних змін в розвитку харчової промисловості у регіонах та уточнення спеціалізації харчових виробництв в умовах війни:

- *показники регіонального та субрегіонального значення* (для характеристики регіонів, що мають центри тяжіння, можливості для розвитку підприємств та робочої сили): динаміка доданої вартості; структура випуску харчової продукції в регіоні за видами промислової діяльності; кількість промислових підприємств; рівень зайнятості у промисловості регіону; відсоток в загальній структурі зайнятості за ВЕД;

- *показники зовнішньоекономічної діяльності регіону*: обсяги та структура реалізованої промислової продукції по регіонах; експорт / імпорт промислової продукції в регіоні; структура зовнішньої торгівлі за ВЕД;

- *показники для оцінки просторової інтеграції*: наявність промислових кластерів, індустріальних парків в регіоні.

При визначенні перспектив розвитку кожного регіону, стратегічних напрямів розвитку та формування його цільової функції з загальнодержавних позицій мають бути враховані пріоритети у розвитку окремих регіонів, що виявляються на основі раціоналізації розміщення продуктивних сил з урахуванням воєнних викликів і виражаються, передусім, у систематичному уточненні спеціалізації регіону. В табл.1 представлено групування регіонів, за показниками, що характеризують їх спеціалізацію на виробництві продукції харчової промисловості в довоєнний (2021 р.) і воєнний (2023 р.) час.

Повоєнна географія промисловості має вдосконалюватися з урахуванням подальшого комплексного територіального розвитку областей України та розвитку місцевої промисловості, врахуванням заходів локалізації Стратегії демографічного розвитку до 2040 року та Плану дій з її реалізації.

Застосовуючи оптимістичний підхід до реалізації програм комплексного відновлення громад та регіонів та планів відновлення і розвитку, необхідно передбачити такі механізми відновлення (що вже розробляються на рівні держави, регіону та громад): оцінка втрат на основі складеного реєстру пошкодженого та знищеного майна, врахування планів відновлення та розвитку

для територіальних громад регіону, програми комплексного відновлення ресурсної бази та навколишнього природного середовища, плани комплексного просторового розвитку, стратегії громад і стратегії розвитку галузей промисловості, передусім харчової промисловості.

Таблиця 1

Групування областей України за показниками регіональної спеціалізації харчового виробництва (2021-2023 рр.)

Групи	Регіони та частка випуску харчових продуктів, напоїв, тютюнових виробів в структурі переробної промисловості (%)	Регіони та частка зайнятих у виробництві харчових продуктів, напоїв, тютюнових виробів в структурі зайнятих переробної промисловості (%)	Регіони та частка доданої вартості виробництва (ДВВ) харчових продуктів, напоїв, тютюнових виробів в структурі ДВВ переробної промисловості (%)
I група (регіони з високим рівнем розвитку)	Вінницька (64-71,4%), Кіровоградська (71,4-78,8%), Миколаївська (47,6-67,7%), Черкаська (66,4-64,1%), м. Київ (53,9-41,5%)	Вінницька (48,3-52,6%), Кіровоградська (45,9-51,8%)	Вінницька (54,1-61%), Кіровоградська (58,4-72,7%), Миколаївська (34,4-52,4%), Полтавська (27,7-59,4%)
II група (регіони з помірним рівнем розвитку)	Волинська (26,5-30,2%), Дніпропетровська (15,2-24,8%), Київська (28,8-35,8%), Рівненська (26,5-31,6%), Хмельницька (26,4-30,9), Чернівецька (28,9-34,3%)	Волинська (22,2-23,7%), Житомирська (24,6-27,7%), Київська (32,0-33,9%), Львівська (22,6-25,2%), Рівненська (25,9-29,3%), Харківська (24,6-25,3%), Хмельницька (25,4-25,9%)	Дніпропетровська (9,8-28,4), Миколаївська (34,4-52,4%), Полтавська (27,7-59,4%), Хмельницька (26,2-26,3%), Київ (45,3-34,1%), Черкаська (29,3-45,2%)
III група (регіони з низьким рівнем розвитку)	Донецька (3%), Закарпатська (9,6-11,4%), Запорізька (9,8-11,6%), Івано-Франківська (6,2-14%)	Закарпатська (6,5-6,6%), Запорізька (9,2-6,4%), Донецька (12,5%), Івано-Франківська (17,4-18,2%), Сумська (13,4-15,9%)	Донецька (3,2), Закарпатська (4,7-6,6%), Запорізька (7,1-19,6%), Івано-Франківська (3,8-11,7%), Волинська (13,3-14,4%), Дніпропетровська (9,8-28,4), Житомирська (19,5-18,5%)

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України.

URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>

В рамках оновлення регіональних стратегій, багато областей, особливо на заході України, вибрали одним з галузевих пріоритетів розвитку харчову промисловість. Відродженню промисловості, нарощуванню виробництва харчової продукції та підвищенню конкурентоспроможності регіонів сприятимуть ініціативи щодо утворення інтегрованих структур для виробництва харчових продуктів, створення індустріальних парків, кластерів та інших об'єднань підприємств різноманітних видів економічної діяльності. В Україні вже є приклади створення декількох регіональних кластерів (наприклад, Житомирський харчовий кластер «ПОЛІФУД») і восьми індустріальних парків зі спеціалізацією в харчовій промисловості. Ці індустріальні парки розташовані в Житомирській, Волинській, Львівській, Хмельницькій, Івано-Франківській, Черновецькій областях. В Сумській області індустріальний парк «Тростянець» спеціалізується на харчовій промисловості, де пріоритетними галузями стали підприємства з виробництва цукру, переробки молока, виробництва борошно-мукомельної продукції та переробка курячих яєць. Також харчова промисловість є ключовим напрямком індустріального парку «Суми». Стійкість галузі додають і мережеві структури типу Українська Харчова Асоціація (U-Food). Їх важливо розвивати щоб залучати інвестиції, створювати нові робочі місця, зменшити залежність від імпорتنих ресурсів та збільшити ступінь переробки.

УДК 911.3

А. Дубровський

andrii.w.dubrovskiy@gmail.com

Науковий керівник – канд. геогр. наук, доц. В. Пасько

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

РОЗВИТОК АВТОМАТИЗОВАНИХ СИСТЕМ ОБЛІКУ ОПЛАТИ ПРОЇЗДУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ В КОНТЕКСТІ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Ефективні та сучасні транспортні системи є визначальним фактором для сталого регіонального розвитку, що забезпечує необхідну мобільність населення та сприяє економічному зростанню, соціальній інтеграції та доступності ключових послуг. Транспортна інфраструктура виступає каталізатором економічної діяльності, полегшує соціальні зв'язки та забезпечує доступ до освіти, охорони здоров'я та інших важливих сфер життя в межах регіону. Модернізація транспортних систем є важливою для вирішення таких нагальних проблем, як зростання заторів на дорогах, неефективний розподіл транспортних ресурсів та необхідність впровадження екологічно сталих рішень для забезпечення мобільності. Одним із ключових елементів цієї модернізації є впровадження автоматизованих систем обліку оплати проїзду (АСООП). Такі системи пропонують значні переваги, включаючи спрощення процедур оплати

для пасажирів, збір даних для ефективного транспортного планування та підвищення рівня фінансової прозорості в галузі. Це в свою чергу відповідає умовам розвитку та зростання національної транспортної системи України, а саме – забезпечить прозору діяльність підприємств транспорту та вибір перевізників [3]. У контексті регіонального розвитку, впровадження АСООП набуває особливої актуальності, оскільки безпосередньо впливає на якість життя мешканців, ефективність функціонування транспортних систем, а також планування транспортної інфраструктури. Транспортна система відіграє ключову роль в ефективному розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому [2].

Впровадження АСООП у Львівській області відповідає загальносвітовій тенденції в міському та регіональному розвитку, спрямованій на реалізацію ініціатив "розумне місто" та активне використання технологій для підвищення якості державних послуг [1].

Система "Леокарт" – це АСООП, що запрацювала у Львові з грудня 2023 року. Пасажири можуть розраховуватися спеціальною картою "Леокарт", банківською картою чи NFC-пристроєм. Збережено можливість оплати готівкою водієві, але вартість вища за безготівкову оплату. Система покликана модернізувати оплату, збирати інформацію про пасажиропотоки, справедливо компенсувати пільгові перевезення та зробити ринок транспортних послуг прозорішим. Цінова політика АСООП в м. Львів, чітко спрямована на заохочення використання безготівкових методів оплати, що призводить до більш ефективної роботи транспортної системи та покращення збору даних про пасажиропотки.

У листопаді 2023 року на приміських та міжміських автобусних маршрутах Львівщини запрацювала АСООП "check-in - check-out". Пасажири реєструють вхід ("check-in") та вихід ("check-out") банківською картою чи NFC-пристроєм. Вартість поїздки розраховується автоматично за фактичною відстанню. Це є значним покращенням у порівнянні з попередньою системою фіксованих тарифів, особливо для пасажирів, які здійснюють короткі поїздки в межах регіону. Основними цілями впровадження системи "check-in - check-out" є спрощення процесу оплати проїзду для пасажирів, підвищення рівня прозорості обігу коштів у громадському транспорті, забезпечення чіткого обліку поїздок пільгових категорій населення та збір даних для детального аналізу просторової структури пасажиропотоків (визначення основних кореспонденцій "дім-робота/навчання", центрів тяжіння). Ця інформація має стати основою для об'єктивного аналізу транспортної доступності різних частин регіону, виявлення "вузьких місць" транспортної мережі та наукового обґрунтування рішень щодо розвитку транспортної інфраструктури, оптимізації маршрутів та графіків руху. На даний момент система була успішно розгорнута на всіх приміських та міжміських автобусних маршрутах, що курсують у Львівській області.

Впровадження зазначених систем АСООП має значний позитивний вплив на вирішення проблем у транспортній системі Львівської області. Електронні системи сприяють покращенню збору доходів та підвищенню рівня фінансової прозорості завдяки зменшенню обігу готівкових коштів та наданню даних про

кількість пасажирів та отримані доходи. Зібрані дані про пасажиропотоки можуть бути ефективно використані для оптимізації існуючих маршрутів, коригування розкладів руху та більш раціонального розподілу наявних транспортних ресурсів, що в цілому сприяє покращенню планування транспортних послуг в регіоні. АСООП дозволяють запровадити єдиний квиток або інтегрований тариф для пасажирів, які здійснюють комбіновані поїздки (з передмістя до центру Львова з пересадкою та інші). Такий квиток буде дуже зручний для мешканців приміської зони, які щоденно здійснюють маятникові міграції. Крім того, така інтеграція дозволить збирати та аналізувати дані про наскрізні пасажиропотоки між містом та областю, що є важливим для ефективного транспортного планування агломерації.

Впровадження АСООП вирішує питання зручності оплати, оптимізації тарифів, ефективності маршрутів, моніторингу якості послуг, що надають перевізники та сприяє фінансовій прозорості в системі перевезень. Це заохочує людей обирати громадський транспорт, що в свою чергу зменшує затори, шкідливі викиди та створює екологічно сталіше середовище.

Дані, що збирають АСООП вже зараз активно застосовуються для вирішення важливих завдань: обліку пасажиропотоків, структурованого обліку пільгових поїздок та розрахунку обґрунтованих компенсацій перевізникам з бюджету, а також для моніторингу виконання рейсів згідно з графіками. Однак, величезний потенціал цих даних для глибокого аналізу пасажиропотоків (визначення кореспонденцій поїздок, пікових навантажень, попиту на різних напрямках), стратегічного транспортного планування та оптимізації транспортної мережі області та міста залишається ще значною мірою нереалізованим.

Отже, впровадження АСООП у Львівській області є важливим та стратегічно виваженим кроком у напрямку модернізації транспортної системи та сприяння сталому регіональному розвитку. Подальший розвиток та вдосконалення цих систем, включаючи розширення їх функціональних можливостей та інтеграцію з іншими міськими та обласними сервісами, безумовно, матиме позитивний вплив на мобільність населення та загальний соціально-економічний розвиток регіону.

Список використаних джерел:

1. Розумний громадський транспорт – MVCOM [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mvscom.ua/blog/розумний-громадський-транспорт>
2. Rogozyan Yu. S. *Складові та елементи транспортної системи регіону* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5744>
3. *Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyata-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivi-rozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini>

СТАЛА МОБІЛЬНІСТЬ ЯК УМОВА РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Стала міська мобільність є відносно новою концепцією транспортного планування та розвитку. Основна ідея якої полягає в забезпеченні можливості комфортного та швидкого переміщення містом та між його районами, доступності громадського транспорту, вільного пересування особистим транспортом [3]. Сталою такою системою називають коли стан мобільності у місті зберігається навіть з урахуванням змінних чинників, таких як: збільшення кількості населення, загального обсягу рухомого складу, планового ремонту деяких ділянок проїжджої частини основних вулиць та проспектів [1]. Протягом останніх 10 років питання сталої мобільності для України стало дуже актуальним і водночас нагальним, оскільки від стану цього показника залежать формування простору міста, створення комфорту для мешканців, характер впливу на громадський транспорт [3]. Комплексний розгляд всіх проблем разом, а також забезпечення руху для розвитку постійних способів пересування містом насамперед може надати план сталої міської мобільності, який допомагає чітко окреслити пріоритетні шляхи оптимізації міського простору.

Свої переваги та недоліки мають усі види транспорту в місті Харкові: трамвай, тролейбус, метро, автобус. Проблеми функціонування міського пасажирського транспорту в Харкові висвітлено в роботах Є.М. Кайлюк та І.М. Криштопець, де проаналізовано основні труднощі громадського транспорту та подано узагальнені рекомендації щодо його покращення [2]. Д.А. Шинкаренко досліджує транспортну систему міста загалом, акцентуючи увагу на аналізі її ефективності [2]. Незважаючи на наявність окремих робіт, що стосуються міського пасажирського транспорту Харкова, таких досліджень небагато, і здебільшого інформація представлена у вигляді звітів, що охоплюють лише окремі види транспорту [2]. Проаналізувавши роботи вчених про проблеми громадського транспорту Харкова та покращення його роботи, можна зробити висновок, що сучасний ритм життя місцевих мешканців вимагає від громадського транспорту не лише швидкість та надійність, але і сучасні, прогресивні технології [2]. Ситуація ускладнилася з повномасштабним вторгненням. Можливість швидко вирішувати непередбачувані аварії, змінювати маршрути транспортних засобів стала напрочуд актуальною.

З метою вирішення вище зазначених проблем, насамперед через активне застосування сучасних технологій, був розроблений проєкт «Інтегровані платформи управління міським транспортом». Головним завданням якого є створення інтегрованої платформи слідкування за транспортом для спрощення

у користуванні та швидкого отримання даних про розташування транспортних засобів на мапі міста.

Сучасні програми відстеження руху громадського транспорту в Харкові, зокрема EasyWay, CityBus, SmartArea, відображають дані щодо місцезнаходження транспортного засобу, а разом з міткою зазначається й інформація про бортовий номер [2]. Тимчасові зміни у маршрутній системі та затримки позначені окремими знаками, а під час повітряної тривоги з'являється повідомлення про небезпеку. Не дивлячись на непоганий функціонал, всі згадані додатки потребують вдосконалення та розширення опцій, адже це надасть доступ не лише до більш чіткої та повної інформації про маршрути транспорту, але й у подальшому уможливило б аналіз їх навантаженості. Наприклад, запровадження системного відстеження зниження середньої швидкості руху та часу перебування транспорту на зупинках дозволило б робити висновки про надмірну завантаженість пасажирами деяких транспортних засобів на окремих ділянках маршруту. Оснащення ключових зупинок сенсорами допомогло б фіксувати кількість людей, що заходять і виходять з транспорту, а камери у транспортних засобах можна було б використовувати не лише для безпеки, але й, за потреби, для автоматичного підрахунку кількості пасажирів. Реалізація даної ідеї потребує додаткових витрат на обладнання. Більш бюджетним способом визначення наявності перевантаження маршруту могло б бути доповнення мобільного додатку громадського транспорту функцією так званого «зворотнього зв'язку» з пасажирами. Варто зауважити, що найбільш результативною ця опція може себе виявити в умовах платного проїзду.

Як це має працювати. Після оплати через додаток пасажир вказуватимуть рівень завантаженості транспорту. Прикладом для вибору можуть стати кнопки «вільно», «середньо» або «переповнено». Перевагами цього способу буде простота в реалізації, можливість прогнозувати ситуацію, особливо у пікові години навантаження на маршрутах і найголовніше – активна участь суспільства. Пасажир зможе залишити оцінку лише один раз протягом поїздки. Крім того, для можливості мінімізувати вплив фальшивих оцінок, дані повинні узагальнюватися системою до середнього значення для кожного конкретного рейсу. Наприклад, якщо з десятка пасажирів п'ятеро оцінять заповнення як «переповнено», троє — «середньо», а двоє — «вільно», система повинна зробити висновок про середній рівень завантаженості. Система довіри в застосунку могла б допомогти не враховувати дані від ненадійних користувачів з низьким рейтингом або мати можливість перевіряти їх. Наведений спосіб буде дієвим, якщо люди розумітимуть, що їхня участь матиме безпосередній вплив на якість їхнього обслуговування та покращення роботи громадського транспорту.

Даний проєкт був презентований 5 лютого на «ЕХРО-виставці», що проходила в програмі воркшопу «Урбаністичний Харків: планування стійкого міського майбутнього» в рамках Міжнародного науково-практичного семінару «Міждисциплінарні дослідження урбанізованих просторів у контексті концепції стійкого розвитку». Проєкт отримав відзнаку у

номінації «Найкращий проєкт за публічним голосуванням». Крім того, під час жвавих обговорень вдалося почути думки експертів з цієї теми. Для реалізації проєкту, саме високий рівень технологій зможе забезпечити максимально потрібну точність у питаннях сталої мобільності. Окрім того воєнні дії гальмують та перешкоджають реалізації багатьох інновацій та сучасних технологій, оскільки фінансування нині має інші пріоритетні напрямки.

Реалізація даного проєкту є однією із можливостей для досягнення сталої міської мобільності як головного елемента стимулювання якісного розвитку транспортної системи міста. Інтегрована транспортна система, використання технологій для забезпечення доступності інформації про транспорт можуть полегшити мобільність для мешканців Харкова. В подальших дослідженнях планується пошуки нових методів та підходів щодо питання сталої міська мобільність.

Список використаних джерел:

1. Маргіта Н. О., Вороніна Р. М., Карий О. І. Особливості планування сталої міської мобільності. Вісник Національного університету Львівська політехніка. Логістика, 2015, 833: 42-49.
2. Отечко С. А. Проблеми та перспективи розвитку пасажирського транспорту міста Харкова: суспільно-географічний аспект. Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, серія "Геологія. Географія. Екологія", 44, 2016, 143-148.
3. Полянський Ю., Карпишин М., Артимович П. Стала міська мобільність як чинник трансформації міського простору Львова. Економічна та соціальна географія, 88, 2022, 40-47. DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.88.40-47>.

УДК 911.3

П. Кобилін

kobilin333@gmail.com

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

ТЕРИТОРІАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ СВИНАРСТВА В УКРАЇНІ

Свинарство є важливою складовою аграрного сектору України, яка відіграє ключову роль у забезпеченні продовольчої безпеки країни. В умовах глибоких соціально-економічних трансформацій та збройного конфлікту на території України ця галузь зазнає суттєвих змін, що проявляються як у розподілі поголів'я, так і в просторовій організації виробництва [4]. У цій роботі розглянуто регіональні особливості розвитку свинарства, проаналізовано основні тенденції та чинники, що впливають на територіальну концентрацію виробництва.

Станом на 01.01.2025 року найбільша чисельність поголів'я свиней зафіксована у Київській області – понад 540 тис. голів, що робить її безумовним лідером серед усіх регіонів (рис. 1). До регіонів із високою концентрацією також належать Львівська, Тернопільська, Хмельницька та Івано-Франківська

області (300–450 тис. голів). Найменші показники характерні для східних та південних регіонів – Херсонська, Луганська, Донецька області, що частково зумовлено бойовими діями, економічною деградацією аграрної інфраструктури [6, 7].

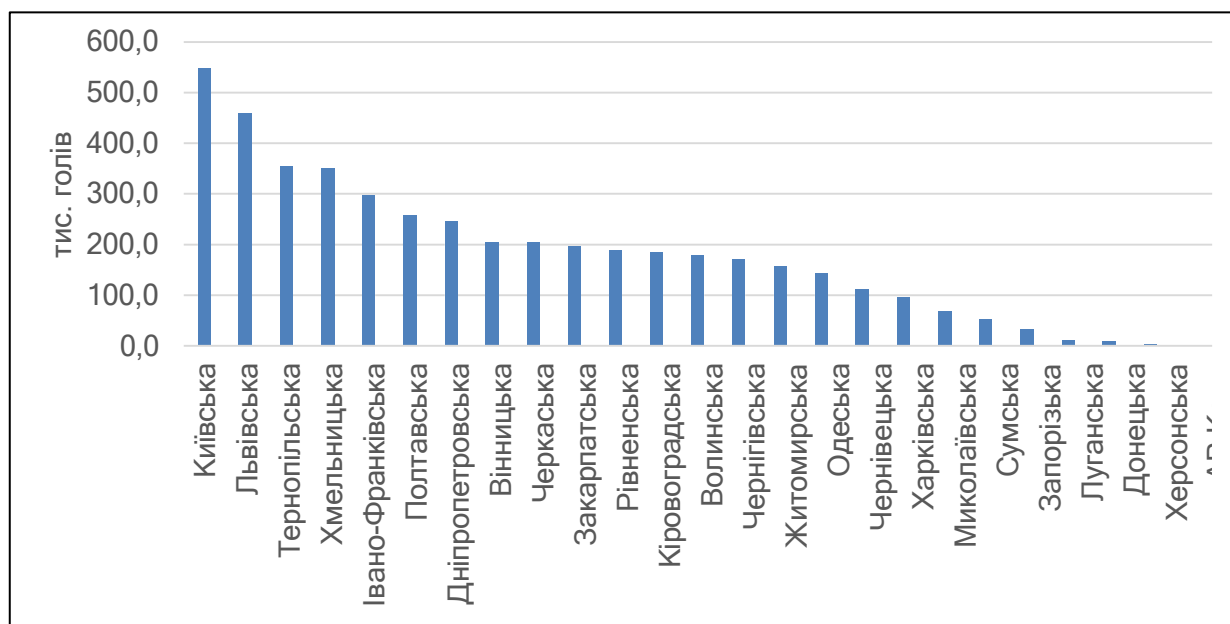


Рис. 1. Кількість свиней у господарствах усіх типів за регіонами України станом на 01.01.2025 (складено автором за даними [6])

Обсяги живої маси вирощування за 2024 рік також підтверджують лідерство Київської області – понад 120 тис. т, а також високі показники у Львівській (майже 100 тис. т) та Івано-Франківській (близько 75 тис. т) областях (рис. 2). Деякі області, які мають середнє або навіть нижче середнього поголів'я, демонструють доволі високі обсяги виробництва, що свідчить про інтенсивні технології вирощування (наприклад, Полтавська, Кіровоградська області) [6, 8, 10].

У структурі власників спостерігається тенденція до зростання частки великотоварного виробництва: 64,5% свиней утримується у сільськогосподарських підприємствах. 35% свиней вирощується в особистих господарствах, 5,5% свиней вирощуються у фермерських господарствах [6]. Це говорить про посилення процесів концентрації та індустріалізації.

Кількість господарств, які займаються свинарством, є важливим індикатором структури галузі. За даними 2024 року, найбільше підприємств функціонує у Вінницькій (74), Кіровоградській (73), Черкаській (73) та Київській (68) областях (рис. 3). Ці дані свідчать про високу щільність промислових виробників на території центральної України. Водночас, незважаючи на чималу кількість господарств у Тернопільській та Львівській, їхні показники живої маси нижчі, що вказує на менші розміри підприємств [6]. Найменша кількість підприємств характерна для Запорізької, Закарпатської, Рівненської областей тощо.

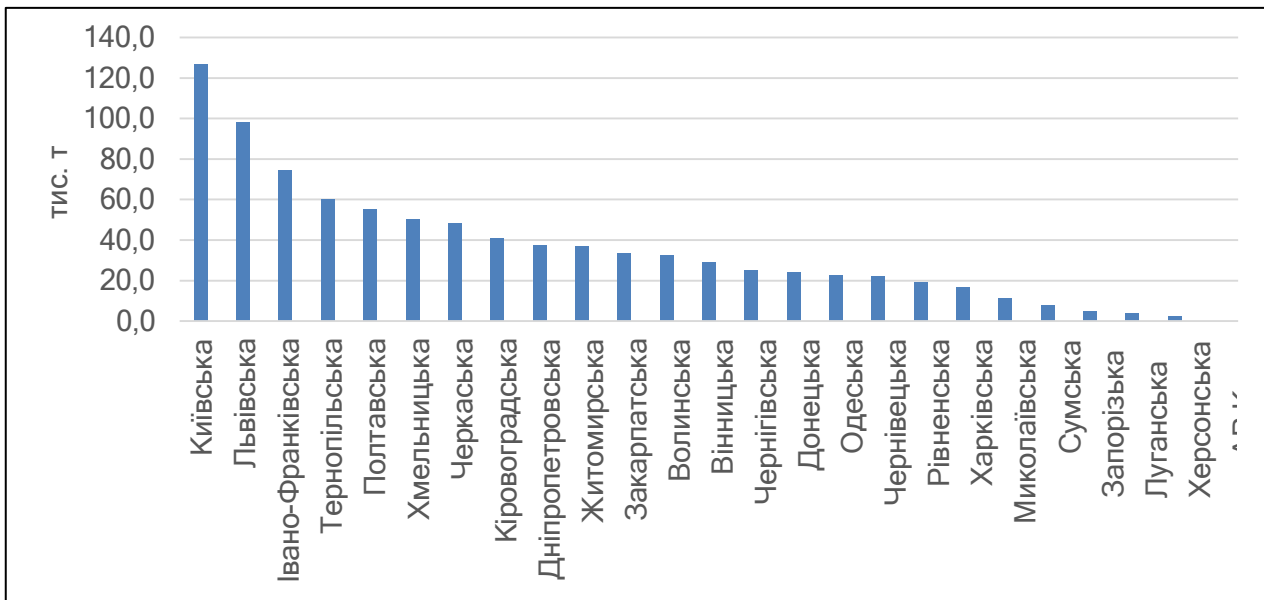


Рис. 2. Жива маса вирощування свиней у 2024 році у господарствах усіх типів за регіонами України (складено автором за даними [6])

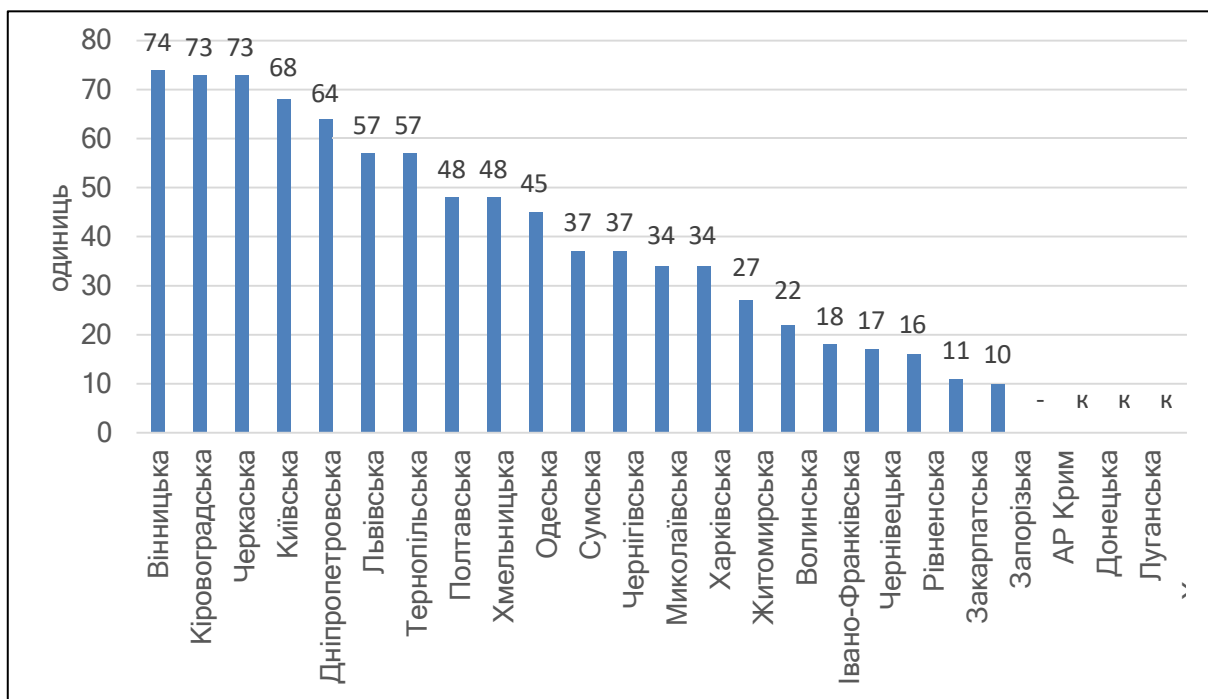


Рис. 3. Кількість підприємств з вирощування свиней у 2024 р. за регіонами (складено автором за даними [6])

В цілому, свинарство найбільш розвинуте у Степу й Лісостепу, де більше концентрованих кормів. Кормовою базу свинарства на Поліссі і Лісостепу є картопле- і бурякоконцентрати, відходи зернового господарства, при цьому собівартість продукції свинарства на Поліссі вища ніж у Лісостепу через дороговизну картопляного корму. В цих регіонах переважає м'ясо-сальна спеціалізація. У Степу використовуються корма з дешевих концентратів, тут

характерний сальний напрямок свинарства. Крім того, свинарство концентрується у приміських зонах (навколо великих міст (Київ, Львів, Дніпро тощо), що базується на кормах харчових відходів міст і харчової промисловості [1].

Помітна тенденція до концентрації свинарства у західних та центральних регіонах (тобто у зоні Лісостепу). Це можна пояснити низкою факторів:

- наявністю великих агропромислових підприємств;
- безпековими умовами;
- наявністю споживача (у т.ч. через міграції вимушено переміщених осіб);
- відносною епізоотичною безпекою;
- розвиненою логістичною інфраструктурою;
- близькістю до європейських ринків (що сприяє потенційному експорту).

Наявність значного поголів'я в західних областях (Івано-Франківська, Львівська, Тернопільська) є свідченням зміщення центру тяжіння галузі ближче до західного кордону, що може стати основою для формування нових кластерів експортно-орієнтованого виробництва.

Натомість південні та східні регіони (зокрема Миколаївська, Запорізька, Херсонська, Донецька, Луганська області тощо) демонструють надзвичайно низькі показники поголів'я, що зумовлено військовими діями, руйнуванням виробничої бази, а також підвищеними ризиками поширення африканської чуми свиней (АЧС) [8].

Внаслідок повномасштабної війни, розв'язаної Росією проти України, галузь свинарства зазнала значних втрат, як у поголів'ї тварин, так і в інфраструктурі. За оцінками Київської школи економіки, з початку війни було втрачено приблизно 258 тисяч свиней. Основними причинами стали активні бойові дії, обмежений доступ до ферм, нестача кормів та ветеринарних послуг [8]. Під час російської окупації одна з найбільших свиноферм на сході України, ПрАТ "Агрокомбінат "Слобожанський" (селище Пролісне (Харківська область), втратила понад 60 тисяч свиней [4]. У Сумській області одна з ферм втратила 4 тисячі свиней з 5 тисяч поголів'я, а у Житомирській області на фермі ТОВ —Дубовий Гай— 1,5 тисячі свиней через обстріли та відсутність кормів [4]. Також, внаслідок повномасштабної війни пошкоджено або зруйновано понад 300 тваринницьких ферм [2]. В цілому, найбільших втрат зазнали східні, південні та північні області, зокрема Харківська, Донецька, Луганська, Херсонська області та Сумська, де багато свинокомплексів були зруйновані або залишилися на окупованих територіях. У безпечніших регіонах, таких як Київська, Львівська та Тернопільська області, спостерігається поступове відновлення поголів'я та виробництва свинини. [7].

Отже, свинарство в Україні демонструє чітку регіональну диференціацію, із зосередженням виробництва у центральних та західних областях, що зумовлено як природно-економічними умовами, так і безпековою ситуацією. Київська область виступає лідером за всіма основними показниками галузі. Водночас, значні втрати у східних і південних регіонах через бойові дії вимагають комплексних заходів підтримки та відновлення. Для забезпечення

сталого розвитку галузі необхідно сприяти модернізації виробництва, підтримці малого та середнього бізнесу.

Список використаних джерел:

1. Барановський М. О. Економічна та соціальна географія України: реальний сектор економіки: навчальний посібник. Ніжин: Видавець Лисенко М. М., 2018. 376 с.
2. Внаслідок повномасштабної війни пошкоджено або зруйновано понад 300 тваринницьких ферм. *Milkua.info* (17.10.2023) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://milkua.info/uk/post/vnaslidok-povnomasstabnoi-vijni-poskodzeno-abo-zrujnovano-ponad-300-tvarinnickih-ferm>
3. Кобилін П. О. Аналіз попередніх досліджень сільського господарства з позицій суспільної географії / П. О. Кобилін // *Регіон – 2023: стратегія оптимального розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Харків, 20 листопада 2023 р.) / Гол. ред. колегії Л. М. Немець. – Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2023. – С. 54-57.
4. Лиса А. Під час російської окупації одна з найбільших свиноферм на сході України втратила понад 60 тис свиней (27.10.2022). *LandLord* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://landlord.ua/news/pid-chas-rosiiskoi-okupatsii-odna-z-naibilshykh-svynoferm-na-skhodi-ukrainy-vtratyla-ponad-60-tys-svynei>
5. Маранчак М. Ситуація на тваринницьких фермах України під час війни: звіт зоозахисників ГО «Відкриті клітки Україна». *RAU* (15.06.2022) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rau.ua/novyni/situacija-na-tvarinnickih-fermah-ukraini-pid-chas-vijni-zvit-zoozahisnikiv-go-vidkriti-klitki-ukraina/>
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukrstat.gov.ua>
7. Оцінка стану свинарства України (2022–2024). *Artmash Engineering Ukraine* (08.05.2025) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://artmash.ua/article/otsenka-sostoyaniya-svinovodstva-ukrainy-20222024>
8. Портал *PigUA.info* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://pigua.info/uk>
9. Огляд збитків від війни в сільському господарстві України. Непряма оцінка пошкодєнь. *KSE Institute*. [Електронний ресурс] / *KSE Institute*, Київська школа економіки. – Київ, 2022. – 19 с. – Режим доступу: https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/06/Damages_report_issue1_ua.pdf
10. Kobylin, P., Telebieniava, I. (2024). Study of the Agricultural Development Based on the Method of Extrapolation (Case Study of 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. Dordrecht: Springer, 401-412. (Scopus). https://doi.org/10.1007/978-94-024-2278-8_31 (31.12.2024).

ЕКСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ КРАЇНИ: ПОНЯТТЯ, СУТНІСТЬ, СТРУКТУРА

В сучасних умовах успішного економічного зростання країни важливе значення має її здатність до ефективного експорту. Розвиток цього потенціалу стає ключовим фактором для підвищення конкурентоспроможності національної економіки, забезпечення сталого технологічного й економічного розвитку, а також формування людського капіталу.

Експортний потенціал властивий економічним суб'єктам різних рівнів, включаючи підприємства, галузі, міста (громади), регіони, національну економіку, міжнародні об'єднання, а його реалізація відбувається через зовнішню торгівлю. Таким чином, експортний потенціал країни формується з потенціалу її регіонів, регіональний експортний потенціал складається з потенціалу міст і громад, а ті, у свою чергу – з експортних можливостей окремих галузей та підприємств (рис. 1).

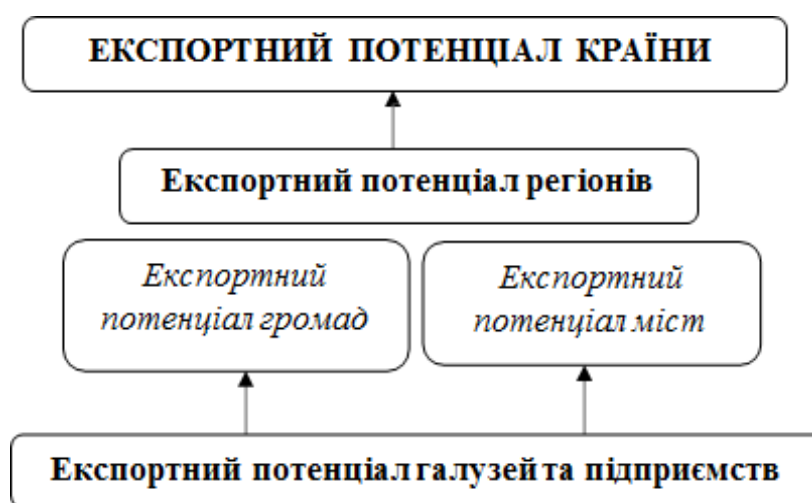


Рис. 1. Структура експортного потенціалу країни
(складено автором за даними [1, 2, 3, 5])

На думку Калюжної Н. Г., експортний потенціал країни визначається її здатністю виробляти та постачати за кордон економічні блага високої якості. Він ґрунтується на системі порівняльних переваг держави у міжнародному поділі праці та спрямований на зміцнення й підтримку її конкурентоспроможності на світовому ринку [3, с. 322].

Бестужева С. В. визначає експортний потенціал країни, як спроможність національної економіки постійно відтворювати та зміцнювати свої конкурентні переваги на міжнародних ринках [1, с. 27].

Дугінець Г. В. та Кучерявенко Г. В. визначають експортний потенціал країни як сукупність товарів і послуг, які національна економіка здатна виробляти, використовуючи як власні, так і імпортовані ресурси. Важливим аспектом є ефективна реалізація цих товарів на зовнішніх ринках, що приносить максимальну вигоду підприємствам, регіональним господарським комплексам і державі загалом [2, с. 68].

Експортний потенціал відіграє ключову роль у економічному зростанні країни, сприяючи розширенню виробництва, освоєнню нових ринків і підвищенню конкурентоспроможності компаній на міжнародній арені.

Його складові поділяються на внутрішні та зовнішні фактори. Внутрішні фактори включають технологічну та технічну базу, якість продукції, контроль за виробництвом і фінансову стабільність. Зовнішні фактори охоплюють рівень відкритості ринку, розвиток інфраструктури, наявність кваліфікованої робочої сили, державну підтримку та умови участі країни в міжнародних організаціях [5].

Експортний потенціал країни формується під впливом різних факторів, які сприяють ефективному використанню наявних ресурсів і можливостей для експорту товарів і послуг. Важливими умовами успішного експорту є диверсифікація продукції та ринків збуту, наявність кваліфікованих кадрів і дієвих управлінських систем, розвинена логістика та інфраструктура, сучасне технічне оснащення та інноваційні технології. Також значну роль відіграють стабільність політичного та економічного середовища, доступ до фінансових ресурсів, ефективні маркетингові стратегії, а також розробка й реалізація бізнес-планів [4]. Основні складові експортного потенціалу країн представлено на рис. 2.

Диверсифікація продукції та ринків збуту є важливим кроком для країн, оскільки дозволяє зменшити ризики та уникнути залежності від одного ринку чи товару. Наявність кваліфікованих кадрів і ефективної системи управління сприяє високому рівню професійної компетентності та забезпечує ефективне реагування на потреби споживачів і ринкові зміни. Розвинена логістика та інфраструктура відіграють ключову роль у забезпеченні швидкої та надійної доставки продукції, що підвищує привабливість країни для клієнтів і партнерів.

Швидкий технологічний прогрес і динамічні зміни на ринку змушують країни впроваджувати сучасні технології та інноваційні рішення для збереження конкурентоспроможності й подальшого розвитку. Сприятливий політичний та економічний клімат може стати важливим чинником для стимулювання експорту. Крім того, доступ до фінансових ресурсів дає можливість інвестувати в розширення виробництва та підтримку експортної діяльності.

Розробка та впровадження ефективних маркетингових стратегій і бізнес-планів допомагає підприємствам адаптуватися до ринкових змін і залучати нових клієнтів. Важливим аспектом успішного експорту є дотримання

законодавчих вимог країни-імпортера, тому компанії повинні мати кваліфіковану юридичну підтримку та добре розуміти норми міжнародної торгівлі. Крім того, відповідність продукції міжнародним стандартам і вимогам є ключовим фактором успішного виходу на зовнішні ринки, що потребує ефективних систем контролю якості та сертифікації [4].



Рис. 2. Складові експортного потенціалу країн
(складено автором за даними [3,4])

Для успішного експорту необхідно ретельно вивчати потенційні ринки збуту, зокрема їх особливості та вимоги. Для цього країні потрібна команда досвідчених аналітиків, здатних збирати й аналізувати дані щодо конкурентного середовища та ринкових пропозицій. Важливим чинником також є надійний партнер, який забезпечить якісну логістику й транспортування товару. Крім того, країна повинна мати кваліфікований логістичний персонал та власні склади для зберігання й доставки продукції. Важливо мати фінансові ресурси та можливість отримати підтримку від держави або банків для реалізації великих експортних проєктів. Використання сучасних логістичних рішень і новітніх технологій допомагає забезпечити високу якість і оперативність доставки продукції.

Ключовими чинниками успішної експортної діяльності є створення дієвої маркетингової стратегії та бізнес-плану, а також рівень кваліфікації працівників

та розвинена інфраструктура. Важливе значення має також наявність продуманої стратегії диверсифікації товарів і ринків, що дозволяє зменшити залежність від окремих сегментів та мінімізувати ризики. Не менш важливо забезпечити високу якість продукції та її відповідність міжнародним стандартам, що вимагає наявності ефективних систем контролю якості й сертифікації продукції. Високий експортний потенціал сприяє стабільному розвитку, підвищує конкурентоспроможність країни на світовому ринку та стимулює економічне зростання.

Список використаних джерел:

1. Бестужева С. В. Концептуальні підходи до визначення сутності експортного потенціалу. *Економіка і суспільство*. Серія: Світове господарство і міжнародні економічні відносини. 2017. № 8. С. 22-28.
2. Дугінець Г. В. Показники оцінки рівня розвитку експортного потенціалу регіону / Г. В. Дугінець, Г. В. Кучерявенко // *Економічний простір*. – 2012. - № 68. – С. 68-73. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2012_68_9.
3. Калюжна Н. Г. (2015). Експортний потенціал країни: підхід до трактування поняття. *Вісник Приазовського Державного Технічного Університету*. Серія: Економічні науки, (30), 317-324. DOI: <https://doi.org/10.31498/2225-6725.30.2015.74246>
4. Купрейчик К. Є. Фактори впливу на експортний потенціал підприємства / К. Є. Купрейчик // *Управління розвитком*. – 2013. – № 16 (156). – С. 130-133.
5. Мельник Т. Експортний потенціал України: методологія оцінки та аналіз. *Міжнародна економічна політика*. 2008. Вип. 1-2. С. 241-271. URL: <https://journals.uran.ua/jiep/article/view/27507>

УДК 911.373 (477)

Т. Маркульчак

markulchaktatiana@gmail.com

*Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. А. Кузишин
Тернопільський національний педагогічний університет
імені Володимира Гнатюка, м. Тернопіль, Україна*

ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ СФЕРИ В РОЗРІЗІ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Соціальна сфера має немало визначень та розглядається як об'єкт дослідження багатьох наук. В суспільній географії прийнято її пов'язувати з напрямки діяльності людини, що забезпечують важливі складові функціонування в суспільстві та загальний соціальний розвиток території. Підвищення якості життя населення зумовлює перспективне покращення економічного стану як окремих регіонів так і держави в цілому. А отже має велику потребу та спектр в дослідженнях сфери послуг, як одного з ключових індикаторів добробуту населення.

В Україні соціальну сферу вивчали такі науковці як Л. Немиць, К. Немиць, К. Мезенцев, Я. Олійник, А. Степаненко, А. Кузишин, та ін. Я. Олійник та А. Степаненко аналізують соціальну сферу крізь призму просторової

організації суспільства, вказуючи на її ролі у функціонуванні економіки, у цьому підході соціальна сфера є ключовим фактором державної стабільності [5]. К. Мезенцев зосередив увагу на ролі урбаністики в соціальній сфері та її похідних: розподіл населення, доступ до послуг, житлову політику та просторову нерівність та соціальну справедливість у плануванні простору [13]. Л. Немець та К. Немець приділяли значну увагу оцінці соціального розвитку територій [6]. А. Кузишин оцінював розвиток соціальної сфери в контексті співставлення з розвитком політичної сфери [3].

Спільною тезою всіх досліджень є розуміння, що соціальна сфера – індикатор якості життя, що включає рівень доходів, демографічні показники, стан надання комплексу послуг соціального спрямування та рівень зайнятості. У даних працях соціальна сфера постає також як інструмент вирівнювання регіональних диспропорцій через державну політику.

На стан соціальної сфери впливають багато чинників, які можна поділити на зовнішні та внутрішні. У сучасному світі масштабним, або глобальним чинником можна назвати процес глобалізації – поява нових соціальних норм та цінностей, економічних та культурних впливів різних суспільних груп. Всі глобальні тенденції формують нове сприйняття світу в духовному, культурному, культурному середовищах. Також слід вказати про вплив та зміни за рахунок сучасного науково-технічного прогресу та поширення інформаційних технологій в світі та в Україні зокрема. Проте, найбільш значущим в змінах соціальних показників в Україні є внутрішні зміни через військову агресію з боку росії, наслідком якої стали демографічна криза, економічні проблеми та політична нестабільність, це неабияк впливає на всі сфери життя та функціонування держави, зокрема і всі соціальні напрямки. Саме тому тема дослідження розвитку соціальної сфери регіонів так важлива зараз.

У соціальній сфері Тернопільської області упродовж останніх років відбулося чимало структурних змін. В значній мірі вони обумовлені реформою децентралізації, яка була започаткована 2014 році. На сьогодні в області налічується 55 територіальних громад, а замість 17 районів утворено 3, Кременецький – на півночі, Тернопільський в центральній частині області, та Чортківський на півдні. Серед позитивних змін децентралізації – передача повноважень та керування головними установами, фінансами до центру територіальної громади, таким чином головні урядові послуги стали зручнішими і ближчими. Негативним аспектом є нерівномірний розвиток громад та їх забезпечення. Не кожна громада створила свій реалістичний стратегічний план розвитку, та не кожна громада має дієвий алгоритм як забезпечувати населення без фінансової допомоги держави. На цьому фоні відбувається нерівномірний розвиток районів.

Ми вважаємо за доцільне зосередити увагу на ролі соціальної сфери в спроможності громад як самостійних територіальних утворень.

У дослідженні були проаналізовані 9 міських громад Тернопільської області, по 3 громади у кожному з районів. Кременецький: Шумська, Лановецька, Почаївська; Тернопільська: Зборівська, Тербовлянська,

Підгаєцька; Чортківський: Монастириська, Копичинецька, Заліщицька громади. А за основу дослідження взяті дані Державної служби статистики та інформаційні дані з офіційних сайтів громад, про кількість закладів освіти, охорони здоров'я, культури тощо. За рівнем забезпечення соціальними послугами помітно непропорційне розподілення. Серед найкраще забезпечених громад в системі закладів дошкільної освіти – Шумська та Терехівська громади, серед закладів загальної середньої освіти найвищі показники займають Заліщицька та Шумська територіальні громади, найнижчі показники забезпеченості закладами освіти в Зборівській, Лановецькій та Копичинецькій громадах. Хорошим показником є те, що всі громади в містах мають вищий навчальний заклад, училища та технікуми.

Доступ до закладів охорони здоров'я також має нерівномірні показники, але спільним є те, що у кожному центрі громад – місті, є міська лікарня, яка в більшості і забезпечує стаціонарне лікування, та консультації жителів. Фельдшерсько-акушерський пункти або просто фельдшерські пункти розташовані в селах громад, а в більших за населенням є амбулаторії. Найвища забезпеченість в Підгаєцькій, Шумській, Зборівській та Заліщицькій громадах, найнижча забезпеченість в Лановецькій, Почаївській та Копичинецькій територіальних громадах.

Лідерами забезпечення культурними закладами (будинками культури, клубами, бібліотеки, музеями тощо) серед обраних громад є Монастириська, добрі показники має Терехівська, Копичинецька, Заліщицька, Зборівська, а найнижчі показники в Почаївській та Лановецькій. Отже ці громади мають потребу в підтримці культурних закладів та розвитку культурної сфери.

Об'єднавши всі дані показників соціальної сфери, можна побачити різницю забезпеченості, де лідерами є Шумська, Терехівська та Монастириська громади, Заліщицька, Копичинецька, Підгаєцька територіальні громади, які мають стабільну освітню і медичну мережу, хоча в окремих сферах є потреба в покращенні. Лановецька громада має критичний дефіцит медичних і культурних установ, Зборівська та Почаївська громади — мають великі території, але недостатньо рівномірно розвинену соціальну інфраструктуру.

Підсумовуючи дане дослідження, можна побачити такі особливості: зменшення кількості населення в селах громад, а отже і зменшення працездатного населення, та кадрів які б могли забезпечити функціонування установ найбільше впливає на загальний розвиток території. Також важливою проблемою є те, ще не всі громади розробили свої стратегії розвитку, знайшовши ті природні ресурси чи сферу послуг, які б могли стати рушійною силою економічного і соціального розвитку. Результати дослідження вказують на важливість збалансованого розвитку кожної з сфер як ключового чинника якості життя в громадах, потребу в допомозі уряду громад від фахівців для аналізу та пошуку цих даних, і в співпраці розвивати як громади так і цілі регіони задля покращення соціально-економічної ситуації.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України. Офіційний сайт державної статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Інвестиційний паспорт: Підгаєцька міська рада. Підгаєцька міська рада – вітаємо на офіційному вебсайті. URL: <https://pidgayci-miskrada.gov.ua/investicijnij-pasport-08-36-57-21-11-2022/>
3. Кузишин А. В. Регіональний вимір соціально-політичних процесів: теорія, методологія та практика суспільно-географічного дослідження. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора географічних наук за спеціальністю 11.00.02 – економічна та соціальна географія. Тернопіль, 2021. 40 с.
4. Кузишин А. В., Поплавська І. В., Задворний С. І., Пушикар Б. Т., Горошко А. А. Особливості просторової диференціації територіальних громад: приклад Тернопільської області. Слобожанський науковий вісник. Серія: Природничі науки. 2024. Випуск 1. С. 97-104. URL: <https://journals.spu.sumy.ua/index.php/natural/article/view/287>.
5. Олійник Я. Б., Степаненко А. В. Соціальний локалітет життя особистостей і територіальних спільностей // Економічна та соціальна географія // Відп. ред. Іщук С. І. 2012. – Вип. 2 (65). – С. 3-22.
6. Соціальна географія: підручник / за ред. Л. Немець та К. Мезенцев. Київ: Фенікс, 2019. 304 с.
7. Паспорт Копичинецької міської територіальної громади. Копичинецька громада. URL: <https://kopychynetska-gromada.gov.ua/pasport-gromadi-21-03-22-28-01-2019/>
8. План соціально-економічного розвитку на 2024 рік – Теребовлянська територіальна громада. URL: <https://terebotg.in.ua/strategichne-planuvannya/plan-sotsialno-ekonomichnogo-rozvytku-na-2024-rik/>
9. Реєстр суб'єктів освітньої діяльності. Заклади вищої освіти. Реєстр суб'єктів освітньої діяльності. URL: <https://registry.edbo.gov.ua/ruo/>
10. Тернопільська обласна державна адміністрація – Центри надання адміністративних послуг. Тернопільська обласна військова адміністрація. URL: <https://oda.te.gov.ua/poslugi/centri-nadannya-administrativnih-poslug>
11. Тернопільська область. Інформаційна система управління освітою. Тернопільська область. ІСУО. URL: <https://te.isuo.org/>
12. Тернопільська область – Райони. Децентралізація в Україні. URL: <https://decentralization.ua/areas/0352>
13. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія / за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. Київ: Видавництво «Фенікс», 2017. 438 с.

УДК 911.3

Є. Хабусєв, К. Кравченко

evgenijh7@gmail.com, kateryna.kravchenko@karazin.ua

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

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОСТОРОВОЇ СТІЙКОСТІ УКРАЇНИ

Повномасштабна війна в Україні актуалізувала питання просторової стійкості – здатності територіальних систем функціонувати, адаптуватися та зберігати цілісність у кризових умовах. Під час війни транспортна інфраструктура набула критично важливого значення як системоутворюючий

елемент, що забезпечує пасажирські перевезення та транспортування вантажів, функціонування економіки, обороноздатність держави та соціальну згуртованість соціуму [1]. У перші тижні повномасштабного вторгнення саме транспортна система забезпечувала масову евакуацію цивільного населення з прифронтових і небезпечних територій, а також її засобами реалізовувалось переміщення гуманітарних вантажів, медикаментів, пального та продовольче забезпечення. Залізничні коридори, автомобільні шляхи, тимчасові понтонні переправи стали «артеріями виживання», завдяки яким відбувалася гуманітарна підтримка мільйонів українців у надскладних умовах [3, 4]. Функціонування транспортної інфраструктури дозволило уникнути гуманітарної катастрофи у прифронтових регіонах України, та забезпечити елементарні умови для виживання, переміщення, лікування та захисту населення. Саме тому транспортна інфраструктура стала об'єктом систематичних атак та зазнала значних руйнувань, що призвело до порушень у міжрегіональних зв'язках, гуманітарних потоках та економічному функціонуванні територій, зокрема знищено або пошкоджено десятки тисяч кілометрів доріг, сотні мостів, залізничних вузлів, об'єктів логістики та портової інфраструктури, загальні прямі збитки від руйнувань транспортної інфраструктури оцінюються у \$38,5 млрд. [4, 5].

Дослідження просторової стійкості повинно враховувати масштаби руйнувань та ефективність їх відновлення завдяки забезпеченню мобільності населення та логістичного потенціалу країни (рис. 1).

Станом на 2025 рік наявна значна кількість зруйнованих або пошкоджених логістичних об'єктів (позначених синім маркером), а також тих, що перебувають у процесі відновлення (жовтим маркером). Просторовий розподіл руйнувань є нерівномірним, чітко пов'язаним з лінією фронту та близькістю до країни-агресорки, насамперед – у областях Сходу і Півдня України.

Найбільша щільність пошкоджених логістичних об'єктів спостерігається на Сході України – у Харківській, Луганській та Донецькій областях. У Луганській області позначено понад 30 зруйнованих об'єктів, їх значна кількість також у Маріуполі, Северодонецьку, Лисичанську, Бахмуті, проте на разі ці міста тимчасово окуповані, і оцінити реальні руйнування неможливо. У Харківській області спостерігається поєднання масштабних руйнувань із процесами відновлення. Південний макрорегіон, включаючи Херсонську, Запорізьку та Миколаївську області, також зазнав значних втрат. На Херсонщині критично постраждала транспортна інфраструктура через підірив мостів, дамб і переправ, особливо в районі Нової Каховки. У Запорізькій області, зокрема у Мелітополі та Запоріжжі, зафіксовано понад п'ять пошкоджених логістичних об'єктів, включаючи транспортні вузли. У прибережній частині поблизу Одеси відзначаються об'єкти, що перебувають у процесі відновлення, що свідчить про стратегічну роль регіону як морського логістичного коридору, зокрема в контексті експорту українського зерна.

У областях Центру України, зокрема у Київській, Житомирській і Чернігівській, фіксувалися значні руйнування в перші місяці повномасштабної війни. На мапі зафіксовано понад 20 пошкоджених об'єктів у Київському

регіоні, включаючи знакові приклади, як-от міст у Романівці та Ірпінський міст. Ці об'єкти вже відновлюються, що підкреслює стратегічну важливість Києва як транзитного та організаційного центру держави.

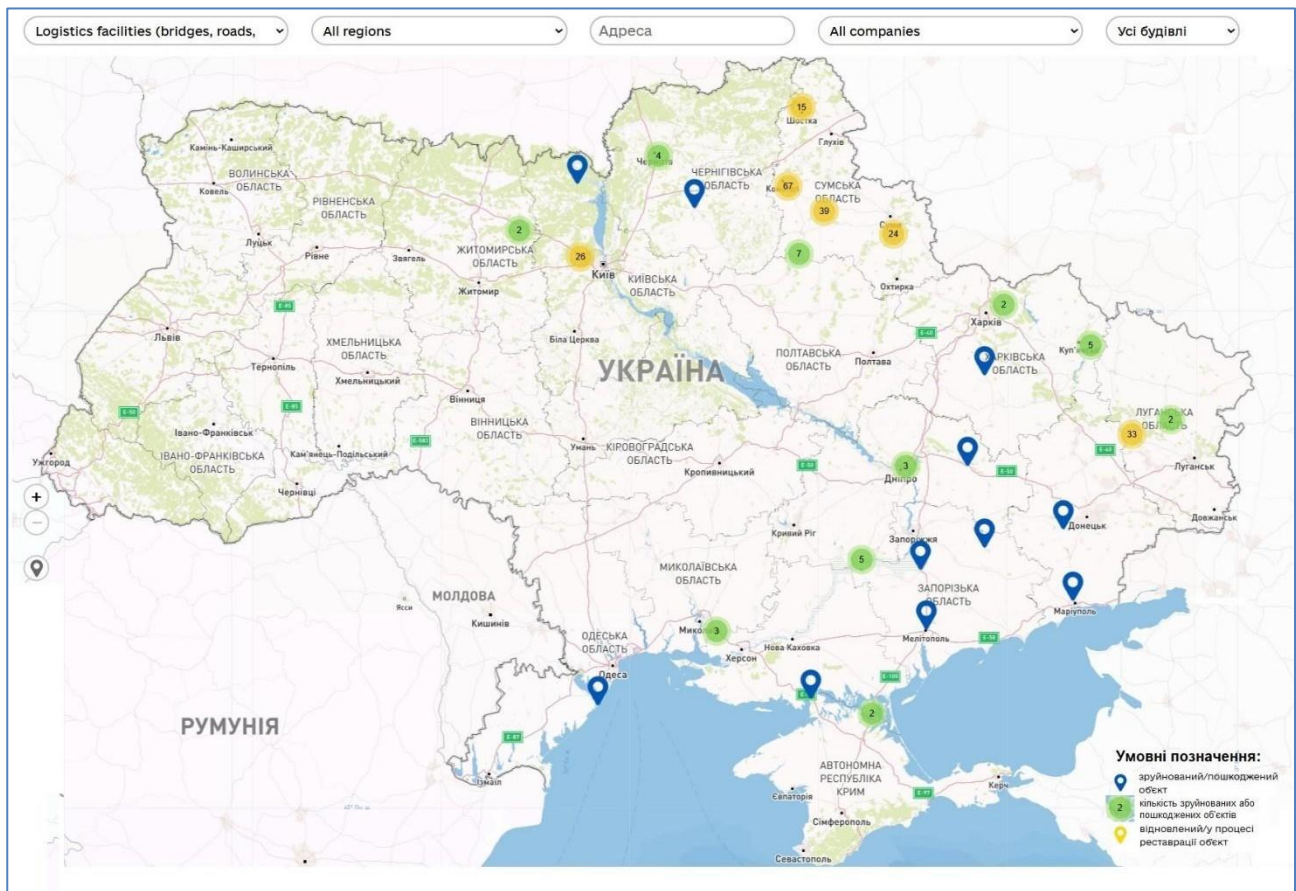


Рис. 1. Руйнування об'єктів транспортної інфраструктури України та їх відновлення (онлайн-ГІС [2])

Сумська та Чернігівська області зазнали інтенсивних обстрілів на початку війни. У Сумській області зафіксовано понад 60 зруйнованих логістичних об'єктів, зокрема в прикордонних районах, що свідчить про систематичний характер атак. Наявність об'єктів, які вже відновлюються або перебувають на етапі ремонту, свідчить про часткову реінтеграцію регіону у функціональну транспортну мережу.

Області Заходу України - Львівська, Волинська, Закарпатська не мають потужних логістичних руйнувань, та функціонують як гуманітарні і логістичні хаби, які приймають переселенців, розподіляють вантажі та міжнародну допомогу, забезпечуючи тилу стабільність.

Логістичні об'єкти в Одесі та на півдні Херсонщини, що перебувають у процесі відновлення. Це насамперед портові й прибережні елементи транспортної системи, важливі для забезпечення експорту та морської торгівлі в умовах воєнної блокади. Водночас у Криму та прилеглих окупованих територіях дані про пошкодження відсутні через брак відкритого доступу до інформації.

Таким чином, зона найбільшої руйнації охоплює регіони Сходу, Півночі, та півдня України. Саме ці території стали основною мішенню для прицільного знищення логістичної інфраструктури з боку агресора. Загалом транспортна система України зазнала понад 1 000 точкових ударів, що призвело до масштабного порушення логістичних зв'язків, ізоляції окремих регіонів, ускладнення евакуаційних процесів та гуманітарного забезпечення. Водночас, процес відновлення вже активно реалізується у багатьох регіонах, що підкреслює високий пріоритет цієї галузі у стратегії національної відбудови. Зокрема, зокрема, збереження транспортного сполучення з країнами Європи, сполучення між регіонами Заходу України та фронтом дозволило забезпечити злагоджену логістику, що прямо впливала на ефективність оборонних дій. У економічному аспекті особливої ваги набула функція морської інфраструктури в межах «зернової ініціативи», яка дала змогу відновити частину експорту сільськогосподарської продукції та підтримати економічну стійкість держави в умовах війни.

У повоєнний період роль транспортної інфраструктури лише зростатиме. Вона є фундаментом повноцінної відбудови – як матеріальної, так і просторової. Без відновлення доріг, мостів, логістичних центрів та транспортних вузлів неможливо говорити про відновлення економіки, запуск будівельних процесів, нормалізацію соціального обслуговування населення та повернення внутрішньо переміщених осіб. Саме транспорт забезпечує зв'язок між регіонами, формує передумови для регіонального відродження, економічної активності та реінтеграції деокупованих територій у загальнонаціональну транспортну систему.

Транспортна інфраструктура України в умовах повномасштабної війни зіткнулась з безпрецедентними викликами. Насамперед мова йде про масштабні фізичні руйнування, адже в Україні знищено або серйозно пошкоджено понад 27 тисяч кілометрів автомобільних доріг, десятки мостів, залізничних вокзалів, портових об'єктів та логістичних вузлів, аеропорти [4, 6]. Це спричинило значні втрати не лише матеріального характеру, а й вплинуло на функціональну єдність транспортної системи України.

Одним із ключових викликів є порушення логістичних ланцюгів – насамперед у наслідок блокади морських портів, що зруйнувало звичні експортно-імпорتنі потоки. До цього додається втрата доступу до традиційних промислових регіонів, особливо Донбасу. Усе це призвело до деформації та ускладнення міжрегіональних зв'язків, перевантаження окремих логістичних коридорів та різкого зростання навантаження на залізницю й автотранспорт. Додаткову складність у функціонуванні створює мінування значної частини прифронтових доріг, що унеможливорює безпечне пересування цивільного населення, гуманітарного вантажу та будівельної техніки.

Отже, зростає значення пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури, які мають забезпечити просторову стійкість України у повоєнний період. Насамперед йдеться про відбудову критично важливих об'єктів - мостів, залізничних вузлів, автомобільних трас, а також портової інфраструктури, яка забезпечує зв'язок із глобальними торговельними

мережами. Важливим напрямком є диверсифікація маршрутів, що передбачає розвиток альтернативних шляхів доставки, включаючи мультимодальні перевезення, які об'єднують залізничний, автомобільний і річковий транспорт.

Майбутній розвиток транспортної інфраструктури України має базуватися на принципах стійкого проєктування – з урахуванням адаптивності до змін клімату, екологічної безпеки та можливості швидкого відновлення у разі повторних загроз. Одним із інструментів забезпечення ефективності та стійкості є цифровізація: впровадження інтелектуальних транспортних систем, створення систем GIS-моніторингу пошкоджень, управління логістичними потоками в реальному часі та оптимізація маршрутів перевезень. Важливим стратегічним завданням для України є зміцнення інтеграції з європейською транспортною мережею TEN-T. Це не лише відкриває доступ до інвестицій у транспортну інфраструктуру, а й підвищує рівень транспортної безпеки та формує основу для глибшої економічної, логістичної та політичної інтеграції в простір Європейського Союзу. Таким чином, трансформація транспортної інфраструктури України є важливим компонентом відновлення просторової цілісності, національної безпеки та забезпечення сталого розвитку України.

Список використаних джерел:

1. *Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf*
2. *Карта відновлення України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://reukraine.shtab.net/>*
3. *Кравченко К., Шнак Є., Хабусев Є. (2024). Особливості відновлення транспортної інфраструктури Харківської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://soc-econom-region.univer.kharkov.ua/wp-content/uploads/2017/07/Region2024stud.pdf>*
4. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Дані про збитки транспортної інфраструктури (інфографіка, 2024). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.minregion.gov.ua/news/transport2024>*
5. *Національний інститут стратегічних досліджень. Вплив війни на транспортну систему України: аналітична доповідь. – Київ, 2023. – 38 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://niss.gov.ua/dopovid-transport-2023>*
6. *Укравтодор. Звіт про стан та відновлення дорожньої інфраструктури України: 2022–2024 рр. – Київ, 2024. – 45 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukravtodor.gov.ua/reports>*

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ВЕЛИКОГО МІСТА ТА ВИКЛИКИ ВОЄННОГО ЧАСУ: КЕЙС МІСТ ХАРКІВ ТА ОДЕСА

Актуальність дослідження. У контексті масштабних геополітичних криз, в умовах повномасштабної війни в Україні, що триває вже понад 3 роки, питання стійкості функціонування міських систем, і, зокрема – великих міст, які є центрами концентрації населення, економічної та інноваційної активності, набуває виняткової актуальності. Одним із ключових елементів, що забезпечує життєдіяльність великих міст, їх стійкість є транспортна система. Саме вона виконує критично важливу роль у підтримці мобільності населення, логістики постачання товарів та послуг, евакуації населення, що дозволяє підтримувати функціонування міста в умовах кризи.

Виключну роль ця проблематика набуває у великих містах, що зазнали безпосереднього впливу війни або перебувають у прикордонних або прифронтових зонах. Місто-фронт Харків є прифронтовим, місто Одеса – стратегічно важливий порт на півдні України демонструють різні сценарії реагування транспортної системи на виклики воєнного часу, зміни мобільності та трансформацію міської інфраструктури. Водночас обидва міста демонструють адаптивність, гнучкість та пошук інноваційних рішень для збереження життєздатності в умовах обмежених ресурсів і постійної небезпеки [2, 8].

Міста Харків та Одеса – міста-мільйонники України, які у довоєнний час інтенсивно розвивались, мали функціонуючі аеропорти, а під час війни зазнають потужного деструктивного впливу – майже щоденні обстріли, руйнування об'єктів інфраструктури, житлового фонду, тощо. Транспортна система та об'єкти транспортної інфраструктури (порт, вокзали, термінали, тощо) часто є цілями ворожих бомбардувань. В умовах постійних обстрілів, масштабних руйнувань, загроз безпеці населення та ризикам функціонування логістичних ланцюгів постачання, транспортна система є не лише інфраструктурним каркасом міста, а й стратегічним інструментом координації дій та гуманітарної підтримки [1].

Дослідження функціонування транспортної системи у кризових умовах на прикладі міст Харків та Одеса дозволяє не лише ідентифікувати спільні риси та відмінності в організації міської логістики, але й виявити проблеми та перспективи розвитку, а також визначити потенціал для відновлення й довгострокового розвитку на основі концепції сталого розвитку.

Метою дослідження є визначення ролі транспортної системи у забезпеченні функціонування великих міст України в умовах воєнного часу на

прикладі міст Харків та Одеса, виявлення проблем та перспектив її відновлення в контексті майбутньої реконструкції міського простору.

Виклад основного матеріалу. Функціонування транспортних систем в умовах кризових ситуацій розглядається у межах міждисциплінарного підходу, який інтегрує положення урбаністики, транспортної географії, логістики, екології, та інших наукових напрямів. Науковим підґрунтям дослідження виступає концепція інфраструктурної стійкості [7], яка акцентує увагу на здатності інфраструктурних систем адаптуватися до зовнішніх деструктивних факторів через гнучкість, багаторівневе резервування функцій та відновлюваність.

Додатковим теоретичним базисом дослідження є парадигма адаптивного урбанізму [9], що розглядає місто як динамічну систему, яка реагує на кризу через зміни в інфраструктурі, мобільності та соціальних практиках. Також застосовано положення теорії мобільності [11], яка трактує транспортну систему як основу суспільно-просторових зв'язків, що забезпечують життєздатність міського середовища навіть в умовах нестабільності. Отже, транспортна система являє собою не лише інженерну або логістичну мережу, а є важливим базисом функціональної стійкості та адаптивного потенціалу міст та регіонів в умовах зовнішніх викликів.

Інформаційною базою дослідження є дані Міністерства відновлення, розвитку громад, територій та інфраструктури [3], аналітичні звіти Харківської та Одеської міських рад [4, 5], профільних департаментів транспорту, міжнародних гуманітарних організацій та онлайн-ГІС OpenStreetMap [10].

Харків і Одеса є одними з найбільших міст України, які виконують важливі економічні, культурні та логістичні функції, є ключовими надрегіональними вузлами транспортної системи України.

Місто Харків розташовано на північному сході України, у безпосередній близькості до кордону з росією, що зумовлює значні ризики в умовах війни. До повномасштабного вторгнення місто виконувало функції великого промислового, наукового, освітнього й транспортного хабу [2, 8].

Місто Одеса розташовано на півдні країни, на узбережжі Чорного моря, є стратегічним портовим центром, що впливає на зовнішньоекономічні зв'язки України в сфері морських перевезень, експорту товарів, надання транспортних послуг. На початку 2022 року міста Харків та Одеса мали інтенсивні транспортні зв'язки з обласними та регіональними центрами та транспортними вузлами України, що підтверджує їх потужну надрегіональну організуючу транспортну роль (рис. 1.а, 1.б).

Харків є містом з чіткою поліцентричною просторовою структурою, сформованою впродовж ХХ століття внаслідок процесів індустріалізації. Основні транспортні вузли міста поєднують промислові зони з житловими кварталами та адміністративним центром. До початку війни чисельність населення становила понад 2 млн. осіб, але в умовах бойових дій частина мешканців була змушена евакуюватися, що зумовило зниження щільності населення та локальні зміни у транспортному навантаженні. Проте, станом на початок 2025 року до міста повернулася значна кількість населення, виїхали

вимушені мігранти з окупованих або більш небезпечних територій, відтак, населення міста складає близько 1,4 млн. осіб [5].

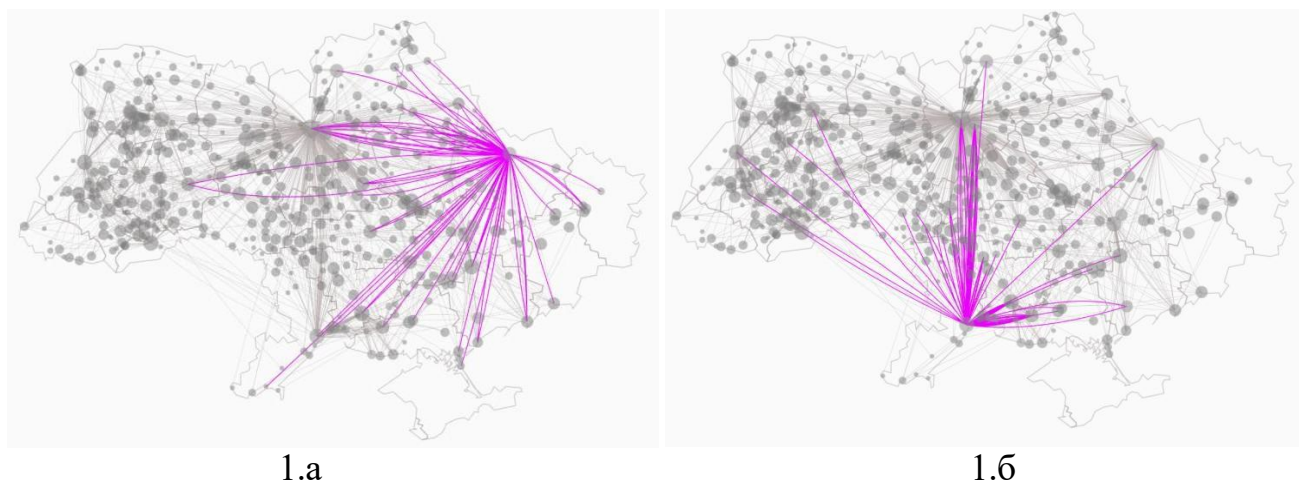


Рис.1. Транспортні зв'язки міст Харків (1.а) та Одеса (1.б) з обласними та регіональними центрами України до повномасштабного вторгнення (побудовано авторами за даними [3])

Одеса, виходячи з приморського положення, має лінійно-променевою просторову структуру з орієнтацією на морське узбережжя, порт і логістичні хаби. До війни чисельність постійного населення міста становила близько 1 млн осіб, але Одеса також прийняла значну кількість внутрішньо переміщених осіб (ВПО), що призвело до нерівномірного навантаження на транспортну та соціальну інфраструктуру [4].

Обидва міста мають добре розвинуту транспортну систему (рис. 2.а, 2.б), що включає міський громадський транспорт, залізничне сполучення, регіональні автошляхи, міжнародні аеропорти, а також, у випадку Одеси, - морський порт. У структурі громадського транспорту представлено: міський метрополітен (три лінії, понад 30 станцій), розгалужена мережа автобусного, трамвайного і тролейбусного транспорту. Місто є надрегіональним транспортним вузлом Сходу України.

В Одесі функціонує трамвайна мережа історичного характеру (одна з найстаріших в Україні), автобусна та маршрутні лінії, є торговельний морський порт як центр вантажообігу національного рівня. Місто є надрегіональним транспортним вузлом Півдня України.

До лютого 2022 року обидва міста виступали також популярними туристичними центрами, що додатково формувало попит на мобільність і створювало високі навантаження на транспортні вузли.

В умовах війни транспортна система міста Харків зазнала серйозних руйнувань, особливо в північних і східних районах. Метро, окрім основної функції, виконує роль укриття. Частина маршрутів була змінена або тимчасово призупинена, у місті розроблено систему функціонування наземного міського транспорту на випадок блекауту. Відбулися зміни у структурі пасажирських потоків, зокрема – з найбільш постраждалих від обстрілів районів міста, звідки виїхала найбільша кількість населення [5].



2.а

Умовні позначення:

- Автомагістраль
- Важливі дороги
- Залізниця
- Швидкісний трам
- Злітно-посадкова смуга аеропорту
- Руліжна доріжка
- Перон аеропорту
- Адміністративна межа



2.б

Рис. 2. Транспортна система міст Одеса (2.а) та Харків (2.б) (за даними [10])

Одеса, перебуваючи далі від лінії фронту, зіткнулась переважно з логістичними викликами (обмеження портової діяльності, перерозподіл вантажопотоків, ризики блокади). Певною мірою місто взяло на себе функції гуманітарного хабу Півдня України. Зросла роль міжміських перевезень, зокрема для обслуговування ВПО [4].

Таким чином, попри відмінності у морфології та організації просторової структури, обидва міста виявляють високий рівень адаптивності транспортної системи. Це дозволяє розглядати їх як репрезентативні приклади для дослідження функціонування міської мобільності в умовах війни та формування нових моделей міської стійкості.

Виконаємо комплексний порівняльний аналіз сильних і слабких сторін транспортної системи міст Харків та Одеса в умовах воєнної кризи та проаналізуємо потенційні можливості та зовнішні загрози сьогодення (рис. 3).

Порівняльний SWOT-аналіз транспортних систем міст Харків та Одеса доводить, що попри відмінності у географічному положенні та функціональному профілі, обидва міста мають потужний потенціал до адаптації транспортної системи до кризових умов воєнного часу.

Щодо оптимізації транспортної системи великого міста в умовах воєнного часу, варто зазначити можливість створення відкритих муніципальних онлайн-ГІС, які б візуалізували зони ризику, та будували найбільш безпечний маршрут, розвиток периферійних міні-маршрутів для забезпечення міської мобільності для усіх районів міста, тощо.

Висновки. Дослідження ролі транспортної системи у функціонуванні великих міст в умовах війни на прикладі Харкова та Одеси засвідчує, що транспортна система виступає не лише інфраструктурною складовою та каркасом просторової організації міста, а й стратегічним стрижнем стійкості. В умовах війни, транспортна система проявляє гнучкість та адаптивність,

забезпечуючи комунікаційну взаємодію як в межах міста, так і з зовнішнім середовищем.

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> • Розгалужені транспортні мережі, що охоплюють більшість міських мікрорайонів. • Наявність досвідчених комунальних служб, здатних оперативно реагувати на зміни у функціонуванні транспортної інфраструктури. • Історично сформована система громадського транспорту як основа мобільності населення. • Високий рівень залучення громадянського суспільства до підтримки мобільності у кризових умовах (волонтерський транспорт, самоорганізовані перевезення). 	<ul style="list-style-type: none"> • Залежність від наземного транспорту у випадку обмеження електроенергії. • Недостатня кількість резервних маршрутів. • Дотаційність, залежність від зовнішніх донорів. • Недостатній рівень використання транспортної інфраструктури або значні її руйнування (аеропорти, порт Одеси). • Недостатнє використання цифрових платформ для координації мобільності в реальному часі через безпекові умови. • Схильність до централізації — уразливість вузлів у разі ударів.
Можливості	Загрози
<p>Місто Харків:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Адаптація метрополітену до функцій укриття й перевезень одночасно. • На період воєнного стану муніципальний транспорт в місті безкоштовний. • Часткове перепрофілювання маршрутів наземного транспорту. • Формування нових локальних маршрутів • Інтеграція волонтерських та гуманітарних перевезень у загальний транспортний процес. <p>Місто Одеса:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Перерозподіл транспортного навантаження з урахуванням нових міграційних потоків. • Формування логістичних хабів для допомоги ВПО. • Розвиток внутрішньої міжрайонної мобільності. • Гнучкість маршрутної мережі, орієнтація на житлові масиви з високою концентрацією населення. 	<p>Місто Харків:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Наближення лінії фронту, регулярні обстріли. • Скорочення видатків на розвиток транспорту, зношеність транспортного парку. • Руйнування транспортної інфраструктури. • Ризик при наземних пересуваннях містом. <p>Місто Одеса:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постійні ризики повітряних атак, атак з моря; • Висока залежність виключно від наземного транспорту; • З огляду на безпекову ситуацію, мінну небезпеку у Чорному морі Одеса втрачає атрактивність як туристичний центр. <p>Для обох міст – збереження іміджу «небезпечної території» у повоєнний період, тривале та коштовне відновлення, енергозалежність.</p>

Рис. 3. SWOT-аналіз транспортних систем міст Харків та Одеса (побудовано авторами за даними [1-11])

Порівняльний аналіз засвідчив, що місто Харків, попри безпосередню близькість до лінії фронту та значні руйнування, демонструє високий рівень функціональної гнучкості, що проявляється у використанні метрополітену як транспортного й захисного елемента, у зміні маршрутної мережі відповідно до

нових потреб та безпекових обмежень, розробці альтернативних планів руху транспорту містом. Місто Одеса, має відносно меншу ступінь фізичного ураження транспортної інфраструктури, зіткнулось зі значними логістичними викликами, адже на разі заблоковані морські маршрути, змінилась орієнтація наземних маршрутів, що потребує адаптації міської мобільності до нових функцій міста як гуманітарного хабу Півдня України.

Проведений SWOT-аналіз виявив спільні сильні сторони (розвинена транспортна система, фахові кадри, волонтерські ініціативи) та вразливості (залежність від електроенергії, централізація логістичних вузлів, дефіцит цифрової координації). Проте обидва міста мають значний потенціал до повоєнної трансформації та відновлення.

Таким чином, транспортна система великого міста в умовах війни трансформується з класичної інфраструктурної підсистеми в багатофункціональний механізм адаптації, підтримки населення та збереження міської стійкості. Досвід міст Харків та Одеса створює практичну й теоретичну основу для формування нової парадигми розвитку міських транспортних систем, які вимушені функціонувати в кризових умовах, що актуальної як для України, так і для багатьох країн та регіонів світу, які стикаються з глобальними викликами сучасності.

Список використаних джерел:

1. Карта відновлення України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://reukraine.shtab.net/>
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. Міністерство відновлення, розвитку громад, територій та інфраструктури [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/projects/bus.html>
4. Офіційний сайт Одеської міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://omr.gov.ua/>
5. Офіційний сайт Харківської міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/>
6. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2. С. 85–93.
7. Bruneau M. A framework to quantitatively assess and enhance the seismic resilience of communities / M. Bruneau, S. Chang, R. Eguchi, G. Lee, T. O'Rourke, A. Reinhorn, D. von Winterfeldt // *Earthquake Spectra*. – 2003. – Vol. 19, No. 4. – P. 733–752. DOI: <https://doi.org/10.1193/1.1623497>
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
9. Meerow S. Defining urban resilience: A review / S. Meerow, J. Newell, M. Stults // *Landscape and Urban Planning*. – 2016. – Vol. 147. – P. 38–49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2015.11.011>
10. OpenStreetMap [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.openstreetmap.org/#map=8/49.466/36.716>
11. Urry J. *Mobilities* / J. Urry. – Cambridge: Polity Press, 2007. – 332 p.

КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД ЯК ІНСТРУМЕНТ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ПОСТТРАЖДАЛИХ ТЕРИТОРІЙ В УМОВАХ ПІСЛЯВОЄННОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ

Повномасштабна війна в Україні призвела до значних руйнувань інфраструктури, зниження економічної активності та деструкції соціального простору на великій частині території держави. У таких умовах післявоєнне відновлення вимагає пошуку ефективних підходів до відновлення та розвитку постраждалих територій, що мають не лише відновлювальний, але й довготривалий соціально-економічний ефект.

Один із таких підходів – кластерна модель організації економіки, що передбачає взаємодію бізнесу, освіти, науки, влади та громади на певній території задля досягнення синергії. Кластеризація дозволяє підвищити конкурентоспроможність територій, активізувати локальні ресурси, створити нові робочі місця та забезпечити інноваційний розвиток навіть в умовах складної трансформації [1; 4].

Особливої актуальності ця тема набуває для регіонів України, які зазнали серйозних руйнувань, зокрема для Харківської області, яка має вагомий потенціал для формування кластерів у промисловості, агросекторі, ІТ-сфері та науці [2].

У міжнародній практиці кластери класифікують за різними ознаками – галузевою спеціалізацією, рівнем інноваційності, структурою учасників та функціональним спрямуванням.

У сучасному світі кластерна модель розвитку набула широкого поширення як ефективна форма організації економіки на територіальному рівні. Кластери функціонують у різних галузях та країнах, формуючи потужні локальні системи, що здатні забезпечити стаке зростання, інновації та ефективне використання ресурсів. Їхнє функціонування ґрунтується на взаємодії. За своєю структурою та призначенням кластери можуть бути промисловими, агропромисловими, інноваційно-технологічними, освітньо-науковими, креативними, інфраструктурними підприємств, науково-освітніх установ, органів влади, інвесторів та громадських структур, що об'єднуються для досягнення спільної мети розвитку конкретного сектора або території (табл. 1).

У промисловій сфері прикладом успішної реалізації кластерного підходу є Німеччина, зокрема федеральна земля Баден-Вюртемберг. Тут сформовано потужний машинобудівний та інженерний кластер, який об'єднує сотні малих і середніх підприємств (МСП), інженерно-технічні школи, науково-дослідні інститути, а також транснаціональні корпорації, серед яких – Bosch, Daimler

(Mercedes-Benz Group), Porsche та Bosch, а також понад 1 000 постачальників і МСП [10].

Таблиця 1

Типи кластерів

Тип кластеру	Особливості/характеристики	Назви кластерів та приклади країн
Промислові кластери	Об'єднують виробничі підприємства, логістичні та сервісні компанії (наприклад, автомобілебудівні, металургійні).	Наприклад, автомобілебудівний кластер в Японії (Нагоя), металургійний кластер в Німеччині (Рур).
Агропромислові кластери	Формуються на базі сільськогосподарських підприємств, переробки, наукових установ та фермерських об'єднань.	Food Valley в Нідерландах, аграрні кластери в США (Каліфорнія).
Інноваційно-технологічні (ІТ) кластери	Орієнтовані на створення та впровадження нових технологій, стартапів, досліджень.	Силіконова долина в США, Silicon Wadi в Ізраїлі.
Освітньо-наукові кластери	Поєднують вищі навчальні заклади, науково-дослідні інститути, бізнес і державу задля розвитку знань та інновацій.	Oulu Innovation Alliance у Фінляндії, коридор Торонто-Вотерлоо в Канаді.
Культурно-креативні кластери	Базуються на діяльності в сфері дизайну, мистецтва, музики, кіноіндустрії.	Культурні кластери в Великій Британії (Лондон), креативні індустрії в Італії (Мілан).
Інфраструктурні кластери	Спрямовані на розвиток логістичних, транспортних, енергетичних систем із залученням бізнесу та регіонального управління.	Інфраструктурний кластер у Німеччині, транспортні кластери в США (Клівленд).
Медичні та біомедичні кластери	Спеціалізуються на виробництві медичних засобів, фармацевтиці, медичних дослідженнях.	Медичний кластер у Швейцарії (Базель), біомедичні кластери в США (Бостон).

Регіон інвестує близько 8 млрд. євро щорічно у R&D, має понад 20 формалізованих кластерних мереж (наприклад, Electromobility South-West) і регулярно очолює європейські рейтинги інноваційності в автомобільній промисловості. Така модель ґрунтується на тісній співпраці бізнесу, науки й освіти (т. зв. «трикутник знань»), що сприяє інноваційності, високій продуктивності праці та конкурентоспроможності на глобальному ринку [7; 8; 9]. В Японії кластерна модель успішно реалізується у високотехнологічних галузях, зокрема в автомобільній та електронній промисловості. Яскравим прикладом є регіон Токай (зокрема місто Нагоя та префектура Айчі), який є ключовим індустріальним центром країни. Саме тут розташовані головні виробничі потужності корпорації Toyota Motor Corporation та численні підприємства-сателіти, що входять до так званого «Toyota Production Cluster». Цей кластер включає десятки інженерно-технічних навчальних закладів, R&D

центрів, логістичних компаній, а також виробників автокомпонентів (Denso, Aisin, Toyota Boshoku тощо), які тісно взаємодіють на принципах вертикальної кооперації, бережливого виробництва (lean production) та спільного інноваційного розвитку [3; 11]. У сфері сільського господарства Нідерланди є прикладом побудови агропромислового кластеру світового рівня – Food Valley, який об'єднує наукові дослідження, фермерські господарства, переробну промисловість і державну підтримку. Аналогічну модель реалізовано в Данії, де кластери органічного землеробства і біоенергетики підтримують не лише виробництво, а й стійке екологічне середовище [14].

Інноваційно-технологічні кластери стали фундаментом економічного зростання в країнах з розвинутою науковою, освітньою та інвестиційною інфраструктурою. Класичним прикладом є Силіконова долина (Silicon Valley, США), яка сформувалася на основі тісної співпраці Стенфордського університету, венчурного капіталу та провідних ІТ-компаній [16; 18]. Іншим показовим прикладом є ізраїльський технологічний кластер Silicon Wadi, який демонструє ефективну трансформацію військових технологій у комерційні стартапи та цифрові продукти. Ця модель сприяла збереженню та посиленню глобальної конкурентоспроможності економіки навіть в умовах затяжної воєнної загрози [6].

У сфері науки й освіти кластерний підхід демонструє високу ефективність, зокрема у Фінляндії, де в місті Оулу створено інноваційний альянс, що об'єднує університети, приватний бізнес та муніципальну владу. Його діяльність спрямована на розробку нових технологій та підготовку висококваліфікованих кадрів [15]. У Канаді прикладом успішної кластерної інтеграції є технологічний коридор Торонто–Вотерлоо, де функціонує система взаємодії між освітніми установами (зокрема Університетом Ватерлоо), дослідницькими центрами та інноваційними стартапами. Цей регіон формує основу знанневої економіки та входить до числа провідних науково-освітніх хабів Північної Америки [12].

У сфері інфраструктури кластерна модель активно впроваджується в Китаї, зокрема у містах Шеньчжень і Гуанчжоу, де сформовано потужні логістичні кластери. Вони інтегрують морські порти, залізничні вузли, індустріальні парки та цифрову інфраструктуру, що сприяє ефективному функціонуванню глобальних ланцюгів постачання [5]. У Польщі, у межах реалізації стратегії регіонального розвитку, створено інфраструктурні та автомобілебудівні кластери, зокрема в східних воєводствах, які стали точками зростання економіки, залучення інвестицій та модернізації транспортної системи [19].

Окрему увагу заслуговують країни, які ефективно застосували кластерний підхід як інструмент соціально-економічного відновлення після збройних конфліктів або масштабних системних трансформацій. Так, Ізраїль, незважаючи на тривалу безпекову нестабільність, зумів сформувати високотехнологічну ІТ-екосистему, яка перетворилася на ядро економічного зростання [17]. Польща після економічних реформ 1990-х років застосувала кластерну політику для модернізації індустріально депресивних територій, особливо у сфері машинобудування та агропромислового комплексу [13]. Руанда, відновлюючи

економіку після геноциду 1994 року, зробила ставку на аграрні та туристичні кластери, які сприяли інклюзивному зростанню та залученню населення до економічної активності. Грузія після конфлікту 2008 року активно розвивала кластери у галузях виноробства, туризму й логістики, що дозволило стимулювати внутрішній ринок та зменшити залежність від зовнішньоекономічних впливів. Колумбія, завершивши десятиліття громадянської війни, запровадила кластерну політику у секторах креативної економіки, кавовій промисловості та легкій індустрії, що дало змогу поступово реінтегрувати постконфліктні території у національний економічний простір [20].

Підводячи підсумки, слід зауважити, що міжнародний досвід переконливо свідчить про те, що кластерна модель є не лише чинником підвищення конкурентоспроможності регіонів у мирний час, а й ефективним інструментом післякризового відновлення, активізації локального потенціалу та соціально-економічної трансформації постраждалих територій. Світова практика підтверджує, що кластерний підхід сприяє не лише економічному зростанню, а й соціальній реабілітації, відновленню інфраструктури, підтримці зайнятості населення та посиленню регіональної згуртованості. Для України застосування кластерної моделі може стати основою нової економічної стратегії регіонального розвитку. Особливо актуальним є формування кластерів у найбільш постраждалих областях, зокрема у Харківській, де існує значний потенціал для створення індустріальних, агропромислових, науково-освітніх та ІТ-кластерів. Для реалізації цього підходу необхідною є консолідація зусиль державних органів, місцевого самоврядування, бізнесу, науково-освітніх інституцій і громадянського суспільства. Важливо забезпечити комплексний підхід до регіональної політики з урахуванням найкращих практик міжнародного досвіду, а також – адаптацію кластерних стратегій до українських реалій.

Список використаних джерел:

1. Кузьмін О. Кластери як чинник інноваційного розвитку підприємств і територіальних утворень / О. Кузьмін, В. Жежуха // *Економіст*. – 2010. – № 2. – С. 14–23.
2. Майбутній науковий квартал у Харкові може залучити підприємців, науковців та айтівців [Електронний ресурс]. – 12 груд. 2023 р. – Режим доступу: <https://kharkiv.comments.ua/ua/news/society/science-and-learning/450-maybutniy-naukoviy-kvartal-u-harkovi-mozhe-zaluchiti-pidprijemciv-naukovciv-ta-aytivciv-detali.html>.
3. Anna H. Jankowiak. Cluster models in Japan on the example of Toyota cluster [Електронний ресурс] / Anna H. Jankowiak. – Wrocław: Publishing House of Wrocław University of Economics, 2011.
4. Caragliu A., Del Bo C., Nijkamp P. Innovation in Clusters / A. Caragliu, C. Del Bo, P. Nijkamp. – Cham: Springer, 2016. – 312 с.
5. Shenzhen Logistics Industry Overview [Електронний ресурс] / China Council for the Promotion of International Trade. – Shenzhen, 2022. – Режим доступу: <https://en.ccpit.org.cn/>.
6. de Fontenay C., Carmel E. Israel's Silicon Wadi: The forces behind cluster formation [Електронний ресурс] / Catherine de Fontenay, Erran Carmel. – Режим доступу: <https://www.ebusinessforum.gr/old/content/downloads/Israel.pdf>.

7. *Strukturstudie BW 2023 für e-mobil BW* [Электронный ресурс]. Stuttgart: e-mobil BW GmbH, 2023. – Режим доступа: веб-сторінка, <https://www.dlr.de/.../strukturstudie-bw-2023> (дата звернення: 21.03.2025).
8. *Structural Study BW 2023: Key Findings and Recommended Action* [Электронный ресурс] / e-mobil BW. – Stuttgart: e-mobil BW, 2023. – Режим доступа: https://www.e-mobilbw.de/fileadmin/media/e-mobilbw/Englische_Publikationen/Structural_Study_BW_2023.pdf?utm_source=chatgpt.com.
9. Frieske B., Hasselwander S., Deniz Ö., Stieler S., Schumich S. *Scenario-Based Analysis of Electrification Effects on Value Creation and Employment Structures for the Automotive Industry in the Federal State of Baden-Wuerttemberg, Germany* // *World Electric Vehicle Journal*. – 2024. – Vol. 15, article 480. DOI: <https://doi.org/10.3390/wevj15100480>
10. *The Automotive Cluster in Baden-Württemberg, Germany*. – Режим доступа: https://ru.scribd.com/document/439108319/The-Automotive-Cluster-in-Baden-Wuerttemberg-Germany?utm_source=chatgpt.com.
11. *Industrial Cluster Information* [Электронный ресурс]. – Japan External Trade Organization. – Режим доступа: https://www.jetro.go.jp/ext_images/mexico/topics/cluster_ict_en_2018.pdf.
12. *The Toronto–Waterloo Corridor: Scaling Tech in Canada* [Электронный ресурс] / Lazaridis Institute for the Management of Technology Enterprises. – Waterloo: Wilfrid Laurier University, 2020. – Режим доступа: <https://lazaridisinstitute.ca/>.
13. *Ministry of Economy of Poland. Cluster Policy in Poland: A Tool for Regional and Economic Transformation* [Электронный ресурс]. – Warsaw, 2015. – Режим доступа: https://www.parp.gov.pl/.../cluster_policy_poland.pdf.
14. *How the Netherlands Feeds the World: Food Valley* [Электронный ресурс]. – National Geographic, 20 серпня 2019. – Режим доступа: веб-сторінка, <https://www.nationalgeographic.com/magazine/article/holland-agriculture-sustainable-farming>.
15. *Innovation Ecosystem of Oulu* [Электронный ресурс] / Oulu Innovation Alliance. – Oulu, 2022. – Режим доступа: <https://oulu.com/en/oia/what-is-the-oia/ecosystems-and-spearheads/>.
16. Saxenian A. *Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128* / A. Saxenian. – Cambridge: Harvard University Press, 1996. – 226 с.
17. Senor D., Singer S. *Start-Up Nation: The Story of Israel's Economic Miracle* / Dan Senor, Saul Singer. – New York: Twelve, 2009. – 336 с.
18. *Silicon Valley: The Capital of Venture Capital* [Электронный ресурс] / Stanford eCorner. – Stanford University. – Режим доступа: <https://ecorner.stanford.edu/wp-content/uploads/sites/2/2009/02/2177.pdf>.
19. *Clusters in Poland 2021* [Электронный ресурс] / Polish Investment and Trade Agency. – Warsaw, 2021. – Режим доступа: https://www.paih.gov.pl/why_poland/clusters
20. UNIDO. *Clusters as Drivers of Post-Conflict Recovery* [Электронный ресурс] / United Nations Industrial Development Organization. – Vienna: UNIDO, 2010. – Режим доступа: <https://www.unido.org/.../clusters-post-conflict.pdf>

ВПЛИВ ВОЄННИХ ДІЙ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Воєнна агресія російської федерації проти України, що триває з лютого 2022 року, призвела до масштабних соціально-економічних трансформацій, особливо у прикордонних регіонах, зокрема в Харківській області. Один із найважливіших секторів регіональної економіки – агропромисловий комплекс (АПК) – зазнав значного негативного впливу внаслідок бойових дій, руйнування інфраструктури, мінування сільськогосподарських угідь, втрати трудових ресурсів та порушення логістичних ланцюгів.

Харківська область, яка до початку повномасштабного вторгнення посідала провідні позиції в Україні за обсягами сільськогосподарського виробництва та переробки продукції, нині стикається з викликами, що ставлять під загрозу її продовольчу безпеку, експортний потенціал та соціальну стабільність на сільських територіях.

Дослідження впливу воєнних дій на функціонування АПК є надзвичайно актуальним з огляду на необхідність формування стратегій післявоєнного відновлення, регіональної продовольчої політики, збереження аграрного потенціалу та інтеграції сучасних безпекових підходів у агровиробництво. Такий аналіз дозволяє виявити критичні точки деградації аграрного сектору та окреслити шляхи адаптації і сталого розвитку у воєнний та післявоєнний періоди.

До війни сільськогосподарський сектор був ключовим компонентом регіональної економіки, а рослинництво та тваринництво становили основу продовольчої безпеки, економічної стабільності та розвитку села. Сільське господарство відіграло вирішальну роль у забезпеченні економічної та екологічної безпеки, одночасно зберігаючи соціально-економічні основи сільських громад.

До початку повномасштабного вторгнення Харківська область була одним із ключових агропромислових регіонів України, із загальною площею сільськогосподарських угідь у 2,4 млн га, що становило 76,7 % загальної площі області [3]. За цим показником регіон посідав третє місце в Україні, демонструючи потужний виробничий потенціал у сільському господарстві.

У структурі валової сільськогосподарської продукції домінувало рослинництво (84,9 %), у той час як частка тваринництва становила 15,1 % [2]. Такий дисбаланс обумовлювався сприятливими ґрунтово-кліматичними умовами, технологічним забезпеченням та спеціалізацією на зернових та технічних культурах, зокрема пшениці, кукурудзі, соняшнику. До початку війни область стабільно забезпечувала високі валові збори зернових і олійних

культур, формуючи суттєву частку українського аграрного експорту .

В аграрному секторі регіону функціонувало понад 2100 сільськогосподарських підприємств різних форм власності, включаючи агрохолдинги, фермерські господарства та кооперативи [5]. Вони забезпечували зайнятість сільського населення, підтримували розвиток локальної переробної промисловості, логістичної інфраструктури, елеваторних потужностей і експортних каналів.

На початок 2022 року в аграрному секторі регіону утримувалося:

- 134,2 тис. голів великої рогатої худоби, у тому числі 65,2 тис. корів;
- 157,1 тис. свиней;
- 47,6 тис. овець і кіз;
- понад 6,3 млн голів птиці [1].

Протягом 2021 року всіма категоріями господарств було вироблено:

- 104,2 тис. тонн м'яса (у живій вазі),
- 427,1 тис. тонн молока,
- 46 тонн вовни,
- 481,0 млн штук яєць [1].

Окремо слід відзначити розвиток органічного землеробства – станом на 2021 рік 21 підприємство здійснювало діяльність у цьому сегменті, що сприяло підвищенню експортної конкурентоспроможності та впровадженню принципів сталого розвитку в агропромисловості [3].

У передвоєнний період аграрний сектор Харківщини не лише забезпечував продовольчу безпеку регіону та держави, а й мав вагоме значення на міжнародному рівні – зокрема, через експорт соняшникової олії, зернових та бобових культур. Така економічна стійкість і спеціалізація підкреслювали стратегічну вагу агропромислового комплексу як системоутворюючої галузі [2].

Однак із початком повномасштабних воєнних дій у лютому 2022 року агропромисловий комплекс Харківської області зазнав багатовекторного руйнівного впливу: знищення і пошкодження сільськогосподарської техніки, складів, елеваторів, фермерських господарств; мінування полів, втрата сезонних працівників, порушення логістичних маршрутів, проблеми з експортом, зменшення площі обробітку та падіння інвестиційної привабливості.

Навіть в умовах воєнного стану аграрний сектор України залишається ключовою ланкою національної економіки, а сільське господарство – її базовою складовою. Харківська область, яка з початку повномасштабного вторгнення російської ф перебуває в зоні активних і потенційних бойових дій, зазнає значних людських, територіальних та економічних втрат, зокрема – у агропромисловому секторі.

Попри складну безпекову ситуацію, аграрії області демонструють високу адаптивність та стійкість. Так, площі посівів сільськогосподарських культур під урожай 2024 року по всіх категоріях господарств склали 1347,7 тис. га, що на 7,3 % більше, ніж у 2023 році. Водночас через мінування, бойові дії та інші наслідки війни реально обробляється лише близько 70 % угідь [4].

Особливо значних руйнувань і втрат зазнали підприємства на деокупованих територіях та у зонах бойових дій. За офіційними даними, постраждало понад 630 підприємств рослинництва, знищено або пошкоджено понад 1079 одиниць сільськогосподарської техніки та обладнання. Потенційно вибухонебезпечними залишаються близько 574 тис. га території області, з яких лише 6,1 тис. га пройшли розмінування. Ускладнення становить і те, що активні бойові дії охоплюють ще близько 70 тис. га, що блокує доступ до сільгоспземель [4].

У галузі тваринництва наслідки війни є ще більш руйнівними. За час бойових дій втрачено понад 50 % продукції тваринництва, а в окремих підгалузях – до 70 %. До початку агресії в області функціонувало 158 тваринницьких господарств, з яких 43 ферми (27 %) було окуповано або знищено. Саме на цих підприємствах зосереджувалася основна частина високотехнологічного виробництва молока, свинини та м'яса птиці, що забезпечувала близько 40 % поголів'я великої рогатої худоби (ВРХ), 61 % свиней, 46 % овець та 48 % птиці в області [4].

Окрему загрозу становить втрата сучасної інфраструктури тваринництва. Знищено понад 10 тис. голів ВРХ і 70 тис. свиней, розграбовано або пошкоджено технологічне обладнання, знищено запаси кормів. Значні втрати понесли три великі молочні підприємства Дворічанської громади Куп'янського району. Водночас, виробництво яєць залишилося відносно стабільним, оскільки найбільші птахофабрики регіону розташовані на підконтрольній Україні території та змогли продовжити безперебійну діяльність [4].

Попри всі труднощі, деякі підприємства на деокупованих територіях вже почали поступове відновлення. Проте частина з них не планує відновлювати тваринницьке виробництво через високі ризики та втрати. Станом на 1 вересня 2024 року в області загалом вироблено 140,2 тис. тонн молока, що на 3,9 % більше, ніж у відповідному періоді 2023 року. Частка сільськогосподарських підприємств у цьому обсязі становила 92,4 тис. тонн, що свідчить про певну позитивну динаміку у відновленні тваринництва [2].

Війна суттєво трансформувала структуру, обсяги та географію аграрного виробництва в Харківській області, поставивши на порядок денний необхідність системного відновлення, залучення інвестицій, розширення програм державної підтримки, технічної допомоги, розмінування територій та модернізації агросектору в умовах підвищеної загрози безпеці.

Підсумовуючи, слід зауважити, що воєнні дії завдали значної шкоди агропромислому комплексу Харківської області, спричинивши втрату частини сільськогосподарських угідь, руйнування інфраструктури, загибель поголів'я тварин і зниження обсягів виробництва. Особливо постраждали тваринницькі господарства, значна частина яких залишилася на окупованих або прифронтових територіях.

Попри складні умови, аграрний сектор демонструє певну стійкість: зростають посівні площі, відновлюється молочне виробництво. Подальше відновлення аграрної галузі Харківщини потребує системної державної

підтримки, розмінування територій, фінансових впливань і модернізації виробництва з урахуванням безпекових викликів.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Офіційний сайт Міністерства аграрної політики та продовольства України. – Режим доступу: <https://minagro.gov.ua/>
3. Програма економічного і соціального розвитку Харківської області на 2022 рік. Харків, 2021 рік // Харківська обласна військова адміністрація. – Режим доступу: <https://kharkivoda.gov.ua/oblasna-derzhavna-administratsiya/struktura-administratsiyi/strukturni-pidrozdili/717/3228>
4. Програма економічного і соціального розвитку харківської області на 2025 рік. м. Харків, 2024 // Харківська обласна військова адміністрація. – Режим доступу: <https://kharkivoda.gov.ua/oblasna-derzhavna-administratsiya/struktura-administratsiyi/strukturni-pidrozdili/717/3228>
5. Фермерські господарства в Харківській області. – Режим доступу: <https://tripoli.land/ua/farmers/harkovskaya>

СЕКЦІЯ 3 ГЕОДЕМОГРАФІЧНІ ТА УРБАНІСТИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

¹*Ikram Saidi*, ²*Feyrouz Ahlam Saidi*
ikram@mailbox.unideb.hu, saidiahlam04@gmail.com

Supervisor: Klára Czimre
University of Debrecen, Debrecen, Hungary

URBAN MUTATION IN ALGERIA: THE FUNCTIONAL EVOLUTION OF ALI MENDJELI

The dominant function of a city plays a crucial role in shaping its identity, influencing how it is perceived and experienced, and ultimately guiding its growth. The new town of Ali Mendjeli, located in northeastern Algeria, was established as a strategic response to Constantine's urban saturation, housing shortages, and increasing vulnerability to natural hazards, particularly landslides. Selected for its geographic proximity to Constantine and its availability of low-yield land, the site was planned to accommodate 300,000 residents across 1,500 hectares, in line with national decentralization and balanced development policies.

This study adopts a multidisciplinary methodology, including literature review, analysis of urban master plans, field observations, and interviews, to explore the city's functional evolution. Initially conceived as a residential relocation zone, Ali Mendjeli has undergone a dynamic transformation. By 2020, its population reached 461,885 with over 73,000 housing units. It evolved into a major academic center, hosting two university poles and receiving more than 30,000 students daily surpassing Constantine in student influx. This educational shift has significantly reinforced its regional influence. In parallel, a growing commercial function has emerged, reflected in the development of seven operational malls and nine more in planning or construction. This shift is largely driven by the retail decline in Constantine's center, prompting traders to relocate. Ritaj Mall, for instance, illustrates this trend with a strong attraction rate of 2.59 and a commercial environment dominated by non-food stores (72.2%).

Ali Mendjeli's transformation from a residential extension to a vibrant academic and commercial hub highlights the importance of functional diversity in forging a city's identity. These evolving roles not only enhance urban resilience but also strengthen the city's capacity to serve as a self-sustaining and integrated urban pole within Algeria's national urban network, raising important questions about its next phase of transformation and future identity

Keywords: *Urban Transformation, Urban Planning, Functional identity, Ali Mendjeli, Residential function, Commercial function, University function.*

¹Reka Horeczki, ²Gabor Lados, ³David Nagy

¹horeczki.reka@krtk.hun-ren.hu,

²lados.gabor@krtk.hun-ren.hu,

³nagy.david@krtk.hun-ren.hu

HUN-REN Centre for Economic and Regional Studies, Hungary

FROM ATTRACTIVE CENTRES TO DESERTED HINTERLANDS: POPULATION DYNAMICS IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE

Border regions are facing multiple challenges in Europe, such as population decline, peripheralization, lack of innovation, lack of FDI inflows, which has long been a centre for academic debates. The different causes and consequences of this peripheral location could be highlighted (e.g. transport geography, settlement networks, fewer jobs, emigration, ageing), while improving the living standards of border region residents has been a priority area for EU funding. Migration is one of the most striking determinants of population change in these areas which also influences the overall economic performance of these regions.

The research covers the territory of Interreg Central Europe aiming to distinguish between regions based on economic and demographic performances. Using the Eurostat database, we carried out statistical analyses at NUTS 3 territorial level to highlight different profiles of regions.

The main objective of the European Union's (EU) regional development and cohesion policy is to reduce territorial disparities between Member States and between regions (EC, 2024). To reduce the disparities between the centre and the periphery, the EU mainly supports rural areas or left behind regions. One of the main characteristics of these peripheral areas is their low degree of urbanisation, the absence of large cities and extensive agglomerations, and the predominance of small towns and villages. Natural handicaps, remoteness from transport and commercial routes, security and political situation may all contribute to their disadvantaged status. Most of the peripheral areas are border areas (Pike et al., 2023), and the diversity of each area is associated with demographic challenges, such as emigration, ageing or depopulation.

The research focusing on border region. There is a wide debate on definition of border region in the literature (see e.g. Shabani & Koteski, 2022, Hajdú 1988, or Eurostat 2018). In this study, due to the aggregation of available data, we adopted the Eurostat definition, and border counties (NUTS 3 border regions) were considered.

The border regions account for almost one third of the population and less than 30% of EU GDP. Demographic challenges in the Central European region are further exacerbated, with significant differences between border and non-border regions in EU countries that joined before and after 2004 (EC, 2017). The role of borders has become a way of connecting nations, which is consistently applied both in the field of security policy (Vas, 2017) and aid policy (Pámer, 2018) (e.g. in Interreg Europe programmes). Cross-border partnerships are crucial in Central Europe, as most of the

territories have been areas of transition between states over the last century (Hajdú, 2023), so promoting partnerships can strengthen all economic, social and cultural aspects by making borders interoperable; moreover, they could be regarded as pillars of territorial cohesion (Faludi, 2018).

The geographical framework of the INTERREG Central-Europe programme could be considered as an optimal platform for the analysis of rural cross-border areas. The historical features and development trajectory of the macro-region forecast similarities, such as declining demographic dynamics. During the research period (2014-2020), we have seen that this region is a net emitter of population, not only ageing, but also suffering from permanent emigration. Our analysis, based on Eurostat data, has revealed that the most vulnerable populations in the Central European area are mainly those of the border regions. In the macro-region under study, marginalisation is becoming increasingly serious, not only in individual municipalities but also within social groups. Regarding the study area, the Interreg Central Europe programme area consists of nine countries of Central Europe (for two countries not the whole area): Austria, Czech Republic, Hungary, Croatia, Northern Italy, Eastern Germany, Poland, Slovakia and Slovenia. The area covers almost a quarter of the EU territory, with a population of over 148 million (one third of the EU population). 44% of the population live in transition areas (NUTS 3 territorial unit), 30% in urban areas and 26% in rural areas (Interreg Central Europe, 2022). The geographical framework of the area covered by the programme is a suitable framework for analysing the Eastern Bloc countries, with the majority of areas being rural and several types of macro-regional border regions (EU internal borders before and after the 2004 enlargement, Schengen border area, EU external borders). Our studies are carried out at NUTS 3 levels (aiming to study the dynamics as accurately as possible), with a total of 457 units in the sample area. In defining border areas, the dilemma naturally arose as to whether the NUTS 3 territorial level is suitable for capturing border areas, since it is perceived that territorial units that only touch the national borders for a short distance are considered border areas, while other territorial units in the buffer zone of the borders but not directly connected to them are not included.

In accordance with the main question of the research, the analysis examined which territorial processes can be identified in the Central European region, which regions can be described as having positive and which as having negative population processes. For this purpose, various indicators measuring spatial concentration were used, such as the Dual Index, the Herfindahl-Hirschman Index, the Hoover Index, as well as descriptive statistical indicators (e.g. relative dispersion).

Of the 457 NUTS3 territorial units examined, the majority of them, 216 are affected by depopulation, more especially 105 are affected by both natural depopulation and emigration. Only 4 regions could be identified where natural increase and emigration occurred simultaneously during the period under review: all of them are Polish regions. 107 regions are suffering from emigration in addition to natural decrease, but even this could not compensate for the decrease (mainly in Germany, Italy and Austria). In the capital regions and regions typically located in the western half of the area, on the other hand, population growth is already taking

place, most notably in Germany, Italy, Austria and Slovenia, where there is a high rate of emigration despite the natural decrease. The worst-off areas are mostly located in border areas. Although border regions have a very diverse demographic profile, the entire eastern part of the study area is also a Schengen - partly EU - external border, where daily commuting is greatly restricted by border controls. Border demarcation seems to be associated with negative demographic trends mainly at the eastern and southern borders, i.e. Polish, Slovakian, Hungarian and Croatian borders, while the borders between the internal borders of the Schengen area (e.g. Czech-German, Austrian-Slovenian, Austrian-German) are experiencing population growth, partly due to international migration and partly due to suburbanisation processes. Poor demographic indicators were mainly experienced in mountain areas in general (e.g. the Aosta Valley in Italy, East Tyrol and Carinthia in Austria, or the Carpathian Mountains in Slovakia and Poland), but Eastern Bohemian (Olomouc, Moravia-Silesia) and Polish Silesian areas were facing these negative demographic trends.

Keywords: *population decline, border regions, Central and Eastern Europe, NUTS3.*

References:

1. EC=European Commission (2024). *Ninth report on economic, social and territorial cohesion.* https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/cohesion-report_en (2025.03.31)
2. Pike, A., Béal, V., Cauchi-Duval, N., Franklin, R., Kinossian, N., Lang, T., Leibert, T., Mackinnon, D., Rousseau, M., Royer, J., Servillo, L., Tomaney, J. & Velthuis, S. (2024). *'Left behind places': a geographical etymology.* *Urban and Regional Horizons* 58 (6), 1167–1179.
3. Shabani, E., & Koteski, C. (2022). *Definition of state border, border line, border belt, border area and border crossing.* *International Journal of Economics, Management and Tourism.* 2(1), 105-115.
4. Hajdú Z. (2023). *Államosodási folyamatok a Kárpát-medencében a XX. században.* Budapest: Typotex Kiadó.
5. Eurostat (2018). *Methodological manual on territorial typologies. 2018 edition.* Luxembourg: European Union. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/9507230/KS-GQ-18-008-EN-N.pdf> (2024.10.15).
6. EC=European Commission (2017). *Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions.* https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/communication/boosting_growth/com_boosting_borders.pdf (2022.05.15).
7. Vas G. Zs. (2017). *A változó határbiztonság Európában. [The evolving nature of border security in Europe].* *Hadtudományi Szemle,* 10 (2), 163-175.
8. Pámer, Z. (2018). *How governance counts? Comparative analysis of activity and funding patterns of Central European cross-border cooperation programmes.* *EUROPA XXI* 35, 111–126.
9. Hajdú Z. (1988). *Az államhatárok és a határ menti területek politikai földrajzi kutatása.* – In: Erdősi F. & Tóth J. (ed.), *A sajátos helyzetű térségek terület és településfejlesztési problémái* (pp. 39-41). Pécs–Budapest: MTA Regionális Kutatások Központja –TS-2/2 Programiroda,
10. Faludi, A. (2018). *Cross-Border Cooperation – Subverting Sovereignty?* In Scott, J. W. (Ed.), *Cross-Border Review, European Institute of Cross-Border Studies – Central European Service for Cross-border Initiatives* (pp. 7-22). Budapest: CESCI.
11. Interreg Central Europe (2022). *HYPERLINK* <https://www.interreg-central.eu/wp-content/uploads/2023/01/Interreg-CENTRAL-EUROPE-Programme-2021-27-8.zip> Interreg Central Europe Programme 2021-2027. (2023.02.16)

ПЕРСПЕКТИВИ ДЕМОГРАФІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Актуальність дослідження. Депопуляція – один із найскладніших викликів, з якими стикнулася Україна з часу відновлення Незалежності в 1991 році. Переважання смертності над народжуваністю, масова еміграція населення, зокрема молоді, низький коефіцієнт народжуваності та складна соціально-економічна ситуація зробили депопуляцію характерним для України явищем. На разі, фактично, неможливо чітко встановити скільки людей проживало в нашій державі до повномасштабного вторгнення і проживає зараз. Так, за оцінками уряду, в Україні (без тимчасово окупованих територій) станом на 1 грудня 2019 року жило 37,3 млн осіб. Натомість Держстат станом на 1 лютого 2022 року оцінював кількість наявного населення (без урахування тимчасово окупованої АР Крим) у 41,1 млн людей. Річне скорочення становило понад 420 тис. осіб.

Таким чином, тема демографії України залишається актуальною з кількох причин: Україна має один з найнижчих рівнів народжуваності у світі, що призводить до старіння населення та зменшення робочої сили. Інтенсивний відтік населення за кордон та внутрішні переселення мають великий вплив на демографічну структуру та економіку країни. Дослідження та аналіз демографічної ситуації в Україні є важливим для розробки ефективних стратегій управління ресурсами та соціально економічного розвитку країни (рис. 1).

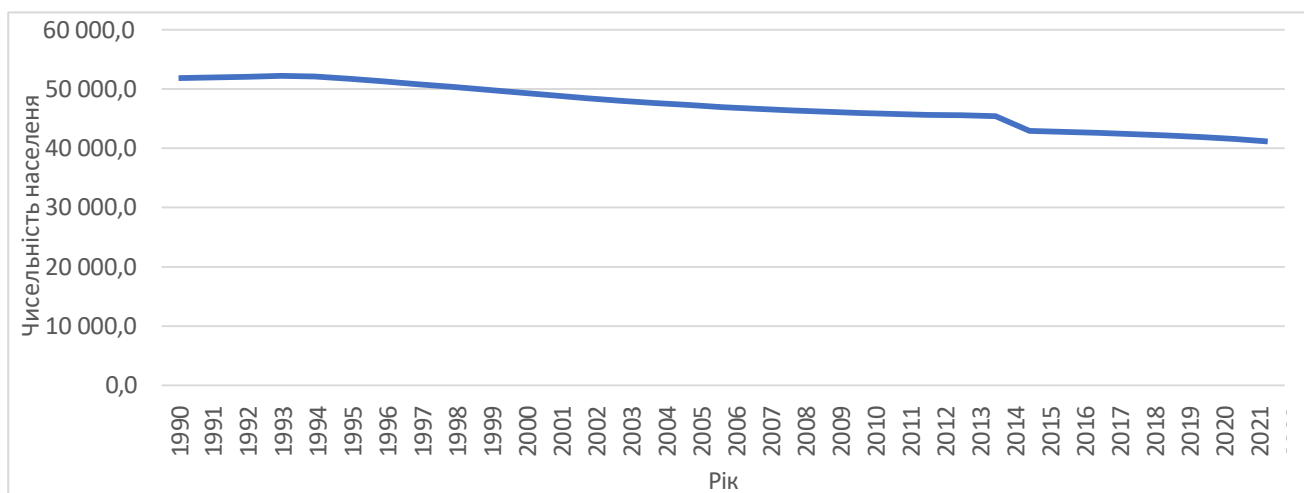


Рис. 1. Динаміка чисельності населення України, 1990-2022 рр.
(побудовано авторами за даними [5])

Виклад основного матеріалу. За прогнозами Ради ЄС, унаслідок війни та залежно від її тривалості населення України може скоротитися на 24–33 %. Підтвердженням цієї загрози є зменшення чисельності тих, хто живе й працює в Україні вже зараз: від початку російської агресії кількість населення скоротилася на 6,7 млн. Крім того, змінюється статево-вікова структура українського суспільства – скоротилася частка молоді до 20 років та частка осіб продуктивного віку. Згодом це призведе до звуження демографічного базису відтворення населення в Україні. Треба зазначити, що повномасштабна війна та її негативні наслідки лише поглибили демографічні проблеми, що накопичувалися протягом 30 років – до 24 лютого 2022 р. вони вже були серйозним викликом для української держави. Спостерігається руйнування всіх трьох демографічних складових формування людського капіталу: народжуваності, тривалості життя та міграції (рис. 2, 4, 5).

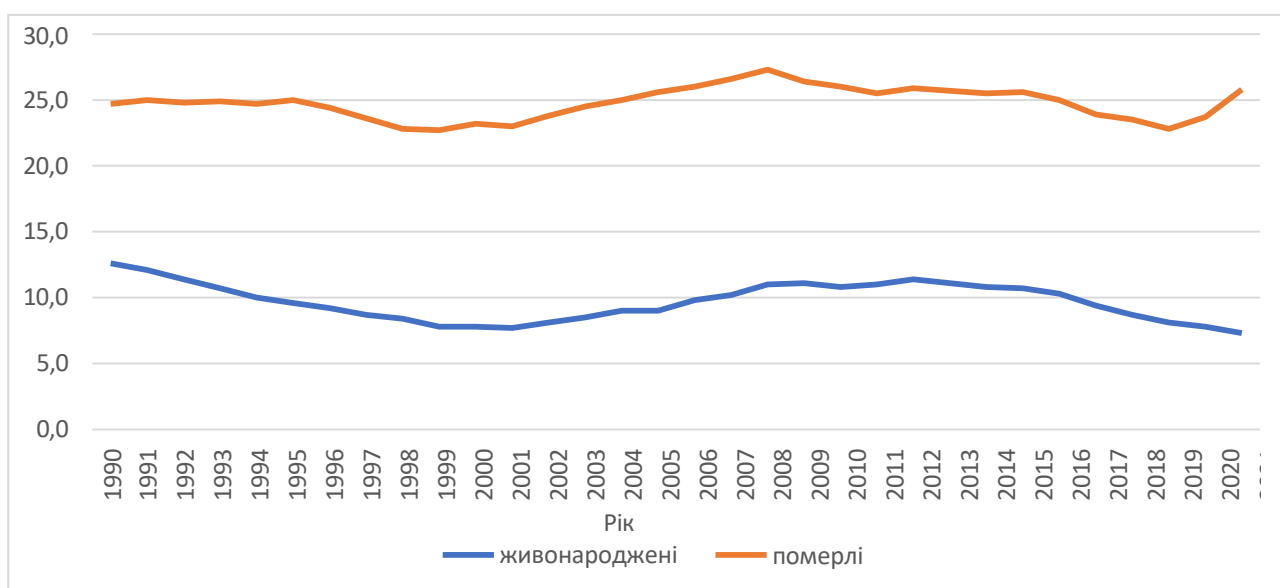


Рис. 2. Діаграма народжуваності та смертності населення України 1990-2022 рр. (побудовано авторами за даними [5])

Скорочення чисельності населення України, передусім через перевищення рівня смертності над рівнем народжуваності. 1991 р. кількість населення України становила 51,6 млн. За оцінками Держкомстату, на 1 січня 2022 р. це вже було 41,16 млн осіб. За даними ООН, на 2022 р. в Україні мешкало 43 млн 792 тис. осіб (варто наголосити, що ООН здійснює підрахунки в міжнародно визнаних кордонах України). Високі показники смертності чоловіків працездатного віку. Очікувана тривалість життя чоловіків майже на 10 років менше (65,1 року) проти жінок (74,4 року). Старіння населення – частка громадян віком до 17 років у структурі постійного населення країни тримається на рівні 18,1% (2019 р.) – 17,9% (2021 р.). Отже, менше жінок досягатиме репродуктивного віку в середньостроковій та довгостроковій перспективах. Це буде проблемою для демографічного відновлення після війни. Навіть якщо жінки матимуть таку саму середню кількість дітей, менше жінок репродуктивного віку загалом – менше народжень зараз та в майбутньому. Як

наслідок українське суспільство потрапить у низхідну спіраль демографічного занепаду.

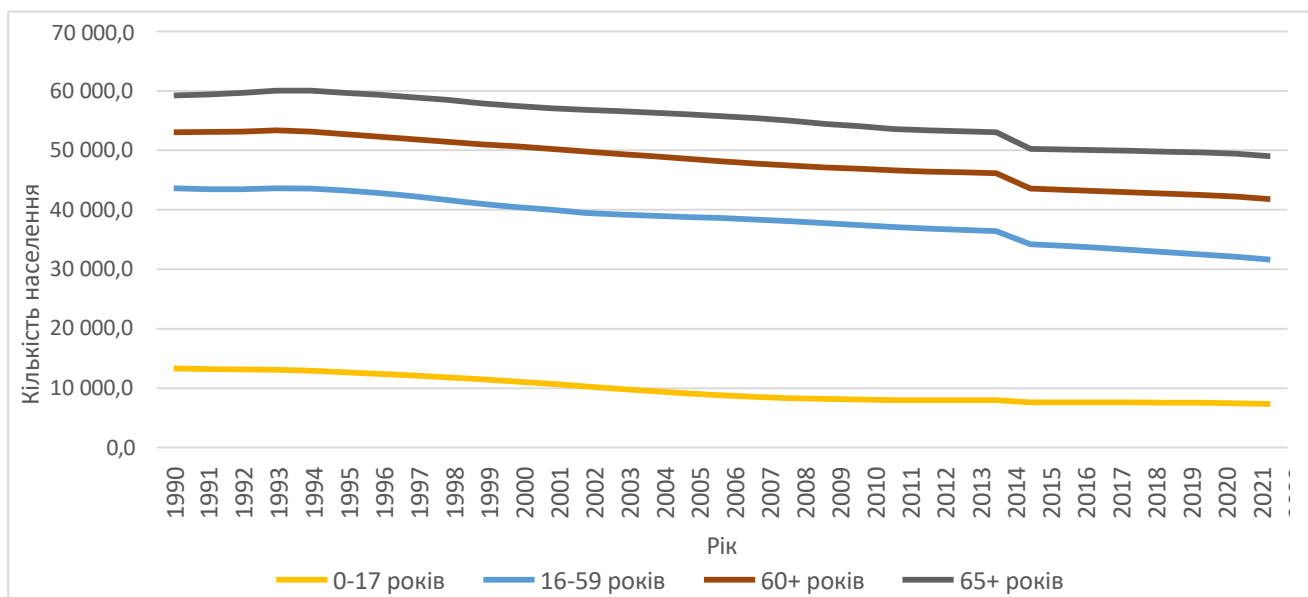


Рис. 3. Населення України за віковими групами 1990-2022 рр.
(побудовано авторами за даними [5])

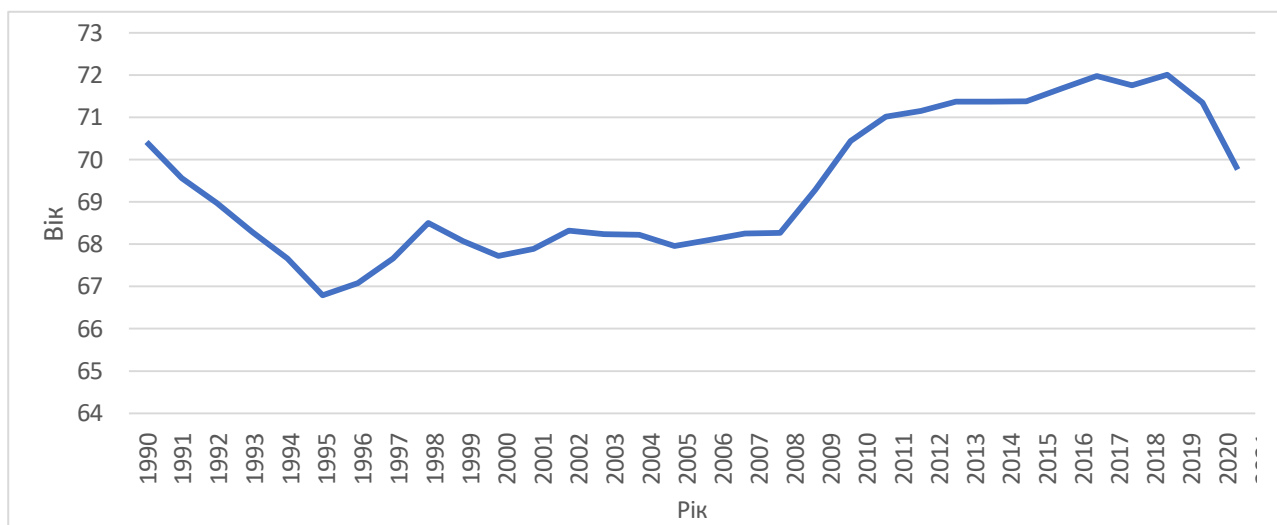


Рис. 4. Середня очікувана тривалість життя населення України 1990-2022 рр.
(побудовано авторами за даними [6])

Результати дослідження департаменту соціальних та економічних справ ООН засвідчили небезпечні тенденції для українського суспільства ще до початку війни з РФ. Зокрема, аналіз гендерно-вікової структури населення України показує два різні демографічні профілі. Один – для людей понад 40 років, народжених тоді, коли в країні народжуваність була вища за рівень заміщення (понад дві дитини на жінку). Другий – який виник у час, коли народжуваність знижувалась і досягла 1,2 дитини на жінку до 2020 р. Водночас

кількість чоловіків 15–19 років – майже вдвічі менша, ніж кількість чоловіків, яким 35–39 років. До того ж додається дефіцит чоловіків, особливо після 40 років. 2020 р. жінок віком 40–69 років було на 23 % більше, ніж чоловіків.

Загалом, понад 7,8 млн українських біженців були змушені залишити Україну, майже 4,7 млн з них отримали тимчасовий захист.

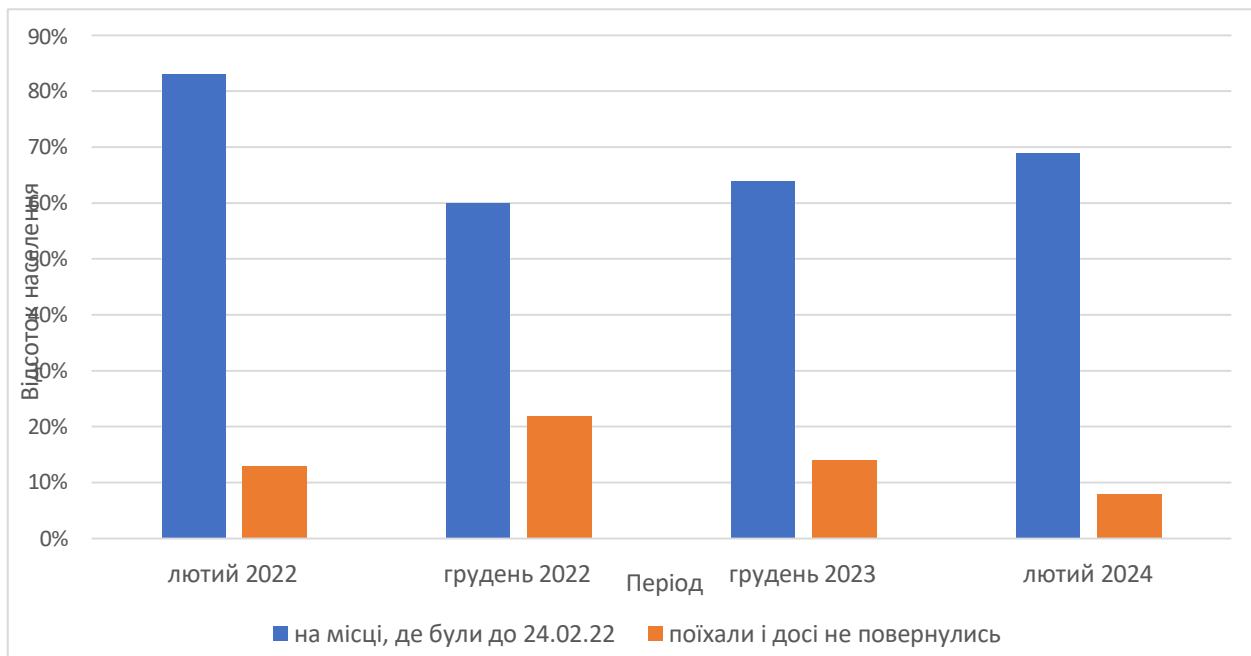


Рис. 5. Кількість вимушених мігрантів 2022-2024 2022
(побудовано авторами за даними [1])

Переважає більшість мігрантів – жінки та діти (90 %). За результатами соціологічного опитування, за кордон виїхали здебільшого люди працездатного віку (30–39 років – 42 %, 40–49 років – 29 %). 83 % мають вищу або незакінчену вищу освіту. 30 % українських біженців – це висококваліфіковані фахівці, 12 % – кваліфіковані працівники, 14 % – керівники підприємств або підрозділів, а також 14 % – підприємці. Тривалий характер війни, руйнування економічної структури України, складний період соціально-економічного повоєнного відновлення держави підвищує ризики неповернення додому значної частки цієї категорії населення. Тим часом зменшується й кількість молоді – це все загрожує погіршенням якості демографічного потенціалу країни в середньостроковій та довгостроковій перспективі. Більшість українців, які перебувають за кордоном, виїхали зі сходу (33,4%) або півдня України (26,9%). Це не дивно, адже саме ці регіони найбільше постраждали від російського вторгнення. Найбільш схильними до виїзду виявилися люди з вищою освітою та вищим рівнем доходів. Так, 70% опитаних мають вищу освіту. До великої війни лише 29% українців віком понад 24 роки мали рівень освіти не нижче бакалаврського. При цьому люди, які виїхали за кордон, у мирний час були більш заможними за середньостатистичного українця.

Серед біженців стає більше тих, кому життя за кордоном подобається більше, ніж в Україні. Два роки тому набагато більше подобалося жити на

батьківщині 42% опитаних, зараз – лише 27%. Цьому могли сприяти адаптація до життя в країні перебування, працевлаштування.

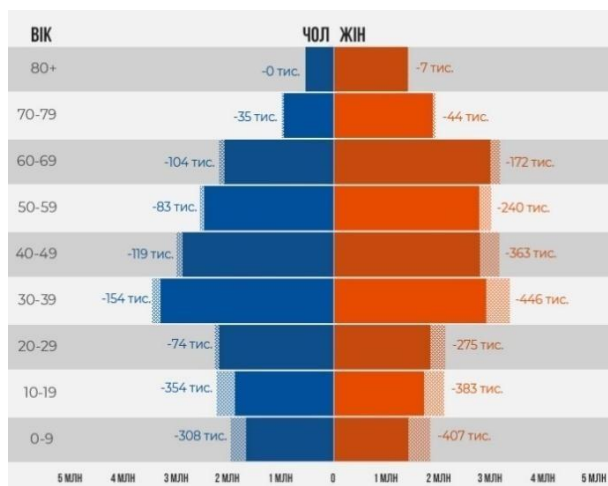


Рис. 6. Чисельність населення України відповідно до статево-вікової структури до війни та станом на 2024 р. [4]

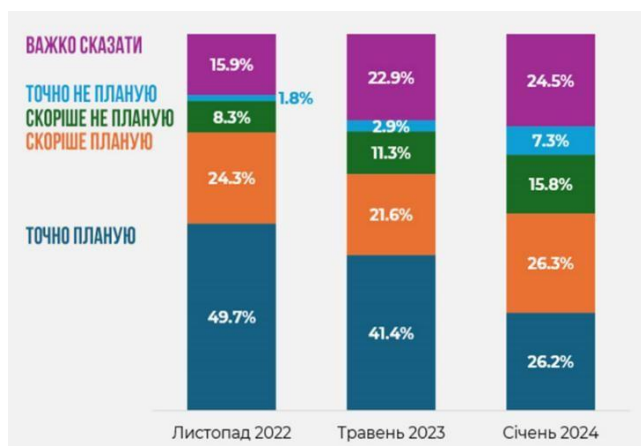


Рис. 7. Результати опитування вимушених мігрантів щодо можливості повернення до України [4]

Аби уникнути кризи людських ресурсів, уряд уже оновлює Стратегію регіонального розвитку до 2027 року. До роботи над нею залучили близько 300 незалежних експертів, дослідників, громадських активістів, представників неурядових організацій, аналітичних центрів та міжнародних організацій. Серед основних стратегічних цілей поки що називаються досить абстрактні речі – такі як формування згуртованої держави, підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів та розбудова ефективного багаторівневого врядування. Зараз документ проходить узгодження.

Висновки. Для мінімізації негативних наслідків для України від впливу населення та допомоги українцям повернутися додому ЦЕС рекомендує зробити такі кроки. Надати українським біженцям свободу пересування і вибору місця проживання на рівні з громадянами ЄС. У березні 2025 року закінчується термін, на який ЄС може максимально продовжити статус тимчасового захисту, тож перед високопосадовцями ЄС постає питання, чим його замінити. Оптимальним варіантом є надання громадянам України права на проживання в ЄС на рівні з громадянами ЄС.

Метою України є вступ до Євросоюзу. Після вступу в ЄС українці однаково отримають право жити в будь-якій країні ЄС, а надання такого права пришвидшить інтеграцію України з Європейським Союзом. Також це стимулюватиме українців повертатися, бо вони не боятимуться втратити пільги або права на проживання за кордоном. Україна може спонукати партнерів з ЄС саме до такого варіанту, якнайшвидше запровадивши в односторонньому порядку аналогічне право для громадян країн ЄС.

Інвестиції в покращення транспортного сполучення під час війни для зменшення бар'єрів для приїзду в Україну. Співпраця з країнами ЄС щодо повернення українців після війни. Повернення біженців зміцнить економіку України та дозволить їй більше інвестувати в безпеку та відновлення. Це

означає, що вона потребуватиме менше європейських коштів. Отже, Україна має переконати європейських партнерів у співпраці задля повернення біженців після війни.

Список використаних джерел:

1. Міграція українців в період війни [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3732355-kilkist-ukrainciv-ta-ih-migracia-za-kordon-cerez-vijnu.html>
2. Демографія та прогнози [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/25/711576/>
3. Дані в цифрах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/cv28871qdv8o>
4. Статистика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://forbes.ua/war-in-ukraine/migratsiya-pid-chas-viyini-blizko-20-ukraintsiv-mozhut-viikhati-za-kordon-u-razi-zagostrennya-situatsii-shcho-krim-bezpeki-sponukae-do-tsogo-naseleennya-visnovki-z-doslidzhennya-gradus-research-pro-migr-20032024-20013>
5. Державна служба статистики України (Excel таблиця з даними 1995-2022) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukrstat.gov.ua/>
6. Статистичний збірник "Таблиці народжуваності, смертності та середньої очікуваної тривалості життя".

УДК 911.3

Натиг Г. Бабаєв
natig_20@mail.ru

Інститут географії імені акад. Г.А. Алієва,
Міністерство науки та освіти Азербайджанської Республіки

ЕТИМОЛОГІЯ І АРЕАЛ ПОШИРЕННЯ ТЕРИТОРІЇ КАБІРЛІ

Natig G. Babaev

ETYMOLOGY AND AREA OF SPREAD OF THE TERRITORY OF KABIRLI

Abstract. It is noted that on the territory of the Republic of Azerbaijan the names of settlements (oikonyms) formed from ancient tribal names (ethnonyms) are widespread. Such ethnonyms are mainly formed with the help of suffixes -li, -lı, -lu, -lü. The geographical name Kabirli, like Kirigli, Udulu and Khusulu, is one of the ethnotoponyms that was oikonimized in this form. The purpose of the article is to consider settlements with this name in the Terter, Agjabedi and Beylagan regions of Azerbaijan in the context of the study of ethno-oikonyms in the named regions.

It is noted that the arrival of the Kabiri people to Azerbaijan, as well as to the Caucasus, is associated with the defeat of the Khazar Khaganate in wars. When the Khazars were defeated, they not only fled to these territories, but some of them fled to Europe.

Key words: *Kabiri, Khazars, Karabakh, the village of Javanshir, ethnotoponym, sources.*

Вступ. Географічна назва Кабірлі є етнотопонімом. Історично територія, де оселилися ці сім'ї, які проживали в основному на Карабахській та Мильській рівнинах, у період ханства була відома як село Кабірлі. Народ Кабірлі брав

активну участь у організації Карабахського ханства, соціальній та його управлінні (з середини XVIII на початок XIX ст.). У пізніші періоди ханства в джерелах зустрічаються селища Кабаррі (у Джавадському повіті) і Генда Кабарі (в Арашському повіті), а також гідронім з такою назвою (річка Кабарда). В основному вони склалися з 4 гілок (у середині XIX століття). Ці гілки називалися Гизил Махаммадли, Аріг Махаммадли, Гарвандлі та Улубабали. Число племен і пологів, що входять до Кабірлінського регіону, досягало 40. Частина тих, хто відокремився від племені кабір (кабар), отримала найменування кабірлі, тобто «належать до племені кабір», і частина з них у такому вигляді відображена в нашій топоніміці [13].

Слід зазначити, що, згідно з дослідженнями, хозарський каганат був заснований хозарами. Вони є гілкою передньоазійських хозар, що походять від роду Ками. Таким чином, хозари є однією з найдавніших та найвидатніших етнічних груп Середньої Азії. Стверджується навіть, що Хазарія і Газарія, що існували в Іберії, належали до різних округів. У такому разі, щоб прояснити це питання, можна сказати, що Газарі оселилися в Іберії раніше за Хазарію і зробили її своєю батьківщиною. Не слід забувати, що, крім хозар, в Іберії правили багато тюркських етнічних груп [5].

В даний час за межами Азербайджану – в Середній Азії, Європі, Південному Азербайджані, Західному Азербайджані (Вірменія, Гейча та ін), Туреччині, Іраку (Кірчук, Мосул та ін), Ірані (Ахар, Ардебіль, Гармі, Хорасан, Сараб, Шираз, Тегеран, Тебріз, Урмі, Урмі, стан, Крим, Сибір, Москва, Казань, Перм, Вороніж та ін.), Україні (Київ, Харків, Одеса, Дніпропетровськ та ін.), Казахстані, Туркменістані та ін. в країнах проживає велика кількість кабірів.

З джерел відомо, що в середні віки територія Ново-Баязидського повіту (Іреванська губернія) мала назву хазарського племені кабар. Два села (Кабур) у Борчалінському повіті (нині Цалкський район) Тбіліської губернії, річка (Каварсицкалі - означає «Каварчай») у Тіанетському повіті, село Капар (Габарі) у Тіонетинському повіті (нині Гальський район) та народ Джаваншир Кабірлі з назвою хозарського племені кабар [1].

У середині XVIII століття Карабахське ханство складалося з 21 повіту і провінції, а наприкінці - з 25. Це були Джаваншир, Джаваншир-Дізак, Хірдапара-Дізак, Дізак, Дізак-Джебраїли, Баргушад, Чулундур, Мехрі, Багабурд, Еценан, листан, Пусян, Колані, Демірчигасанли, Йірмідерд, Отузікі, 1-й Кабірлі, 2-й Кабірлі, Сісян, Татев [12].

Місця зимівлі громади Кабірлі також охоплювали великі території. Рівнина Харамі, місцевість Тазакенд, місцевість Хусулу, місцевість Ранджбарлар, Хан йатаги, Кабірлі кахризі, Аг бурун, місцевість Мурадханли, місцевість Агамаллар, озеро Мехман, місцевість Кюрдмахмудлу, місцевість Ширван, місцевість Мамедгасімда, сов ь Падар, Аггельський державний заповідник та ін був їх основним місцем зимівлі [9].

Джерела повідомляють про існування племені Джаваншир-Кабірлі в Байдарському районі (Тбіліська губернія) в 1728 і про те, що вони, мабуть, склалися з 33 господарств [4]. Після того, як Надіргулу-хан був проголошений шахом, він з метою зміцнення держави скасував управління

бейлербеків. Ця система була успадкована від Сефевідів. Однією з трьох новостворених провінцій став Азербайджан. У цей час за наказом шаха жителі Кабіра, а також провінцій Отузики та Джаваншир були заслані до Хорасана (територія Серахса). Причиною вигнання кабірів та низки інших племен на ці території стала їхня незгода з рішенням Муганського конгресу (1736) про обрання Надір шахом. Всього через два роки (1738), коли Панах Алі-бей оголосив себе ханом Карабаха, він отримав підтримку не тільки джаванширів, а й кабірів. Під час Баятських воєн, коли Панах Алі-бей розгромив шекінського хана та його підтримуючі війська, жителі району Кабірлі хоробро боролися у складі армії Карабахського ханства [6].

Висновок. Джерела вказують, що кабіри в основному належали до хозарських племен (плем'я кабар). Етнотопоніми, відомі в Азербайджані як плем'я кабари (кабірлі), також є частиною хозар і здебільшого розселені в Карабахському регіоні.

Список використаних джерел:

1. Будагов Б. А., Гейбуллаев Г. А. Толковый словарь топонимов тюркского происхождения Грузии. – Баку: «Нафта-Пресс», 1998. – 452 с.
2. Турки. Том 7. Средние века. Публикации Новой Турции, 2002. Анкара. 1397 с.
3. Гейбуллаев Гиясаддин. Из истории формирования азербайджанских тюрков. Баку, Азернашр. 1994. – 248 с.
4. Детальная тетрадь Тбилисской губернии. – Баку: издательство «Педагогика». – 45 с.
5. Джафарсой Ильхами. Христианско-тюркские памятники Южного Кавказа и Восточной Анатолии. НАНА, Институт языкознания им. Насими. Тюркология. Международный научный журнал, № 2. – Баку, 2015. – 116 с.
6. Карабахнаме. Книга 1. – Баку, 1989. – 32 с.
7. Самедова Кенуль Ибрагим кызы. Ареалы этнотопонимии Западного Азербайджана – современной Армении (монография). – Баку: «Нурлан», 2008. – С. 151.
8. Бабаев Натиг. Исследование ойконимов Восточного Зангезура с точки зрения географии, истории и лингвистики. – Баку, 2022. – 210 с.
9. Тапдыкоглу Назим. Деревня Кабирли и ее шехиды. – Баку, 2022. – 432 с.

УДК 911.3

¹Є. Бедрій, ²Л. Ключко

¹bedriy2020.8950449@student.karazin.ua, ²ludmila.klychko@karazin.ua

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

КУП'ЯНСЬК У ТІНІ УРЬЩИДУ: ПРОСТОРОВІ ТА СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ РУЙНАЦІЇ

Російсько-українська війна призвела до масштабних змін у просторовій організації суспільства, особливо в межах прифронтових та тимчасово окупованих територій. Значна частина міських та сільських населених пунктів зазнала цілеспрямованих і систематичних руйнацій, що спричинило глибокі трансформації як у фізичному, так і в соціальному середовищі. Одним із таких

постраждалих міст є Куп'янськ Харківської області – ключовий залізничний та автомобільний вузол, логістичний та промисловий центр регіону, який з перших днів повномасштабного вторгнення став об'єктом навмисного знищення виробничої та соціальної інфраструктури, житлового фонду та соціального життя міста. Куп'янськ розташований у східній частині Харківської області за 40 км від державного кордону з росією, що обумовлює його високий рівень вразливості в умовах війни. Загальна площа міста становить 33,34 км², до повномасштабного вторгнення 2022 року щільність населення була доволі високою – близько 800 осіб/км², при загальній чисельності населення понад 26,6 тис. осіб [1; 5]. Однак у результаті інтенсивних бойових дій, постійних обстрілів та гуманітарної кризи, місто зазнало майже повного депопуляційного колапсу. За останніми офіційними даними, станом на початок 2025 року у Куп'янську залишилося близько 900 мешканців, які відмовляються евакуюватися, попри небезпеку та відсутність базової інфраструктури [3].

Знищення Куп'янська проявляється не лише у руйнації архітектури міста, але й у дезінтеграції міського простору, розриві соціальних зв'язків, зниженні мобільності населення та вимушеній депопуляції. Свідченням реалізації стратегії урбіциду країни-агресора – знищення міста як простору життя, пам'яті, ідентичності є системна атака на транспортні вузли, промислові об'єкти, освітні й медичні установи тощо.

Більше 80 % інфраструктури міста Куп'янськ, що розташоване лише за два кілометри від лінії фронту, було пошкоджено або повністю зруйновано внаслідок систематичних російських артилерійських та авіаційних обстрілів. Такий рівень деструкції перетворив міське середовище на зону просторового колапсу, де традиційна структура міста, житлові масиви, об'єкти соціального обслуговування та критична інфраструктура були фактично виведені з ладу. Інтенсивність бойових дій у безпосередній близькості до міста спричинила не тільки фізичні руйнування, а й психологічне виснаження місцевих мешканців, масову евакуацію, втрату функціонального потенціалу міста. Внаслідок цього зараз Куп'янськ перебуває у стані глибокої просторової фрагментації: частини міста перетворено на непридатні для проживання руїни, інші – залишаються ізольованими або частково функціональними, але в умовах гуманітарної кризи [4].

Ситуація в місті вкрай складна через постійні обстріли. Останнім часом війська РФ залучали все озброєння, яке у них є. Найстрашніше – це керовані авіабомби, які вони запускають по території Куп'янської громади [2].

Обстріли міста постійно ведуться з артилерії, реактивних систем залпового вогню, керованими авіабомбами і безпілотниками. 19 березня країна-терорист скинула 31 керовану авіабомбу на Куп'янськ, тоді загинули двоє людей, ще троє отримали поранення. Обстріли пошкодили електропідстанції, трансформатори, газові мережі, лікарню та житлові будинки. 22 та 23 березня 2025 року війська окупантів пошкодили понад 15 приватних будинків, а також об'єкти критичної інфраструктури [4].

Географія руйнувань у місті Куп'янськ має чітко виражену концентричну модель, що відображає цілеспрямований характер атак на ключові елементи міського середовища. Найбільш зруйнованими є зони, розташовані у центральній частині міста, поблизу транспортних артерій, логістичних об'єктів та адміністративного ядра, тоді як периферійні райони зазнали часткових ушкоджень житлової забудови та інфраструктури.

З початку повномасштабного вторгнення Куп'янськ зазнав багаторівневої просторової деструкції, яку можна умовно поділити на кілька основних елементів:

- *центральна частина міста*, де зосереджені ключові адміністративні установи, стала об'єктом прицільних ударів. Повністю або частково знищено будівлю міської ради, відділ поліції, поштове відділення, суд, Центр надання адміністративних послуг;

- *транспортна інфраструктура* знищувалася стратегічно. Особливо руйнівними були удари по залізничному вокзалу, а також мостам через річку Оскіл, які відігравали критичну роль у логістичних потоках. Знищення цих об'єктів призвело до просторової ізоляції міста, обмеження мобільності населення та ускладнення евакуаційних маршрутів;

- *житлові масиви* (переважно багатопверхова забудова) зазнали нерівномірних руйнувань. Найбільших ушкоджень зафіксовано у мікрорайонах, розташованих у безпосередній близькості до залізничної інфраструктури, мостів та логістичних вузлів, які, ймовірно, сприймались ворогом як військові об'єкти;

- *соціальна інфраструктура міста* – школи, лікарні, дитячі садки, культурні установи – піддавалася систематичному обстрілу. Виведення з ладу цих об'єктів призвело до глибокої деградації міського середовища, унеможлививши забезпечення базових життєвих потреб мешканців;

- *природне середовище* також зазнало значних змін, оскільки унаслідок тривалих обстрілів пошкоджено зелені зони, парки, лісопосадки. Має місце забруднення ґрунтів і водних об'єктів, зокрема в межах русла річки Оскіл, що потенційно матиме довготривалий негативний екологічний ефект.

Країна-терорист показує, що вона вміє воювати тільки з цивільною, критичною інфраструктурою, і б'є саме по мирних жителях, по центру міста, де жодних військових формувань, об'єктів немає і не було [2].

Щодо евакуації, на жаль, статистика евакуації невтішна. Надається можливість виїхати, весь алгоритм відпрацьований, але люди відмовляються, наражаючи своє життя на постійну небезпеку. Мешканці мотивують це тим, що це – їхнє майно та житло. Місцева влада запевняє, що, на жаль, життя та здоров'я ніхто не компенсує, а матеріальні цінності обов'язково будуть компенсовані [4].

Соціальна структура міста суттєво змінилася. Люди похилого віку залишаються без належного медичного обслуговування, молодь евакуюється, інституції не функціонують. Рівень психологічного напруження серед населення є критично високим. Втрата місця проживання, культурної ідентичності та впевненої перспективи – ключові маркери соціальної

катастрофи. Крім того, важливо підкреслити вплив руйнації на колективну пам'ять, який здійснюється за рахунок знищення пам'яток, меморіальних місць, навчальних та культурних установ є елементами війни проти ідентичності.

Отже, Куп'янськ є прикладом цілеспрямованого просторового знищення міського середовища. Урбіцид у цього міста – не випадковий наслідок бойових дій, а системна стратегія знеособлення міського простору, його депопуляції та руйнації соціальної складової. Просторовий аналіз руйнувань показує високий рівень селективності ударів, які спрямовані на ключові об'єкти мобільності, влади та комунікацій.

Попри масштабне знищення, *Куп'янськ залишається символом стійкості*. Місто, яке зазнало тотального просторового й соціального спустошення, не зникло з ментальної та географічної мапи України. Ті мешканці, які залишилися в умовах постійної загрози, стали втіленням цивільного героїзму, щодня виборюючи право на життя у власному просторі. Повернення до нормального функціонування міста можливе лише за умови збереження його як простору пам'яті та надання мешканцям всебічної підтримки на всіх рівнях.

Список використаних джерел:

1. Головне управління статистики у Харківській області. URL: <https://kh.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 30.03.2025).
2. Дежкіна М., Кривко Р., Кривоніс Т. «рф залучала все озброєння, яке у них є». Начальник Куп'янської МВА – про ситуацію у прифронтовому Куп'янську. Суспільне. Харків. 5 лютого 2024. URL: <https://suspilne.media/kharkiv/677514-rf-zalucala-vse-ozbroenna-ake-u-nih-e-nacalnik-kupanskoi-mva-pro-situaciu-u-prifrontovomu-kupansku/> (дата звернення 5.04.2025).
3. Д'яконов І. Лінія фронту за 2 кілометри від Куп'янська: понад 900 людей відмовляються евакуюватися. Українська правда. 5 січня 2025. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2025/01/5/7492065/index.amp> (дата звернення 1.04.2025).
4. Яців Д., Кривоніс Т., Кривко Р. Понад 80% Куп'янська зруйновано: які наслідки обстрілів міста та яка ситуація з його відновленням. Суспільне. Харків. 25 березня 2025. URL: <https://suspilne.media/kharkiv/978641-ponad-80-kupanska-zrujnovano-aki-naslidki-obstriliv-mista-ta-aka-situacia-z-jogo-vidnovlennam/> (дата звернення 4.04.2025).
5. Офіційний сайт Куп'янської міської ради. URL: <https://kupyansk-gromada.gov.ua/> (дата звернення 25.03.2025).

УРБОГЕОСИСТЕМНИЙ ПІДХІД У ПІСЛЯВОЄННОМУ ВІДНОВЛЕННІ ХАРКОВА: СТАЛІЙ РОЗВИТОК, ЕКОЛОГІЧНІСТЬ ТА ІНКЛЮЗИВНІСТЬ ЗА ПРИНЦИПАМИ НЕВ

Харків, як одне з найбільших міст України, зазнав значних руйнувань внаслідок військової агресії. За даними ЮНЕСКО, понад 11 тисяч будівель у місті та області були знищені або пошкоджені до кінця 2022 року [3]. Відбудова за принципом «*build back better*» (відбудувати краще, ніж було) [5] потребує інтеграції принципів сталого розвитку, інновацій та соціальної інклюзії. У цьому контексті ключове значення набувають урбогеосистемний підхід та ініціатива Нового Європейського Баухаузу (NEB), що акцентують на балансі між екологією, естетикою та функціональністю [8].

У післявоєнній реконструкції українських міст дедалі більшого значення набувають вказані НЕВ-принципи. Євросоюз декларує підтримку Україні у відбудові «в дусі Нового Європейського Баухаузу» – тобто, з акцентом на високу якість життя, стійкість та інклюзивність [8]. Урбогеосистемний підхід, своєю чергою, дозволяє комплексно оцінити процеси взаємодії природних, соціально-економічних і техногенних складових у міських умовах, що є особливо важливим у контексті відбудови житлової інфраструктури і пропонує інструментарій для комплексного аналізу та планування розвитку міста.

Урбогеосистемний підхід розглядає місто як комплексну геосистему, що включає підсистеми суспільства, економіки та природи, і акцентує на взаємозв'язках між ними [5]. Війна в Україні продемонструвала, як удари по міській інфраструктурі спричиняють «*концентрований деструктивний вплив*» на всі компоненти урбогеосистеми одночасно – соціум (загибель і переміщення людей, втрата житла), економіку (деіндустріалізація, руйнування підприємств і енергоінфраструктури) та природу (пожежі, екологічні катастрофи на кшталт підриву Каховської ГЕС) [5]. Така міждисциплінарна перспектива підтверджує необхідність цілісного планування відновлення.

Українські вчені активно розвивають концепцію урбогеосистемного підходу. Сергій Костріков ще до повномасштабного вторгнення визначав урбогеосистемний підхід як сталу методологію, яка може суттєво додати до успішної реалізації сучасних концепцій розвитку міст [4]. Зокрема, йшлося про впровадження концепції «Розумного міста» через ГІС-моделювання просторового розвитку [4]. Відповідно до цього підходу, кожна територіальна ланка міста розглядається як частина єдиного урбанізованого геопростору зі своїми атрибутами, що піддаються формалізованому аналізу [4].

Урбогеосистемний підхід у післявоєнній реконструкції Харкова охоплює

комплексну оцінку міста, яка включає не лише фізичні пошкодження будівель та інфраструктури, але й глибші демографічні зміни, такі як відтік населення та виникнення анклавів внутрішньо переміщених осіб. Також необхідно враховувати трансформації економічної бази та масштабні екологічні втрати. Аналітична модель «*socio-geosystem*» демонструє наслідки війни як єдиний, інтегрований процес, який зачіпає суспільство, економіку та природне середовище [5]. Таким чином, урбогеосистемний підхід надає методологічну основу для післявоєнного планування: він дозволяє бачити місто не мозаїкою окремих проєктів, а як єдиний організм, відновлення якого має збалансувати всі життєво важливі системи.

Сталий розвиток є наріжним каменем відбудови сучасних міст. Українські та міжнародні експерти підкреслюють, що відбудова не повинна зводитися до відтворення старої інфраструктури – необхідно використати шанс для «зеленої перебудови» країни [2].

Реконструкція Харкова має відповідати цілям Паризької кліматичної угоди та Європейського зеленого курсу, адже після війни очікується бурхливе відновлення економіки, яке може спричинити різке зростання викидів парникових газів [2]. Відтак, впровадження сучасних екологічних підходів – енергоефективного будівництва, використання відновлюваних джерел енергії, рециклінгу матеріалів – не лише зменшить шкоду довкіллю, а й стимулюватиме інновації та зайнятість [2].

Післявоєнне місто – це передусім його люди, тому соціальна інклюзія повинна бути центральним принципом реконструкції. Війна призвела до величезних переміщень: станом на 2023 рік мільйони українців стали внутрішньо переміщеними особами, багато хто втратив домівки та роботу. Інтеграція ВПО та повернення біженців – одне з ключових завдань, виділених дослідниками для повоєнного відновлення [2]. Успішні приклади післявоєнної відбудови (Берлін, Варшава, Токіо) демонструють важливість швидкого забезпечення житлом та роботою тих, хто повертається, аби відновити соціальну функцію міста [2]. NEB наголошує на почутті приналежності та місцевої ідентичності при відновленні міст [7]. Для Харкова це означає збереження його унікальної архітектурної спадщини та культурного середовища, навіть коли місто набуває сучасних рис.

Досвід повномасштабної війни змушує по-новому глянути на безпеку міст. Традиційна містобудівна документація раніше мало враховувала сценарії військових нападів, але тепер «безпекові зони» мають стати частиною урбаністичного планування. Ідея полягає у створенні в місті заздалегідь спроектованих зон, де цивільне населення може укриватися і отримувати необхідні ресурси під час потенційних атак [6]. Світові практики пропонують орієнтир: Фінляндія десятиліттями планувала міста з розгалуженою мережею бомбосховищ. Зокрема, у Гельсінкі побудовано сховища (бункери) на все населення міста – вони слугують підземними паркінгами, спортзалами в мирний час, але здатні захистити людей навіть від хімічної чи ядерної загрози [6]. Харкову, як прифронтовому місту, варто перейняти цей досвід: проєктувати

нові багатофункціональні укриття у житлових кварталах, школах, лікарнях, забезпечивши до них швидкий доступ.

Сучасна післявоєнна відбудова неможлива без опори на геоінформаційні системи (ГІС) та інші цифрові технології. ГІС-аналіз дає змогу оперативно оцінити масштаби руйнувань, моделювати різні сценарії планування та відстежувати прогрес реконструкції. Зокрема, в Україні уже проводиться цифрове картування пошкоджень: супутникові знімки (включно з даними радарної зйомки SAR) застосовуються для моніторингу зруйнованих будівель і інфраструктури там, де відсутній доступ на місцевості [1].

Для Харкова варто створити єдину цифрову платформу міста – своєрідний «цифровий двійник» (*digital twin*), що поєднає дані про будівлі, інженерні мережі, землю, населення. На такій платформі містопланувальники можуть тестувати різні варіанти забудови, прогнозувати навантаження на транспорт і комунікації, враховувати ризики. Наприклад, у працях Кострікова С. та Серьогіна Д. було не лише запропоновано підхід локалізованого урбогеосистемного аналізу (LUGA), але й обґрунтовано його ефективність. Завдяки використанню ГІС та даних лазерного сканування (LiDAR), автори продемонстрували, що цей підхід дає змогу з високою точністю оцінювати розподіл населення в міських умовах з урахуванням геометрії будівель [4].

Таким чином, ГІС і ІТ-рішення стають базовим інструментом післявоєнного планувальника. Вони забезпечують прозорість (усі дані про відбудову на карті доступні громадськості), обґрунтованість (рішення приймаються на підставі аналізу даних), а також координацію між різними секторами (просторова «мова» карти зрозуміла і будівельникам, і екологам, і соціологам).

Отже, Харків має всі передумови стати показовим кейсом післявоєнного відродження на засадах *NEB* та урбогеосистемного підходу. По-перше, місто вже залучило провідних міжнародних фахівців та власних науковців до планування відбудови. Ініціатива мера запросити команду Нормана Фостера призвела до створення концептуального Майстер-плану Харкова, який покликаний бути «пілотним проектом для реконструкції інших міст України» [8]. П'ять стратегічних напрямків *Masterplan* – спадщина, річки, промисловість, житло та новий науковий район – відображають комплексний підхід, що якраз відповідає урбогеосистемному підходу [8]. По-друге, у Харкові є потужний науковий центр (університети, інститути), який генерує інноваційні ідеї для міського розвитку. Праці харківських географів і урбаністів формують методичний фундамент для аналізу міста: від згаданого урбогеосистемного підходу до конкретних ГІС-методик оцінки населення і моделювання «розумного міста» [4].

Післявоєнне відновлення Харкова – складний багаторівневий процес, що вимагає синергії міжнародних візій та місцевого досвіду, новаторських ідей та перевірених практик. Академічний підхід до цієї проблеми пропонує поєднати принципи Нового Європейського Баухаузу (сталий, естетичний та інклюзивний простір) із урбогеосистемним баченням міста як єдиного організму.

Харків має шанс стати взірцем повоєнної трансформації міста, де руйнування перетворюються на можливості для оновлення. Відбудований на засадах НЕВ Харків може бути стійким, екологічним і комфортним містом, яке водночас вшановує свою історію та забезпечує безпечне майбутнє для громадян.

Список використаних джерел:

1. Becker R. *Animated images reveal the true devastation of war in Ukraine* [Електронний ресурс] // *Phys.org*. – 2024. – 20 лютого. – Режим доступу: <https://phys.org/news/2024-02-animated-reveal-true-devastation-ukraine.html>
2. Cifuentes-Faura J. *Ukraine's post-war reconstruction: Building smart cities and governments through a sustainability-based reconstruction plan* // *Journal of Cleaner Production*. – 2023. – Vol. 419. – Article number 138323. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.138323>
3. Hitti, N. *Norman Foster Foundation and Arup deliver Kharkiv reconstruction masterplan* [Електронний ресурс] // *ArchDaily*. – 2023. – 24 квітня. – Режим доступу: <https://www.archdaily.com/994117/norman-foster-foundation-and-arup-deliver-kharkiv-reconstruction-masterplan>
4. Kostrikov S. V., Serohin D. S. *Localized urbogeosystemic analysis through LiDAR data for formalized urban population estimation* // *Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University. Series: Economic Geography and Environmental Management*. – 2024. – No. 61. – P. 7–25.
5. Kravchenko, K., Niemets, L., & Sehida, K. (2024). *War consequences and prospects for post-war reconstruction (case of Ukrainian urban agglomerations)*. *Вісник ХНУ ім. Каразіна, сер. Геологія. Географія. Екологія*, 61, 193–211.
6. Lopez N. *Designing war-proof cities* [Електронний ресурс] // *Inkstick Media*. – 2023. – Режим доступу: <https://inkstickmedia.com/designing-war-proof-cities/>
7. *New European Bauhaus. Actions for Ukraine* [Електронний ресурс]. – 2022. – Режим доступу: <https://new-european-bauhaus.europa.eu/actions-for-ukraine>
8. *Norman Foster Foundation. Kharkiv Masterplan* // *Norman Foster Foundation*. – 2022. – Режим доступу: <https://normanfosterfoundation.org/project/kharkiv-masterplan/>

УДК 314.151.7-054.73(477)"364"

О. Боднарюк

oleksandr.bodnariuk@student.karazin.ua

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Сегіда

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

ПОВЕРНЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ МІГРАНТІВ У КОНТЕКСТІ ВІЙНИ: ДИНАМІКА, ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СТАЛОСТІ РЕІНТЕГРАЦІЇ

Після початку повномасштабного вторгнення Російської Федерації в Україну у 2022 році мільйони українців були змушені залишити свої домівки, шукаючи безпеки як у межах країни, так і за її кордонами. Водночас із масштабною хвилею вимушеного переміщення, вже з перших місяців війни почали фіксуватися поодинокі випадки повернення – спершу нечисленні, здебільшого з мотивів перевірки житла або допомоги родині. Згодом ці індивідуальні рішення поступово трансформувалися у помітну тенденцію:

Україна стала свідком хвиль поступового повернення своїх громадян. Причому ці хвилі стають дедалі більш вираженими у міру покращення безпекової ситуації: що стабільнішим є становище в окремих регіонах, то інтенсивнішими стають процеси повернення населення. Проте повернення, попри свою кількісну значущість, не завжди є синонімом сталості. Воно супроводжується численними соціальними, економічними та інфраструктурними викликами. У цьому дослідженні ми проаналізуємо основні характеристики процесів повернення. Метою статті є виявлення ключових тенденцій, бар'єрів і факторів, що впливають на сталість повернення, а також формування рекомендацій для ефективної реінтеграційної політики в умовах тривалої війни.

З початку повномасштабної війни в Україні питання повернення переміщеного населення набуло нової ваги в гуманітарному, соціальному та державному дискурсі. За оцінками Міжнародної організації з міграції (МОМ), станом на початок 2025 року в Україну повернулися близько 4,2 мільйона осіб, з яких майже 1,1 мільйона (26%) – з-за кордону [6]. При цьому велика частина повернень відбувається у великі міські центри, насамперед у Київ (21%), Харківську (16%) та Київську (14%) області [2]. Високий відсоток повернення в ці регіони пояснюється сукупністю факторів, серед яких ключову роль відіграють відносна стабільність безпекової ситуації, наявність відновленої інфраструктури, а також вища доступність послуг і можливостей для заробітку. Саме в цих регіонах найвищі показники доступу до базових послуг (медицини, освіти, енергопостачання), порівняно з прифронтовими та частково окупованими територіями. У Києві та області відновлено критичну інфраструктуру, працюють школи та медичні заклади, активно функціонує ринок праці, що робить повернення більш привабливим і реалістичним [3]. Крім того, саме великі міста мають вищу концентрацію ресурсів міжнародної допомоги, що також впливає на вибір напрямку повернення. Значна частина домогосподарств, які повернулися, обирали локації, де були доступні програми підтримки, гуманітарна допомога або можливості тимчасового житла [1]. Велика частина українців також має соціальні зв'язки (родину, друзів, знайомих) саме у цих регіонах, що додатково стимулює вибір повернення до мегаполісів. Таким чином, географічна концентрація повернень у Києві та східно-центральному регіоні є результатом поєднання інфраструктурних, безпекових і соціальних факторів, які сприяють принаймні тимчасовій реінтеграції на цих територіях [4].

Демографічна структура осіб, які повертаються, вказує на значну частку жінок (92%), часто з дітьми, що свідчить про високий рівень вразливості та потребу в соціальному захисті. Домогосподарства осіб, які повернулися, зазвичай складаються з двох осіб, при цьому 62% мають одну дитину, а 32% – двох [6]. Тривалість перебування поза звичним місцем проживання є ще одним ключовим фактором. Більшість опитаних осіб повідомили, що були переміщеними понад три місяці, з яких 11% перебували поза домом понад рік. У середньому осередок переміщення становив 90 днів для внутрішніх мігрантів і 150 днів – для тих, хто був за кордоном [6]. Водночас процеси повернення демонструють суттєву територіальну нерівномірність. У низці громад частка

осіб, які повернулися, перевищує 40% від довоєнного переміщеного населення, тоді як в інших – рівень повернення залишається критично низьким або майже не спостерігається [2]. Це свідчить про неоднорідність умов для реінтеграції на місцях. Повернення часто відбуваються у громади, що постраждали від бойових дій і мають частково зруйновану або пошкоджену інфраструктуру. У таких локаціях існують серйозні обмеження щодо доступу до житла, ринку праці, медичних і соціальних послуг, а також зберігаються підвищені ризики безпеки. Це створює додаткові труднощі для повернутих осіб, які змушені адаптуватися до середовища, що ще не повністю відновилося. Таким чином, соціально-демографічний портрет осіб, які повертаються, характеризується високим рівнем вразливості, а самі процеси повернення – значною залежністю від місцевого контексту, ресурсної спроможності громад і загальної динаміки безпекової ситуації [5].

Повернення до місця постійного проживання – це комплексне соціальне рішення, яке формується під впливом особистих, економічних та безпекових факторів. Вивчення мотиваційних чинників та бар'єрів дозволяє глибше зрозуміти причини повернення українських громадян у контексті триваючої війни та визначити потреби, які виникають у них після повернення. Ключовою причиною повернення, особливо з-за кордону, залишається потреба в возз'єднанні з родиною. Цей мотив зазначили 69% опитаних, які приїхали на короткий термін, і 60% тих, хто потенційно планує залишитися в Україні. Серед інших причин – емоційна прив'язаність до домівки (30%) і бажання допомогти родині на місці (18%) [6]. Не менш важливим є і виснаження від тривалого переміщення: після майже трьох років війни частина переміщених осіб просто втомилися від нестабільності та тимчасовості свого статусу. Вони прагнуть повернення до «звичного» життя, навіть якщо воно відбувається в умовах руйнування інфраструктури або без постійної роботи. Найбільшими бар'єрами для повернення та подальшої адаптації залишаються економічна нестабільність, зруйноване житло, відсутність роботи, а також обмежений доступ до базових послуг – зокрема освіти, медицини, комунальних ресурсів та зв'язку. За результатами опитування, 53% осіб, які повернулися, не змогли швидко знайти джерело заробітку після повернення, що свідчить про значні проблеми з доступом до ринку праці [2]. Окремим критичним фактором є руйнування житлового фонду. Проте навіть у тих громадах, де частина житлової інфраструктури вціліла, мешканці стикаються з високим рівнем тривожності, пов'язаним із ризиками, спричиненими наявністю мін, нерозірваних боєприпасів, періодичними обстрілами або пошкодженням об'єктів критичної інфраструктури.

Питання реінтеграції осіб, які повернулися після переміщення, стало одним з ключових викликів для державної політики України в умовах триваючої війни. Станом на 2025 рік в Україні не існує окремої, комплексної національної стратегії повернення переміщених осіб. Наявні заходи підтримки – фрагментарні й переважно реалізуються у форматі гуманітарної допомоги, житлових програм, окремих соціальних виплат, або через діяльність міжнародних організацій. Попри наявність планів з відновлення регіонів,

реінтеграція осіб, які повернулися, досі не є цільовим і системним напрямом державної політики.

Повернення українських громадян до місць їхнього постійного проживання є надзвичайно складним і багатовимірним процесом, що відображає глибину соціальних, економічних і безпекових викликів, з якими стикається держава в умовах війни. Воно потребує стратегічного державного підходу, в основі якого мають бути довгострокові рішення, орієнтовані на сталу реінтеграцію. Забезпечення сталості можливе лише за умови розробки цілісної національної стратегії реінтеграції, яка передбачатиме чіткий розподіл функцій між органами влади, доступ до комплексного пакета послуг у сфері житла, охорони здоров'я, освіти, юридичної підтримки та праці. Особливої уваги потребують регіони, що зазнали масштабних руйнувань, де критично важливо впроваджувати програми перекваліфікації, мікрогрантів та локального економічного стимулювання. Необхідно також інтегрувати підходи сталого повернення в загальнодержавну політику відновлення України, аби процес реінтеграції не розглядався ізольовано, а був частиною ширшого проекту післявоєнного розвитку. Крім того, міжнародна підтримка має розглядатися не лише як джерело фінансування, але і як ресурс технічної експертизи, обміну досвідом та інституційного партнерства. Повернення – це не просто фізичне повернення людей до своїх домівок, а складний процес соціального перезапуску, який потребує системних зусиль на всіх рівнях для того, щоб не допустити повторної втрати людського капіталу й забезпечити відновлення на основі справедливості, безпеки й рівності.

Список використаних джерел:

1. Bodnariuk, O., Gavrikova, I. (2024). *Migration and Resilience of Ukraine Communities: Challenges in the War Conditions*. 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, 345-355. DOI: https://doi.org/10.1007/978-94-024-2278-8_27
2. International Organization for Migration. *Returns to Ukraine: General Population Survey – Round 19*. January 2025. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dtm.iom.int/es/node/35756>
3. Бондар Т. В., Ганюков О. А. *External migration of Ukrainians before and after full-scale aggression (comparative analysis)* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukr-socium.org.ua/archive/no-1-84-2023/external-migration-of-ukrainians-before-and-after-full-scale-aggression-comparative-analysis/>
4. *Вплив міграції на соціально-економічну ситуацію в Україні: аналіт. доп. / за ред. В. Потапенка*. – Київ: НІСД, 2023. – 33 с. DOI: <https://doi.org/10.53679/NISS-analytrep.2023.01>
5. *Міграційні процеси в Україні: сучасний стан і тенденції*. – Київ: Міністерство освіти і науки України, 2023. – URL: http://pnpu.edu.ua/wpcontent/uploads/2022/03/robota_10.pdf
6. *Україна – МОМ. Звіт про повернення. Раунд 19, січень 2025*. – Київ: Міжнародна організація з міграції, 2025. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://surl.lu/iytnmt>

СТАЛА УРБАНІЗАЦІЯ В УМОВАХ ВІЙНИ

Стала урбанізація – це динамічний процес, що дає змогу покращити або підтримати певний рівень стійкості міст під час урбанізаційних процесів. Вивчення цього питання є напрочуд актуальним, адже стрімке зростання міського населення створює серйозні виклики для довкілля, інфраструктури та якості життя населення. Урбанізація впливає на всі сфери діяльності (економічну, екологічну, соціальну), тому пошук ефективних і сталих рішень стає пріоритетом як для науковців, так і для міжнародних, громадських організацій, влади.

У попередніх дослідженнях була зроблена спроба оцінити показники сталої урбанізації за допомогою співвідношення показників сталого розвитку та рівня урбанізації. Отримані результати були відображені на координатній площині, що дозволило виділити чотири типи урбанізаційних сценаріїв: стійка контрурбанізація, нежиттєздатна контрурбанізація, нестала урбанізація і стала урбанізація [1]. Найбільш успішною у цьому контексті є стала урбанізація, яка сприяє підвищенню якості життя, збереженню екологічної рівноваги та мінімізації впливу на довкілля. Варто зазначити, що для розрахунку сталого розвитку використовували індикатори, що враховують при написанні регіональних стратегій розвитку. Оскільки вони не включають у себе зміни та пріоритети післявоєнної відбудови, цей список індикаторів був розширений. Розроблений набір індикаторів не є універсальним та має змінюватися в залежності від потреб та стану досліджуваного міста чи області. Окрім цього індикатори не дають оцінку виконаним діям, а лише показують ефективність застосування тих чи інших практик в дії [1].

Дані аналізи не враховували сучасний стан України в умовах війни, в них йшла мова про минуле та майбутнє. І тут постає питання, чи доречно в умовах повномасштабної війни говорити про стійкий міський розвиток? Стійкість територіальних громад є головною метою Стратегії національної безпеки України [2]. Згідно згаданому документу поняття «стійкість» трактується як здатність суспільства та держави швидко адаптуватися до змін безпекового середовища й підтримувати стале функціонування, зокрема шляхом мінімізації зовнішніх і внутрішніх уразливостей. В іноземній літературі вчені використовують поняття «resilience», що має дослівний переклад українською «стійкість», але визначення його є дещо ширше. В цьому контексті стійкість системи розглядається не лише як усталений опір, але й як здатність системи адаптуватися до змін, при цьому зберігаючи основні параметри її функціонування та життєздатності [9].

Резильєнтність дійсно відіграє важливу роль у підтримці життєздатності міст, підтвердженням цього є численні дослідження вчених. Meerow, Newell, Stults зауважили, що концепція резильєнтності є надзвичайно важливою, оскільки пропонує підхід, який виходить за межі простого виживання, акцентуючи увагу на адаптивності, навчанні та трансформації [5]. Folke та знову ж таки Meerow наголошують, що резильєнтність дає змогу містам не лише відновлюватися після потрясінь, а й діяти проактивно — впроваджувати інновації й зміцнювати міські простори для ефективнішого реагування на майбутні потрясіння [3, 5]. Особливо цінним такий підхід є в контексті міст, що перебувають у зонах конфлікту, бойових дій, як зазначають Lawrence та Pilav, адже в таких умовах стійкість проявляється не лише на державному рівні, але і серед звичайних громадян, де часто проявляється неймовірна імпровізація в екстремальних обставинах [4, 7]. Вивчення питання резильєнтності не оминуло і український простір. Serzhan наголошує на зміщенні акценту у дослідженні резильєнтності — від зосередження на природних та техногенних катастрофах до глибшого аналізу викликів, пов'язаних із пандеміями, збройними конфліктами та повномасштабною війною [8]. У свою чергу, Pankova підкреслює, що в умовах післявоєнного відновлення вивчення резильєнтності набуває нового змісту, адже сучасні урбаністичні системи повинні не лише витримувати удари, а й адаптуватися до складної та нестабільної реальності [6]. Mezentsev зауважив, що у майбутньому надзвичайно важливо розробляти інструменти й методології, які не лише підтримують дослідження резильєнтності, а й сприяють її практичному втіленню [9].

Після відновлення незалежності у 1991 році Україна зіштовхнулася з великою кількістю викликів, що визначили розвиток міської стійкості переважно через призму соціально-економічної стабільності та інституційних реформ. Анексія Криму та війна на Сході України стали каталізаторами переходу до адаптивної стійкості, де ключову роль почали відігравати місцеві громади, децентралізація та швидке реагування на нові виклики. З 2021 року резильєнтність офіційно інтегрована в державну політику, що засвідчує перехід від формальної до гнучкої моделі реагування на різні види загроз. Проведений аналіз засвідчує, що резильєнтність – у значенні адаптивності, гнучкості та інклюзивності є ключовим чинником для досягнення сталої урбанізації. Подальші дослідження мають зосереджуватися на практичному вивченні цього явища, оскільки український досвід є унікальним і може стати прикладом в контексті резильєнтності міських систем для всієї світової спільноти.

Список використаних джерел:

1. Венгрин, Д. (2024). Оцінка сталої урбанізації в регіонах України. *Часопис соціально-економічної географії*, 37, 85-91. DOI: <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2024-37-08>
2. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України No 392/2020. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>
3. Folke, C. (2006). Resilience: The emergence of a perspective for social-ecological systems analyses. *Global Environmental Change*, 16(3), 253-267. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2006.04.002>

4. Lawrence, M., Homer-Dixon, T., Janzwood, S., Rockström, J., Renn, O., & Donges, J. F. (2024). Global polycrisis: The causal mechanisms of crisis entanglement. *Global Sustainability*, 7, e6. DOI: <https://doi.org/10.1017/sus.2024.1>.
5. Meerow, S., Newell, J. P., & Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38-49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2015.11.011>.
6. Pankova, L. (2024). Openness and resilience as basic concepts of sustainable development of modern cities. In V. Ustymenko (Ed.), *Environmental and Legal Determinants of Socio-Economic Development of the State: Wartime Challenges and Prospects for Post-War Recovery* (pp. 54-58). Kyiv.
7. Pilav, A. (2012). Before the war, war, after the war: Urban imaginaries for urban resilience. *International Journal of Disaster Risk Science*, 3(1), 23-37. DOI: <https://doi.org/10.1007/s13753-012-0004-4>
8. Serzhan, V. (2023). Resilience of the urban environment in Ukraine: necessary conditions for countering crises. In *Geographical Science and Education: Prospects and Innovations* (pp. 194-196). Pereiaslav.
9. Soldak, M., Mezentsev, K., Batunova, E., Haase, A., Haase, D. (2024). Emergent urban resilience in Ukraine: Adapting to polycrisis in times of war. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya / Економічна та соціальна географія*, 92, 6–13. DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2024.92.6-13>.

УДК 911.3:314.12/.14(477)"364"

¹І. Гаврікова, ²К. Кравченко

¹iryna.gavrikova@student.karazin.ua, ²kateryna.kravchenko@karazin.ua

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

ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ГЕОДЕМОГРАФІЧНІЙ СТРУКТУРІ УКРАЇНИ: РЕГІОНАЛЬНИЙ ВИМІР

Геодемографічна система України впродовж останніх десятиліть перебуває у стані глибокої трансформації, що зумовлено як довготривалими структурними змінами, так і низкою кризових чинників - економічних, політичних, соціальних та безпекових. Ключовими рисами сучасного демографічного розвитку є тривале скорочення чисельності населення, депопуляція, прогресуюче старіння, негативний природний приріст, нерівномірність розселення та інтенсивні міграційні процеси [4].

Особливої актуальності ці процеси набули після 2014 року, в умовах початку війни на сході країни, а з 2022 року - внаслідок повномасштабної війни, яка спричинила інтенсивну внутрішню та зовнішню міграцію, втрату тимчасово окупованих територій, погіршення умов життя та доступу до медичних і соціальних послуг. Ці фактори посилили вже наявні диспропорції у відтворенні населення, зокрема – регіональні відмінності у рівнях народжуваності, смертності та природного приросту [3].

У контексті сучасних викликів вивчення демографічної ситуації в Україні набуває не лише наукового, а й прикладного значення, адже забезпечення відновлення людського потенціалу країни є стратегічним завданням на післявоєнний період. Аналіз просторових особливостей демографічної ситуації

дозволяє виявити найуразливіші регіони, прогнозувати подальші зміни у структурі населення та формувати ефективну соціально-демографічну політику [4].

На рисунку 1 представлено динаміку основних показників природного руху населення України – народжуваності, смертності та природного скорочення - упродовж 2015 – 2024 років. Графік чітко демонструє тривалу тенденцію депопуляції, що зумовлена стійким перевищенням показників смертності над народжуваністю.

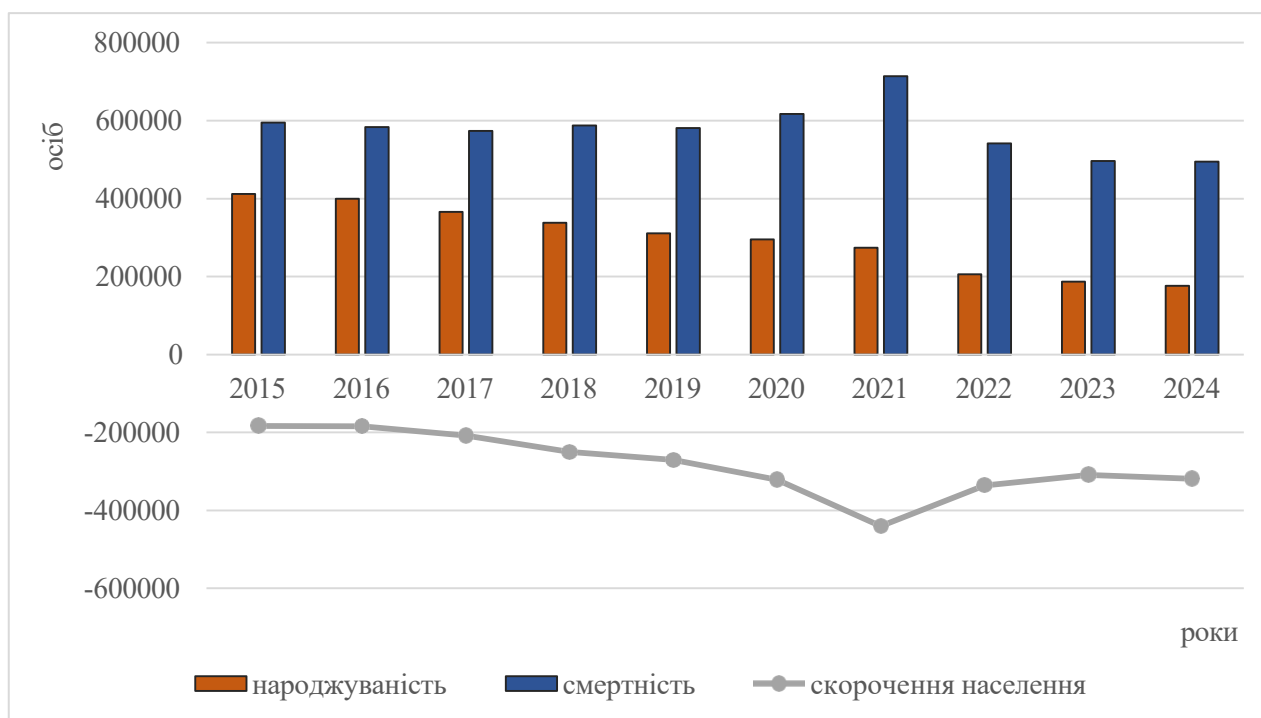


Рис. 1. Динаміка природного руху населення України за період 2015-2024 р.
(побудовано авторами за даними [2])

У 2015 році в Україні було зареєстровано понад 410 тис. новонароджених і приблизно 580 тис. померлих, що сформувало природне скорочення на рівні понад 170 тис. осіб. Надалі чисельність народжених щороку знижувалася: до 2021 року вона зменшилася на 130 тис. осіб (до 280 тис. осіб), а в 2024 році сягнула критично низького рівня - близько 176,7 тис. осіб. Цей рівень є найнижчим за весь досліджуваний період і свідчить про значне погіршення демографічної ситуації в країні [6].

Смертність у 2015 – 2020 роках залишалася стабільно високою - на рівні 575 – 600 тис. осіб щороку. Найвищий рівень смертності спостерігався у 2021 році - понад 700 тис. осіб, що зумовлено як пандемією COVID-19, так і загальним погіршенням стану здоров'я населення [1]. Надалі, у 2022 – 2024 роках, смертність дещо знизилася, але все одно залишалася високою (470 – 495 тис. осіб щорічно) [2].

Відповідно, природне скорочення населення протягом аналізованого періоду посилювалось. Якщо у 2015 році воно становило близько 170 –

180 тис. осіб, то вже у 2021 році - понад 450 тис. осіб. Після короткочасного зменшення цього показника у 2022 році, внаслідок зниження рівня смертності, у 2023 - 2024 роках він знову стабілізувався на рівні – 300 тис. осіб щорічно [5].

Причинами такої демографічної динаміки є:

- тривала економічна нестабільність і скорочення соціальних гарантій;
- масова еміграція працездатного населення;
- зниження народжуваності через невизначеність майбутнього, зокрема в умовах повномасштабної війни з 2022 року;
- погіршення доступу до медичних послуг та інфраструктури охорони здоров'я, особливо в зоні бойових дій;
- психологічне та фізичне виснаження населення.

Просторовий аналіз природного приросту (скорочення) населення України в 2024 році представлений на рис. 2 свідчить про наявність чітко виражених регіональних відмінностей, зумовлених як демографічними, так і соціально-економічними, географічними та безпековими чинниками.

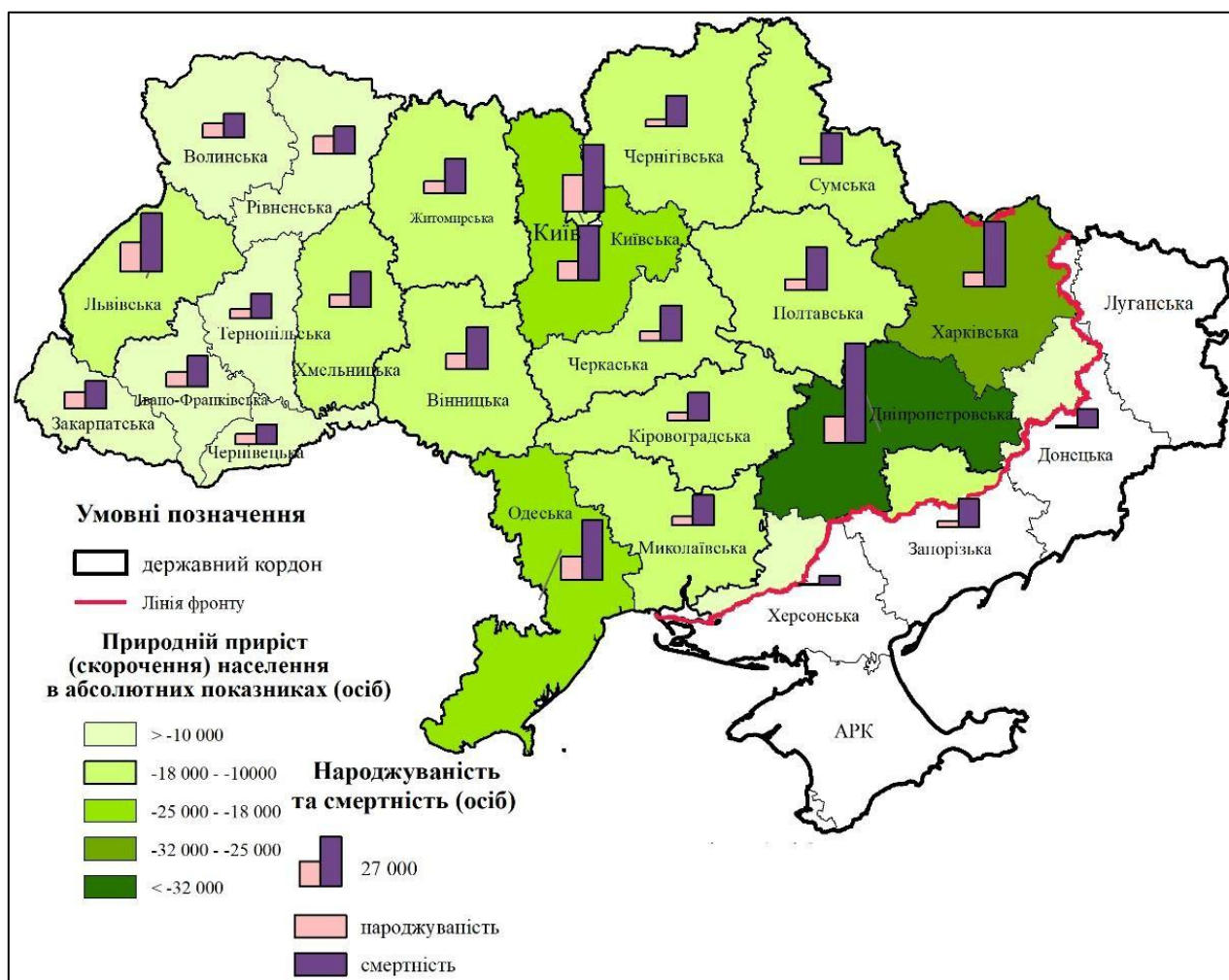


Рис. 2. Природний рух населення України в 2024 році

(без урахування даних по тимчасово окупованим АРК, територіям Луганської, Донецької, Херсонської, Запорізької, Харківської областей)
(побудовано авторами за даними [2])

До регіонів із найменшими темпами природного скорочення населення ($> -10\ 000$ осіб) належать області Західної України - Закарпатська, Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька, Тернопільська, Волинська. У зазначених регіонах спостерігається відносно вища народжуваність, яка частково компенсує перевищення смертності. Причинами таких показників є традиційно високий рівень народжуваності, збереження сільського способу життя, етноконфесійні особливості населення, а також порівняно вищий рівень збереження трудового потенціалу. Водночас, міграційні процеси, зокрема, повернення трудових мігрантів під час війни, могли тимчасово позитивно вплинути на демографічну ситуацію.

Області Центру України (Вінницької, Черкаської, Кіровоградської, Полтавської) демонструють помірне скорочення населення, що переважно зумовлено старінням демографічної структури населення та міграційним відтоком молоді. Спостерігається значне перевищення смертності над народжуваністю, особливо в сільських районах, де недостатнім є доступ до медичних послуг і загалом нижчий рівень життя населення. Особливою є ситуація у Київській області, де завдяки близькості до столиці частково зберігається потенціал демографічного відтворення, хоч і з негативним балансом.

Північ України (Чернігівська, Сумська області) зазнала значних втрат унаслідок активних бойових дій на початку повномасштабної агресії, що спричинило масове переміщення населення. Демографічна ситуація ускладнюється високим рівнем смертності при низькому рівні народжуваності, а також старінням населення. Це призводить до значного природного скорочення населення, що подекуди сягає понад $-25\ 000$ осіб.

Харківська та Дніпропетровська області фіксують найвищі абсолютні показники природного скорочення населення $-27\ 206$ осіб та $-39\ 239$ осіб відповідно. Це зумовлено комплексом критичних чинників, серед яких: близькість до зони активних бойових дій, евакуація цивільного населення з деяких районів, висока частка літніх людей, а також низька народжуваність у великих урбанізованих центрах. Умови життя та рівень небезпеки значно знижують потенціал природного відтворення населення [2].

У Південній Україні (Одеська, Миколаївська, Запорізька, Херсонська області) ситуація є складною через безпосередню загрозу воєнних дій, часткову окупацію територій і втрату значної частини інфраструктури. Значні масштаби евакуації населення, особливо молоді та жінок репродуктивного віку, спричинили різке зниження народжуваності. Висока смертність, переважно серед осіб похилого віку, також є визначальним чинником. Це призводить до глибокого природного скорочення, що має тенденцію до подальшого поглиблення.

У результаті проведеного просторового аналізу природного руху населення України можна констатувати наявність загальної негативної тенденції, що полягає у переважанні процесів природного скорочення населення на всій території держави. Особливо критичною є демографічна ситуація у східних та південних регіонах, де зафіксовано найбільші абсолютні

втрати населення. Це пояснюється сукупною дією таких чинників, як активні бойові дії, руйнування інфраструктури, масова евакуація населення, а також демографічне старіння.

Натомість області Заходу демонструють відносно кращу ситуацію завдяки збереженню вищих рівнів народжуваності та більш сприятливому безпековому й соціальному середовищу. Центральна та північна частини країни знаходяться в проміжному становищі, характеризуючись помірними темпами скорочення, зумовленими як структурою віку населення, так і міграційними процесами.

Загалом можна стверджувати, що ключовими чинниками скорочення природного приросту населення України є низький рівень народжуваності, висока смертність, старіння населення, а також масштабна внутрішня і зовнішня міграція, спричинена війною. У зв'язку з цим, актуальним є формування державної політики, спрямованої на підтримку репродуктивного здоров'я населення, відновлення системи охорони здоров'я, а також створення умов для повернення вимушених мігрантів після завершення бойових дій.

Список використаних джерел:

1. Міністерство охорони здоров'я України. Щорічний звіт про стан здоров'я та епідемічну ситуацію за 2022 рік [Електронний ресурс]. – МОЗ України, 2023. – Режим доступу: <https://moz.gov.ua/storage/uploads/d8718889-1326-4060-a2fe-5f7e6359426f/>
2. Міністерство юстиції України. Статистична інформація. Офіційний вебсайт Міністерства юстиції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://minjust.gov.ua/actual-info/stat_info
3. Населення України. Народжуваність в Україні у контексті суспільно-трансформаційних процесів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.idss.org.ua/monografii/Book-Naselenie.pdf>
4. Соціально-демографічна ситуація в Україні: шляхи подолання [Електронний ресурс] // Національний інститут стратегічних досліджень. – 2024. – Режим доступу: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/sotsialno-demohrafichna-sytuatsiya-v-ukrayini-shlyakhy-podolannya>
5. Opendatabot. Народжуваність і смертність в Україні у 2024 році: аналітика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://opendatabot.ua/analytics/birth-death-2024-6>
6. Skilky Skilky. Демографія України – статистика народжуваності, смертності, приросту населення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://skilky-skilky.info/section/demography/>

ПРОСТОРОВІ РІШЕННЯ ТА ПРОБЛЕМИ У ПЛАНУВАННІ НОВИХ ЖИТЛОВИХ МІКРОРАЙОНІВ М. ХМЕЛЬНИЦЬКОГО

Хмельницький – місто, яке динамічно розвивається, демонструючи стійке зростання населення та збільшення житлової забудови, особливо у східних і південних його зонах, де на місці колишніх незабудованих територій швидко формуються нові мікрорайони. Збудова міста часто відбувається під впливом інтересів забудовників, і не завжди враховує справжні потреби людей, вимоги сталого розвитку та правила якісного міського планування.

Останніми роками у Хмельницькому зростає кількість нових житлових комплексів, що концентруються зокрема в районах Озерна, Ружична, Лезневе. Основу сучасної житлової забудови становлять багатоквартирні будинки висотою від 5 до 10 поверхів, які зводяться за монолітно-каркасною або цегляною технологією. Більшість новобудов належать до класу «комфорт», з індивідуальним опаленням та облаштованими внутрішніми дворами, часто — з відкритим паркуванням. Основними проблемами сучасної житлової забудови Хмельницького є відсутність належної соціальної інфраструктури (шкіл, садочків, медичних закладів), недостатній розвиток транспортної мережі, дефіцит зелених зон і громадських просторів.

Однією з найбільш актуальних проблем є недостатній рівень забезпеченості нових мікрорайонів соціальною інфраструктурою. У мікрорайоні Озерна, де активно зводяться житлові комплекси, проживає понад 25 тисяч осіб. При цьому, в районі функціонує лише одна школа (№28), яка значно перевантажена. Аналогічна ситуація спостерігається й щодо дитячих садків – їх кількість не відповідає демографічному навантаженню. Через це мешканці змушені звертатися до освітніх закладів у сусідніх районах, що створює додаткове навантаження на транспортну систему та ускладнює повсякденне життя.

У мікрорайоні Лезневе, де реалізуються житловий проєкт ЖК «Затишний», спостерігається нестача об'єктів первинної медичної допомоги. Мешканці змушені їздити до амбулаторій у віддалених частинах міста, оскільки в межах району такі установи відсутні. Це створює бар'єри в доступі до базових послуг, особливо для вразливих категорій населення.

Іншою серйозною проблемою є слабка інтегрованість нових житлових масивів у транспортну систему міста. У районах Ружична та Лезневе вулично-дорожня мережа не розвинена, відсутня достатня кількість маршрутів громадського транспорту та неналежним чином організовані пересадочні вузли.

У Ружичній, де розташований житловий комплекс «Ружична парк», доступ

до автобусного сполучення залишається недостатнім. Вузькі вулиці, відсутність повноцінних розв'язок та часті затори в години пік створюють складнощі в переміщенні мешканців.

Окремої уваги заслуговує питання нестачі якісних громадських просторів. У багатьох нових житлових комплексах прибудинкові території використовуються переважно для паркування автомобілів, тоді як майданчики для активного відпочинку, сквери, дитячі або спортивні зони часто або відсутні, або є формальними. У районі Лезневе практично відсутні елементи озеленення, що перетворює середовище на функціонально одноманітне та некомфортне для мешканців, спостерігається дефіцит публічних просторів, які могли б сприяти формуванню згуртованої спільноти та підвищенню якості життя мешканців житлових комплексів.

Крім того, нові житлові масиви часто формуються без врахування ландшафтних, історико-культурних та візуально-просторових особливостей. Багатопверхова забудова формувалася з недостатнім урахуванням рекреаційного потенціалу території, без передбачення зон відпочинку або візуальних акцентів. Це призводить до утворення «спальних» районів без власної ідентичності, де мешканці не відчують зв'язку з місцем свого проживання.

Для вирішення цих проблем необхідно впроваджувати комплексні просторові рішення, з урахуванням чинних державних будівельних норм. З огляду на чисельність населення, що проживає в новобудовах, доцільним є проєктування однієї школи – з розрахунком на 1000 учнів, та не менше двох дитячих садків. Також необхідно врахувати можливість розміщення закладу позашкільної освіти. Ці об'єкти мають бути розташовані в пішохідній доступності (не більше 750 м до школи та 300 м до дошкільних навчальних закладів), мати достатні земельні ділянки та безпечні підходи. [1]

У сфері транспорту необхідним є забезпечення зручного сполучення нових житлових масивів із ключовими функціональними центрами міста. Один із транспортних вузлів доцільно облаштувати на перетині Львівського шосе та вул. Панаса Мирного. Тут необхідно передбачити зупинки кількох маршрутів громадського транспорту, велопарковки, облаштовані пішохідні переходи, організувати перехоплюючі автостоянки, так звані "Park&Ride". Зазвичай вони розміщуються на околицях або у центрі великих міст поблизу зупинок громадського транспорту, щоб власник авто міг залишити свою машину і зручно пересісти на автобус чи маршрутне таксі тощо.

Зелена інфраструктура повинна формуватись як частина загальноміської системи озеленення. У межах берегової смуги річки Південний Буг доцільно створити публічний ландшафтний парк із пішохідно-велосипедними маршрутами, зонами короткотривалого відпочинку, відкритими просторами для масових заходів. Це дозволить підвищити якість довкілля та забезпечити рекреаційні потреби мешканців прилеглих мікрорайонів.

При плануванні нової житлової забудови необхідно дотримуватись принципу пішохідної доступності базових послуг (освіта, охорона здоров'я, торгівля, громадські простори) в межах 10–15 хвилин ходьби. Врахування цих

особливостей дозволить зменшити транспортне навантаження на вулиці міста та забезпечити зручні умови для проживання мешканців.

Отже, розвиток житлових мікрорайонів Хмельницького має базуватись на дотриманні чинних нормативів, комплексному плануванні житлової забудови, соціальної, транспортної та рекреаційної інфраструктури. Важливо уникати фрагментарної забудови без відповідної інфраструктури та забезпечити цілісність і функціональну збалансованість міського середовища.

Список використаних джерел:

1. ДБН В.2.2-3:2018 Будинки і споруди. Заклади освіти. Зі Зміною № 1. – Київ: Міністерство розвитку громад та територій України, 2022.

УДК 911.3

Р. Комишан

komyshan2021gel1@student.karazin.ua

Науковий керівник – ст. викладач Д. Венгрин

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

ВПЛИВ МІСТОБУДІВНОЇ ПОЛІТИКИ НА РОЗВИТОК МАЛИХ МІСТ І ПРИМІСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ В УКРАЇНІ

Містобудівна політика є невід'ємною складовою просторового планування і формування сталого розвитку населених пунктів. Особливо актуальним постає вивчення її впливу на малі міста, які зазнають значного соціально-економічного тиску, демонструють тенденції демографічного скорочення, функціональної деградації та послаблення зв'язків із навколишніми територіями [4]. В даному дослідженні виконана спроба проаналізувати сучасні підходи містобудівної політики в Україні та виявити її вплив на розвиток малих міст і приміських територій крізь призму соціально-економічної географії.

У наукових працях українських дослідників (М.М. Дьомін, О.В. Шевченко, Н.С. Мироненко та ін.) обґрунтовується необхідність посилення стратегічного планування, врахування просторових особливостей і локальних потреб, а також удосконалення інституційної архітектури децентралізованого управління як передумови підвищення стійкості малих міст у контексті сучасних викликів [4, 6]. Водночас інші автори, як-от Л.Ф. Мельник, І.В. Смирнов, акцентують увагу на необхідності економічного перезавантаження малих міст через інноваційну спеціалізацію, формування локальних кластерів і зміцнення внутрішніх ринків [5]. Деякі дослідники (І.Ф. Сторожук, С.О. Левковська) підкреслюють роль розвитку транспортної інфраструктури як ключового чинника інтеграції малих міст у регіональні економічні системи [7]. Інші (О.М. Губені, В.А. Бойко) акцентують на важливості соціальної стійкості – формуванні активних громад, збереженні культурної спадщини та розбудові місцевої ідентичності як засобів підвищення життєздатності міст [2]. Різні наукові підходи демонструють значущість просторового фактору, однак різняться у стратегічних пріоритетах

трансформації міського середовища. Це вказує на необхідність комплексної стратегії, яка включатиме економічні та просторові аспекти розвитку малих міст, що забезпечить не лише адаптацію до сучасних викликів, а й сприятиме збереженню та розвитку унікальних особливостей кожного міста. Однак реалізація цих стратегій стикається з низкою викликів, що обмежують ефективність містобудівної політики. У результаті проведеного аналізу виявлено такі ключові проблеми:

- невідповідність реального функціонального стану малих міст сучасним стратегічним документам містобудування;
- обмеженість фінансових ресурсів на реалізацію генеральних планів і схем планування територій;
- урбаністична фрагментація, відсутність міжмуніципальної співпраці та нерівномірний розвиток агломерацій;
- відсутність належної системи моніторингу просторового розвитку та оновлення містобудівної документації.

Зокрема, в умовах децентралізації та війни в Україні спостерігається зростання ролі приміських територій як приймачів міграційних потоків і як осередків локального розвитку [6]. Проте законодавча база лише частково враховує специфіку таких трансформацій, зокрема в частині тимчасового житла, інфраструктурного резерву та інтеграції ВПО.

Аналітична лінія дослідження охоплює оцінку прикладів малих міст Харківської (Чугуїв, Балаклія), Полтавської (Миргород, Лохвиця) та Черкаської (Канів, Золотоноша) областей, де проведено оцінку ефективності планувальних рішень, динаміки чисельності населення, просторової конфігурації забудови та зміни інфраструктурної доступності. Виявлено, що міста, де реалізуються інструменти інтегрованого планування та підтримується участь громадськості у формуванні стратегій (наприклад, Чугуїв, Миргород), мають вищу адаптивну здатність до викликів війни, депопуляції й економічної нестабільності [1].

Особливу увагу варто приділити питанням підвищення якості управління територіальним розвитком. Слабка інституційна спроможність органів місцевого самоврядування, брак кваліфікованих кадрів у сфері просторового планування та недостатнє впровадження цифрових інструментів (наприклад, ГІС, публічні кадастри, open data) ускладнюють реалізацію містобудівної політики на місцях [3].

Враховуючи вищезазначене, для підвищення ефективності містобудівної політики щодо малих міст і приміських територій необхідно:

- забезпечити гнучке планування з урахуванням специфіки територій;
- посилити роль геоінформаційних систем у прийнятті рішень;
- стимулювати горизонтальну взаємодію між громадами;
- створити механізми фінансової підтримки містобудівної документації для ОТГ;
- забезпечити регулярне оновлення стратегій розвитку міст із залученням громадськості;
- розробити законодавчі механізми підтримки малих міст у період післявоєнного відновлення.

Міцне теоретико-методологічне підґрунтя соціально-економічної географії в поєднанні з інструментами містобудування дозволяє не лише ідентифікувати поточні проблеми розвитку малих міст, але й сформувавши практичні орієнтири для майбутніх трансформацій у системі просторового управління України. У подальших дослідженнях планується детальніше проаналізувати вплив інтегрованого планування та цифровізації управлінських процесів на адаптивність малих міст до кризових явищ. Особливу увагу буде приділено розробці моделей сталого розвитку для післявоєнної відбудови приміських територій. Це сприятиме удосконаленню підходів до формування містобудівної політики, орієнтованої на підвищення стійкості та конкурентоспроможності малих міст.

Список використаних джерел:

1. UN-Habitat. *World Cities Report 2022. Envisaging the Future of Cities*. – UN-Habitat, 2022.
2. Бойко В. А., Губені О. М. Соціальна стійкість малих міст: роль громад та культурної спадщини // *Соціально-економічна географія*. – 2022. – № 1. – С. 45–52.
3. *Геоінформаційні системи у плануванні території: посібник для громад*. – ПРООН, 2021.
4. Дьомін М. М., Шевченко О. В. Містобудівна політика і стратегія розвитку малих міст України // *Вісник НУ «Львівська політехніка»*. – 2021. – № 5. – С. 52–59.
5. Мельник Л. Ф., Смирнов І. В. Економічне переозавантаження малих міст через інноваційну спеціалізацію та формування локальних кластерів // *Економіка та суспільство*. – 2017. – № 3. – С. 78–85.
6. Мироненко Н. С. Регіональні диспропорції та виклики для малих міст у повоєнний період // *Соціально-економічна географія*. – 2023. – № 2. – С. 87–95.
7. Сторожук І. Ф., Левковська С. О. Роль розвитку транспортної інфраструктури як ключового чинника інтеграції малих міст у регіональні економічні системи // *Транспорт і логістика*. – 2018. – № 4. – С. 112–119.

УДК 911.3

¹К. Квартник, ²М. Орленко

¹kostiantyn.kvartnyk@student.karazin.ua, ²mariia.orlenko@student.karazin.ua

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Сегіда

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

РОЗСЕЛЕННЯ НАСЕЛЕННЯ В СУМСЬКІЙ ТА ЧЕРНІГІВСЬКІЙ ОБЛАСТЯХ: ОСОБЛИВОСТІ ТА ЗМІНИ В УМОВАХ ВІЙНИ

Дослідження просторової організації населення та змін у системі розселення є одним з ключових напрямів сучасної суспільної географії, особливо в умовах воєнних викликів. Унаслідок повномасштабного вторгнення, система розселення в Україні зазнала істотної трансформації та набула кризового характеру. Особливо це стосується прифронтових областей, а саме Сумської та Чернігівської області, які стали ареною бойових дій. У 2022 році перші удари та окупації зазнали саме ці області. У даній роботі втілено спробу виявлення особливостей розселення населення у Сумській та Чернігівській

областях на основі просторово-статистичного аналізу, а також визначення змін в умовах війни.

Сумська область розташована на північному сході України та межує з рф. Історично розвиток цієї області зумовлений вигідним географічним положенням, природно-ресурсним потенціалом (родючі ґрунти, лісові ресурси), розвиток сільськогосподарською та промисловою діяльністю. Основними чинниками розселення є природні умови, транспортна доступність, економічні центри (міста Суми, Конотоп, Шостка, Охтирка), а також історичні процеси колонізації та розвитку торгівлі в межах Слобожанщини. Згідно з офіційними даними, чисельність населення Сумської області станом на початок 2022 року складала 1 034 364 осіб. Таким чином, питома вага Сумщини в загальній чисельності населення України (не враховуючи тимчасово окуповані території) складала 2.51 %. Згідно з новим територіальним поділом, Сумська область включає п'ять районів, 51 територіальну громаду, 1490 населених пунктів, із них 15 міст, 20 містечок та понад 1400 сільських населених пунктів. Обласним центром є місто Суми [1]. Каркас розселення складають такі міста: Суми, Конотоп, Шостка, Охтирка, Ромни. Рівень урбанізації в області складав близько 68 % [10], індекс концентрації населення складав близько 48 %. Це означає, що майже половина населення проживає у 5 найбільших містах Сумщини. (таблиця 1).

Таблиця 1

Показники розселення населення у Сумській області, станом на початок 2022 року (складено та розраховано авторами за [8,9])

Район	Адміністративний центр	Населення (осіб)	Площа (км ²)	Питома вага за населенням, %	Питома вага за площею, %
Охтирський	м. Охтирка	119 966	3196,2	0,12	0,13
Роменський	м. Ромни	107 348	3882,1	0,10	0,16
Шосткинський	м. Шостка	179 197	5066,1	0,17	0,21
Конотопський	м. Конотоп	194 097	5186,5	0,19	0,22
Сумський	м. Суми	433 756	6503,7	0,42	0,27

На кривій Лоренца (рис. 1) спостерігаємо нерівномірність розподілу. В Сумському районі спостерігається найвища концентрація населення, де проживає 41.9% мешканців області, хоча його площа складає лише 27.3%. В інших чотирьох районах, які разом займають близько 73% площі області, близько 58% населення. Це свідчить про наявний дисбаланс населення, де Суми є основним осередком заселення.

Розселення населення Сумської області характеризується моноцентричною структурою, де домінує обласний центр – місто Суми. З населенням понад 250 тис. осіб, воно концентрує ключові адміністративні, соціально-економічні та

культурно-освітні функції. Більшу частину площі області, займають саме сільські території, але вони мають значно меншу щільність населення. Загалом структура розселення є типовою для північно-східного регіону України.

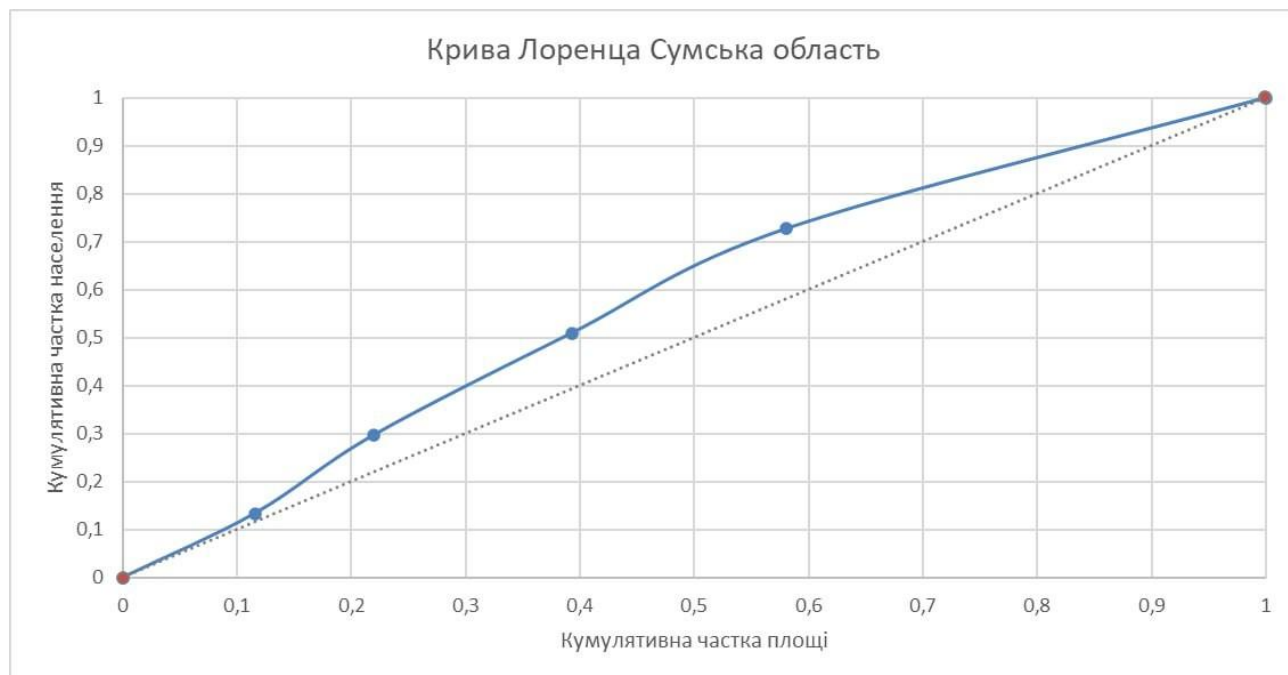


Рис. 1. Крива Лоренца для Сумської області, станом на початок 2022 року (побудовано авторами)

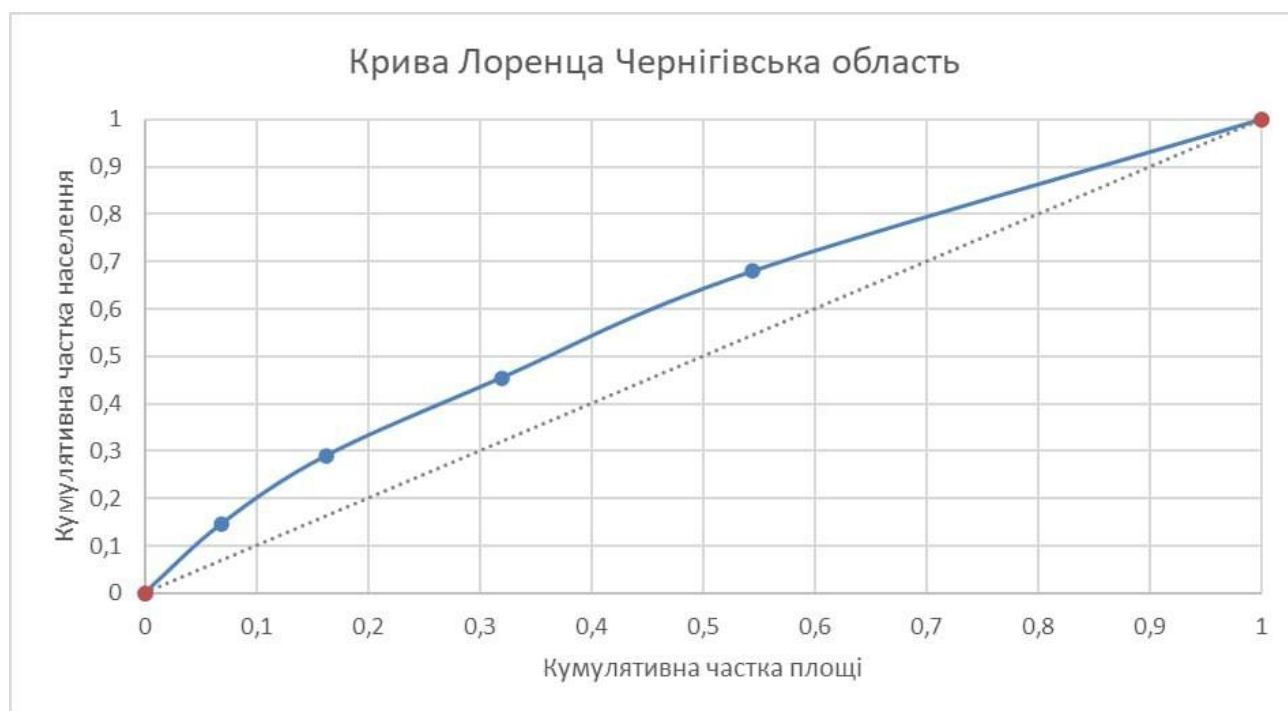
Згідно з офіційними даними, чисельність населення Чернігівської області станом на початок 2022 року складала 950 тис. осіб. Таким чином, питома вага Чернігівщини в загальній чисельності населення України (не враховуючи тимчасово окуповані території) складала 2,33%. Згідно з новим територіальним поділом, Чернігівська область включає: 5 районів, 57 територіальних громад, 16 міст, 40 селищ міського типу та понад 1500 сільських населених пунктів. Обласним центром є місто Чернігів [1]. Каркас розселення складають такі міста: Чернігів, Корюківка, Прилуки, Ніжин, Новгород-Сіверський. Рівень урбанізації в області складає близько 69 %, індекс концентрації населення складає 14,3%. Це свідчить про відносно рівномірне розміщення населення по території Чернігівської області (таблиця 2).

На кривій Лоренца (рис. 2) спостерігаємо нерівномірний розподіл населення. Найбільша частка населення зосереджена в Чернігівському районі, в якому проживає близько 45% населення області, хоча його площа займає лише 32% площі області. Це вказує на нерівномірний розподіл населення, де Чернігів виступає ключовим центром заселення.

Чернігівська область характеризується розрідженим типом розселення з низькою середньою густиною населення. Основним урбанізаційним осередком є місто Чернігів з населенням більше 400 тис. осіб, яке виконує функції адміністративного, економічного й культурного центру регіону. На території Чернігівської області розміщення населення відносно рівномірне.

**Показники розселення населення у Чернігівській області,
станом на початок 2022 року (складено та розраховано авторами за [6])**

Район	Адміністративний центр	Населення (осіб)	Площа (км ²)	Питома вага за населенням, %	Питома вага за площею, %
Новгород-Сіверський	м. Новгород-Сіверський	66 600	4 693	6,92	14,71
Корюківський	м. Корюківка	89 900	4 575	9,35	14,34
Прилуцький	м. Прилуки	150 600	5 229	15,66	16,38
Ніжинський	м. Ніжин	215 900	7 179	22,45	22,49
Чернігівський	м. Чернігів	43 8700	10 246	45,62	32,11



**Рис. 2. Крива Лоренца для Чернігівської області,
станом на початок 2022 року (побудовано авторами)**

Чернігівський район є найбільш заселеним, хоча займає лише 32% області, що свідчить про високу щільність населення. Новгород-Сіверський район демонструє розріджену структуру населення: відношення населення до площі значно відрізняється. Ніжинський і Прилуцький райони мають близькі до пропорційних співвідношення між площею і чисельністю населення. Корюківський район характеризується малою кількістю населення по відношенню до його площі [6].

24 лютого 2022 року росія вторглась в Україну. Сумщина опинилася під окупацію, вона торкнулась всіх районів та тривала до кінця березня 2022 року [7]. Обласний центр області не був захоплений російськими військами, проте були частково або повністю окуповані такі міста як Конотоп, Тростянець,

Глухів, Ромни, Охтирка. 06 квітня 2022 року російські війська були повністю витиснуті силами оборони України з Сумщини, припинивши військову окупацію в області [7]. Сумська область зазнала значних руйнувань, а саме цивільна інфраструктура, лікарні, освітні установи, через що населення було змушене мігрувати до інших регіонів України або за кордон. Станом на 2025 рік, росія продовжує чинити збройну агресію проти України, що призводить до подальшого скорочення населення, зростає кількість внутрішньо переміщених осіб, поглиблення демографічної кризи та депопуляції прикордонних територій.

На початку повномасштабного вторгнення всі райони Чернігівської області були частково окуповані, а місто Чернігів знаходився у напів оточенні. Російські війська поступово почали захоплювати значні частини Чернігівської області, щоб спробувати взяти столицю. Обласний центр, місто Чернігів, так і не було захоплене, проте дві третини території Чернігівської області опинилася під окупацію. 03 квітня 2022 року російські війська були повністю витиснуті силами оборони України з Чернігівщини, припинивши військову окупацію в області [7]. Після звільнення області прикордонні райони почали піддаватися постійним обстрілам зі сторони агресора, через що у населених пунктах, які знаходяться на відстані 20 км від кордону з росією, оголошено обов'язкову евакуацію. Внаслідок бойових дій на території Чернігівської області зафіксовано числення руйнування та пошкодження об'єктів цивільної інфраструктури, включаючи навчальні заклади та лікарні. Населені пункти, які знаходяться у безпосередній близькості до кордону, мають великі руйнування інфраструктури та житлових будинків, що робить життя там неможливим.

Сумська та Чернігівська області від початку війни зазнали значного військового тиску, що призвело до руйнування інфраструктури, зниження безпеки проживання, масового переміщення населення, зміни функціональної ролі населених пунктів та трансформації їх мережі. Особливо це стосується малих міст, сіл і селищ, що втратили частину населення внаслідок евакуації, міграції або руйнування. Сумарно, 14 тис.кв.км. території Сумської та Чернігівської областей були в окупації на початку 2022 року. На сьогодні обидві області повністю звільнені від окупантів, проте перебувають під обстрілами. Підсумовуючи, можна виділити декілька ключових проблем – це депопуляція населення обох областей, старіння населення, міграційний відтік, а також значні руйнування інфраструктури, постійні обстріли та загроза наступну значно змінити як розселенську мережу, так і впливають на соціально-економічний розвиток областей в цілому. Вивчення актуального стану системи розселення в Сумській та Чернігівській областях дозволяє не лише зафіксувати масштаб і характер змін, а й окреслити нові виклики для регіонального планування, відбудови, безпекового укріплення та просторової справедливості. Увага до прикордонного положення регіонів та особливостей їхнього геополітичного, соціально-економічного і демографічного профілю зумовлює

необхідність комплексного аналізу чинників, що впливають на трансформацію розселення.

Список використаних джерел:

1. Атлас адміністративно-територіального устрою України, новий районний поділ на територіальні громади: 2020. URL: https://drive.google.com/file/d/1p4oyXGb5U5VaiQmh8uGbtT18kBEISDxl/view?fbclid=IwAR1ivNL8lc3_LLZlm75QmvhnVAHqOf1qTJcAW3oIVwCOF5NXDPBnTYeUG6o&pli=1
2. Населення України (Сумська обл.). URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/sumskaya/>
3. Управління статистики. URL: <https://sumy.ukrstat.gov.ua/?menu=102&level=3>
4. Чисельність населення Сумської області (за оцінкою) на 1 січня 2021 року. URL: https://sumy.ukrstat.gov.ua/?menu=99&article_id=12598
5. Населення України (Чернігівська обл.). URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/chernigovskaya/>
6. Адміністративно-територіальні одиниці Чернігівської області. URL: <https://cg.gov.ua/index.php?id=1809&tp=1Deep State>
URL: <https://deepstatemap.live/#9/50.5867518/34.5162964>
7. Чисельність населення по районах Сумської області (попередні дані) на 1 лютого 2022 року. URL: <https://sumy.ukrstat.gov.ua/?menu=99&level=3>
8. Сумська область. URL: <https://decentralization.ua/areas/0542>
9. Вимирають села: за рік населення Сумщини скоротилось на майже 11 тисяч людей. URL: <https://suspilne.media/sumy/66167-vimiraut-sela-za-rik-naselenna-sumsini-skorotilos-na-majze-11-tisac/>

УДК 911.3

К. Кравченко

kateryna.kravchenko@karazin.ua

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

ДО ПИТАННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ

У сучасних умовах глобалізації, зростаючої територіальної поляризації та нових викликів, дослідження міських агломерацій, як головних акторів регіонального та світового розвитку набуває особливої актуальності. Міські агломерації, як складні відкриті системи, поєднують соціально-економічні, просторово-планувальні, та інші особливості, що перебувають у динамічній взаємодії [2].

У науковому дискурсі [1-21] міські агломерації дедалі частіше розглядаються не лише як надмірно урбанізовані просторові утворення, а як складні синергетичні системи з високим ступенем внутрішньої взаємодії, мережових зв'язків та адаптивності до змін [4, 6, 8]. Можливість класифікувати міські агломерації та ідентифікувати їх поточний стан є інструментом для встановлення особливостей їх поточного розвитку, визначення перспектив їх прогресу або регресу у майбутньому. З огляду на це, очевидною є потреба в оновленні та переосмисленні підходів до класифікації міських агломерацій, які

мали б відповідати не лише морфологічним та кількісним параметрам, а й враховувати нові виклики сучасності: просторову стійкість, функціональну динаміку, цифрову трансформацію, посткризове відновлення тощо.

Метою статті є узагальнення існуючих теоретичних підходів до класифікації міських агломерацій та розробка вдосконаленої класифікаційної моделі, що враховує сучасні виклики урбанізаційного розвитку, синергетичні властивості міських агломерацій, їх просторову стійкість і функціональну динаміку.

Методологічна база дослідження спирається на поєднання суспільно-географічного, системного та синергетичного підходів до аналізу просторових структур. В основі розробки авторської класифікації міських агломерацій обрано їх позиціонування як відкритих, динамічних систем, здатних до трансформації, самоорганізації й фазових переходів у відповідь на зміни зовнішнього середовища. Цей підхід значно розширює межі традиційних типологій, які переважно ґрунтуються на демографічних, морфологічних та адміністративних критеріях [7].

У дослідженні було застосовано низку взаємодоповнюючих методів. Насамперед використовувався метод аналізу кейсів, що передбачав вивчення конкретних агломерацій з різним рівнем просторової стійкості та функціональної спеціалізації (наприклад, Київ, Львів, Відень, Прага, Маріуполь). Це дало змогу зафіксувати типові ознаки та специфіку кожного типу агломерацій. Порівняльний аналіз застосовувався для зіставлення агломерацій за стадією розвитку, типом взаємозв'язків між ядром і периферією, характером домінуючих функцій, що дозволило поглибити класифікаційне розмежування. Оцінка рівня стійкості здійснювалася на основі ознак, сформульованих у контексті теорії складних систем.

Дослідження спирається на узагальнення класичних і сучасних підходів до класифікації міських агломерацій, та авторського бачення даної проблематики. Розглянемо традиційні та запропоновані автором підходи до класифікації міських агломерацій (*таблиця 1*). Традиційні підходи до класифікації міських агломерацій умовно можна поділити на морфометричні, морфологічні, функціональні та планувальні. Морфометричний підхід спирається на кількісні показники: чисельність населення, площу території, щільність населення. На його основі виокремлюють малі, середні, великі агломерації, а також мегаполіси. Такий підхід є зручним для статистичного аналізу, однак недостатньо відображає структурні та функціональні відмінності між агломераціями. Морфологічний підхід зосереджено на просторовій конфігурації агломерацій. Цей підхід був поширений у працях урбаністів Європи і є широко імплементованим для містобудівного аналізу. Функціональний підхід базується на переважаючій ролі агломерації в регіональній або національній економіці. Така класифікація краще відображає роль агломерацій як вузлів функціональної взаємодії та полюсів росту.

Традиційні та авторські підходи до класифікації міських агломерацій
(побудовано автором за даними [1-21])

Традиційні підходи до класифікації міських агломерацій			Пропонований авторських підхід до класифікації міських агломерацій		
<i>Класифікаційний підхід</i>	<i>Тип</i>	<i>Міські агломерації/ агломераційні центри</i>	<i>Класифікаційний підхід</i>	<i>Тип</i>	<i>Міські агломерації/ агломераційні центри</i>
За чисельністю населення	Мегаполіси (>10 млн)	Токіо, Делі, Шанхай, Нью-Йорк, Сан-Паулу	За переважаючою функцією	Виробнича функція	Запорізька, Катовіце, Детройт, Дніпровська, Шеньчжень
	Великі агломерації (5–10 млн)	Париж, Лос-Анджелес, Лондон, Каїр, Мехіко		Інклюзивно-сервісна функція	Львівська, Барселона, Прага, Бухарест, Женева
	Середні агломерації (1–5 млн)	Київ, Барселона, Варшава, Прага, Стамбул		Інноваційно-креативна функція	Київська, Силіконова долина, Кембридж, Таллінн, Софія
За типом просторової структури	Моноцентрична	Харків, Париж, Будапешт, Берлін, Бангкок	Розподільчо-організаційна функція	Рурська, Рандстад, Нью-Йоркська, Гонконг, Лос-Анджелес	
	Поліцентрична	Рур, Силезія, Рандстад, Сан-Франциско-Бей		Ресурсно-акумуляуюча функція	Харківська, Хошимін, Чикаго, Базель, Гданськ
За ступенем сформованості	Сформована	Київ, Рур, Великий Лондон, Мілан, Вашингтон–Балтимор	Управлінсько-координаційна функція	Вашингтонська, Оттава, Брюссель, Берн, Абуджа	
	Міська агломерація, яка формується	Львів, Кишинів, Загреб, Тбілісі,	Культурно-ментальна функція	Краківська, Флоренція, Львів, Єрван, Афіни	
За адміністративною структурою	В межах однієї адміністративної одиниці	Одеса, Відень, Краків, Ханой, Афіни	Функціонально-інтегративна функція	Токійська, Лондонська, Париж, Бостон–Кембридж, Сан-Франциско-Бей	
	Міжадміністративна	Київська, Берлін–Бранденбург,	Адаптаційна функція	Тбіліська, Кишинівська, Чернівці,	

		Нью-Йоркська, Буенос-Айрес			Сараєво, Любляна
За економічною спеціалізацією	З переважаючою виробничою сферою	Детройт, Катовице, Манчестер	За стадією розвитку	Формування	Чернівці, Луцьк, Вінниця, Шяуляйська агломерація, Ужгород
	З переважаючою сферою послуг (банківські послуги)	Лондон, Нью-Йорк, Франкфурт, Сінгапур, Цюрих		Зростання	Бухарест, Софія, Кишинів, Батумі, Львів
	З переважаючою сферою послуг (послуги туризму)	Львів, Барселона, Неаполь, Дубай, Батумі		Розквіт	Київ, Варшава, Прага, Барселона, Відень
	З переважаючою сферою послуг (транспорт та логістика)	Роттердам, Сінгапур, Стамбул, Чикаго, Гамбург		Застій або руйнування	Донецьк, Маріуполь, Алеппо, Детройт
	Технополіси	Силіконова долина, Софія-Антиполіс, Кембридж, Гренобль		Відновлення або перетворення	Краків, Ліверпуль, Тбілісі
За історичним типом формування	Давно сформовані міські агломерації	Рим, Каїр, Афіни, Стамбул	За рівнем стійкості	Агломерації з високим рівнем стійкості	Відень, Цюрих, Копенгаген, Стокгольм, Торонто
	Новітні (з ХХІ ст.) міські агломерації	Астана, Бразилія, Хелсінкі, Едмонтон		Стійкі з потенціалом до розвитку	Варшава, Київ, Лісабон, Вільнюс, Таллінн
За транспортною структурою	Радіально-кільцева структура	Париж, Київ, Мілан, Пекін, Афіни		Агломерації у стані критичної рівноваги	Тбілісі, Бухарест, Загреб, Кишинів, Харків
	Лінійна структура	Осло, Роттердам, Катовице, Сан-Дієго, Мехіко	Функціонально нестійкі агломерації	Алмати, Сараєво, Каїр, Джакарта, Лагос	
	Поліцентрична структура	Рур, Рандстад, Великий Токіо, Сан-Франциско- Бей, Брюссель	Деструктивно-нестійкі	Донецьк, Маріуполь, Алеппо, Порт-о-Пренс, Мосул	

Планувальний підхід фокусуються на взаємодії ядра та периферії, транспортній доступності, зонуванні та інтеграції субурбанізованих зон. Зокрема, виділяють моноцентричні та поліцентричні моделі розвитку. Цей підхід має важливе значення для розробки стратегій регіонального розвитку. Класифікація за ступенем сформованості акцентує увагу на стадіях урбанізаційного розвитку, однак здебільшого не враховує функціональні зміни, просторову нестійкість і системну трансформацію. Наведені підходи мають важливе значення для класифікації міських агломерацій, проте кожен із них демонструє певну обмеженість у контексті динамічних змін сучасного урбаністичного простору. Відсутність комплексного бачення часто унеможливорює оцінку впливу кризових явищ, наявного потенціалу відновлення та здатності до адаптації.

Запропонований авторський підхід до класифікації міських агломерацій базується на їхніх синергетичних особливостях та дозволяє розглядати агломерації як складні, відкриті, динамічні системи, здатні до самоорганізації, деструкції або трансформаційних зрушень під впливом зовнішніх або внутрішніх дестабілізуючих чинників. На відміну від класичних класифікацій, які ґрунтуються на морфології (розмір, кількість населених пунктів, щільність), функціональній спеціалізації (промислові, рекреаційні тощо) або просторових ознаках (моноцентричні, поліцентричні), запропонований підхід фокусується на процесах, фазових переходах і критичних точках розвитку. Тут міська агломерація не є замкненим утворенням, а постає як відкрита система, схильна до біфуркацій, у межах яких відбувається або зміцнення, або руйнування. У межах авторської типології визначено три взаємопов'язані блоки критеріїв: переважаюча функція, стадія розвитку, рівень стійкості (*таблиця 1*).

Класифікація за переважаючою функцією дозволяє визначити, які ролі виконує агломерація у національному, регіональному чи глобальному контексті. Виділяємо міські агломерації з переважаючою управлінсько-координаційною функцією (наприклад, Вашингтон, Брюссель), виробничі (Запоріжжя, Детройт) тощо. Цей підхід ураховує функціональну домінанту не лише ядра, а й периферійного кільця агломерації та взаємозв'язки між окремими підсистемами.

Класифікація за стадією розвитку відображає динаміку еволюційного становлення міських агломерацій у просторово-часовому вимірі. Виділяємо агломерації на етапі формування (Чернівці, Ужгород, Луцьк), на етапі зростання (Львів, Батумі), на етапі розквіту (Київ, Варшава), агломерації з ознаками застою або руйнування (Донецьк, Детройт). Цей підхід дозволяє оцінити, на якому етапі розвитку перебуває агломерація, та які сценарії її просторового майбутнього найбільш вірогідні.

Класифікація за рівнем стійкості є найважливішою в межах синергетичної парадигми, оскільки дозволяє оцінити, як агломерація реагує на зовнішні впливи, чи здатна вона до відновлення, адаптації чи трансформації. У межах цієї типології визнаємо чотири ключові групи. Перша – агломерації з високим рівнем стійкості, які характеризуються інтегрованими системами управління, інноваційною інфраструктурою та високим рівнем соціальної згуртованості

(Відень, Цюрих, Стокгольм). Друга – стійкі агломерації з потенціалом до розвитку, що вже мають стійке ядро, але демонструють нерівномірний розвиток чи соціальні виклики (Київ, Варшава, Вільнюс). Третя – агломерації в стані критичної рівноваги, які перебувають на межі біфуркації та можуть зазнати або прориву, або колапсу (Харків, Тбілісі, Кишинів). Четверта – функціонально нестійкі агломерації, що зазнали системної деградації внаслідок війни або системної кризи (Маріуполь, Сараєво, Алеппо). Запропонований підхід дозволяє здійснити не лише структурну класифікацію міських агломерацій, а й їх функціональну та еволюційну оцінку в умовах невизначеності.

Отже, в ході виконання дослідження визначено, що традиційні підходи до класифікації міських агломерацій – морфометричний, морфологічний, функціональний і планувальний – дають цінну, але обмежену інформацію щодо їх станів, та зосереджені переважно на фіксації просторових та демографічних характеристик, але не відображають динаміку системних змін, зокрема процесів самоорганізації, нестійкості, адаптації чи трансформації. Запропонований з позиції суспільної географії авторський підхід до класифікації міських агломерацій дозволяє аналізувати міські агломерації як відкриті, динамічні системи, що перебувають у фазових переходах між стабільним та нестабільним станом. Класифікація за трьома інтегрованими критеріями – переважачою функцією, стадією розвитку та рівнем стійкості – дозволяє охопити як просторові, так і функціональні та еволюційні аспекти розвитку міських агломерацій. Наведений авторський підхід дозволяє виконати комплексну оцінку стану та потенціалу розвитку міської агломерації, зокрема – в умовах невизначеності.

Список використаних джерел:

1. Christaller, W. (1966). *Central places in Southern Germany* (C. W. Baskin, Trans.). Prentice Hall. 230.
2. Fang, C., & Yu, D. (2017). *Urban agglomeration: An evolving concept of an emerging phenomenon*. *Landscape and urban planning*, 162.
3. Friedmann, J. (1986). *The world city hypothesis*. *Development and Change*, 17(1), 69-83.
4. Geddes, P. (1915). *Cities in evolution*. Williams & Norgate, 409 p.
5. Hall, P. (1966). *The world cities*. Weidenfeld and Nicolson, 256.
6. Kravchenko K. (2024). *Research of urban agglomerations from the position of a synergetic approach*. *Human Geography Journal*, 37, 111-129.
7. Kravchenko, K. (2024). *Human-geographical research perspectives of urban agglomerations: Understanding sustainability in the context of adverse external impact*. [in Ukrainian]. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya / Економічна та соціальна географія*, 92, 77–92. DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2024.92.77-92>
8. Mezentsev, K. (2013). *Trends in urban settlements development in Ukraine: strong and vulnerable cities*. *Visnyk Kyivskogo natsionalnogo universytetu, Geografiya [Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography]*, 1 (61), 31-36.
9. Барановський, М. (2020). *Субрегіональний рівень адміністративно-територіальної реформи в Україні: дискусійні аспекти*. *Географія*, 1/2(76/77), 37-43.
10. Богачов, С. В. та ін. (2015). *Економіко-правові проблеми розвитку великих міст та агломерацій в Україні*. Монографія. Харків: НТМТ, 247.
11. Зінченко, Т. (2012). *Концептуальні основи формування міських агломерацій*. *Ефективна економіка*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.economy.nayka.com.ua/?op=

12. Кучабський, О. (2010). Великі міста та агломерації в системі адміністративно-територіального устрою України Державне управління та місцеве самоврядування, № 1. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/Portal/soc_gum/Dums/2010_1/10kogtuu.pdf
13. Леснов, О., Пітюренко, Ю. (1970). Агломерація міст, її природа і суть. Економічна географія, 9, 36-46.
14. Маруняк, Є. (2016). Соціально-економічний простір (методологія геопросторових досліджень та практика планування): дис. ... докт. геогр. наук. 11.00.02. Київ, 503.
15. Осипов, В., Кукош, М. (2014). Конкурентоспроможність міських агломерацій: світові тренди та перспективи формування в Україні. Економічні інновації, 57, 283-296.
16. Пересекін, В. (1995). Урбанізація в контексті соціальної географії. Економічна та соціальна географія, 47, 60-63.
17. Підгрушній, Г., Провотар, Н., Дудін, В. (2023). Просторові особливості розвитку Київського метрополісного регіону: виміри поліцентричності. Укр. геогр. журн., № 1. С. 23–34.
18. Пітюренко, Ю. Якимова, М. (1974). Методичні питання виділення територіальних систем міських поселень і визначення їх меж. Економічна географія, 16, 40-47.
19. Степаненко, А. Омельченко, А. (2019). Міські агломерації як форма сучасного світового процесу урбанізації. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво, 3, 184-192.
20. Топчієв, О., Мальчикова, Д., & Шашеро, А. (2010). Методологічні засади геопланування регіону. Український географічний журнал, (1), 23–31.
21. Шаблій, О. (2012). Основи загальної суспільної географії. Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 296.

УДК 911.3:351.862.22:728(477.411)

¹К. Сегіда, ²С. Чехов

¹kateryna.sehida@karazin.ua, ²serhii.chekhov@student.karazin.ua

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

УРБОГЕОСИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ЗАХИСТУ ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ ВІД АТАК БЕЗПІЛОТНИКІВ (НА ПРИКЛАДІ М. КИЇВ)

Повномасштабна російсько-українська війна триває вже четвертий рік і набула статусу затяжного воєнного конфлікту (на виснаження), однією з характерних рис якого є раціоналізація операційних витрат обома сторонами. У цьому контексті Росія змінила свою військову стратегію, зробивши ставку на масове виробництво та використання безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА) замість дорогих ракет (див. рис. 1).

Зі свого боку Україна опинилась перед викликом необхідності структурного здешевлення системи протиповітряної оборони (далі – ППО), оскільки використання високовартісних ракет для нейтралізації відносно дешевих дронів є нерентабельним (одна ракета зенітно-ракетних комплексів (далі – ЗРК) «NASAMS» чи «Patriot» може коштувати в десятки разів більше аніж БПЛА, який вона знищує). У зв'язку з цим у вітчизняну систему ППО активно впроваджуються альтернативні методи протидії атакам БПЛА, включаючи мобільно-вогневі групи (далі – МВГ) та засоби радіоелектронної

боротьби (далі – РЕБ), проте, навіть за умови їх високої ефективності, близько 5 % безпілотників досягають цілей, завдаючи шкоди житловій інфраструктурі [6].

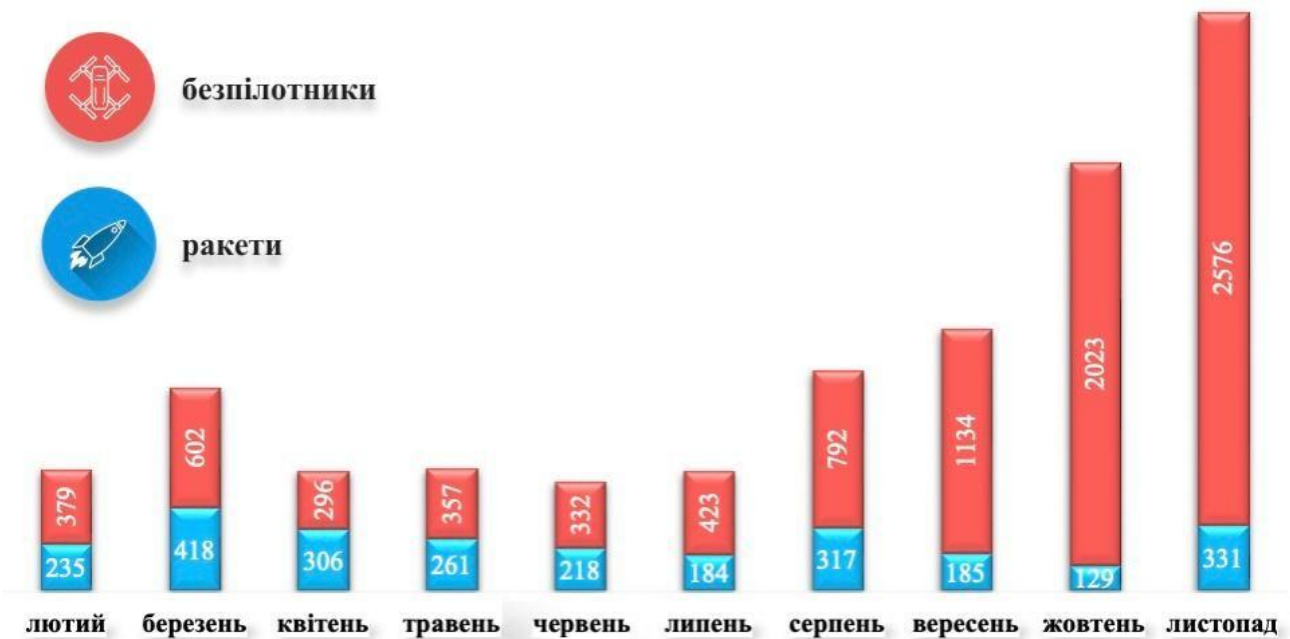


Рис. 1. Російські ракети та безпілотниками, запущені по Україні у 2024 р. (од.)
(побудовано відповідно до даних, наведених у [6])

На цьому тлі особливої актуальності набуває інтеграція урбогеосистемного підходу до просторової організації захисту житлової забудови, що дозволяє стратегічно планувати розміщення складових елементів системи ППО, тим самим знижуючи ризики ураження міської інфраструктури й підвищуючи стійкість житлових масивів до атак БпЛА. Відповідно до згаданого підходу житлова забудова розглядається як одна зі складових антропогенної компоненти урбаністичної географічної системи – урбогеосистеми (далі – УГС) в межах певного екстену географічного простору, що репрезентує архітектурно-просторову структуру взаємопов’язаних об’єктів (багатоквартирних будинків) міського середовища [1]. Сукупність цих об’єктів може бути формалізована за допомогою ГІС, у вигляді полігональних ГІС-примітивів, які топологічно відповідають контурам реально існуючої багатоквартирної житлової забудови й доповнені атрибутивними характеристиками – роком побудови. Утилізація зазначених атрибутивних даних дає змогу класифікувати об’єкти за періодами їх зведення та позначити відповідними кольорами на картосхемі. Кожному з таких періодів притаманні як специфічні конструкторські особливості будівель, що зумовлюють різний рівень вразливості до атак БпЛА, так і просторові диспропорції їх розміщення в межах міських територій (див. табл. 1 – кількість символів у останньому стовпчику індикативно відображає ступінь потенційної стійкості будівель до руйнування).

**Безпекові характеристики стійкості будинків різних типів,
які переважають в Україні (укладено за [7])**

	Приблизні дати будівництва	Найбезпечніші місця в будинку	Слабкі місця будинку	Потенційна стійкість
Цегляні (сталінки)	<i>1920 – 1950-ті роки</i>	Місце поруч із несучою стіною	<i>Перекриття (особливо нестійкими є дерев'яні перекриття ранніх сталінок)</i>	■ ■ ■ ■
Цегляні та панельні (хрущовки)	<i>1960 – 1970-ті роки</i>	Середні поверхи. Місце, де можна захватись між двох стін	<i>Місця з'єднання панелей.</i>	■ ■ ■ ■
Панельні	<i>1970 – 1980-ті роки</i>	Відсутні (шанси на виживання вищі, якщо скористатись правилом двох стін чи вийти в коридор між квартирами)	<i>Підвали (можуть стати пасткою у випадку обвалу споруди)</i>	■ ■ ■ ■
Кооперативні	<i>1980 – 1990-ті роки</i>	Середні поверхи. Місце, де можна захватись між двох стін		■ ■ ■ ■
Цегляні	<i>2000 – 2010-ті роки</i>	Місце, де можна сховатись між двох стін. Дверні отвори. Передпокій	<i>Підвали</i>	■ ■ ■ ■
Монолітно- каркасні	<i>2010 рік – дотепер</i>	Сходовий майданчик (поруч із ліфтом)		■ ■ ■ ■

Для демонстрації конкретизованих аспектів реалізації запропонованого підходу у практичній площині було обрано м. Київ. Мозаїчна просторово-структурна організація столичної УГС представлена фреймом патернів (зон концентрації) житлової забудови різночасових історичних періодів (виокремлені у *табл. 1*) із включеннями гетерогенних, хронологічно відмінних, окремостоячих об'єктів [3,5]. Так, «сталінки» переважають у центральних районах міста (Шевченківський, Подільський), «хрущовки» та панельні будинки – у районах, зведених у 1960 – 1980-х роках (Дніпровський, Святошинський), тоді як сучасна монолітно-каркасна забудова характерна для нових житлових комплексів (Голосіївський та Печерський р-ни) [3]. Емпіричною основою апробації урбогеосистемного підходу до захисту житлових споруд від атак БПЛА стала сукупність панельних будинків 1970 – 1980-х років будівництва, просторові патерни яких чітко локалізуються в межах вернакулярних районів, а значення потенційної стійкості є найнижчими серед всієї типології міської забудови.

Зведений перелік виділених за адміністративними міськими районами патернів: *Теремки (1), Деміївка (2)* – Голосіївський р-н; *Лісовий масив (3)* –

Деснянський р-н; Березняки (4), Воскресенка (5), Лівобережний масив (6) – Дніпровський р-н; Мінський масив (7), Оболонь (8) – Оболонський р-н; Виноградар (9) – Подільський р-н; Новобіличі (10), Петропавлівська Борщагівка (11) та Софіївська Борщагівка (12) – Святошинський р-н; Каравасі Дачі (13), Олександрівська слобідка (14) – Солом’янський р-н (у дужках подано числові маркери, що ідентифікують виділені патерни (зони концентрації) панельної забудови – див. рис. 2).

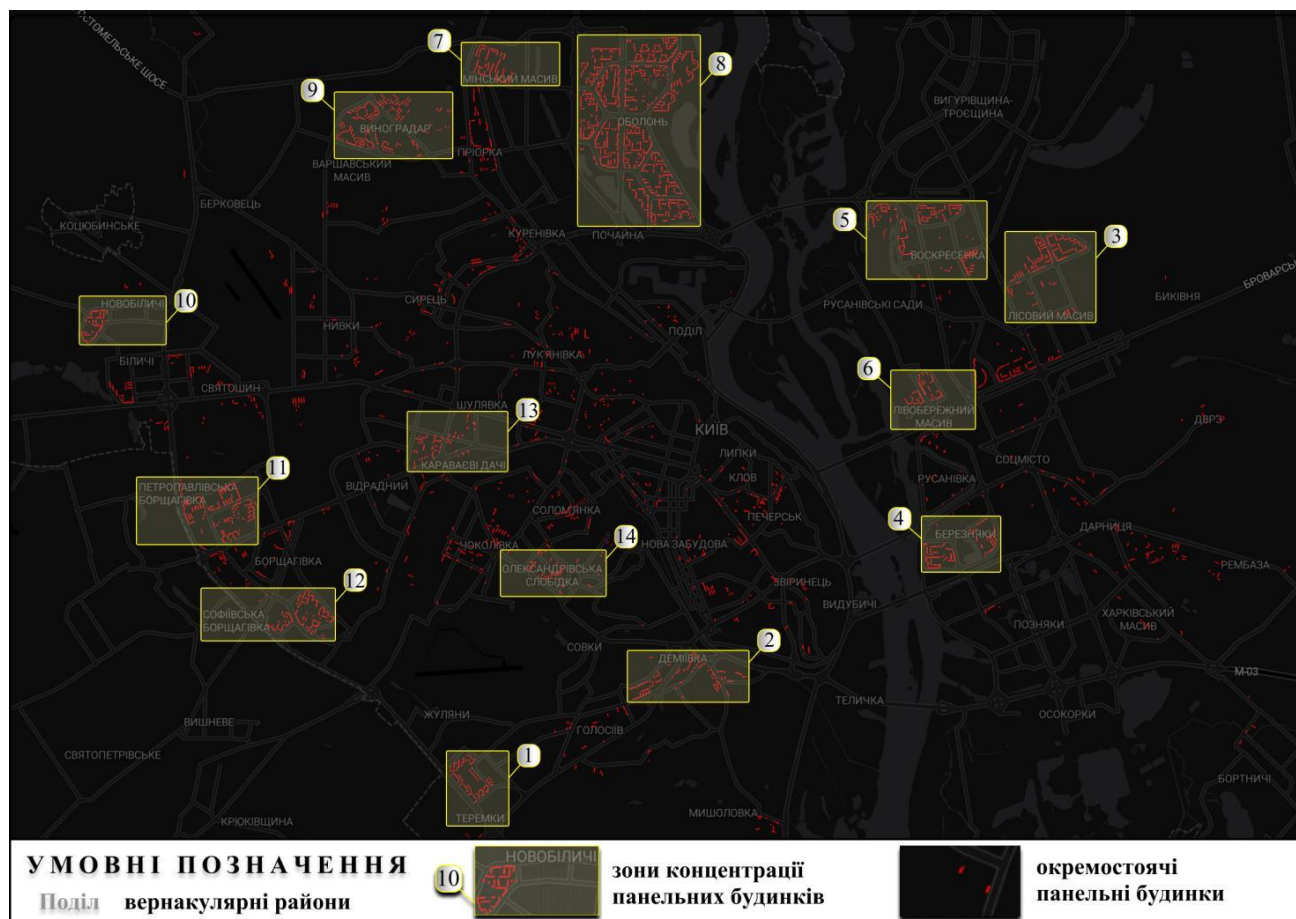


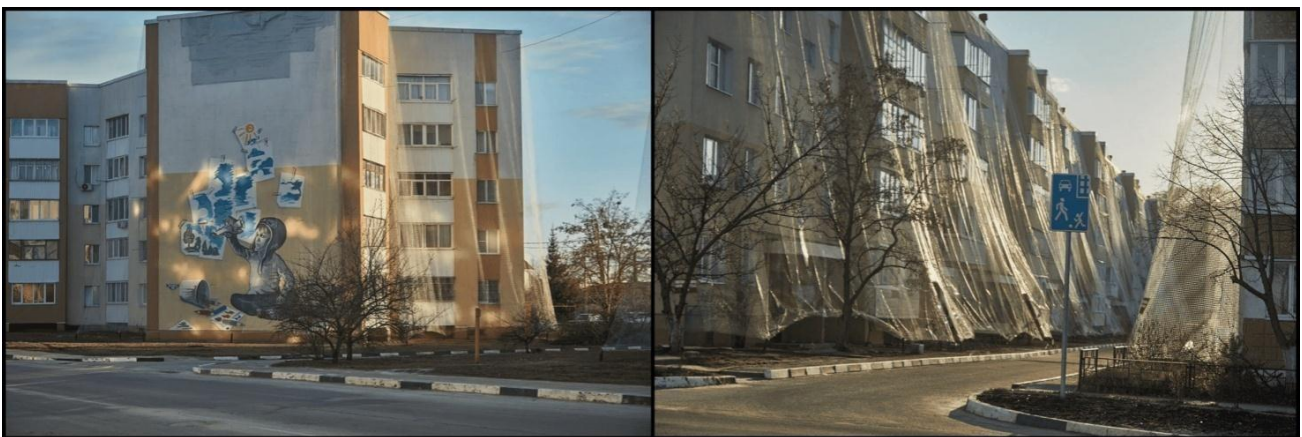
Рис. 2. Вибірка панельної забудови м. Києва 1970 – 1980-х років будівництва (скомпонувано за інформацією з [3])

Зважаючи на економічну доцільність, окреслені на рис 2. 14 вищезгаданих патернів (зони компактної панельної забудови) та категорія локалізованих поза їх межами окремостоячих панельних будинків потребують впровадження диференційованих стратегій захисту від атак БПЛА – активної та пасивної.

Група патернів компактної панельної забудови являє собою зони з високою щільністю населення й найвищим рівнем уразливості, тож саме на означених ділянках має реалізовуватися стратегія активного захисту. В рамках даної стратегії арсенал високотехнологічних засобів ураження БПЛА може містити наступний спектр інструментів: 1) ЗРК середньої та великої дальності; 2) МВГ; 3) дрони-перехоплювачі та 4) системи РЕБ [2,6]. Фінансова нерациональність задіяння ЗРК під час масованих атак безпілотників була обґрунтована раніше, а морфологічні параметри патернів панельної забудови

(щільність, висотність, відсутність відкритих просторів) і супутні експлуатаційні ризики (вторинні пошкодження міської інфраструктури, імовірність жертв серед цивільного населення) визначають їх непридатність до застосування в заданих умовах. В якості ситуативно-функціонального рішення пропонується запровадження інтегрованої системи ППО, структурні елементи якої (МВГ, дрони-перехоплювачі, системи РЕБ) взаємодіятимуть через спільну інформаційно-комунікаційну мережу. Зокрема, МВГ забезпечуватимуть високоточне знищення атакуючих БпЛА на відносно невеликих відстанях, що критично важливо у щільно забудованих районах; дрони-перехоплювачі виконуватимуть роль засобів дистанційного знешкодження ворожих БпЛА, ліквідуючи їх на підльотному етапі й тим самим зменшуючи навантаження на МВГ, а системи РЕБ – пристроїв блокування каналів зв'язку і глушіння GPS-сигналів, запобігаючи проникненню безпілотників в зони цільового ураження.

У випадку окремостоячих панельних будинків, розкиданих поза межами патернів щільної панельної забудови, розміщення окремої бойової одиниці системи ППО для прикриття однієї або декількох житлових споруд є економічно невиправданим, тому доцільніше буде вдатися до більш доступних засобів *стратегії пасивного захисту*. Дієвим і найбільш оптимальним за критерієм «витрати – ефективність» способом убезпечення таких будинків може виявитися встановлення протидронових сіток (далі – ПС). Фізичний бар'єр, утворений конструкціями з ПС, перешкоджає досягненню цілей БпЛА, що нівелює їхній атакуючий потенціал.



**Рис. 3. Житлові будинки, обладнані конструкціями з ПС
(м. Шебекіно, Белгородська область, Росія) [4]**

Технічні аспекти монтажу конструкцій з ПС на основі візуального аналізу кейсів проілюстрованих на *рис. 3*: 1) *часткове покриття* (сітка натягнута від даху до рівня землі, покриваючи поверхи з п'ятого по перший, однак, дах і окремі фасади залишилися незахищеними); 2) *максимальне спрощення* (використано натяжну сітку без жорсткої закріплювальної опори, ймовірно, з фіксацією на покрівлі та біля цоколя); 3) *адаптивність структури* (на окремих ділянках сітка підгорнута, що свідчить про можливість її підлаштування як до вхідних зон, так і до різних архітектурних конфігурацій); 4) *мінімальний вплив*

на фасад (немає ознак глибокого втручання в каркас будинку, що дозволяє демонтувати інсталяцію без ушкоджень).

Резюмуючи вищевикладене, варто наголосити: 1) для ефективної реалізації стратегії активного захисту від масованих атак БпЛА типу «Shahed-136» необхідним є як налагодження серійного виробництва більш економічних вітчизняних дронів-перехоплювачів типу «Sting» [2], так і паралельний розвиток систем РЕБ, які відіграватимуть вирішальну роль у виявленні та дезорієнтації ворожих БпЛА; 2) під час втілення стратегії пасивного захисту слід враховувати досвід противника [4] та облаштовувати окремостоячі панельні будинки вдосконаленими конструкціями з ПС, які охоплюють всі зовнішні поверхні житлових споруд; 3) запропоновані диференційовані стратегії захисту носять не імперативний, а дорадчий характер і повинні розглядатися лише як теоретизоване відгалуження (частковий випадок) урбогеосистемного підходу в дослідженні урбанізованої території [1].

Список використаних джерел:

1. Безрук В. А., Костріков С. В. Урбогеосистемний підхід до великомасштабного дослідження урбанізованої території. Регіон – 2024: суспільно-географічні аспекти: матеріали міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих науковців (м. Харків, 4 квітня 2024 р.). Харків, 2024. С. 85–89.
2. В Україні створили дрон, що може перехоплювати «Шахеда». Інформаційна агенція «УНІАН»: веб-сайт. URL: <https://www.unian.ua/weapons/v-ukrajini-stvorili-dron-shcho-mozhe-perehoplyuvati-shahedi-the-telegraph-foto-12793770.html> (дата звернення: 19.04.2025).
3. Інтерактивна карта житлової багатоповерхової забудови м. Києва. Проект міських досліджень «ЛУН Місто»: веб-сайт. URL: <https://lun.ua/misto/buildings-age> (дата звернення: 19.04.2025).
4. Прикрили «льотчика»: у Шебекіно встановили сітки на будинках для захисту від дронів (фото). «ФОКУС МЕДІА»: веб-сайт. URL: <https://focus.ua/uk/voennye-novosti/700479-viyuna-rf-u-shebekino-vstanovili-sitki-dlya-zahistu-budinkiv-foto> (дата звернення: 19.04.2025).
5. Серьогін Д. С., Костріков С. В. До питання виокремлення урбаністичних геоситуацій. Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, серія «Геологія. Географія. Екологія». Харків, 2023. Вип. 58. С. 241–256.
6. Удари російських безпілотників по Україні досягли рекордного рівня – наскільки погано це може бути? Англomовне українське ЗМІ «The Kyiv Independent»: веб-сайт. URL: <https://kyivindependent.com/russian-drone-strikes-on-ukraine-are-surgin-how-bad-can-it-get/> (дата звернення: 19.04.2025).
7. Які будинки найбільш стійкі до ракетних ударів? Архітектор радить безпечніші місця залежно від типу споруди. «Освіторія Медіа»: веб-сайт. URL: <https://osvitoria.media/experience/yaki-budynky-najbilsh-stijki-do-raketnyh-udariv-arhitektor-radyt-bezpechnishi-mistsya-zalezho-vid-tipu-sporudy/> (дата звернення: 19.04.2025).

ВПЛИВ МІГРАЦІЙ МОЛОДІ НА ДЕМОГРАФІЧНІ ПРОЦЕСИ В УКРАЇНІ

Молодь завжди була найбільш мобільною соціальною групою, яка може швидше реагувати на економічні, соціальні та освітні можливості та/або виклики. В Україні цей феномен набуває особливої гостроти в контексті сучасних реалій. Станом на 2024 рік, міграційні настрої серед української молоді залишаються високими [5].

Згідно з дослідженням Gradus Research та Advanter Group, проведеним у жовтні 2022 року, 83% молодих українців висловили бажання виїхати за кордон. Зокрема, 79% респондентів віком 18–24 роки та 85% віком 25–34 роки заявили про таке прагнення. Інше опитування, проведене соціологічною групою «Рейтинг» у вересні 2024 року, показало, що 32% громадян України віком від 16 до 35 років хотіли б виїхати проживати за кордон, якби мали таку можливість. Водночас, 45% респондентів зазначили, що мають намір залишитися жити в Україні. Крім того, за оцінками Центру економічної стратегії, на кінець листопада 2024 року за кордоном залишалось 5,2 мільйона українських біженців [1, 6].

Провівши власне опитування серед 105 осіб, які проживають переважно в північній та центральній частинах України, ми виявили, що показник бажаючих виїхати за кордон на постійне місце проживання складає 23%. Також 38% респондентів виявили бажання пожити за кордоном певний короткий термін часу та повернутись невдовзі в Україну. Зокрема, на такі відповіді аргументами слугували: безпековий фактор, вищий рівень життя, можливість вивчення іноземної мови, можливість заробити накопичення, кар'єрні можливості, культурний та особистісний розвиток тощо.

В той же час, ще 38% респондентів категорично проти виїжджати за кордон, мотивуючись наступними критеріями (недоліками): зміна оточення, втрата безпосереднього контакту з близькими, почуття самотності та ізоляції; мовний бар'єр та культурна адаптація; бюрократичні труднощі, отримання візи, дозволів на роботу, громадянства; відсутність або висока ціна житла тощо.

Ця сукупність даних свідчить про значний міграційний потенціал серед молоді України, формує негативний прогностичний ряд для демографії України та вказує на необхідність розробки ефективних стратегій для збереження та повернення молодих громадян.

Слід розуміти, що ефективна політика збереження молоді та людського потенціалу України має орієнтуватися на, по-перше, перемогу й поствоєнну відбудову країни, по-друге, на послаблення, а що краще – подолання сучасних

актуальних детермінант міграції української молоді. Вагомо розуміти, що ті мають як суто виштовхувальний (низький рівень безпеки, складність змиритися з бідністю, низьким рівнем якості життя, відсутністю соціальних ліфтів, політико-економічною нестабільністю та несправедливим розподілом суспільних благ і послуг), так і мотиваційний (бажання переміститися у середовище стабільності, сталого зростання економіки, науково-технологічного прогресу, високого рівня людського розвитку і соціальної захищеності, гарантій безпеки) характер [2].

Вплив міграції молоді на демографічні трансформації є багатограним. Скорочення чисельності молодіжного населення безпосередньо впливає на рівень народжуваності в майбутньому, а також на формування трудового потенціалу країни. Змінюється вікова структура населення, зростає частка літніх людей, що створює додаткове навантаження на соціальну сферу та пенсійну систему. Регіональні дисбаланси, спричинені внутрішньою міграцією, призводять до нерівномірного розподілу трудових ресурсів та поглиблюють соціально-економічні відмінності між регіонами [3].

Існує небезпека, що Україна повторить сценарій балканських країн 1990-х років, коли значна частина вимушених мігрантів не повернулася додому, що суттєво ускладнило процес післявоєнного відновлення. За відсутності необхідних умов для повернення населення країна може втратити ще мільйони громадян. У найгіршому випадку, протягом наступних 10–15 років чисельність населення може знизитися до менш ніж 30 млн осіб, що призведе до значного скорочення економічного потенціалу та потрапляння в «пастку низького зростання». Чисельність молоді (людей від 14 до 35 років) в українському суспільстві скоротилася з приблизно 10 млн осіб у 2022 році до приблизно 7 млн станом на 2024 рік. За прогнозами кількість молодих людей в Україні може знизитися у 2030 році взагалі до 5 млн осіб [4].

Міграція молоді є потужним фактором, що визначає демографічне майбутнє України. Розуміння причин та наслідків цих міграційних процесів, а також розробка та реалізація ефективних стратегій управління ними є критично важливим завданням для забезпечення сталого розвитку та процвітання країни в довгостроковій перспективі. Майбутнє України значною мірою залежить від того, чи зможе держава створити умови, за яких молодь бачитиме своє майбутнє саме на Батьківщині [3].

Список використаних джерел:

1. Аналітичний звіт міграція та соціально-політичні настрої під час повномасштабної війни росії проти України, жовтень 2022 / Gradus Research Company, 2022. 101 с.
2. Васильців Т. Г., Лупак Р. Л., Левицька О. О. Сучасні детермінанти актуалізації міграції молоді України та її регулювання: превоєнний контекст. Академічні візії. 2023. Випуск № 24.
3. Васильців Т. Г., Мульська О. П., Лупак Р. Л., Бідак В. Я. Збереження людського капіталу України в умовах війни (чинник соціальної вразливості населення): постановка проблеми. Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки. 2022. № 67. С.43-48.
4. Демографічна яма на десятиліття: як масовий відплив українців змінює країну. 2025. URL: [https://uraua.info/2025/02/demografichna-yama-na-desyatylittya-yak-masovyj-vidplyv-](https://uraua.info/2025/02/demografichna-yama-na-desyatylittya-yak-masovyj-vidplyv/)

ukrayincziv-zminyuye-krayinu/?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 19.04.2025)

5. Мезенцев К., Провотар Н., Паренюк В. Економічні фактори регіональної диференціації безробіття та міграційних намірів молоді в Україні. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. 2020. № 76-77. С. 16-23.
6. Опитування молоді: Оцінка молодіжних центрів і просторів та можливостей для молоді. 2024. URL: https://ratinggroup.ua/research/ukraine/youth_survey_evaluation_of_youth_centres_and_spaces_and_opportunities_for_young_people.html (дата звернення: 19.04.2025)

СЕКЦІЯ 4 РЕКРЕАЦІЙНА ГЕОГРАФІЯ І ТУРИЗМ

Rusudan Elizbarashvili

rusoelizbarashvili@gmail.com

*Scientific supervisor: Assoc. Professor, Dr. Ia Iashvili
Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Tbilisi, Georgia*

SOME CURRENT ISSUES OF RECREATIONAL GEOGRAPHY IN GEORGIA

Abstract. The article discusses the current issues of the development of recreational geography in Georgia. The focus here is on such issues as: the place of recreational geography in the system of geographical sciences, the assessment of the recreational attractiveness (potential) and recreational capacity of the territory, the connection of recreational farms in Georgia with the spatial planning of the country.

Keywords: *recreation, Georgia, geography, potential, planning.*

Recreational geography is primarily a part of geographical sciences, which is why it has the closest and most complementary connections with a number of main directions of geography. Recreation is a part of agriculture for economic geography, an object of assessment and research of natural resources and elements (water, climate, vegetation, landscapes, relief) for physical geography, an area of research into the natural environment and human ecology for medical geography, and an area of study of the recreational potential of regions and recreational flows for geography. Recreational geography is also closely related to regional planning (including recreational and landscape planning, (Elizbarashvili, 2024) and urban planning, which is related to the recreational needs of visitors and sustainable ecological development.

Specialists in the field of social geography believe that the main subject of research in recreational geography is recreational territorial systems, which consist of several interconnected subsystems. Among them are: natural and cultural objects, relevant infrastructure, service personnel and vacationers (Tsarfis, 1979). It is clear that in the case of presenting only such types of recreational resources as cultural, historical, educational, entertainment or sports objects, recreational geography is considered part of social geography. If we consider recreational-territorial systems in relation to resorts, here natural and anthropogenic subsystems are considered with almost equal functional purpose. In this case, recreational geography is a more integrative (social-natural science) geographical direction than social-geographical. The affiliation of recreational geography to integrative geography (Elizbarashvili, etc., 2024) becomes even more evident if we consider natural objects or protected areas as recreational subsystems. The field of study of recreational geography includes those objects that consist of natural and social elements. For this reason, it

has developed at the junction of separate directions of both natural and social geography, medical geography and geography.

The problems of assessing the recreational attractiveness and capacity of a territory are related to several issues. Among them, the following are important: a complex assessment of recreational potential (resources), determination of the material and socio-economic capabilities of a recreational object.

A complex assessment of recreational potential requires the study of dozens of issues and objects, which is a rather difficult scientific or practical task. There are no generally accepted criteria for such an assessment, which complicates the analysis of the interconnectedness of natural, historical-cultural or socio-economic factors. Recreational potential is to some extent indicated by its recreational attractiveness. It is indicated by the dynamics of the number of recreationists and budget revenues. It is also related to the biological and landscape, historical and cultural diversity of the territory or place, ethnogeographic features, the duration of the recreational period, the diversity of recreational objects, etc.

The recreational attractiveness of the territory is also related to the standard of living of the local population, qualified personnel, the modern level and directions of agricultural development, the ratio of vacationers to the local population, the availability of infrastructure and transport communications. According to such characteristics, the recreational potential of Georgia, especially resort agriculture, has practically not been studied.

Recreational attractiveness is related to the recreational capacity of the territory and requires its consideration. Consideration of recreational capacity is directly related to ecological problems, which often becomes a prerequisite for the degradation of the natural environment. There are no generally accepted criteria for assessing the recreational capacity of a territory. It varies depending on the relief forms, climate types, landscape, hydrological objects, vegetation, recreational activities and goals, etc. The study of recreational capacity is one of the current tasks of the Georgian Geographical School.

It is clear that the rapid pace of tourism development in Georgia, in the conditions of growing international interest in our country, requires the activation of research in the direction of recreational geography.

From the recreational assessment of environmental elements, special attention is paid to relief, vegetation, water bodies and climatic phenomena. From the relief assessment, special importance is given to the division of the territory, relative heights, viewpoints, relief forms (glacial, karst, volcanic, peak, nival), etc. From the vegetation assessment, special importance is given to its species composition, stratification, age, etc. From the assessment of water bodies, attention is paid to their characteristics, both in terms of area (lakes, reservoirs, swamps) and linear (rivers). We can consider the observation of climatic (atmospheric) phenomena as one of the forms of recreation.

Tourism in Georgia is becoming an important and strategic part of recreational agriculture (Simon Bell, *atc.*, 2007), which is determined by the favorable geographical location, diverse natural environment, system of protected areas, resort

potential, prospects for the development of ecologically oriented agriculture, attractive ethnocultural features and unique historical monuments.

Among the current issues of the development of recreational agriculture in Georgia, it is desirable to consider such planning of the country's territory (space), as a result of which the natural, social and economic, ecological and ethnocultural characteristics of the recreational potential will be maximally displayed. Such planning has not been implemented in Georgia to date, which should also be considered an urgent task of recreational geography.

References:

1. Tsarfis P.G. *Recreational Geography of the USSR, resort tourism aspects*. 1979. – M.: Mysl, 1979. – 311 p.
2. Nodar Elizbarashvili, Luka Davitashvili, Rusudan Elizbarashvili, Luiza Bubashvili, Tinatin Nanobashvili (2024). *Integrative Geography – Current Issues in Theory and Practice (on the example of the Georgian Geographical School)*. *Journal of Geography and Cartography*, 7 (1). Retrieved from <https://systems.enpress-publisher.com/index.php/JGC/article/view/5253>
3. N. Elizbarashvili (2024). *Spatial Planning and Geography*. *TSU Interdisciplinary Scientific Journal —Geography of Georgia*, № 14, Publ. TSU, pp. 5-18. Retrieved from <http://geographyge.tsu.ge/js/source/%2B%20Print%20-%20Journal%20.pdf>
4. Simon Bell, Liisa Tyrväinen, Tuija Sievänen, Ulrike Probstl and Murray Simpson (2007). *Outdoor Recreation and Nature Tourism: A European Perspective*. 46 p. Retrieved from <http://lrlr.landscapeonline.de/Articles/lrlr-2007-2/download/lrlr-2007-2Color.pdf>

УДК 338.48-6:7/8](477)

А. Верещака

nastaveresaka05@gmail.com

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Сегіда

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

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КУЛЬТУРНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Культурний туризм є однією з форм туризму, що передбачає подорожі з метою ознайомлення з культурною спадщиною, історією, традиціями, мистецтвом і духовними надбаннями певного народу. Він охоплює відвідування музеїв, архітектурних пам'яток, театрів, фестивалів, релігійних святинь, а також участь у локальних обрядах та культурних заходах. Для України культурний туризм є надзвичайно актуальним, оскільки країна володіє унікальним культурно-історичним надбанням, сформованим під впливом різних епох, народів і традицій. Зокрема, на території України зосереджено безліч пам'яток ЮНЕСКО, старовинних фортець, сакральних споруд, автентичних сіл та ремісничих центрів.

До початку повномасштабної війни культурний туризм в Україні активно розвивався як пріоритетний напрям туристичної політики, були створені концепції розвитку культурних дестинацій, зокрема у Львові, Києві, Кам'янці-Подільському, Чернівцях, Одесі та інших містах. Після 2014 року і до 2022 року

спостерігалася тенденція зростання інтересу до немасового, «глибокого» туризму, пов'язаного з пізнанням української культури, народних традицій і ремесел. В умовах сьогодення культурний туризм може стати інструментом м'якої сили, сприяти відновленню національного іміджу, об'єднанню українського суспільства та збереженню культурної спадщини, що знаходиться під загрозою. Відродження цього напрямку дозволить активізувати економічну діяльність у постраждалих регіонах, створити нові робочі місця та розвивати креативні індустрії.

Культурний туризм в Україні є одним з найперспективніших напрямків розвитку туризму. Україна має багатий культурний спадок: історичні пам'ятки, традиції, мистецтво, архітектуру та народні ремесла. Вона славиться своїми археологічними об'єктами, серед яких можна відзначити такі місця, як Києво-Печерська лавра, стародавні міста - Кам'янець-Подільський, Чернівці, Львів та Одеса. Одна з основних особливостей культурного туризму в Україні - це поєднання традиційних культурних пам'яток з сучасними культурними подіями. Серед культурних центрів, які приваблюють туристів, можна виділити Київ, Львів, Одесу, Харків та Чернівці. Важливою частиною культурного туризму є екскурсії по українських замках, яких в Україні понад 30, зокрема, замки в Кам'янці-Подільському, Луцьку, Мукачеві [1]. Однак культурний туризм в Україні стикається з певними викликами. Однією з проблем є недостатня інфраструктура в деяких регіонах для комфортного перебування туристів, а також відсутність належної рекламної кампанії на міжнародному рівні.

Серйозним викликом, з яким стикається Україна, є руйнування культурних пам'яток і об'єктів через бойові дії. Історичні споруди, церкви, музеї та археологічні комплекси опиняються під великим ризиком пошкоджень. Втрата матеріальних елементів культурної спадщини має серйозні наслідки для національної ідентичності українців. Окрім цього, не менш важливими є і нематеріальні культурні цінності, такі як народні обряди, фольклор, ремесла і гастрономічні традиції, які також перебувають під загрозою. Міграція населення ускладнює збереження та передачу культурних знань та звичаїв між поколіннями [2].

Попри важкі наслідки війни, можна помітити, що війна також сприяла розвитку нового виду туризму – військового туризму. Цей вид спрямований на відвідування місць, пов'язаних з війною, збройними конфліктами та їхніми наслідками. В умовах бойових дій і руйнувань військовий туризм став популярним не лише серед українців, а й серед іноземних гостей. В Україні цей тренд активно розвивається, і існують різноманітні підходи до його визначення, серед яких варто зазначити дослідження С. Батиченка, Л. Мельника, П. Савкова та О. Сторубльова [3]. Вони розглядають військовий туризм як різновид туризму, метою якого є відвідання місцевостей, пов'язаних із військовими та воєнними діями [3].

Україна володіє значними ресурсами для активного розвитку туризму, однак нині її туристична галузь ще не відповідає основним засадам сталого розвитку та екологічної рівноваги. Серед основних проблем, які гальмують прогрес у цьому напрямі, варто виділити такі:

- повномасштабне вторгнення РФ в Україну;
- недосконалість нормативно-правової бази, що стосується туризму;
- слабка державна підтримка відповідних ініціатив;
- обмежений вибір та низький рівень якості туристичних послуг;
- слабка координація між місцевими органами влади у питаннях розвитку туризму і рекреаційної інфраструктури;
- низький рівень інформування туристів про рекреаційно-туристичні можливості регіонів;
- дефіцит кваліфікованих спеціалістів у сфері туризму і відпочинку;
- відсутність балансу між економічною вигодою та необхідністю збереження природних ресурсів;
- слабка маркетингова підтримка, як з боку держави, так і з боку приватних ініціатив [4].

В Україні бракує ефективної системи інформаційно-маркетингової підтримки туристичної індустрії, а діяльність туристичних інформаційних центрів залишається несистемною або взагалі відсутня [4].



Рис. 1. Напрямки розвитку туризму в Україні
(складено автором на основі [5])

Війна Росії проти України завдала величезної шкоди туристичній індустрії. Туризм у центральних, східних і південних регіонах України фактично припинився. Натомість, ми стали свідками масової міграції населення всередині країни, а також великої кількості людей, які виїхали за кордон, не з туристичною метою, а через військові обставини. Від початку повномасштабної агресії 24 лютого 2022 року наслідки війни вимірюються не лише величезними людськими втратами, а й серйозним спадом економічних секторів, включаючи туризм. Прогнозувати точні масштаби втрат у туристичній галузі, зважаючи на те, що

значна частина території досі перебуває під окупацією і там тривають бойові дії, на сьогодні неможливо.

Проте, є позитивний досвід відновлення туристичної сфери в країнах, які також пережили військові конфлікти. Це дає надію, що після завершення війни туризм в Україні зможе відновитись. Наприклад, країни, як Хорватія, Ізраїль та Грузія, зуміли відновити свою туристичну індустрію після війни [5]. Під час війни туристична галузь у Хорватії майже повністю занепала, однак після її завершення країна змогла досить швидко відновити туристичну активність. Це стало можливим завдяки масовій рекламній кампанії, яка презентувала невідомі раніше регіони країни. Вдалий маркетинг пляжних курортів цієї країни сприяв їх популяризації, і сьогодні Хорватія є однією з найпопулярніших туристичних destinations у світі [5].

Сьогодні туризм виступає важливим чинником стимулювання національної економіки та водночас впливає на розвиток суміжних галузей, таких як транспорт, зв'язок, обслуговування тощо. Активізація туристичної діяльності сприяє створенню нових робочих місць і формуванню сучасних інституційних механізмів. З огляду на значний туристичний потенціал, який має Україна, просування цієї сфери має стати одним із ключових пріоритетів державної політики для забезпечення сталого розвитку регіонів (рис.1) [5].

Культурний туризм в Україні має широкі перспективи для зростання завдяки багатій історичній та культурній спадщині. Важливими чинниками для покращення його стану є інвестування в інфраструктурні проєкти, підвищення рівня сервісу та просування країни на міжнародному туристичному ринку.

Список використаних джерел:

1. Іванюк У., Осінська О. PEST-аналіз розвитку культурного туризму в Україні в умовах динамічного середовища. *Цифрова економіка та економічна безпека*. (5 (14), 78-85. 2024. URL: <https://doi.org/10.32782/dees.14-12> (дата звернення: 17.04.2025).
2. Хохлов М. В. Туризм культурної спадщини в Україні: сучасні виклики та можливості збереження нематеріальних культурних традицій. *Економіка та суспільство*. Випуск № 68. 2024. 10 с. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-159> (дата звернення: 17.04.2025).
3. Батиченко С., Мельник Л., Савков П., Сторубльов О. Особливості розвитку військового туризму в Україні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Військово-спеціальні науки*. 2021. № 48(4(48)). С. 66–69.
4. Сироїд Н. П. Проблеми розвитку туризму в Україні у контексті сталого розвитку. *Державний університет «Житомирська політехніка»*. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/01/388.pdf> (дата звернення: 17.04.2025).
5. Табенська О. І., Прилуцький А. М. Проблеми та перспективи розвитку екологічного туризму в Україні. *Економіка та суспільство*. Випуск № 51. 2023. 10 с. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-37> (дата звернення: 17.04.2025).

СВІДОМИЙ ТУРИЗМ ЯК ОДИН ІЗ НАПРЯМКІВ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Свідомий туризм – це вже не просто модний тренд, а нагальна необхідність у світі, де екологічні проблеми стають дедалі гострішими. Уявімо собі майбутнє, де кожна подорож не лише приносить радість та нові враження, але й залишає позитивний слід на планеті. Це майбутнє, де ми мінімізуємо негативний вплив на довкілля та максимізуємо користь для місцевих громад. Це світ, де подорожі стають інструментом для збереження природи та культурної спадщини.

Однією з ключових тенденцій є розвиток екологічно чистих подорожей. Сьогодні ми бачимо, як кліматичні зміни, глобальне потепління та екстремальні погодні явища змушують нас переосмислити підходи до подорожей. Зростає популярність "низьковуглецевих" подорожей, таких як поїздки потягом або велосипедом. Це означає, що туристи все частіше обиратимуть види транспорту, які завдають менше шкоди довкіллю. Наприклад, замість авіаперельотів на короткі відстані, люди обиратимуть поїзди або автобуси, а в містах – велосипеди або електросамокати. Готелі та житло стануть екологічними, використовуючи відновлювані джерела енергії та мінімізуючи відходи. Мандрівники зможуть брати участь у волонтерських програмах з відновлення екосистем, допомагаючи зберегти природну красу планети.

Культурна відповідальність також відіграє важливу роль. Ми навчимося поважати місцеві традиції та звичаї, підтримувати місцевих ремісників та виробників, а також вивчати історію та культуру відвідуваних місць. Це дозволить нам не лише насолоджуватися подорожами, але й збагачувати свій культурний досвід [1].

Технологічний прогрес, розвиток штучного інтелекту, віртуальної реальності та блокчейну відкривають нові можливості для екологічного та культурно відповідального туризму. Наприклад, віртуальні тури дозволяють відвідувати вразливі екосистеми без фізичного впливу на них. Це особливо важливо для збереження унікальних природних об'єктів, таких як коралові рифи або тропічні ліси. Крім того, технології блокчейну можуть використовуватися для відстеження екологічного сліду туристичних послуг, що дозволяє туристам робити усвідомлений вибір.

Персоналізація та автентичність стануть новими стандартами подорожей. Ми обиратимемо маршрути, які відповідають нашим індивідуальним потребам та цінностям. Соціальні зміни, зростання усвідомлення необхідності сталого розвитку та соціальної справедливості, спонукатимуть туристів цінувати автентичний досвід та прагнути підтримати місцеві громади. Це означає, що туристи все частіше обиратимуть подорожі, які дозволяють їм познайомитися з місцевою культурою та традиціями, підтримати місцевий бізнес та внести свій

вклад у розвиток місцевих громад.

Цікаво, що вже зараз існує концепція "флайгскам" (flygskam) – сором за польоти, що спонукає людей обирати більш екологічні види транспорту. Деякі країни, наприклад, Коста-Ріка, стали лідерами в екологічному туризмі, запроваджуючи суворі стандарти для туристичних підприємств. І все більше туристів обирають "слоу тревел" (slow travel) – повільні подорожі, що дозволяють глибше пізнати місцевість та культуру.

Роль держави, бізнесу та мандрівників у цьому процесі є ключовою. Держава запроваджуватиме екологічні стандарти та сертифікації, інвестуватиме в розвиток екологічної інфраструктури та проводитиме інформаційні кампанії. Бізнес впроваджуватиме екологічно чисті технології та практики, підтримуватиме місцеві громади та розроблятиме екологічні туристичні продукти. Мандрівники обиратимуть екологічно чисті види транспорту та житла, відповідально споживатимуть, поважатимуть місцеву культуру та підтримуватимуть місцевий бізнес [2].

Звичайно, подорожі завжди пов'язані з ризиками. Екологічні ризики включають забруднення довкілля та руйнування екосистем. Соціальні ризики – це культурна апропріація та експлуатація місцевих громад. Економічні ризики – нерівномірний розподіл прибутків від туризму. І, звичайно, завжди існує ризик непередбачуваних подій, таких як війни або природні катаклізми.

Розвиток екологічної свідомості є невід'ємною частиною цього процесу. Освіта та інформаційні кампанії, популяризація екологічного туризму через соціальні мережі та блоги, створення екологічних туристичних маршрутів та програм, а також залучення місцевих громад – все це допоможе нам зробити туризм більш відповідальним.

Майбутнє свідомого туризму – це спільна відповідальність. Лише об'єднавши зусилля, ми зможемо забезпечити сталий розвиток туризму та зберегти нашу планету для майбутніх поколінь [3]. Майбутнє свідомого туризму – це не просто концепція, а еволюція нашого ставлення до подорожей. Що ми можемо змінити зараз? Поширювати інформацію про принципи свідомого туризму серед туристів, туристичних компаній та місцевих громад, розвивати освітні програми з екологічного та культурного туризму.

Список використаних джерел:

1. Перерва П. Г., Косенко А. В., Маслак М. В., Матросова В. О., Долина І. В. Формування управлінської, маркетингової та інноваційної політики на підприємствах туристичної індустрії // Вісник НТУ «ХПІ». № 47(1323). 2018. С. 114-120. URL: <https://repository.kpi.kharkov.ua/server/api/core/bitstreams/584e89ee-1e29-4c30-9347-267699263a3f>
2. Любохинець Л. С. Туристичні тренди та основні детермінанти розвитку міжнародного туризму // Вісник Хмельницького національного університету. 2020. № 2. С. 205-209. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2020-280-2-37>
3. Морозова О. С. Міжнародний туризм в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку // Науково-виробничий журнал «Бізнес-навігатор». Вип. 5-1 (54). 2019. С. 62-67. URL: https://dspace.ksaeu.kherson.ua/bitstream/handle/123456789/4040/%d0%9c%d0%be%d1%80%d0%be%d0%b7%d0%be%d0%b2%d0%b0_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ТУРИСТСЬКО-РЕКРЕАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В ІЗРАЇЛІ

У сучасних умовах глобалізації туристичного ринку особливого значення набуває вивчення рекреаційного потенціалу країн як ключового чинника їхньої конкурентоспроможності. Ізраїль, володіючи унікальним поєднанням природних, історико-культурних та релігійних ресурсів, посідає особливе місце серед туристичних напрямків світу. Актуальність дослідження зумовлена необхідністю системного аналізу факторів, що впливають на розвиток туристичної галузі в умовах сучасних викликів, таких як кліматичні зміни, політична нестабільність та зростання конкуренції на міжнародному ринку туристичних послуг.

Метою дослідження є комплексний аналіз туристсько-рекреаційного потенціалу Ізраїлю як чинника розвитку туризму, зокрема визначення його структурних компонентів, оцінка впливу на формування туристичного продукту країни та виявлення перспектив його подальшого використання.

Поняття «туристсько-рекреаційний потенціал» охоплює сукупність природних, культурно-історичних, соціально-економічних та інфраструктурних ресурсів, здатних задовольнити потреби туристів і забезпечити сталий розвиток туристичної галузі. У випадку Ізраїлю цей потенціал має особливу структуру, що формується під впливом географічного положення, кліматичних умов та багатовікової історії регіону.

Природний компонент потенціалу включає унікальні географічні об'єкти, такі як Мертве море, яке є найнижчою точкою земної кулі та має значні лікувальні властивості, а також озеро Кінерет, пустелю Негев і заповідники Кармель та Ен-Геді. Дослідження Коен-Хаттаб та ін. демонструють, як ізраїльські ліси, що раніше виконували ідеологічну функцію, трансформуються в об'єкти рекреаційного туризму, сприяючи розвитку екологічних маршрутів і зростанню популярності активного відпочинку [2].

Історико-культурний компонент представлений такими об'єктами, як Єрусалим, Назарет та Яффа, які є центрами паломницького та культурно-пізнавального туризму. Ці міста поєднують у собі спадщину різних цивілізацій і релігій, що робить їх унікальними на глобальному туристичному ринку.

Сьогодні туристична галузь Ізраїлю демонструє стійкий розвиток, проте стикається з низкою серйозних викликів. Одним із найбільш актуальних є проблема кліматичних змін. Дослідження Тейтлера Регев Ш. та Палатника Р. Р. вказують на зростаючу залежність туристичної активності в національних парках від погодних умов, що вимагає розробки адаптаційних стратегій [3]. Наприклад, екстремальна спека влітку знижує відвідуваність пустельних

районів, тоді як у зимовий період зростає попит на відпочинок біля Мертвого моря.

Для подальшого розвитку туристичної галузі Ізраїлю важливим є використання міжнародного досвіду, зокрема українських практик стратегічного планування. Дослідження Шпак Н. та ін. вказують на ефективність інноваційних підходів до управління туристичними ресурсами, зокрема формування територіальних брендів та розвиток внутрішнього туризму [4].

Особливий інтерес представляє досвід периферійних регіонів. Наприклад, дослідження Шмідта Дж. та Уріелі Н. показують, як місто Міцпе Рамон у пустелі Негев залучає місцеві громади до туристичних ініціатив, що сприяє не лише економічному розвитку, але й соціальній консолідації [1]. Цей підхід може бути корисним для інших регіонів Ізраїлю, особливо з урахуванням досвіду українських ОТГ, де локальні громади активно використовують туристично-рекреаційний потенціал для залучення інвестицій [5].

Висновки. Туристсько-рекреаційний потенціал Ізраїлю є потужним чинником розвитку галузі, однак його ефективне використання вимагає комплексного підходу. Поєднання унікальних природних ресурсів, багатой історико-культурної спадщини та сучасної інфраструктури створює передумови для подальшого зростання, але необхідно враховувати такі виклики, як кліматичні зміни та геополітична нестабільність. Досвід Ізраїлю, а також адаптація міжнародних практик, зокрема українських, можуть стати основою для розробки стратегій сталого розвитку туризму, орієнтованих на залучення місцевих громад та інноваційні підходи до управління ресурсами.

Список використаних джерел:

1. Шмідт Дж., Уріелі Н. Розвиток туризму та розширення прав місцевих громад: приклад Міцпе Рамон, периферійного міста в ізраїльській пустелі Негев // *Journal of Sustainable Tourism*. – 2019. – Vol. 27, No. 8. – С. 1147–1162. DOI: <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1515952>
2. Коен-Хаттаб К., Гельбман А., Шоваль Н. Від ідеологічного простору до рекреаційного туризму: Ізраїльські ліси // *Journal of Tourism and Cultural Change*. – 2018. – Vol. 16, No. 5. – С. 443–461. DOI: <https://doi.org/10.1080/14766825.2017.1408637>
3. Тейтлер Регев Ш., Палатник Р. Р. Наслідки змін клімату для активного відпочинку: приклад національних парків Ізраїлю // *Earth*. – 2022. – Vol. 3, No. 1. – С. 335–347. DOI: <https://doi.org/10.3390/earth3010021>
4. Шпак Н., Бондаренко Ю., Куленяк І., Цимбаліста Н., Просович О. Стратегічне планування розвитку рекреаційної та туристичної галузі: український досвід // *International Journal of Entrepreneurial Knowledge*. – 2022. – Vol. 10, No. 1. – С. 62–74. DOI: <https://doi.org/10.37335/ijek.v10i1.158>
5. Мельник А., Мельник Н., Качаровський Р., Єрко І. Можливості використання туристично-рекреаційного потенціалу в умовах децентралізації (на прикладі ОТГ Волинської області) // *Часопис соціально-економічної географії*. – 2021. – Вип. 30. – С. 57–65. DOI: <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-30-07>

ЛІТЕРАТУРНИЙ ТУРИЗМ В УКРАЇНІ (НА ПРИКЛАДІ ФЕСТИВАЛЮ «КНИЖКОВА КРАЇНА 2025»)

Актуальність теми. Наразі література знову набирає популярності, як по всьому світу, так і в Україні. Після початку повномасштабного вторгнення, коли стало неможливо купувати та реалізувати книжки видавництва країни агресора, видавництва України почали активно видавати світові бестселери, чим дуже розвинули українське суспільство. Тому, великій кількості людей було б цікаво відвідати місця, пов'язані з їх улюбленими творами. До того ж, нещодавно анонсували коли відбудеться у цьому році найбільший літературний фестиваль України – Книжкова Країна.

Книжкова Країна – це літературний фестиваль в Україні, що проходить на ВДНГ в Києві, створений навесні 2024 року. На даний момент було вже два фестивалі: весняний та осінній, та про анонсовано весняна Книжкова країна 2025, що буде проходити з 24 по 27 квітня.

Фестиваль проходить на великій території протягом декількох днів. На ньому представлений ярмарок книжок, на якому присутні більшість видавництв України, магазини з книжковими сувенірами, мерчем по книгам, фуд-корт зона та багато павільйонів де проходять книжкові події (рис. 1).

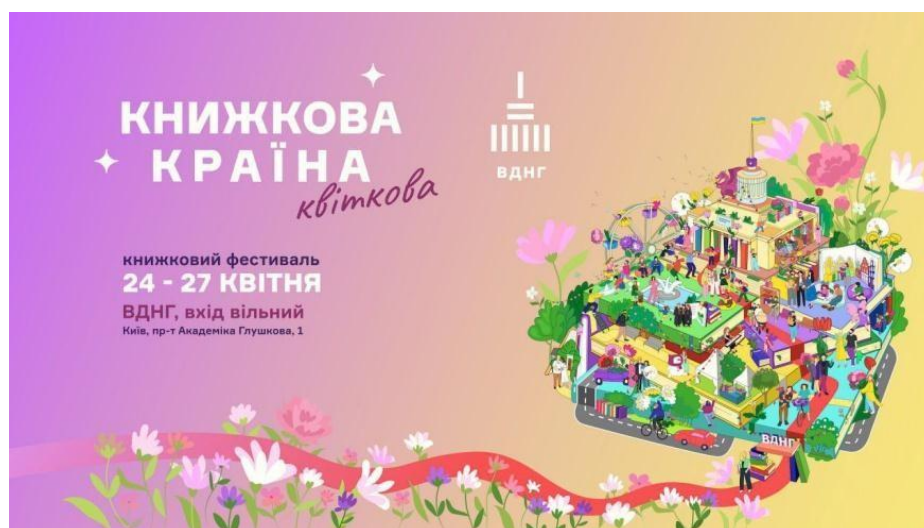


Рис. 1. Лого «Книжкової Країни» 2025 року [3]

За представленими даними, попередню «Книжкову Країну» відвідало понад 73 тисяч людей. Також, в ярмарку взяли участь 120 учасників: видавництва, книгарні та індивідуальні автори, на фестивалі придбали 86500

книжок. Загалом на «Книжковій країні» відбулося понад 350 подій. Найпопулярнішими стали презентація книжки Ростислава Семківа «Як читати українських класиків», автограф-сесія письменника Василя Шкляра, що тривала більш ніж 3 години, а також музично-поетичний вечір «Метаромантика». У межах фестивалю відбулася низка благодійних подій, учасниками стали шість фондів та організацій: «Лелека-Україна», «Культурний десант», «Гуркіт», «Рій», «Центр рекрутингу сил ТРО» та «Фронт допомоги». Зокрема, «Лелека-Україна» зібрав 335 000 грн, за які придбає обладнання для фронткових медиків, благодійні ігри з письменниками — понад 67 000 грн, а «Культурний десант» — 344 книжки у межах ініціативи «Книга на фронт» [4].

24–27 квітня, так само у Києві на ВДНГ відбудеться вже третій книжковий фестиваль «Книжкова країна». Цього року квіткова тематика стане тематичним доповненням до основної літературної. У програмі фестивалю заплановано понад 300 подій: презентації книжок, зустрічі з авторами, майстер-класи, дискусії, відкриті засідання книжкових клубів та інше. Фестиваль традиційно концентрує видавництва, авторів та блогерів. Вхід на подію — вільний [3].

Анонсувати події фестивалю та сам фестиваль засновники почали вже з березня цього року. Проходить це в соціальних мережах Книжкової Країни. Також, з квітня, коли з'явилась афіша, до засновників приєднались блогери та видавництва, що у своїх соціальних мережах роблять рекламу фестивалю.

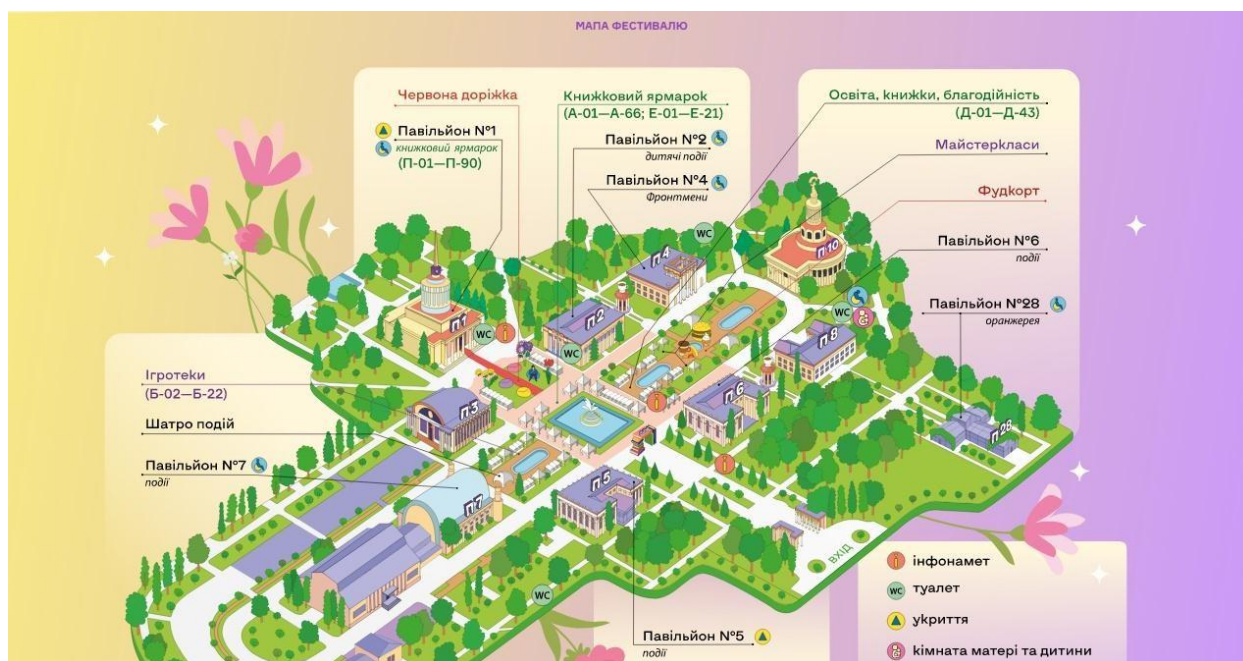


Рис. 2. Мапа Книжкової Країни 2025 року [5]

Окрім соціальних мереж у Книжкової Країни також є свій сайт, на якому можна знайти багато потрібної інформації. Він зроблений дуже зручно, що є гарним моментом для відвідувачів. На сайті написано про фестиваль, є інформація про спонсорів, що на ньому присутні, про видавництва та інші книжкові магазини, що приймають участь у ярмарку, та про спеціальних гостей, що будуть присутні на фестивалю. Також є окрема сторінка під

Книжкову Премію з судьями та книгами, що приймають участь (книжкова премія стала однією з головних подій фестивалю). Та сторінка з мапою фестивалю. Мапа показує вісьВДНГ, проте, вона не дуже детальна, бо немає інформації щодо фуд-кортів та розположення видавництв на ярмарку (рис. 2).

Також на сайті можна знайти детальний розклад всіх подій, що відбудуться на фестивалі. Серед них лекції, спільні читання, анонси, обговорення, зустрічі з авторами. Подій неймовірно багато та на кожну годину їх може бути по декілька, тому, доведеться обирати на яку прийти (рис. 3).



Рис. 3. Приклад розкладу Книжкової Країни 2025 року [6]

Висновки. Книжкова Країна – чудове місце для літературного туризму. В основному тримається вона на подіях, що будуть дуже цікаві багатьом відвідувачам, якої б вікової групи вони не були, які б книги не любили. Вона підійде навіть для тих, хто не дуже часто, або зовсім не читає, бо лекції можна знайти майже на любий смак. Окрім подій на фестивалі також є фотозони та ярмарок. Також можна було побачити з карти, що на фестивалі присутні вбиральні, укриття, кімната матері та дитини, що неймовірно зручно для відвідувачів та є великим плюсом. Окрім цього на фестивалі багато місць де можна перекусити та у павільйонах є багато сидячих місць, де можна відпочити за прослуховуванням лекції, дискусії або прибуваючи на іншій події.

Було проведено поки тільки два фестивалі, але Книжкова Країна вже стала популярною в Україні та на неї чекає велика кількість українці. Фестивалі мають великий потенціал на розвиток та продовження у майбутньому.

Список використаних джерел:

1. Видавництво «Фоліо». Книжкова Країна 2024 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://folio.com.ua/galleries/book2024>

2. Паперовий змій. Книжкова країна-2024: свято літератури та читання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zmey.com.ua/novyyny-polihrafii/knyzhkova-krayina-2024-svyato-literatury-ta-chytannya>
3. Лірум. НаВДНГ втретє пройде «Книжкова країна», цього разу з квітковою тематикою. Марічка Максимець. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://liroom.com.ua/news/knyzhkova-kraina-2025/>
4. Читомо. «Книжкова країна» оголосила про рекордну кількість відвідувачів за весь час [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://chytomo.com/knyzhkova-kraina-oholosyla-pro-rekordnu-kilkist-vidviduvachiv-za-vsi-roky/>
5. Книжкова Країна. Про фест. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://book.vdng.ua/#about>
6. Книжкова Країна. Програма [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://book.vdng.ua/program>
7. Книжкова країна. Фейсбук [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.facebook.com/bookvdng/?locale=uk_UA

УДК 338.48

Ю. Ісаєва

yuliia.isaieva@mu.edu.ua

*Науковий керівник – доктор філософії з менеджменту, доц. К. Горюнова
Маріупольський державний університет, м. Київ, Україна*

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ

У сучасних економічних реаліях діяльність підприємств індустрії гостинності відбувається в умовах невизначеності через вплив різноспрямованих економічних чинників, що визначає особливості їхнього розвитку. Гостинність є важливою складовою туристичної галузі, адже послуги розміщення та харчування є необхідною частиною туристичного продукту. Незалежно від масштабів чи етапу розвитку, готельні та ресторанні заклади мають постійно вдосконалювати свої процеси й адаптуватися до мінливих ринкових умов для забезпечення стабільної фінансової ефективності та збереження конкурентних позицій. Водночас підприємства сфери гостинності повинні приділяти увагу розвитку всіх напрямів сталого розвитку - соціального, екологічного та інституційного.

В Україні індустрія гостинності та туризму протягом тривалого часу не розглядалася як пріоритетна сфера та фактично залишалася без державної підтримки. Як наслідок, розвиток готельного й ресторанного бізнесу здійснювався переважно завдяки ініціативам приватних підприємців.

У перший рік повномасштабної війни - 2022 - сфера гостинності зазнала значних втрат: обсяги доходів у доларовому еквіваленті скоротилися на понад 65-70%, а кількість діючих закладів зменшилася приблизно на 55-60% [1]. Такі обставини підтверджують актуальність дослідження сучасних інноваційних підходів і механізмів розвитку індустрії гостинності та туризму в умовах нових викликів і загроз.

На особливості управління у сфері готельно-ресторанного бізнесу впливають

такі чинники, як формат закладу, його географічне розташування та обсяг господарської діяльності (табл. 1).

Таблиця 1

Особливості менеджменту в готелях і ресторанах [2]

У готелях	У ресторанах
Неперервність роботи	Високий рівень взаємодії із клієнтами
Високий рівень персоніфікації	Швидкий темп роботи
Вплив людського фактору	Складність управління персоналом
Важливість першого враження	Управління запасами
Сезонність	Маркетинг
Конкурентність	Фінансовий менеджмент
Залежність від зовнішніх факторів	
Необхідність дотримання норм і правил	Контроль якості
Складність управління персоналом	
Необхідність постійного вдосконалення	

Попри серйозні труднощі, з якими стикається Україна в розвитку туристичної та готельно-ресторанної індустрії в умовах російсько-української війни, країна зберігає значний туристичний, ресурсний та інноваційний потенціал. Його грамотне та ефективне використання сприятиме підвищенню туристичної привабливості України.

Для переходу до інноваційної моделі розвитку необхідно здійснити модернізацію галузі шляхом впровадження новітніх технологій у процес створення туристичних послуг і систему управління на всіх рівнях економічної структури. Це потребує формування виваженої інвестиційно-інноваційної політики, яка включатиме:

Збалансовану інвестиційно-інноваційну політику, яка може включати фінансування програм для впровадження інноваційних технологій;

– створення пільгових умов для туристичних підприємств, що використовують інновації в своїй діяльності;

– розробку спеціалізованої науково-технічної, податкової та кредитно-фінансової політики;

– надання фінансової підтримки, субсидій та грантів для реалізації наукових розробок у сфері туризму та суміжних галузей економіки, що сприятиме підтримці інноваційних проектів на державному, регіональному та місцевому рівнях [3].

Упровадження сучасних інноваційних рішень сприятиме підвищенню конкурентоспроможності індустрії гостинності як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках, дозволяючи збільшити туристичний потік і зменшити вплив сезонності.

Останнім часом у готельному бізнесі зростає популярність технологій віртуальної реальності. Водночас доцільно враховувати й перспективи доповненої реальності.

На відміну від VR, яка створює повністю віртуальне середовище для користувача, AR доповнює реальний простір віртуальними об'єктами. Готелі

можуть застосовувати доповнену реальність для інтерактивного представлення інформації про власні послуги — такі як SPA-зони, фітнес-центри, ресторани, а також пропонувати гостям AR-ігри, що роблять їхнє перебування цікавішим та яскравішим [4].

Отже, сучасні умови диктують нові вимоги й виклики для бізнесу загалом і готельної індустрії зокрема. Особливого значення набуває впровадження інноваційних технологій під час проєктування готелів і розширення спектра послуг для гостей.

Готельна індустрія є важливою складовою економічної системи, що створює готельний продукт, який має значну споживчу цінність. Основними стратегічними напрямками її розвитку в сучасних макроекономічних умовах можуть стати:

– розробка програм розвитку туристично-рекреаційної сфери, орієнтованих на різні соціальні категорії, що сприятиме підвищенню рівня завантаження готелів;

– активна участь у державних і місцевих проєктах [5].

Сьогодні готельна галузь потребує суттєвого оновлення. Створення нових закладів і модернізація вже існуючих вимагають впровадження сучасних технологій, врахування змін у вподобаннях клієнтів, швидкої реакції на суспільні виклики та адаптації до нових реалій ринку.

Список використаних джерел:

1. HoReCa-Ukraine. «The restaurant market in 2023 - changes and results», 2023. URL: <https://horeca-ukraine.com/restorannij-rinok-u-2023-roci-zmini-ta-pidsumki/> (Дата звернення: 29.03.2025).
2. Рябенька М. О., Постова В. В. Сучасні аспекти управління в закладах готельного та ресторанного бізнесу Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління. URL: https://reicst.com.ua/pmt/issue/view/issue_13_2024 (Дата звернення: 29.03.2025).
3. Жмуденко В. О. Інноваційні аспекти стратегічного розвитку підприємств індустрії туризму та гостинності. Електронний журнал «Ефективна економіка». 2024. № 8. URL: <https://nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/4454/4489> (Дата звернення: 29.03.2025).
4. Hotel Industry: Everything You Need to Know About Hotels! URL: <https://www.revfine.com/hotel-industry/> (Дата звернення: 29.03.2025).
5. Сушко Н. Сучасні тенденції розвитку гостинної індустрії: проектний підхід. Електронний журнал «Економіка та суспільство». Випуск 40/2022 URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1468> (Дата звернення: 29.03.2025).

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ШЛЯХ ДО СТАЛОГО ТУРИЗМУ: ДОСВІД, ІННОВАЦІЇ, ПЕРСПЕКТИВИ

Сталий туризм у Європі є важливим інструментом досягнення цілей сталого розвитку, визначених як на глобальному рівні (Цілі сталого розвитку ООН) [1], так і в межах політики Європейського Союзу. Туризм є однією з ключових сфер європейської економіки: до пандемії COVID-19 цей сектор забезпечував близько 10% ВВП ЄС та 12% зайнятості населення. Саме тому важливим завданням стало переосмислення традиційної туристичної моделі в напрямку збереження природного середовища, культурної спадщини та добробуту місцевого населення.

ЄС є найбільшою складовою світового ринку туристичних послуг, а його індустрія туризму стала одним із ключових секторів європейської економіки. Тому досвід ЄС у впровадженні сталого туризму має велике значення. Факторами, що визначають характеристики туристичної політики ЄС [2], є:

- політична стабільність;
- верховенство права;
- розвинене громадянське суспільство;
- ефективна соціально-орієнтована економіка;
- високий рівень життя населення;
- турбота про охорону культурної спадщини і навколишнього середовища.

ЄС проводить активну політику регулювання туризму, формулює рекомендації, які не мають прямої юридичної сили та не втручаються в національну політику країн-учасниць, дозволяючи країнам користуватися повною свободою дій у процесі створення та просування власних туристичних продуктів.

У документах, опублікованих керівними органами ЄС, неодноразово згадувалося, що метою туристичної політики є збереження позиції Європи як найпопулярнішого туристичного напрямку у світі, сприяння конкурентоспроможності, диверсифікації та якості послуг, інновацій та сталого розвитку, особливо для малих і середніх підприємств, а також зміцнення зв'язку між туризмом та іншими пріоритетними сферами соціального, економічного та культурного розвитку [3].

Ключовою ланкою сталого підходу є участь місцевих громад. У багатьох країнах запроваджуються моделі партисипативного управління, коли населення бере безпосередню участь у формуванні туристичних маршрутів, визначенні допустимого антропогенного навантаження, а також у створенні локального

туристичного продукту. Наприклад, у Словенії створено систему сертифікації «Green Scheme of Slovenian Tourism» [4], що передбачає присудження статусу «зеленого» туристичного напрямку лише тим територіям, які відповідають чітко визначеним соціальним, екологічним і економічним критеріям.

Водночас, інновації відіграють дедалі важливішу роль у перетворенні туризму на сталу практику. Цифрові технології дозволяють організовувати туристичні потоки більш раціонально, уникати скупчення у популярних локаціях, а також здійснювати екологічний моніторинг територій. Так, у Норвегії діє програма «Sustainable Destination», яка не лише контролює розвиток інфраструктури на природоохоронних територіях, а й забезпечує прозору систему оцінки за понад 100 індикаторами сталості [5].

Цікавим прикладом поєднання інновацій і соціального залучення є проєкт «CopenPay» у Копенгагені. Місцева влада запровадила систему винагород для туристів, які беруть участь у екологічних ініціативах, таких як прибирання пляжів або участь у міському садівництві. За активність можна отримати безкоштовний квиток до музею або знижку в кафе, що підкреслює прагнення до взаємної відповідальності між туристами й містом [6].

Особливе місце у розвитку сталого туризму в Європі займає культурна спадщина. Програми, як-от «European Heritage Label», ініціатива Ради Європи «Культурні маршрути» та «Європейські столиці культури», спрямовані на підтримку нематеріальної культури, локальних традицій і міжкультурного діалогу. Ці ініціативи зміцнюють культурну ідентичність регіонів і стимулюють розвиток туризму, що не ґрунтується на масовості, а на глибокому культурному зануренні [7].

Європейський Союз також просуває ініціативи в галузі освіти для сталого туризму. Наприклад, програма WeNaTour (Western Nature Tourism) [8] підтримується Erasmus+ і спрямована на підготовку нових спеціалістів, які здатні поєднувати навички управління природними територіями з принципами зеленої економіки.

З огляду на сучасні виклики, перспективи сталого туризму в Європі пов'язані з подальшим розвитком сезонного та сільського туризму, створенням нових транснаціональних екомаршрутів, адаптацією інфраструктури до кліматичних змін та широким впровадженням цифрових екосистем для управління потоками і ресурсами. Увага до соціальної відповідальності, гендерної рівності, залучення молоді та людей з інвалідністю також поступово інтегрується у туристичні стратегії країн Європи.

Тож, європейський шлях до сталого туризму демонструє можливість збалансованого розвитку, у якому економічна вигода не суперечить екологічним та культурним пріоритетам. Такий підхід є не лише прикладом для інших регіонів, а й дороговказом для країн, що прагнуть поєднати сталий розвиток із відкритістю до світу – серед них і Україна.

Перспективи розвитку сталого туризму в Європі тісно пов'язані з подальшою інтеграцією екологічної, соціальної та цифрової складових у туристичні політики. ЄС дедалі більше надає перевагу не просто збереженню природних і культурних ресурсів, а й активному відновленню екосистем,

декарбонізації транспортної інфраструктури, розвитку кругової економіки в туризмі. Також пріоритетами є підтримка регіонального туризму, подолання сезонності, розвиток малих і середніх підприємств у сільських і гірських територіях.

У цьому контексті Україна, яка задекларувала стратегічний курс на євроінтеграцію та впровадження принципів сталого розвитку, має вагомі можливості для запозичення європейського досвіду. Зокрема, у регіонах Західної України – Карпатах, Поділлі, Буковині – вже активно розвивається сільський, зелений, етнографічний туризм. Але перспективи значно ширші — приєднання до європейських сертифікаційних систем (Green Key, EU Ecolabel), участь у мережах «Зелених напрямків» (Green Destinations), інтеграція у ініціативи ЄС з культурних маршрутів та спадщини [9].

Одним з важливих кроків є впровадження систем сталого моніторингу туризму на національному рівні – з урахуванням впливу на довкілля, громади, зайнятість і культурні ресурси. Це дозволить не лише залучити більше міжнародних туристів, орієнтованих на етичні подорожі, а й забезпечити стабільний дохід для місцевого населення та уникнути негативних ефектів масового туризму, з якими стикається низка європейських країн.

Також варто посилити співпрацю з європейськими освітніми та інституційними програмами, як от Erasmus+, Horizon Europe, Interreg, що підтримують створення інноваційних туристичних продуктів, навчання персоналу та розвиток цифрових платформ. Окремо слід відзначити потенціал України як частини транснаціональних екологічних та культурних маршрутів (наприклад, Карпатський туристичний шлях або маршрути ЮНЕСКО).

Враховуючи надзвичайне природне й культурне багатство України, її перехід до сталої моделі туризму здатен не лише сприяти регіональному розвитку, а й зробити країну впізнаваним гравцем на європейській туристичній мапі [10]. Європейський шлях до сталого туризму – це не лише технології чи політики, а насамперед філософія відповідальності перед майбутнім. І саме Україна, як держава з величезним потенціалом і прагненням до європейських стандартів, має всі шанси стати частиною цієї трансформації.

Список використаних джерел:

1. Цілі сталого розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [Цілі сталого розвитку | United Nations Development Programme](#)
2. Все про туризм. Туристична бібліотека [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://tourlib.net/books_ukr/lubiceva_rtp.htm
3. Офіційний сайт Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52007DC0621>
4. Зелена схема словенського туризму [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.slovenia.info/en/business/green-scheme-of-slovenian-tourism>
5. Sustainable Destination Visit Norway [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.visitnorway.com/plan-your-trip/green-travel/sustainable-destinations/>
6. Безплатні екскурсії й обіди. Копенгаген запускає цікавий проект екологічного заохочення туристів [Електронний ресурс]. Режим доступу: [Як Копенгаген заохочує туристів до екологічної поведінки — Тексти.org.ua](#)

7. Програма «Культурні маршрути Ради Європи» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes>
8. WeNaTour Project [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://wenatour.eu/>
9. Все про туризм. Туристична бібліотека [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://tourlib.net/statti_ukr/lebedjev2.htm
10. Сталій розвиток для України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [Туризм – Сталій розвиток для України](#)

УДК 911.3

¹О. Мороз, ²О. Апанасенко

¹oksana.moroz@student.karazin.ua, ²oksana.apanasenko@student.karazin.ua

Науковий керівник – канд. геогр. наук, доц. Є. Телебенєва

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

ВПЛИВ ВІЙНИ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Починаючи з 20 лютого 2014 року, РФ вчинила масштабний міжнародний злочин – розпочала збройний конфлікт проти України. Наслідком цього акту агресії стала окупація Автономної Республіки Крим, частини Донецької та Луганської областей. Це стало початком занепаду окупованих територій, зокрема туристичної гілки, яка до цього активно розвивалась.

За даними Національної туристичної організації України у 2013 році 24671227 іноземних туристів відвідало Україну, а сальдо туристичного балансу було додатне і постійно зростало. Після нападу РФ у 2014 році кількість іноземних туристів зменшилась до 12711507 осіб [1]. Вперше спостерігалось від’ємне сальдо – українці стали виїжджати за кордон частіше, ніж іноземці приїздили до нашої держави. Війна та окупація частини території негативно вплинули на розвиток туристичної галузі та економіку країни в цілому. Особливо значною втратою стала Автономна Республіка Крим, яка завжди приваблювала не лише громадян України, а й іноземних відвідувачів. Туристів приваблювали мальовничі краєвиди, ліси, водоспади, унікальні печери, пам’ятки архітектури, фортеці, палаци тощо.

До окупації у 2014 році Донецька та Луганська області мали свій унікальний туристичний потенціал, хоча й поступалися за масштабами Криму чи Карпатом. Символом втрати цих регіонів стала відома на весь світ «Донбас Арена». У 2009 році відкриття даного об’єкта стало справжньою сенсацією. На стадіоні проходили матчі Прем’єр-ліги, Ліги чемпіонів, а також концерти зірок світового рівня – таких як Ріанна, Дуа Ліпа, Шакіра, Бейонсе.

Агресія РФ у 2014 році повністю зруйнувала перспективи даних регіонів. Як видно з опису вище, втрати в галузі туризму були масштабними. З часом Україна намагалась стабілізувати ситуацію, але 24 лютого 2022 року РФ розпочала повномасштабну війну. Згідно з даними Державного агентства розвитку туризму України, в 2021 році кількість візитів іноземців до України сягнула 4,2 млн, що свідчило про позитивну динаміку відновлення туризму.

Однак, уже в 2022 році цей показник знову стрімко знизився – до рівня, меншого за 1 млн, адже активні бойові дії охопили більшість областей.

Станом на 2025 рік під частковою або повною окупацією перебувають такі області як: Луганська, Донецька, Херсонська, Запорізька, Харківська, Миколаївська та Автономна Республіка Крим. На 18.04.2025 окуповано 112,589 тис км², що більше за площу 32 країн Європи [2].

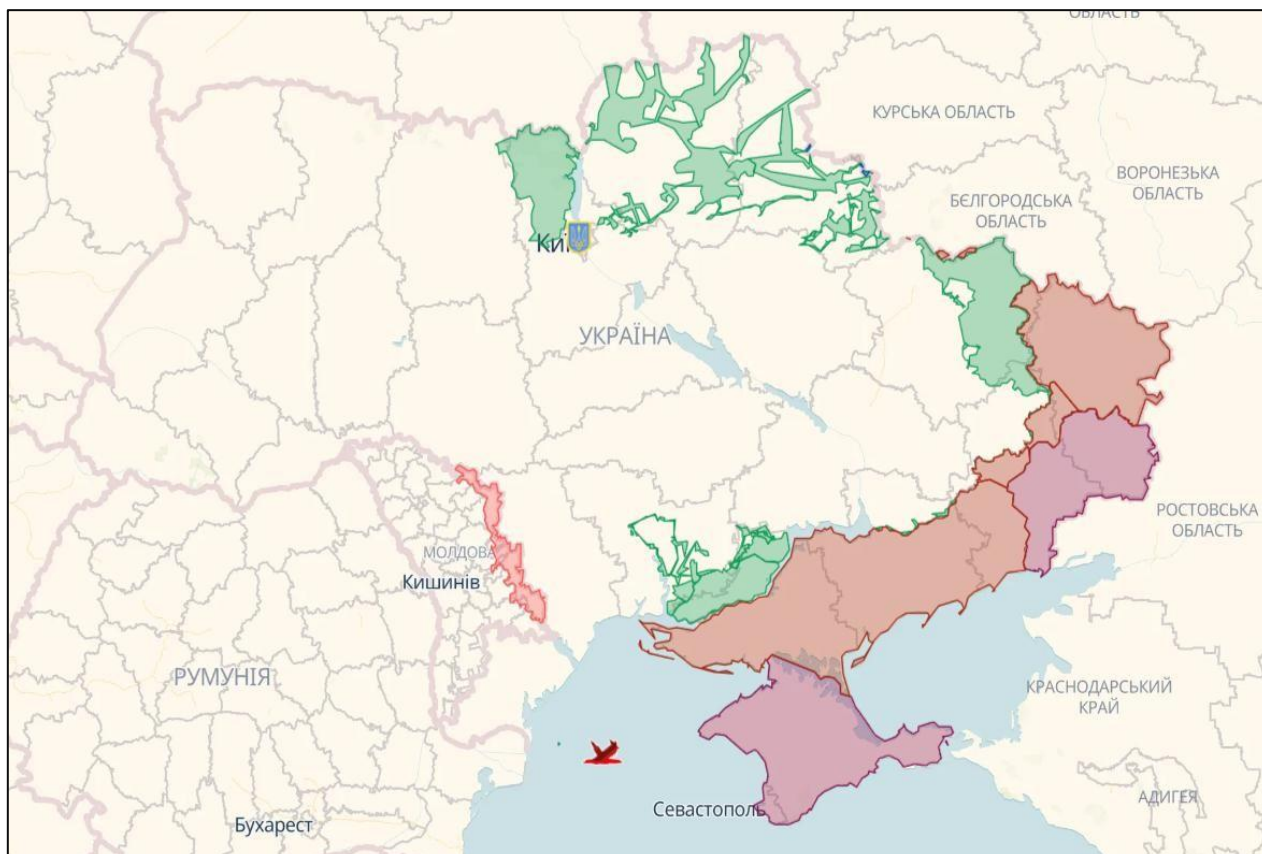


Рис. 1. Мапа бойових дій станом на 18.04.25 (онлайн карта DeepStateMAP) [2]

Особливо відчутними у сфері міжнародного туризму стали втрати південних областей України, а саме Херсонської та Запорізької. Через атаки постраждали охоронні зони «Асканії Нової», Чорноморський та Український заповідники, Національний природний парк «Олешківські піски». Російські війська завдали непоправної шкоди: було викрадено, вивезено і вбито рідкісні види тварин і рослин, змінено унікальний рельєф територій. Значно постраждало Азовське море: хімічні забруднення, які спричинені аваріями російських військових кораблів, призвело до загибелі морських мешканців і погіршення екологічної ситуації [3]. Колись популярні курорти – Скадовськ, Лазурне, Генічеськ, Кирилівка, Арабатська стрілка – зруйновані.

Серйозних втрат зазнали й прифронтові області, що залишаються під контролем України – зокрема, Одеська та Миколаївська. Вони були центрами пляжно-курортного відпочинку: Затока, Очаків, Коблево, Сергіївка щороку надавали послуги туристам з усієї країни та з-за кордону. Зараз ці курорти частково зруйновані та постійно перебувають під загрозою нових атак. Чорне

море, яке приваблювало близько 5 млн туристів щороку, є сьогодні одним із найбільш замінованих у світі. Через війну відновлення туризму у регіоні наразі неможливе.

Місто Харків, друге за розміром в Україні, до повномасштабної війни активно приймало гостей з різних регіонів та з-за кордону завдяки міжнародній науковій активності. Площа Свободи, одна з найбільших у Європі, Харківський зоопарк, оновлений перед війною, Центральний парк, університети – усе це формувало потужний туристичний імідж міста. Щороку тут проходили наукові конференції, фестивалі, концерти, які приваблювали туристів. Проте з лютого 2022 року Харківщина стала однією з найбільш постраждалих від ворожих обстрілів.

Київ – столиця України, її серце, який не могли оминати стороною. Місто приймало велику кількість іноземних туристів з різних країн світу.

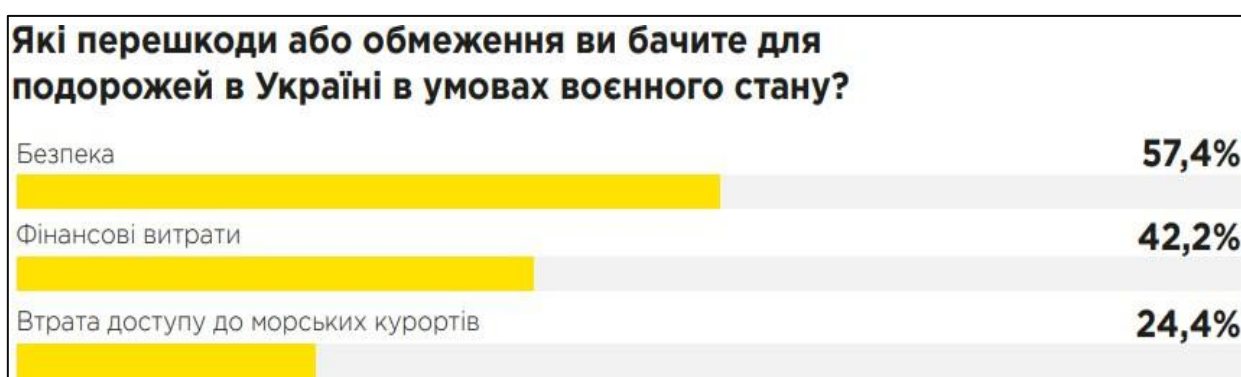


Рис. 2. Опитування українців Державним агентством розвитку туризму України [4]

Сьогодні жодна область України не є повністю захищеною від ракетних обстрілів, авіаударів та атак дронів. Безпека людей є ключовим аспектом для туристичної галузі.

Список використаних джерел:

1. Національна туристична організація України, за підтримки програми USAID «Конкурентоспроможна економіка України», Туристичний барометр України 2009-2019, 12 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ntou-barometer-doc-2020
2. Сайт the page, Онлайн карта «DeepStateMAP» ліній фронту в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://thepage.ua/ua/karta-liniyi-frontu-v-ukrayini>
3. Сурова М., Мархель Ю. Екокатастрофа в Азовському морі: масштаб забруднення та загрози для екосистеми [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://letsdoitukraine.org/2025/01/ldu-mazut-v-mori/>
4. Офіційний сайт Державного агентства розвитку туризму України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cdn.prod.website-files.com/>

РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ СЕРТИФІКАЦІЙНИХ СИСТЕМ (GSTC, BLUE FLAG, GREEN KEY) У ПІДТРИМЦІ СТАЛОГО ТУРИЗМУ: ПОТЕНЦІАЛ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ КУРОРТІВ

Актуальність. У сучасних умовах сталий туризм стає ключовим напрямом розвитку туристичної галузі, особливо в країнах, що відновлюються після криз та військових конфліктів. Міжнародні сертифікаційні системи, такі як GSTC (Global Sustainable Tourism Council), Blue Flag та Green Key, відіграють важливу роль у впровадженні екологічних стандартів, підвищенні якості туристичних послуг і формуванні позитивного іміджу дестинацій. Для українських курортів, які мають значний природно-рекреаційний потенціал, інтеграція таких систем є шансом посилити конкурентоспроможність, залучити екологічно свідомих туристів та впровадити сучасні принципи управління туризмом [4]. Попри глобальні тенденції, в Україні ця тема ще мало досліджена, що зумовлює потребу в аналізі можливостей та перспектив впровадження міжнародних стандартів сталого туризму в національному контексті.

Аналіз попередніх досліджень. Питання сталого туризму в Україні розглядалося в декількох дослідженнях, що стосуються впровадження найкращих міжнародних практик у туризмі. Так, у монографії Павліха Н. В., Цимбалюк І. О., Савчук А. Ю. (2022) «Сталий розвиток туризму та рекреації: сучасні виклики й перспективи для України» розглядаються можливості адаптації міжнародних стандартів для підвищення якості туризму в Україні [3]. Лебедев І. В. (2018) у статті «Сталий розвиток туризму: досвід Європейського Союзу і завдання для України» аналізує досвід ЄС у сталому туризмі та рекомендує впровадження європейських практик в Україні [1]. Любченко В. В. (2023) у статті «Роль туризму у сталому розвитку в Україні: виклики та можливості для економіки» підкреслює важливість імплементації європейських стандартів якості у сферу туризму в Україні [2].

Хоча ці дослідження не зосереджені безпосередньо на впровадженні сертифікаційних систем GSTC, Blue Flag чи Green Key, вони підкреслюють важливість інтеграції міжнародних стандартів для досягнення сталого розвитку туризму в Україні.

Об'єктом дослідження виступають процеси впровадження сталого туризму на міжнародному та національному рівнях.

Предмет дослідження – це роль міжнародних сертифікаційних систем (GSTC, Blue Flag, Green Key) у підтримці сталого туризму та їхній потенціал для застосування на українських курортах.

Метою є проаналізувати роль міжнародних сертифікаційних систем GSTC,

Blue Flag, Green Key у забезпеченні сталості туристичної діяльності та обґрунтувати доцільність їх впровадження на українських курортах.

Для досягнення поставленої мети, необхідно виконати наступні **завдання**:

- охарактеризувати ключові міжнародні сертифікаційні системи (GSTC, Blue Flag, Green Key);
- визначити потенційні переваги їх впровадження для України;
- проаналізувати виклики та перспективи у туристичній галузі на національному рівні.

Методологія дослідження складається з порівняльно-аналітичного методу (зіставлення ключових характеристик кожної сертифікаційної системи, визначення їх переваг і недоліків), аналізу та синтезу (вивчення офіційних сайтів програм сертифікації з метою узагальнення інформації про їхні принципи, вимоги, географію поширення), емпіричного узагальнення (аналізі фактичних даних щодо сертифікованих об'єктів, отриманих з офіційних джерел), методу логічного узагальнення (формування висновків щодо потенціалу впровадження міжнародних сертифікацій в Україні).

Основні результати дослідження. Міжнародні сертифікаційні системи є одним з головних інструментів, які дозволяють не лише регулювати екологічні стандарти, а й підвищувати глобальний авторитет та довіру з боку туристів, адже відповідність сертифікаційним вимогам часто впливає на вибір місця відпочинку. У цьому контексті найбільш відомими та поширеними системами стали Global Sustainable Tourism Council (GSTC), Blue Flag та Green Key. Кожна з них відіграє унікальну роль у просуванні сталих практик у різних сферах туризму – від готельного бізнесу до пляжної інфраструктури. Далі розглянемо особливості кожної із зазначених сертифікацій.

Global Sustainable Tourism Council (GSTC) є міжнародною неурядовою організацією, заснованою у 2007 році за підтримки Програми ООН з навколишнього середовища (UNEP) та Всесвітньої туристичної організації (UNWTO). Основною метою GSTC є встановлення та управління глобальними стандартами для сталого туризму, відомими як Критерії GSTC. Ці критерії охоплюють чотири основні сфери: ефективне управління, соціально-економічні вигоди для місцевих громад, збереження культурної спадщини та зменшення негативного впливу на довкілля. GSTC також виконує функцію міжнародного акредитаційного органу для сертифікаційних організацій у сфері сталого туризму [10].

Програма Blue Flag є міжнародно визнаним екологічним сертифікатом, який присуджується пляжам, маринам та туристичним суднам, що відповідають суворим критеріям у сферах якості води, екологічного менеджменту, безпеки та послуг. Заснована у 1985 році французьким відділенням Фонду екологічної освіти (FEE), програма з часом набула глобального визнання. У 2024 році понад 5 тис. об'єктів у 51 країні отримали сертифікат Blue Flag [9].

Green Key є провідним стандартом досконалості в сфері екологічної відповідальності та сталого функціонування у туристичній індустрії. Цей престижний сертифікат свідчить про відданість закладу дотриманню суворих критеріїв, встановлених Фондом екологічної освіти (FEE). Green Key охоплює

різні категорії закладів, включаючи готелі, хостели, кемпінги, ресторани та конференц-центри. У 2024 році понад 7 тис. закладів у більш ніж 60 країнах були сертифіковані за програмою Green Key [11].

У таблиці 1 представлено основні переваги та недоліки кожної з досліджуваних систем.

Таблиця 1

Порівняльна характеристика міжнародних сертифікаційних систем GSTC, Blue Flag, Green Key (складена автором за матеріалами [9, 10, 11])

Сертифікаційна система	Переваги	Недоліки
GSTC	<ul style="list-style-type: none"> - Глобальне визнання та універсальність стандартів. - Охоплення всіх аспектів сталого туризму: управління, соціально-економічні, культурні та екологічні критерії. - Сприяння підвищенню довіри серед туристів та партнерів. 	<ul style="list-style-type: none"> - Високі вимоги до відповідності критеріям можуть бути складними для малих підприємств. - Процес акредитації може бути тривалим та ресурсозатратним.
Blue Flag	<ul style="list-style-type: none"> - Високий рівень впізнаваності серед туристів. - Чіткі та вимірювані критерії, зосереджені на якості води та екологічному менеджменті. - Підвищення привабливості пляжів та марин для відвідувачів. 	<ul style="list-style-type: none"> - Зосередженість переважно на прибережних зонах, що обмежує застосування в інших типах дестинацій. - Необхідність щорічного підтвердження відповідності критеріям.
Green Key	<ul style="list-style-type: none"> - Орієнтація на різні типи закладів гостинності. - Підтримка екологічних ініціатив та зменшення експлуатаційних витрат через енергоефективність. - Підвищення конкурентоспроможності закладу на ринку екологічно свідомих туристів. 	<ul style="list-style-type: none"> - Вимоги до впровадження екологічних практик можуть вимагати значних початкових інвестицій. - Необхідність регулярного моніторингу та звітності для підтримання сертифікації.

Узагальнюючи, можна сказати, що кожна з міжнародних сертифікаційних систем має свої переваги та обмеження. GSTC забезпечує комплексний підхід до сталого туризму, проте є складною для малих підприємств. Blue Flag вирізняється високою впізнаваністю та чіткими екологічними критеріями, але обмежується лише прибережними зонами. Green Key є більш гнучкою для готельного бізнесу та сприяє зниженню витрат, хоча потребує стартових інвестицій.

Для кращого розуміння глобального масштабу впровадження сертифікаційних програм важливо проаналізувати, в яких країнах їх використання є найбільш поширеним. В таблиці 2 наведено порівняльні дані щодо географії поширення програм GSTC, Blue Flag та Green Key та кількості об'єктів в Україні.

Поширення міжнародних сертифікаційних систем GSTC, Blue Flag та Green Key у світі та в Україні (складена автором за матеріалами [9, 10, 11])

	GSTC	Blue Flag	Green Key
Загальна кількість	471	5161	7707
В Україні	0	1	19
Країни-лідери у світі	США – 71 Велика Британія – 30 Сінгапур – 29 Японія – 28 Італія – 24	Іспанія – 747 Греція – 617 Туреччина – 614 Італія – 566 Франція – 503	Франція – 2369 Нідерланди – 801 Греція – 606 Німеччина – 470 Бельгія – 404

На основі порівняльної таблиці видно, що у 2024 році жоден український туристичний об'єкт не має сертифікації GSTC – основної глобальної системи, що встановлює стандарти сталого розвитку в туризмі. В свою чергу, у міжнародному реєстрі Green Key зареєстровано 19 об'єктів в Україні, що свідчить про зацікавленість окремих закладів у підтримці екологічних стандартів, 8 таких об'єктів знаходиться в Києві, 2 у Львові та 9 у Івано-Франківській області. Серед них, наприклад, є відомі мережеві готелі Ibis та Radisson [11].

Що стосується системи Blue Flag, то згідно з офіційним сайтом сертифікації, у 2024 році в Україні зареєстровано один об'єкт, що має блакитний прапор, однак у відкритих джерелах, на жаль, не вдалося знайти точну інформацію, який саме це об'єкт. Водночас, до початку повномасштабної війни у 2022 році в Україні було 18 сертифікованих об'єктів [9].

Загалом, участь України у міжнародних системах сертифікації сталого туризму наразі є обмеженою, що створює потенціал для подальшого розвитку у післявоєнний період.

У сучасних умовах післявоєнного відновлення Україна стикається з необхідністю переосмислення своєї туристичної політики та брендування на міжнародному рівні. Наша країна має значний потенціал для впровадження міжнародних сертифікаційних систем у сфері туризму. Зокрема, чорноморські курорти, (Одеса, Затока, Скадовськ, Коблеве, Лазурне, Приморськ), Шацькі озера, а також рекреаційні зони вздовж Дніпра в Київській, Черкаській та Дніпропетровській областях мають значний потенціал для отримання сертифікації Blue Flag. Водночас курорти Карпатського регіону — Славське, Яремче, Буковель, Ворохта, Мигово, Драгобрат, можуть використовувати сертифікацію не лише для залучення іноземних туристів, а й як інструмент внутрішнього управління якістю та сталості. Що стосується системи Green Key, то міські готелі у західних регіонах України (Львів, Чернівці, Ужгород) та Києві, де вже активно розвивається міський туризм, можуть отримати реальні конкурентні переваги: сертифікація дозволяє позиціонувати себе як екологічно відповідальний заклад, що особливо привабливо для туристів із ЄС, які надають перевагу стійким практикам [6].

Крім того, наявність міжнародних сертифікатів істотно підвищує

туристичну привабливість об'єктів розміщення. Програми Green Key чи Blue Flag активно просувають сертифіковані об'єкти через власні офіційні ресурси, інтерактивні карти та партнерські платформи (зокрема Booking.com, Expedia тощо). Це створює додаткові канали для залучення туристів, зокрема з країн, де питання сталості є визначальними у виборі напрямку подорожі [9,11].

Окрему увагу слід приділити розвитку людського капіталу, оскільки впровадження міжнародних стандартів вимагає відповідної підготовки персоналу – як у готельно-ресторанному секторі, так і в органах місцевого самоврядування. Це створює умови для формування національної експертизи, підвищення якості обслуговування та інтеграції молоді у сферу інноваційного та сталого туризму [5].

Особливої уваги заслуговує інвестиційний аспект. Потенційно зацікавленими сторонами у впровадженні міжнародної сертифікації в Україні можуть бути:

- іноземні готельні мережі (наприклад, Accor, Radisson, IHG), які вже мають досвід впровадження екологічних стандартів та мають власні стратегії сталості [7, 12, 13].
- європейські інвестиційні фонди та банки (EBRD, UNEP), які фінансують проекти з екологізації інфраструктури [8, 14];
- приватні підприємці, які зацікавлені у створенні сучасних рекреаційних кластерів із високими стандартами обслуговування;
- муніципалітети і місцеві громади, що прагнуть залучити інвесторів через покращення іміджу та прозору політику управління територією.

Таким чином, сертифікація може стати не лише інструментом підвищення туристичної якості, а й чинником формування довіри інвесторів до українських проектів у сфері туризму.

Висновки. Міжнародні сертифікаційні системи GSTC, Blue Flag та Green Key виступають не лише інструментами екологічного маркування, а й каталізаторами трансформації туризму у напрямі сталого розвитку. Для українських курортів, особливо в контексті післявоєнної відбудови, впровадження таких систем – це реальна можливість підвищити якість послуг та зміцнити власну конкурентоспроможність на глобальному ринку туризму.

Список використаних джерел:

1. Лебедєв, І. В. (2018). Сталый розвиток туризму: досвід Європейського Союзу і завдання для України. *Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць, № 3(67)*, 162–173. DOI: [https://doi.org/10.33987/vsed.3\(67\).2018.162-173](https://doi.org/10.33987/vsed.3(67).2018.162-173)
2. Любченко, В. (2023). Роль туризму у сталому розвитку в Україні: виклики та можливості для економіки. *Економіка та суспільство*, (57). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-57-59>
3. Павліха, Н. В., Цимбалюк, І. О., Савчук, А. Ю. (2022). *Сталый розвиток туризму та рекреації: сучасні виклики й перспективи для України [Електронний ресурс]: монографія. Луцьк: Вежа-Друк, 211 с. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/20754>*
4. Соловій, І., Адамовський, О., & Бурда, Ю. (2023). Сертифікація сталого туризму: переваги та недоліки. *Економічний простір*, (185), 110–114. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/185-20>

5. Соловій, І., Адамовський, О., & Дубовіч, І. (2023). Сталий туризм: сучасний стан та перспективи розвитку в Україні. *Економіка та суспільство*, (50). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-50-79>
6. Терещук, Н. В. (2022). Вплив екологічної сертифікації на рейтинг готелів з боку клієнтів. *Інфраструктура ринку*, № 65. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2022/65_2022/25.pdf
7. Accor Group. —Sustainability Strategy. URL: <https://group.accor.com/en/commitment/approach/sustainability-strategy> (дата звернення 18.04.2025).
8. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). —EBRD moves to urban regeneration and sustainable tourism. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2019/ebrd-moves-to-urban-regeneration-and-sustainable-tourism.html> (дата звернення 18.04.2025).
9. Foundation for Environmental Education (FEE) (2024). Blue Flag Programme. URL: <https://www.blueflag.global> (дата звернення 14.04.2025).
10. Global Sustainable Tourism Council (2024). Official Website. URL: <https://www.gstcouncil.org> (дата звернення 11.04.2025)
11. Green Key Global (2024). Official Website. URL: <https://www.greenkey.global> (дата звернення 12.04.2025)
12. InterContinental Hotels Group (IHG). —IHG Green Engage™ system. URL: <https://www.ihg.com/content/gb/en/support/green-engage> (дата звернення 18.04.2025).
13. Radisson Hotels. —Hotel Sustainability Basics – Sustainable Stays. URL: <https://www.radissonhotels.com/en-us/experience/sustainablestays> (дата звернення 18.04.2025).
14. United Nations Environment Programme (UNEP). —Financing for Green Infrastructure Investment. URL: <https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/financing-green-infrastructure-investment> (дата звернення 18.04.2025).

УДК 338.48(477.54)"364"

Р.А. Насібов
rauffed@gmail.com

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Сегіда
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

ТУРИЗМ НА ХАРКІВЩИНІ: ВИКЛИКИ ТА НАПРЯМИ РОЗВИТКУ В УМОВАХ ВІЙНИ

Харківська область до повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну слугувала потужною туристичною дестинацією завдяки своєму історичному, культурному та природному потенціалу. Так, наприклад, область має 135 територій та об'єктів природно-заповідного фонду, серед яких – пам'ятки садово-паркового мистецтва Краснокутський, Наталіївський, Старомерчанський, Шарівський парки [1]. Окрім цього, місто має велику історико-культурну спадщину: загальна кількість пам'яток складає 2535 одиниць, а 653 пам'ятки архітектури внесено до Державного реєстру національного культурного надбання, також місто налічує 15 музеїв і заповідників [1]. Проте війна кардинально змінила ситуацію, поставивши перед галуззю нові виклики, пов'язані з безпекою туристів та персоналу, руйнуванням

пам'яток та інфраструктури, зміною туристичних вподобань та потоків. Водночас із викликами, ці умови слугують можливістю для туристичної галузі адаптувати до нових реалій, що склалися, та пошуку альтернативних шляхів розвитку.

Актуальність дослідження обумовлена тим, що повномасштабна війна російської федерації проти України, що триває з 2022 року, негативно вплинула на усю туристичну галузь країни, особливо на південно-східні регіони, включаючи Харківщину. Аналіз викликів та напрямів розвитку туризму у Харківській області в умовах війни є надзвичайно важливим питанням для збереження туристичної привабливості регіону та для економічної складової, адже туризм становить значну частку ВВП. Так, наприклад, у середньому частка туризму у ВВП по світу сягає 10%, тоді як у довоєнний період в Україні цей показник становив 2%, але мав потенціал наблизитися до світового середнього рівня [2]. Туризм у регіональному розрізі сприяє популяризації певного регіону по всій країні та генерації прибутку з туристичної галузі, що позитивно впливає на економіку регіону, тому аналіз викликів та напрямів розвитку може сприяти не лише збереженню економічного та туристичного потенціалу Харківщини, але й формуванню її позитивного іміджу в умовах кризи, а також створенню передумов для відновлення туристичної діяльності після завершення війни.

Метою цього дослідження є аналіз та подальша оцінка впливу війни на туристичну галузь Харківської області, виокремлення основних викликів, з якими зіткнулася галузь, та обґрунтування перспективних напрямів її розвитку в умовах воєнного стану. Дослідження ґрунтується на даних наукових джерел, офіційних звітів та актуальної інформації станом на квітень 2025 року.

Очевидно, що повномасштабне вторгнення російської федерації в Україну призвело до значних змін у туристичній сфері Харківської області, тобто перед галуззю постали нові виклики. Перш за все, враховуючи реалії сьогодення в Україні, треба зазначити найважливіший аспект, без якого адекватна туристична діяльність неможлива – безпековий, бо Харківська область, як прифронтовий регіон, перебуває під постійною загрозою обстрілів, що робить її доволі небезпечною для відвідування. З початку війни місто Харків та прилеглі території неодноразово зазнавали ракетних та дронівих ударів, що призвело до значних жертв та руйнувань [3]. Окрім цього, друге важливе питання у туристичній діяльності – інфраструктурне, так, через закриття Харківського аеропорту туристам доводиться користуватися залізницею, це обмежує привабливість регіону для віддалених відвідувачів через наявність більш доступних дестинацій. Також, наявність мінних полів у деокупованих районах додатково ускладнює організацію туристичних маршрутів [4].

Не можна не зазначити, що російська федерація своїми атаками завдала значної шкоди туристичним об'єктам. За даними ЮНЕСКО, станом на початок 2025 року в Україні зафіксовано пошкодження 476 культурних об'єктів, певна частина яких розташована на Харківщині, а саме 76 об'єктів [5]. Будівлю Держпрому, знаковий об'єкт архітектури конструктивізму, можна виокремити як приклад значних ушкоджень через війну. Спочатку вона постраждала 1

березня 2022 року під час російського ракетного обстрілу будівлі обласної адміністрації на площі Свободи, коли вибухова хвиля вибила частину вікон. Повторне пошкодження скління – вікон і вітражів – сталося 2 січня 2024 року внаслідок влучання російської ракети в дорогу неподалік, що зачепило майже всю північно-західну частину будівлі. Увечері 28 жовтня 2024 року черговий удар російської авіабомби спричинив руйнування одного з під'їздів Держпрому [6, 7].

Через складну безпекову ситуацію також відбулися певні зміни вподобань туристів, таким чином, війна спричинила переорієнтацію туристичних потоків на безпечніші регіони України, такі як Карпатський чи Причорноморський, загалом, північні регіони показали приріст туристичного збору на 56%, південні – на 41%, західні – на 17%, центральні – на 10%, таким чином загальне зростання туристичного збору по Україні у 2024 році, у порівнянні з 2023, складає 21% [8]. Що ж стосується Харківщини, то у Харківській області у 2024 році зафіксований спад туристичного збору порівняно з 2023 роком через повномасштабну війну росії проти України, що триває, у перерахунку на відсотки цифра складає 4% [9]. Попри певний зріст туристичного збору по Україні загалом, це все ще далеко не довоєнний рівень, так, за оцінками Державного агентства розвитку туризму України, доходи від туризму в країні впали на 30% порівняно з довоєнним періодом, а в прифронтових регіонах, таких як Харківщина, цей спад є ще відчутнішим через обмежений доступ до пам'яток і руйнування інфраструктури [10].

Незважаючи на ці виклики, Харківська область має потенціал для адаптації туристичної галузі до воєнного стану. Цей потенціал обумовлений реаліями повномасштабної війни росії проти України, тому перше, що можна зробити – це розвивати певний тематичний вид туризму, наприклад, темний туризм. Темний туризм, за визначенням Фолі та Леннон, охоплює подорожі до місць трагедій, але Шарплі та Стоун підкреслюють його освітній потенціал, що може бути застосовано до Харківщини для формування історичної пам'яті [11, 12]. Тобто, такі тури можуть включати відвідування місць бойових дій, меморіалів чи об'єктів, що символізують опір, наприклад, подорожі до пошкоджених пам'яток у Харкові [13]. Варто зазначити, що цей вид туризму може сприйматися як експлуатація трагедії, тому тут варто дотримуватися етичних норм, щоб такі тури мали освітню мету, а не сенсаційний характер, варто також забезпечити повну безпеку туристів та персоналу впродовж усієї туристичної діяльності. Окрім темного туризму, можна розвивати волонтерський, який являє собою формат подорожей, який поєднує туризм і благодійну діяльність [14]. Треба зазначити, що даний вид туризму існує та користується певною популярністю серед волонтерів, не тільки українських, а й волонтерів зі всього світу [14]. Волонтерський туризм, за МакГі, сприяє соціальній солідарності, що є актуальним питанням для прифронтових регіонів [15].

Зважаючи на руйнування росіянами української спадщини, актуальним напрямом для розвитку також є популяризація культурного туризму, наприклад, музеї, які продовжують працювати попри війну, можуть стати основою для невеликих турів, спрямованих на збереження, популяризацію та

просування української спадщини та культури у розрізі боротьби українців за своє існування на полі бою. Окрім цього, в області наявні ресурси для розвитку екологічного туризму, наприклад, Краснокутський та Докучаєвський дендропарки.

Отже, повномасштабне вторгнення росії в Україну однозначно відобразилося на туристичній галузі Харківщини, перед галуззю постали виклики у вигляді небезпеки для туристів та персоналу; руйнувань інфраструктури та туристських ресурсів, спадщини; економічній спад від війни тощо. Але, разом із цим, з'явилися нові перспективні напрями для розвитку, як-от темний та волонтерський види туризму, збереження та промоція культурної спадщини України внаслідок руйнування росією пам'яток, використання у туристичній діяльності наявних туристсько-рекреаційних ресурсів, що не постраждали від агресії росії, як-от наявні в області дендропарки. Подальші дослідження мають зосередитися на оцінці ефективності темного та волонтерського туризму для місцевих громад та розробці моделей безпечного туризму в прифронтових регіонах.

Список використаних джерел:

1. Панкова Є. В. Туристичне краєзнавство: Навчальний посібник. К.: Альтерпрес, 2003. 352 с.
2. Портал ДІМ. URL: <https://kanaldim.tv/dolya-turizma-v-vyp-ukrainy-mozhet-dostigat-10-oleskiv/> (дата звернення: 10.04.2025).
3. Портал BBC News. URL: <https://www.bbc.com/news/world-europe-60506682> (дата звернення: 10.04.2025).
4. Головне управління ДСНС України у Харківській області. URL: <https://kh.dsns.gov.ua/news/ostanni-novini/minna-nebezpeka-na-deokupovanix-teritoriiakh-xarkivshhini-je-duze-velikoiu>
5. Портал UNESCO. URL: <https://www.unesco.org/en/articles/damaged-cultural-sites-ukraine-verified-unesco> (дата звернення: 10.04.2025).
6. Портал The Washington Post. URL: <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2022/ukraine-before-after-destruction-photos/> (дата звернення: 10.04.2025).
7. Портал Суспільне Харків. URL: <https://suspilne.media/kharkiv/867899-prame-vlucanna-uderzprom-v-akomu-stani-pamatka-pisla-udaru-rosijskih-vijsk/> (дата звернення: 10.04.2025)
8. Портал Visit Ukraine. URL: <https://visitukraine.today/blog/5333/tourism-in-times-of-war-which-regions-of-ukraine-are-showing-growth> (дата звернення: 10.04.2025).
9. Портал Слобідський край. URL: <https://www.slk.kh.ua/news/ekonomika/turisticnij-zbir-na-harkivsini-skilki-kostiv-pererahuvali-u-2024-roci.html> (дата звернення: 10.04.2025).
10. Портал ДАРТ. URL: <https://www.tourism.gov.ua/> (дата звернення: 10.04.2025).
11. Foley, M., & Lennon, J. J. (1996). *Jfk and dark tourism: A fascination with assassination*. *International Journal of Heritage Studies*, 2(4), 198–211.
12. Sharpley, R. & Stone, P. R. (eds) (2009). *The Darker Side of Travel: The Theory and Practice of Dark Tourism*. *Aspects of Tourism Series*, Channel View Publications: Bristol, UK.
13. Портал Travel and Tour World. URL: <https://www.travelandtourworld.com.ua/> (дата звернення: 10.04.2025)
14. Портал Visit Ukraine. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/5584/volunteer-tourism-how-foreigners-can-help-ukraine-while-traveling> (дата звернення: 10.04.2025)
15. McGehee, N. G. (2014). *Volunteer tourism: evolution, issues and futures*. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(6), 847–854.

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КУЛЬТУРНОГО ТУРИЗМУ В ІТАЛІЇ

Італія стабільно займає одне з перших місць серед найбільш привабливих туристичних регіонів. В Італію приїжджають туристи з різних країн, в сучасному світі ця країна є туристичною Меккою. Туристичний сектор – один із ключових в економіці країни.

Італія – одна з небагатьох країн, яка протягом багатьох століть береже свою історію. Ця країна-музей зберігає сліди Римської імперії та численні традиції культури кожної області. У цілому нині, культурний туризм у країні можна розглядати окремо від відвідування її міст. Найпопулярніші – Рим, Мілан, Генуя, Неаполь, Піза, Флоренція, Венеція, Турін, Палермо [3].

Ще одним напрямком культурного туризму є подієвий. Подієвий туризм – напрямок порівняно молодий і надзвичайно цікавий. Проте вже сьогодні цей напрямок займає лідируюче місце у розвитку туризму країни.

Релігійні, культурні та історичні події просто переповнюють італійський календар. Передпасхальні урочистості тісно пов'язані з карнавалами у Венеції та Віареджо. Святкування Страсного тижня особливо мальовничі в Таронто, Чієті та на Сицилії; у Флоренції в Великодне воскресіння організується безліч феєрверків. Святкування на честь головних святих – також чудові заходи. Наприклад, Свято Ді Сан Ніколя у Барі та Свято Святого Женнаро у Неаполі, Фестиваль Змій у Абрुццо (у травні) та Свято Сан Антоніо у Падуї (у червні) [2].

Італія – колыска християнства, тому культурно-релігійний туризм тут також отримав значного розвитку. Тут проповідували перші апостоли, тут збудовані найбільші у світі костели, тут розташована резиденція Папи Римського. Протягом століть дорогами Італії проходили мільйони паломників християнських і іудейських конфесій. Релігійні та паломницькі тури по Італії все більше і більше залучають туристів з різних країн. Щороку сюди приїжджають 5,6 мільйонів тільки для того, щоб подивитися на святі місця [1].

Археологічна спадщина Італії являє собою унікальний комплекс, що дозволяє спланувати практично будь-який туристичний маршрут, пов'язаний з інтересом туристів до певної історичної події. Італія пропонує не тільки традиційні тури, пов'язані з оглядом всесвітньо відомих історичних пам'яток і відвідуванням знаменитих музеїв, але й цікаві програми, організовані на регіональному рівні місцевими асоціаціями з туризму. Осередком розвитку культурно-археологічного туризму є Помпея [2].

Досить розвиненим є історико-етнографічний підвид культурного туризму Італії. Тут варто відзначити Етнографічний музей Ріміні – Музей дельї Стуарді. Це один з головних італійських музеїв, цілком присвячених етнологічним та

археологічним аспектам різноманітних народів Африки, Океанії, доколумбової Америки та частково Азії. Цей підвид менш розвинений, ніж попередні напрями культурного туризму. На етнографічний туризм припадає найменша частка відвідування туристами країни [3].

Етнічний туризм став в Італії дуже поширеним. Варто відзначити, що етнічний туризм – це чудова можливість глибше пізнати своє походження або дослідити історію народу як науковцям, так і любителям. Зазвичай його учасниками є люди старшого віку, які колись жили в цих місцях. Основна мета подорожей – індивідуальні або сімейні відвідини різних регіонів. Туристичні ресурси для такого виду туризму вирізняються своєю самобутністю та різноманіттям: архітектурні пам'ятки, музеї, архівні матеріали, а також мальовничі природні локації. Усе це разом створює сприятливі умови для відпочинку та знайомства з історією й культурою народу. Крім того Італія є центром ремісництва, що відображає регіональні особливості розвитку її окремих областей.

Культурно-екологічний підвид туризму – ще один найбільш поширений напрямок на сьогоднішній день. Зазначимо найбільш поширені екологічні зони Італії: Регіональний природний парк Монте Соратте; Заповідник Надзано-Тевере Фарфа; Регіональний природний парк Валле дел Трея. Культурно-екологічний підвид туризму Італії – ще один напрямок, що активно розвивається. Італія за останні роки стала одним з лідерів у Європі з виробництва сонячної енергії та інших екологічних ініціатив [1].

Загалом можна виділити певні тенденції розвитку культурного туризму Італії, а саме:

1. Тенденція розвитку музейного культурного туризму є важлива для Італії, в якій знаходиться близько 500 музеїв та 60000 археологічних об'єктів, які щорічно відвідує більше 50 млн. осіб. Популярністю користуються музеї в Римі, Венеції, Неаполі, Флоренції, Болоньї та інших великих містах країни, які зберігають історико-культурну, археологічну та етнографічну спадщину країни. Тобто музеї є дуже популярним видом закладів для туристів, так як в них зберігається культурне надбання країни.

2. Тенденція розвитку культурно-історичного туризму, так як завдяки значній кількості історико-культурних пам'яток, які є в країні, також історико-культурний аспект становить важливу частину життя Італії загалом. Історичний період вплинув на формування культури не лише країни, а й світу загалом.

3. Тенденція розвитку культурно-подієвого туризму можлива за рахунок проведення різних заходів та свят, виставок, присвячених італійській моді, кухні та іншим подіям. В Італії відбувають покази модних домів, фестивалі пасти, італійського вина та інші кулінарні заходи.

4. Тенденція розвитку культурно-релігійного туризму є пріоритетною, так як Італія – загально визнана релігійна столиця Європи і світу. З Ватиканом і понад 45 тисячами католицьких храмів по всій території країни, ця держава на сьогоднішній день продовжує залишатися, мабуть, найпопулярнішим у світі маршрутом сучасних християнських палігримів. Про значущість релігійного туризму в країні говорить і та обставина, що на сьогодні цей сегмент лише за

приблизними підрахунками належить до 10 % всього італійського туристичного ринку.

5. Тенденція розвитку культурно-етнічного туризму – ще один досить поширений та розвинений підвид туризму Італії. Люди з різних регіонів світу з'їжджаються сюди, щоб вивчити історію свого роду, скласти своє генеалогічне дерево.

6. Тенденція розвитку культурно-екологічного туризму, так як екологічний туризм Італії стає все більш затребуваним у жителів великих мегаполісів. Екологічний туризм – це подорож у світ природи. Екотуризм прищеплює любов до природи, підвищує екологічну культуру мандрівників, поважає інтереси місцевого населення та сприяє охороні природи та навколишнього середовища.

7. Тенденція державної підтримки культурного туризму в Італії втілена за рахунок активізації діяльності Міністерства закордонних справ, яке організовує заходи на підтримку Італії в різних країнах світу, Міністерства культурної спадщини та туризму, яке є основним координатором в культурній діяльності країни тощо.

Отже, розглянувши тенденції розвитку культурного туризму, необхідно зазначити, що Італія здавна приваблювала численних туристів зі всіх країн світу своєю бурхливою історією та багатою культурою. Італію повною мірою можна назвати справжнісінькою скарбницею мистецтва, ймовірно, всіх видів, тому культурний туризм розвинений тут як, мабуть, в жодній іншій країні світу, але враховуючи такий обсяг ресурсів та можливостей для його розвитку завжди актуальним є розробка нових екскурсійних маршрутів та формування нових турів до певних регіонів Італії.

Список використаних джерел:

1. Безуглий В. В. *Передумови розвитку пізнавального туризму в Італії. Географія та туризм. Київ, 2017. Вип. 16. С. 43-51.*
2. Майстер А. *Сучасний стан і територіальні особливості розвитку туризму в Італії. Економічна та соціальна географія. Київ, 2020. Вип. 83. С. 37-45.*
3. Смаль В. В. *Туризм в Італії: тенденції, виклики, шляхи подолання проблем. Географія та туризм. Київ, 2016. Вип. 24. С. 86-93.*

УДК 379.85

¹А. Савченко, ²С. Костріков

¹savchenko2021.9685695@student.karazin.ua, ²sergiy.kostrikov@karazin.ua

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

BIG DATA (ВЕЛИКІ ДАНІ) У ТУРИЗМІ: СВІТОВА СТАТИСТИКА, ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ

Big Data (Великі Дані) у туризмі стали ключовим інструментом трансформації туристичної індустрії. Вони дозволяють компаніям аналізувати масиви інформації про клієнтів, оптимізувати стратегії та створювати персоналізовані пропозиції. Варто звернути увагу на поєднання *Big Data* з

розширеною реальністю, адже їх взаємодія дозволяє створити новий зв'язок між брендами та користувачами, де генеруються нові та цікаві обсяги даних, які допомагають оптимізувати та персоналізувати стратегії залучення у туристичну сферу [1].

Поєднання *Big Data* з технологіями штучного інтелекту (ШІ), машинного навчання та розширеної реальності (XR) відкриває нові можливості для взаємодії з клієнтами та підвищення конкурентоспроможності бізнесу.

Big Data часто використовуються у поєднанні зі штучним інтелектом та машинним навчанням, що дозволяє відділам аналітики автоматично знаходити шаблони у великих потоках неструктурованої інформації. Наприклад, така комбінація технологій дозволяє визначити, які конкретні характеристики готелів впливають на задоволеність користувачів, або зрозуміти на основі історії поїздок, у які напрямки клієнт, найімовірніше, придбає квиток. Загалом, великі дані зазвичай не є окремою технологією, оскільки потребують додаткових методів їх зберігання, структурування та аналізу. Однак саме це допомагає власникам туристичного бізнесу краще розуміти своїх клієнтів і передбачати їхні потреби [2].

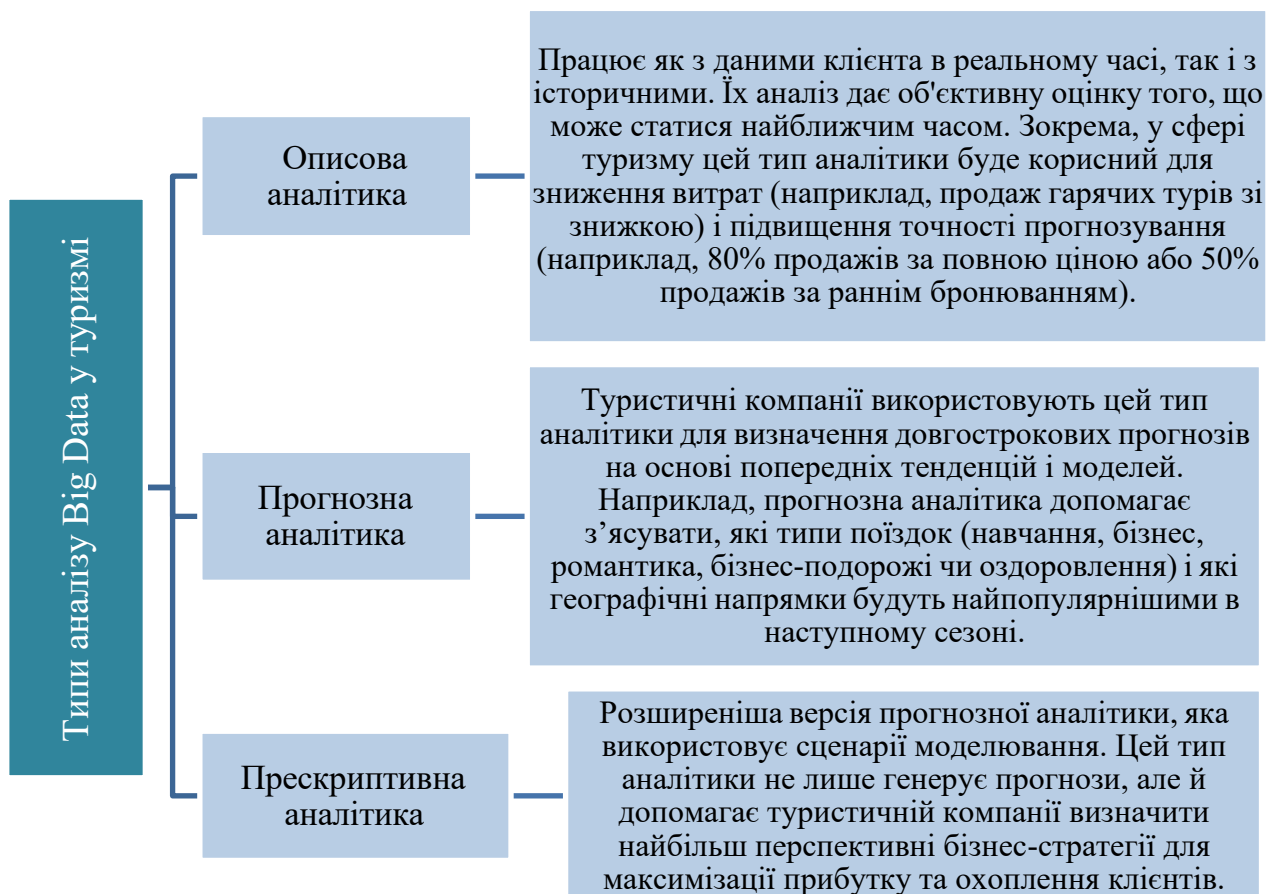


Рис. 1. Типи аналітики *Big Data* в туризмі
(побудовано авторами за даними [2])

З рис. 1. випливає, що існує три типи аналітики *Big Data*:

1. *Описова аналітика*:

- Аналізує історичні дані (наприклад, онлайн-бронювання, відгуки клієнтів) для оцінки минулих тенденцій.
- Допомагає визначити успішні стратегії та проблемні зони.

2. *Прогнозна аналітика*:

- Прогнозує майбутні тенденції на основі історичних даних (наприклад, популярність географічних напрямків у наступному сезоні).
- Використовується для планування маркетингових кампаній та управління ресурсами.

3. *Прескриптивна аналітика*:

- Генерує рекомендації для бізнес-рішень (наприклад, оптимізація цін на «гарячі тури»).
- Допомагає вибрати найефективніші стратегії для максимізації прибутку.

Отже, описова аналітика може опиратись на дані з минулого, прогнозна ж у свою чергу розглядає та аналізує тенденції майбутнього, а прескриптивна є більш розвинутою, адже має можливість допомагати в розробці стратегій. Підсумовуючи це, зазначимо, що усі ці форми аналізу є важливими з точки зору економічних підходів та рішень у туристичному бізнесі, а саме для підвищення прибутку, охоплення клієнтів та для підвищення ефективності роботи в галузі в цілому. Очевидно, що *Big Data* надають велику кількість переваг у розвитку туристичної індустрії. Серед основних переваг варто виділити наступні [1]:

- *Збільшення нових бізнес-можливостей* (як розробка інтерактивного досвіду XR (Extended Reality, розширена реальність) для користувачів, так і збір великого обсягу цінних даних. Обидві дії дозволяють туристичним компаніям відкривати нові можливості для бізнесу, зосереджуючись на досвіді клієнтів);
- *Покращене прийняття рішень* (працюючи з даними, важливо не лише знати, як визначити та відфільтрувати найкращі джерела. Також важливо знати, як перетворити ці дані на релевантну інформацію, цю інформацію – на цінні знання, а ці знання – на рішення, які допоможуть компанії розвивати її бізнес);
- *Підвищення рівня задоволеності клієнтів* (рекомендації, думки та тенденції подорожей визначають, чи є напрямок привабливим чи ні, на додаток до діяльності та туристичного досвіду, які він пропонує. Для досягнення цієї мети великі дані, застосовані для туризму, дозволяють нам відстежувати більш персоналізований і глибший контроль потреб і поведінки мандрівників, аналізуючи як на макро-, так і на мікрорівнях.);
- *Персоналізація користувацького досвіду* (*Big Data* і *Extended Reality* є двома потужними інструментами для збору інформації про користувачів і керування всіма цими даними. Якщо, крім того, ми включимо новітні технології штучного інтелекту, ми зможемо скористатися всіма цими знаннями для персоналізації туристичного досвіду в режимі реального часу. Точне налаштування пропозицій, комунікацій та інтерфейсів з урахуванням

індивідуальних потреб і побажань кожного клієнта).

Розглядаючи статистику Big Data, можемо зазначити, що за даними Cognitive Market Research обсяг аналітики великих даних у туристичному ринку за 2024 рік становив 222 154,2 мільйона доларів США, і з 2024 по 2031 рік він буде збільшуватися на рівні 8,20% на рік [3]. Таблиця 1 демонструє нам аналітику Big Data в доходах від продажів на туристичному ринку за різними регіонами світу.

Таблиця 1

Аналітика Big Data в доходах від продажів на туристичному ринку за різними регіонами світу (побудовано авторами за даними [3])

Регіон	2024 рік (\$ млн)	Частка ринку (%)	CARG (2024-2031) (%)
Північна Америка	\$88861,7 млн	40	6,4
Європа	\$66646,3 млн	30	7,1
Азіатсько-Тихоокеанський регіон	\$51095,5 млн	23	10,2
Південна Америка	\$11107,7 млн	5	7,6
Близький Схід	\$4443,08 млн	2	7,9

Джерело: Cognitive Market Research, 2024 [3].

Таким чином, бачимо, що **Північна Америка** утримувала головний ринок з понад 40% світового доходу з розміром ринку в 88861,68 мільйонів доларів США в 2024 році та буде зростати зі зведеним річним темпом зростання 6,4% з 2024 по 2031 рік. На частку **Європи** припадало понад 30% світового ринку з обсягом 66646,26 млн доларів США. **Азіатсько-Тихоокеанський** регіон утримував ринок із приблизно 23% світового доходу з розміром ринку в 51095,47 мільйонів доларів США у 2024 році та зростатиме з загальним річним темпом зростання (CAGR) 10,2% з 2024 по 2031 рік. На ринок **Латинської Америки** припадає понад 5% світового доходу з розміром ринку в 11107,71 мільйона доларів США в 2024 році, і з 2024 до 2031 року він зростатиме на 7,6% у середньому на рік. **Близький Схід** і **Африка** утримували головний ринок з приблизно 2% світового доходу з розміром ринку в 4443,08 мільйонів доларів США в 2024 році та зростатимуть із сукупним річним темпом зростання (CAGR) 7,9% з 2024 по 2031 рік. Категорія описової аналітики мала найвищу частку аналітики великих даних у доходах туристичного ринку у 2024 році [3].

Використання штучного інтелекту та технологій Big Data в управлінні туристичним напрямками має значний потенціал для поліпшення процесів управління. Однак на сьогодні є низка викликів, які слід подолати. Наприклад, це високі витрати на впровадження, недостатній рівень цифрової грамотності персоналу, а також питання безпеки та конфіденційності даних, що у свою чергу створює певні перешкоди для подальшого розвитку цих інновацій [4].

Отже, Великі Дані, ШІ та XR стають основою цифрової трансформації туристичної галузі. Незважаючи на технічні та організаційні виклики, їхнє впровадження дозволяє: *знижити операційні витрати; залучити нові аудиторії; створити унікальний клієнтський досвід*. Подолання бар'єрів та викликів у

туристичній галузі через впровадження *Big Data* потребує співпраці між урядом, бізнесом та ІТ-сектором, що забезпечить стійкий розвиток індустрії.

Список використаних джерел:

1. *Imascono. 4 Benefits of using Extended Reality and Big Data in tourism* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://imascono.com/en/big-data-tourism/>
2. *Epam. Big Data Analytics in the Tourism and Travel Industry* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://startups.epam.com/blog/big-data-in-tourism-and-travel>
3. *Cognitive Market Research. Big Data Analytics in Tourism Market Report 2025 (Global Edition)* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cognitivemarketresearch.com/big-data-analytics-in-tourism-market-report#:~:text=Big%20Data%20Analytics%20in%20Tourism%20Market%20size%20is%20USD%20222154.2,8.20%25%20from%202024%20to%202031.&text=The%20base%20year%20for%20the,will%20be%202021%20to%202024.>
4. Байрачна О. К, Круніца І. В. (2024). Використання штучного інтелекту та *Big Data* в управлінні туристичними напрямками, *Volume 9. № 3*, pp. 252-255. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-3-44>

УДК 911.3

С. Саламатін

stassalamatin046@gmail.com

Науковий керівник – канд. геогр. наук, доц. К. Кравченко

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

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ СФЕРИ МІСТА ХАРКОВА

Актуальність дослідження. Туристична сфера з кожним роком має все більшу значущість в структурі господарства багатьох країн світу, і, в залежності від наявних природних та культурних ресурсів, деякі країни покладаються на туризм як на основне джерело наповнення бюджету. Відповідно, роль туризму у світсистемі зростає щорічно. У туристичній сфері створюються нові робочі місця, що в свою чергу сприяє розвитку сфери послуг – збільшується кількість закладів розміщення туристів, закладів харчування та торгівлі, розвиваються транспортні послуги, створюються нові туристичні компанії. Розвивається і опосередкована торгівля – функціонують маркетингові компанії, виробники сувенірів (фабрики, та мануфактури, малий бізнес) та інших товарів на замовлення туристичних компаній, музеїв. Перебування туриста призводить до поповнення місцевого бюджету, до сфери витрат належить їжа, транспорт, плата за відвідування туристичних об'єктів та місць відпочинку, що призводить до кумулятивного ефекту та позитивного впливу на економіку приймаючого міста, країни. Отже, розвиток туристичної сфери є не лише самоціллю, а й каталізатором розвитку супутніх напрямів господарства, та економіки країни в цілому.

Історично, міста виступають концентраторами різного розу ресурсів, в

тому числі – туристичних, є полюсами тяжіння населення. Після російського повномасштабного вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року постраждали всі сфери та галузі економіки України, у тому числі й туризм. Від бойових дій, обстрілів та бомбардувань найбільше постраждали міста та регіони Сходу, Півдня та Півночі України, серед яких – і місто Харків, яке з початку повномасштабного вторгнення майже кожного дня зазнає обстрілів та руйнувань. До початку війни економіко-географічне та транспортне положення міста Харків та Харківської області визначалось як вигідне, то з початком бойових дій на Донбасі, окупацією Криму воно набуло негативних рис, на разі воно є несприятливим для економічного та туристичного розвитку, а Харків фактично є прифронтовим містом. Обласний центр і область зазнають впливу бойових дій і це прямо створює небезпеку для життя і здоров'я як місцевих мешканців, так і потенційних туристів, це очевидним чином негативно впливає на туристичну привабливість території. При цьому інфраструктура, у тому числі туристична, піддається обстрілам, що призводить до значних пошкоджень (а інколи – знищення). Ці та широка кількість інших факторів негативно впливає на туристичну сферу міста Харків.

Для розробки ефективних програм та стратегій повоєнного відновлення важливо розглянути існуючі перспективи та проблеми для подальшого розвитку туризму в Харкові з метою примноження доходів, а також для культурного багатства міста та країни. Для цього виконаємо SWOT-аналіз (таблиця 1).

Беззаперечно, сьогодні туризм в місті Харків зазнає значного негативного впливу та має потужні виклики. Проте, на нашу думку, перспективи повоєнного відновлення формують потужний перелік нових можливостей для туристичної галузі міста (рис. 1).

Війна триває, але вкрай важливо розпочати будувати фундамент плану повоєнного відновлення туризму у місті Харків та дій із налагодженням необхідних зв'язків. Для цього необхідно розуміти значущість наступних п'яти пунктів. Першим є розвиток різноманітних видів туризму, місто має зосередитися саме на тих видах туризму, які до повномасштабного вторгнення мали позитивну тенденцію розвитку, але при цьому варто враховувати в якому стані вони знаходяться на момент створення плану, це може стати як рятувальним колом для Харкова у розвитку туризму або проблемним періодом на який необхідно буде задіяти на порядок більше людських та грошових ресурсів і це потрібно враховувати.

Другий пункт – розробка та реалізація програм підтримки суб'єктів туристичної діяльності, а третій пункт – забезпечення тісної співпраці між країнами. Ці два пункти є особливо актуальними в наші дні, коли скликаються міжнародні наради, конференції на різні теми з приводу України, однією з таких має бути туризм у питанні відновлення та розвитку. Залучення іноземних підприємців з капіталом, технологіями, досвідом та бажанням розвивати цю справу в Харкові та в Україні загалом – це одна з першочергових цілей плану.

SWOT-аналіз проблем та перспектив розвитку туристичної сфери міста Харків (побудовано автором за даними [1],[2],[3],[4])

Сильні сторони	Слабкі сторони
<p>1. У місті є потужна історико-культурна спадщина різних епох та століть. Це виражено в різних архітектурних стилях будівель (садиби, музеї, житлові будинки, тощо), вулиць, а також представлено у вигляді сучасної культурної спадщини.</p> <p>2. Харків – потужний освітній та науковий центр України, що сприятливо впливає на розвиток усіх сфер життя міста, оскільки підвищується продуктивність праці та зацікавленість працівників, в тому числі – у галузі туризму. До початку війни Харків був фактично «студентською столицею» України, викликав інтерес вітчизняних, та іноземних студентів.</p> <p>3. Харків – туристичне місто. Протягом усього року кліматичні умови є доволі комфортними, отже міський туризм має можливість розвиватись протягом року, та не має жорсткої сезонності.</p> <p>4. Дістатись міста іноземним та внутрішнім туристам можливо залізницею, або автотранспортом. До війни в місті функціонував міжнародний аеропорт. Місто має розвинену транспортну інфраструктуру, метрополітен (що виділяє місто серед інших міст країни) та спрощує переміщення для туристів.</p>	<p>1. Після початку війни в Україні у 2014 році та повномасштабного вторгнення у лютому 2022 року, місто Харків та Харківська область мають несприятливе економіко-географічне та транспортне положення.</p> <p>2. Систематичні цілеспрямовані обстріли цивільної інфраструктури, у тому числі туристичної, призводять до пошкоджень та руйнувань, що в свою чергу веде до зниження туристичної привабливості. Таким чином, зменшуються надходження до міського бюджету, скорочуються видатки на підтримку туристичних об'єктів. У повному обсязі відновлення туристичного потоку можливе лише після повного припинення бойових дій.</p> <p>3. Часткова зношеність туристичної інфраструктури міста через брак фінансування.</p>
Можливості	Загрози
<p>1. Після закінчення бойових дій Харків відкрив нову сторінку історії, пов'язану з опором агресії, надаючи необхідність розвивати мілітаритуризм для увічнення подій та розголосу її світової громадськості, відображаючи це в музеях, меморіалах, пам'ятниках. Також Харків за рахунок своїх природних особливостей (рельєф, клімат, інфраструктура) має прискорити розвиток велотуризму, оскільки у світі попит на подібний вид туризму залишається високим.</p> <p>2. Харків потребує залучення іноземних інвестицій та взаємовигідних партнерських відносин для відновлення та створення проектів у сфері туризму з урахуванням допущених помилок на місці пошкоджених чи знищених об'єктів.</p> <p>3. Розвиток бренду міста Харків на національному та світовому рівні як стійкого, сталого, зеленого міста.</p>	<p>1. Продовження бойових дій, підвищення їх інтенсивності.</p> <p>2. Збереження іміджу «небезпечного міста».</p> <p>3. Втрата об'єктів історико-культурної спадщини, неможливість використання природних об'єктів через замінованість.</p> <p>4. Значне зниження атракційності міста для туристів та бізнесу, конкурентний вплив міст Центру та Заходу України.</p>



Рис. 1. Перспективні напрямки повоєнного відновлення туризму у місті Харків (побудовано автором за даними [5])

Необхідно задовго до втілення плану заручатися підтримкою з-за кордону, будувати тривалі взаємовигідні партнерські відносини, оскільки розвивати сферу туризму в Україні спираючись лише на власні можливості буде на порядок складніше, ніж разом з іноземними партнерами, які мають величезний досвід і досягнення в туристичній сфері, що дасть значний поштовх у розвитку туризму при реалізації низки проектів із кооперацією зацікавлених сторін. Тут так само чимало важливою є участь самої держави у зацікавленості підтримувати та розвивати туризм.

Четвертий пункт – підвищення інтересу до пам'ятних маршрутів та післявоєнних символічних місць може дати імпульс для подальшого розвитку усієї сфери туризму, оскільки на сьогодні в Україні негативний імідж асоційований з війною, після Перемоги – це можливість увічнити моменти пережиті українцями та показати їх усьому світу, черпати з цього мотивацію, виховувати патріотизм та любов до України. Подібні елементи сприятливо впливають на розвиток культурного життя країни.

П'ятий пункт – пошук нових методів та способів реалізації туристичних послуг. Для залучення великої кількості туристів всі провідні туристичні дестинації ведуть суперництво у пошуку даних методів, щоб виділитися на їх фоні і залучити до себе більше осіб. Для Харкова життєво необхідно знайти нові методи та способи реалізації туристичних послуг та залишатись конкурентоспроможним на національному рівні.

Список використаних джерел:

1. Проблеми та перспективи розвитку туристичного ринку України в контексті загальносвітових тенденцій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/123456789/14070/1/1004-1508-PB%20%281%29.pdf#page=128>
2. Проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі в Харківському регіоні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://eprints.kname.edu.ua/1208/1/%D0%9E.%D0%92.%D0%A2%D0%98%D0%A8%D0%95%D0%92%D0%A1%D0%AC%D0%9A%D0%90~4ooodpi.pdf>
3. Розвиток туризму в контексті відновлення міста Харків після воєнного стану [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://195.20.96.242:5028/khkdk-xmlui/bitstream/handle/>
4. Туристична привабливість Харкова: сучасний стан та перспективи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://international-relations-tourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/eca22466d59aa5bc81996a8c79169e4f.pdf>
5. Перспективи післявоєнного відновлення сфери туризму в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1560/1501>

УДК 338.482.2

С. Тищенко
kadiss@ukr.net

Поліський національний університет, м. Житомир, Україна

ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ ГЕОІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ОЦІНКИ ТУРИСТСЬКО-РЕКРЕАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТЕРИТОРІЇ

Геоінформаційні технології активно розвиваються і застосовуються в географічних, екологічних, туристичних дослідженнях. Це зумовлено, по-перше, глобальною комп'ютеризацією науки та впровадженням інноваційних технологій у наукову й освітню сфери. По-друге, переходом на новий рівень просторово-інформаційного забезпечення досліджень і необхідністю опрацювання великого обсягу різноманітної інформації для швидкого розв'язання специфічних завдань.

Геоінформаційні технології (ГІС) відіграють важливу роль у туристично-рекреаційній діяльності, надаючи інструменти для аналізу, планування та управління туристичними ресурсами та інфраструктурою. Створенні спеціалізовані і базові ГІС дають змогу використовувати геоінформаційний підхід у туристсько-рекреаційних дослідженнях. Це забезпечує швидкий і розподілений доступ до картографічної та атрибутивної інформації, дає змогу коригувати, оновлювати, аналізувати й обробляти великі обсяги даних. Також ГІС допомагають моделювати ситуації, оцінювати туристсько-рекреаційні системи та пов'язані з ними ресурси, опрацьовувати просторові запити, створювати туристичні маршрути та їх маркування [1], формувати рекламні проекти та управляти туристсько-рекреаційними системами і землями. До основних можливостей програми відносять:

- *картографування та візуалізація*: ГІС дають змогу створювати деталізовані карти туристичних об'єктів, маршрутів та інфраструктури. Це допомагає туристам краще орієнтуватися на місцевості та планувати свої подорожі;

- *аналіз просторових даних*: за допомогою ГІС можна аналізувати просторові дані для виявлення найпривабливіших туристичних зон, оцінки їхньої доступності та планування нових маршрутів;

- *управління ресурсами*: ГІС використовуються для управління природними та культурними ресурсами, що сприяє їх збереженню та сталому використанню. Це особливо важливо для національних парків і заповідників [2];

- *маркетинг і просування*: ГІС допомагають у створенні інтерактивних карт і додатків, які можуть бути використані для просування туристичних напрямків і залучення більшої кількості відвідувачів [3].

- *моніторинг та оцінка*: ГІС дають змогу відстежувати зміни в туристичних зонах, оцінювати їхній стан і вживати заходів для поліпшення інфраструктури та послуг.

Залежно від обсягу оброблюваної інформації та поставлених завдань використовують різні програми та ГІС-пакети. Для створення бази даних екотуристичних об'єктів та аналізу растрових і векторних даних застосовуються програми GOOGLE / DYNAMICWORLD / V1. на основі програми ArcGIS PRO та R.

Створення бази даних, що містить інформацію про історичні об'єкти, архітектурні, археологічні, геологічні, музеї, мистецько-культурні, сакральні, фото локації, ботанічні сади, лікувально-оздоровчі місцевості та курорти, можливе двома способами: ручним введенням даних і аналізом векторних моделей. Для створення і наповнення бази даних екотуристичних об'єктів Житомирської області було використано змішану методику. Метод аналізу растрових моделей, що включає картування щільності за растром, дав змогу обчислити розподіл туристсько-рекреаційного потенціалу по території Житомирської області (рис. 1).

У результаті застосування процедури геоінформаційного моделювання в таблицю з атрибутивними даними було занесено інформацію про щільність туристсько-рекреаційних об'єктів, що дало змогу створити картографічну модель, яка відображає просторовий розподіл туристсько-рекреаційних об'єктів у регіоні.

Аналіз картографічної моделі дав змогу констатувати той факт, що в Житомирській області відзначається нерівномірне розміщення туристсько-рекреаційного потенціалу і виділити в регіоні центри концентрації туристсько-рекреаційних об'єктів. Так, Житомирська область складається із чотирьох районів, де знаходяться різні туристсько-рекреаційні об'єкти, за відвідуванням яких можна і виділити основні напрямки туристичних потоків в області. Найбільш відвідуваними поки залишаються Бердичівський та Житомирський райони, де сконцентрована більшість різних об'єктів. Лише в Житомирському районі - 27 сакральних об'єкти, музеїв – 24 од., геологічних пам'яток – 16 од., архітектурних – 14 од., історичних – 11 од. та археологічних 4 од. тощо. В

Бердичівському також сконцентрована більшість туристсько-рекреаційних об'єктів.

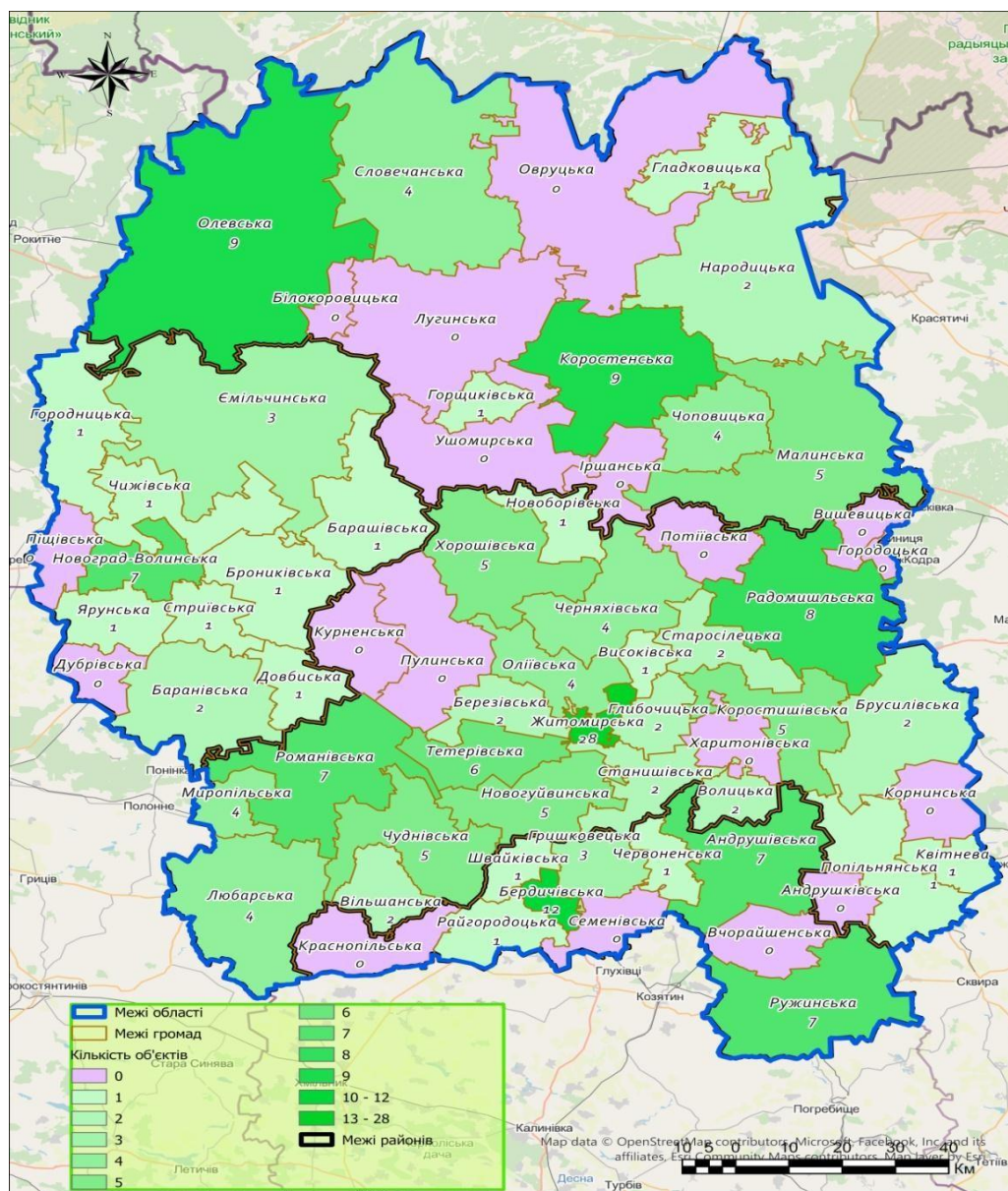


Рис. 1. Туристсько-рекреаційний потенціал Житомирської області, 2025 р.
 Джерело: побудовано автором за використанням програмного забезпечення Google Dynamic World (станом 31 січня 2025 рік)

Широкі впровадження ГІС-технологій у туристсько-рекреаційній діяльності дасть змогу оперативно ухвалювати управлінські рішення і формувати масиви довідкової, пізнавальної та наукової інформації для туристів, місцевих мешканців та організацій, які керують рекреаційними територіями.

Список використаних джерел:

1. Сологуб, Ю., & Рудєв, І. (2024). Система категоріювання туристичних маршрутів та їх маркування в рамках функціональних можливостей ГІС. Економіка та суспільство, (63). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-63-67>

2. Сопов Д. С. Використання онлайн-інструментів ГІС для аналізу природних рекреаційних ресурсів. *Екологічні науки: науково-практичний журнал*. 2024. № 1(52). Т. 1. С. 59–64. URL: <http://hdl.handle.net/123456789/10389>
3. Слуценко А. О., Шевчук С. М. Планування розвитку туристичних дестинацій засобами геоінформаційних систем. Платформа 3. *Інноватика в бізнесі. III всеукраїнська конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених «інноватика в освіті, науці та бізнесі: виклики та можливості»*. URL: https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/22836/1/Innovatyka2022_V2_P188-194.pdf

УДК 338.485:332.146

А. Хвостішко

anna.khvostishko@student.karazin.ua

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Сегіда

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

ТУРИЗМ ЯК ЧИННИК РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Регіональний розвиток – це процес, який охоплює не лише економічне зростання, а й соціальні зміни, культурний прогрес, підвищення якості життя населення в окремих частинах країни. Всі регіони країни мають розвиватися гармонійно, але в реальності це не завжди так. Україна як держава з великою територією, різноманітними природними умовами, ресурсами та історичними особливостями стикається з багатьма викликами у сфері регіонального розвитку [1].

Серед основних проблем можна виділити нерівномірність економічного розвитку. Наприклад, Київ та великі міста, як Харків чи Львів, мають більше можливостей, ніж невеликі села або райони, що знаходяться на периферії. Це спричинює міграцію населення до великих міст, а сільські території залишаються без робочої сили, без інвестицій і фактично занепадають. Дуже багато молоді залишає свої рідні міста в пошуках кращих умов життя [2, 3]. Тут же варто відмітити диспропорції регіонального розвитку, викликані війною: після 2014 року та окупації Криму, Донецька, Луганська відбулися перші значні зміщення центрів просторового розвитку. Зокрема, Донецьк – як одне з найбільших міст із високим рівнем економічного розвитку та центр просторово тяжіння втратив цей статус. Із повномасштабним вторгненням росії, яке триває вже більше трьох років, із рухом лінії фронту, активністю бойових дій, безпредметному обсязі міграцій населення та ревокацією підприємств диспропорції регіонального розвитку загострюються та змінюється просторовий каркас України. Тож, війна росії проти України призвела до значних руйнувань, деякі області тимчасово окуповані або постійно обстрілюються. Це погіршило ситуацію з економікою, житлом, безпекою та соціальним захистом. Регіони, які раніше активно розвивались, зараз потребують повного відновлення. Але водночас виникають і нові можливості – після перемоги Україна отримає великі шанси на міжнародну підтримку,

інвестиції та оновлення [4].

У цьому контексті важливо звернути увагу на туризм як можливість для регіонального розвитку. Туризм – це не лише про відпочинок, це ціла система, яка включає транспорт, готелі, харчування, розваги, культуру, природу. В Україні є багато місць, які можуть стати популярними туристичними напрямками – Карпати, Поділля, Полісся, Чорноморське узбережжя, міста з історією, як Львів, Кам'янець-Подільський, Чернігів, Одеса, Харків [5]. Ще до війни туризм активно сприяв розвитку регіонів. Наприклад, в Карпатах у багатьох селах люди відкривали садиби, кафе, пропонували екскурсії, продавали мед, вироби ручної роботи. Це забезпечувало дохід не тільки сім'ям, але й усьому регіону. Туризм стимулював будівництво доріг, розвиток сервісу, збереження культури [6]. Після початку війни туризм дуже постраждав. Зменшилась кількість як іноземних, так і внутрішніх туристів. Багато об'єктів інфраструктури зруйновано. Але навіть у складних умовах є регіони, які продовжують приймати відвідувачів. Наприклад, Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська області станом на зараз є туристично привабливими для внутрішнього туризму [4].

У майбутньому туризм може стати одним з головних чинників відновлення країни. Як показує досвід Хорватії, Ізраїлю, після війни туристичний сектор швидко відновлюється і починає приносити великі прибутки. У цих країнах активно розвивалися як традиційний, так і воєнний туризм – відвідування меморіалів, музеїв війни, історичних місць боїв. Це дає можливість зберегти пам'ять, формувати національну ідентичність і водночас стимулювати економіку [6]. Україна має великий потенціал для розвитку туризму після перемоги. Крім того, розвиток туризму сприяє появі нових робочих місць, особливо у малих містах та селах. Люди можуть працювати в готелях, ресторанах, бути гідами, організовувати активний відпочинок [3]. Варто окремо наголосити на потенціалі розвитку соціального туризму [7], який сприятиме розвитку локальних громад, підвищенню рівня та якості життя населення та зменшенню диспропорцій регіонального розвитку в межах областей України. Крім того, перспективним для розвитку є гастрономічний туризм – українська кухня дуже різноманітна, і туристи з інших країн захочуть спробувати справжні борщ, вареники, банош чи узвар. Такі речі можуть створювати впізнаваний образ України у світі [2]. Отже, туризм – дієвий інструмент регіонального розвитку, який особливо важливий у нинішній ситуації. Він допомагає оживити місцеву економіку, створює нові можливості для людей, зберігає культурну спадщину і може бути потужним драйвером розвитку [5, 7].

Список використаних джерел:

1. Державна регіональна політика: ключові угоди, концепції та Закони. Частина 1. Коротка історія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://decentralization.ua/news/18412>
2. Горизонти науки: регіональний розвиток [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://geokyiv.org/uk/science/gorizonti-nauki/regionalnyi-rozvytok>
3. Марцінковська І. Туризм – джерело зростання ВВП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://tourlib.net/statti_ukr/marcinkovska.htm

4. Зоря К. Туризм в умовах кризи: виклики та перспективи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://tourlib.net/statti_ukr/zarya.htm
5. Дрегалю Ю. Туристичні кластери в Україні: формування на основі ГІС та публічно-приватного партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ir.kneu.edu.ua/items/e4bb6852-ba65-4509-b78f-865379de1e3d>
6. Vrablikova K. et al. Tourism and regional development: multifactor analysis [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mmi.sumdu.edu.ua/wp-content/uploads/2023/04/A661-2023-17_Vrablikova-et-al_1.pdf
7. Sari, C., Sehida, K., Çakir, G., & Tebilenieva, I. (2023). Features of the local community involvement in the social tourism development (case study – Serik district, Antalya, Turkey). *Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University, Series "Geology. Geography. Ecology"*, (59), 221-236. DOI: <https://doi.org/10.26565/2410-7360-2023-59-16>

УДК 911.3

М. Цибенко

Tsibenkog60@gmail.com

Науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. К. Мезенцев

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

АЕРОПОРТИ ЯК ТУРИСТИЧНІ ХАБИ СТОЛИЧНОГО МІСТА: ПОСТВОЄННІ ПЕРСПЕКТИВИ КИЄВА

Повітряний транспорт відіграє ключову роль у розвитку міжнародного, а у великих країнах й внутрішнього туризму, забезпечуючи швидке, зручне та ефективне сполучення. Аеропорти стають «хабами» туристичних потоків, а даний вид транспорту обслуговує 58% туристичних перевезень [3].

Аеропорти формують перше враження про місто, є його «обличчям», а отже до них висуваються вимоги комфортності та якості обслуговування, Це потребує відповідних заходів з демонстрації гостинності та створення позитивної думки про місто чи навіть країну. Для Києва, розташованого в центрі Східної Європи, повітряне сполучення до повномасштабного російського вторгнення було життєво важливим для залучення туристів із Західної Європи, Азії, Північної Америки та інших частин світу.

Для таких міст, як Київ, що прагнуть бути привабливими та конкурентоспроможними. приваблювати іноземних відвідувачів та інвесторів, аеропорти стають не просто транспортними вузлами, а ключовими елементами туристичної інфраструктури. І закриття аеропортів на період воєнного стану продемонструвало значимість повітряного транспорту у порівнянні з іншими видами. Це завдало серйозного удару по туристичній галузі, але перспективи відновлення та модернізації авіаційної інфраструктури можуть відкрити нові можливості для відновлення масштабів пасажирообігу. У контексті столиці, аеропорти —Бориспіль|| і —Жуляни|| до війни слугували головними брамами для туристів, що мали бажання відвідати столицю.

До активної фази війни аеропорт "Бориспіль", як найбільший авіаційний хаб України, відігравав провідну роль у цьому процесі. Офіційно адміністрація

аеропорту повідомляла, що він зосереджував 62% національного пасажиропотоку та 85% вантажопотоку. За оцінкою ACI Europe, «Бориспіль» входив до списку найрезультативніших європейських аеропортів із пасажиропотоком від 10 до 25 мільйонів осіб. Крім того, у 2022 році він посів місце серед десяти найкращих аеропортів Європи за рейтингом The World's Best Airports.

Аеропорт — Жуляни (Міжнародний аеропорт "Київ" імені І. Сікорського), в свою чергу, спеціалізувався на більш бюджетних перевезеннях, залучаючи туристів, які шукали фінансово доступні варіанти подорожей. Це було вагомою альтернативою для залучення туристів до Києва як метрополісного центру з широкою пропозицією туристичних атракцій. Наприклад, Numbeo вказувало, що Київ на 70,2% був дешевший за Нью-Йорк за багатьма параметрами. Орендна ж плата в Києві в середньому була на 86,2% нижчою, ніж у Нью-Йорку [2].

У поствоєнний період відновлення роботи столичних аеропортів має стати першим кроком до відродження зовнішнього туризму в Києві. Однак, просте повернення до початкового довоєнного стану буде недостатнім, адже необхідна комплексна модернізація терміналів аеропорту і технологій, щоб зробити ці аеропорти конкурентоспроможними на міжнародному рівні та відновити їх позиції у Східній Європі та загалом у світі. Сучасний аеропорт – це не лише місце для посадки та зльоту літаків, а й важлива частина туристичної подорожі, що значно впливає на досвід відвідувача від самого її початку. Якісний сервіс, зручна інфраструктура, швидка та зрозуміла система оформлення пасажирів і належний рівень безпеки можуть формують ключові враження, що впливають на подальше сприйняття міста загалом.

Модернізація аеропортів також має економічний вимір – інвестиції в авіаційну інфраструктуру можуть мати мультиплікативний ефект, стимулюючи економіку Києва та метрополісного регіону, створюючи робочі місця у готелях, ресторанах, на транспорті, у туристичних агентствах і власне у самих аеропортах, зокрема, за рахунок створення на їх базі торговельно-розважальних центрів.

Список використаних джерел:

1. Про аеропорт Бориспіль. Аеропорт Бориспіль. URL: <https://kbp.aero/airport/about/> (дата звернення: 13.04.2025).
2. Cost of Living in Kiev (Kyiv). Apr 2025. Prices in Kiev. Numbeo. URL: <https://www.numbeo.com/cost-of-living/in/Kiev> (date of access: 13.04.2025).
3. Reali C. What Type of Transportation Is Used for Tourism?. Mize. URL: <https://mize.tech/blog/what-type-of-transportation-is-used-for-tourism/> (date of access: 13.04.2025).

РОЗРОБКА ЕКСКУРСІЙНОГО МАРШРУТУ МІСТОМ ІЗМАЇЛ

У сучасних умовах активного розвитку внутрішнього туризму в Україні особливої ваги набуває пошук нових напрямків екскурсійної діяльності, здатних задовольнити зростаючий інтерес до історико-культурної спадщини різних регіонів. Одним із таких перспективних туристичних центрів є місто Ізмаїл, яке вирізняється унікальним поєднанням історичних, архітектурних та природних ресурсів, що представляють багатонаціональну спадщину Південної Бессарабії.

Ізмаїл – місто з глибокою історією, пов'язаною з Османською імперією, російською імперією, Румунією та сучасною Україною, що залишило помітний слід у його планувальній структурі, архітектурі та культурному ландшафті. Попри значний туристичний потенціал, місто недостатньо інтегроване до загальнонаціональних туристичних маршрутів, а інформація про його пам'ятки часто залишається маловідомою широкому загалу.

Ізмаїл – доволі мальовниче місто, що розташоване на півдні Одеської області, на лівому березі Дунаю, є одним із ключових центрів українського Придунав'я. Завдяки своєму стратегічному положенню, Ізмаїл виконує роль своєрідної «брами» до Нижньодунайського регіону, що надає йому важливого значення в економічному та туристичному житті півдня України.

Однією з головних транспортних і туристичних переваг міста є Ізмаїльський порт, який може слугувати як відправною, так і кінцевою точкою численних річкових круїзних маршрутів по Дунаю. Це відкриває широкі можливості для розвитку водного туризму та сприяє налагодженню транскордонного співробітництва.

Ізмаїл є привабливою дестинацією для туристів із сусідніх країн – Румунії, Молдови, Болгарії, адже поєднує в собі багату історико-культурну спадщину, етнічне різноманіття та колоритну природу півдня.

Походження топоніма «Ізмаїл» має кілька версій. Згідно з однією з них, на цій території в давнину існувало слов'янське поселення з назвою «Смил», яке проіснувало тут впродовж багатьох століть. Після захоплення регіону Османською імперією назва була адаптована на турецький манер – «Ішмасль» [3]. За іншою, не менш поширеною версією, місто отримало свою назву на честь хана Ізмаїла, який у 1484 році завоював ці землі [3].

Історичні події, що відбувалися на території сучасного Ізмаїла та його околиць, значною мірою формують туристичну привабливість міста. Ця місцевість була заселена ще за часів раннього палеоліту. У різні епохи тут існували поселення трипільської культури, проживали скіфи, кіммерійці,

сармати – народи, які залишили вагомий слід в археологічній спадщині регіону [6]. Особливу цінність має факт, що місто розташоване на місці давньої грецької колонії Антиофілас [13]. У різні періоди середньовіччя ці землі входили до складу Київської Русі, Галицько-Волинського князівства, а згодом – Молдавського князівства, що засвідчує стратегічне значення регіону в історії Східної Європи [6].

Роком заснування Ізмаїла вважається 1590 рік [10]. Протягом тривалого часу місто перебувало під владою Османської імперії і виконувало роль важливої військово-адміністративної одиниці – фортеці, що неодноразово ставала ареною важливих битв. Військові походи українських козаків, зокрема Северина Наливайка та Петра Сагайдачного, залишили яскравий слід в історії міста, як і численні російсько-турецькі війни, які врешті призвели до приєднання міста до складу російської імперії [6].

Унаслідок геополітичних змін, зокрема російсько-турецьких війн, Ізмаїл отримав портовий статус, що сприяло економічному розвитку території та стало підґрунтям для етнокультурного розмаїття. У місті почали селитися болгари, греки, молдовани, які суттєво вплинули на його етно-культурний ландшафт [6].

У радянський період Ізмаїл був адміністративним центром Ізмаїльської області, що підкреслює його регіональне значення. В результаті складної, але багатой історії, у місті збереглося чимало пам'яток архітектури, які становлять цінність для історико-культурного туризму [3]. На жаль, частина об'єктів оборонного та релігійного призначення не збереглася, однак навіть у цьому контексті Ізмаїл зберігає атмосферу минулого та дух прикордонного форпосту.

Місто Ізмаїл вирізняється багатоконфесійністю та культурною різноманітністю, що є яскравим свідченням його інтернаціонального характеру. На його території діє велика кількість релігійних споруд, що належать до різних конфесій. Найбільш поширеними є православні храми, серед яких – як храми Української Православної Церкви так і старообрядницька Свято-Миколаївська церква [17]. Також у місті функціонують римо-католицький костел Непорочного зачаття Пресвятої Діви Марії [18], а також Ізмаїльська мечеть [19], що є унікальним релігійним об'єктом для Південної України.

Таке релігійне розмаїття не лише підкреслює глибокі історичні зв'язки Ізмаїла з різними народами й культурами, але й надає місту особливої атмосфери толерантності та міжкультурного діалогу.

Окрім сакральної архітектури, місто має розвинену мережу культурно-просвітницьких установ. Серед них варто відзначити: Ізмаїльську картинну галерею [16], Історико-краєзнавчий музей Придунав'я [4], Палац культури імені Тараса Шевченка [12], а також Музей історії ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» [15], що має особливу цінність у контексті портового статусу міста та його ролі в розвитку річкової логістики.

Окремої уваги заслуговують зелені зони Ізмаїла, що створюють сприятливе середовище для відпочинку, екологічного туризму та прогулянкових маршрутів. На території міста та в його околицях нараховується 19 парків і скверів, які є важливою частиною міського ландшафту. Серед

найбільш відомих ландшафтний заказник «Баранівський ліс», Міський сад, Парк мініатюр Ізмаїльського меморіального парку «Фортеця», Парк Пам'яті, що зберігає історичну пам'ять про важливі події минулого [14].

Нами було розроблено оглядову екскурсію містом Ізмаїл, яка має формат екскурсії вихідного дня. Такий формат дозволяє поєднати пізнавальний, естетичний і культурний відпочинок, знайомлячи учасників із багатою історією та культурною спадщиною одного з найцікавіших міст українського Придунав'я.

Основною метою екскурсії є дослідження історико-культурної спадщини міста, отримання естетичного задоволення від мальовничих пейзажів Дунайського узбережжя, усвідомлення економічного значення міста в регіональному та національному масштабі.

Завдання екскурсії:

- Формування та розвиток культурної свідомості та історичної обізнаності серед учасників;
- Ознайомлення з об'єктами архітектурної та природної спадщини міста;
- Виховання бережливого ставлення до навколишнього середовища та історико-культурного ландшафту;
- Популяризація Ізмаїла як туристично привабливого міста України;
- Створення умов для живого спілкування та обговорення вражень, що сприятиме засвоєнню нових знань.

Варто зауважити, що вид розроблюваної екскурсії має наступні ознаки:

- *За змістом* – оглядова;
- *За місцем проведення* – міська;
- *За способом пересування* – пішохідна;
- *За складом учасників* – групова до 5 осіб, для людей різного віку;
- *За формою проведення* – прогулянка;
- *Протяжність маршруту* – 7 км;
- *Тривалість маршруту* – 3,5 години з урахуванням всіх зупинок.

Для екскурсійного маршруту були обрані наступні об'єкти (рис. 1.):

1. Ізмаїльський меморіальний парк-музей «Фортеця»;
2. Ізмаїльський морський торговельний порт;
3. Ізмаїльський історико-краєзнавчий музей Придунав'я;
4. Ізмаїльський Будинок культури ім. Т.Г. Шевченка;
5. Міський сад.

Ізмаїльський меморіальний парк-музей «Фортеця» було обрано до екскурсійного маршруту завдяки його винятковому історичному значенню, адже саме тут яскраво ілюструється роль Ізмаїла як потужного оборонного центру – міста-фортеці (рис. 2). Меморіальний комплекс було створено у 1991 році з метою збереження та популяризації історичної спадщини території, на якій у XVI–XIX століттях існувала фортеця. Основна експозиція розміщена у великій залі музею, де відображено історію розвитку Ізмаїла, його побут, культуру, військове значення в різні історичні періоди [5].

Особливу цікавість становить Парк мініатюр, розташований на території

подвір'я. Тут у масштабі 1:30 представлені макети найважливіших об'єктів османського періоду, які були характерними для Ізмаїла у XVI–XVIII століттях (рис. 3). Серед них: загальний вигляд фортеці, Броська брама, Червона мечеть у татарських кварталах, Мала мечеть, традиційні житлові будинки того часу.

Екскурсія вихідного дня містом Ізмаїл

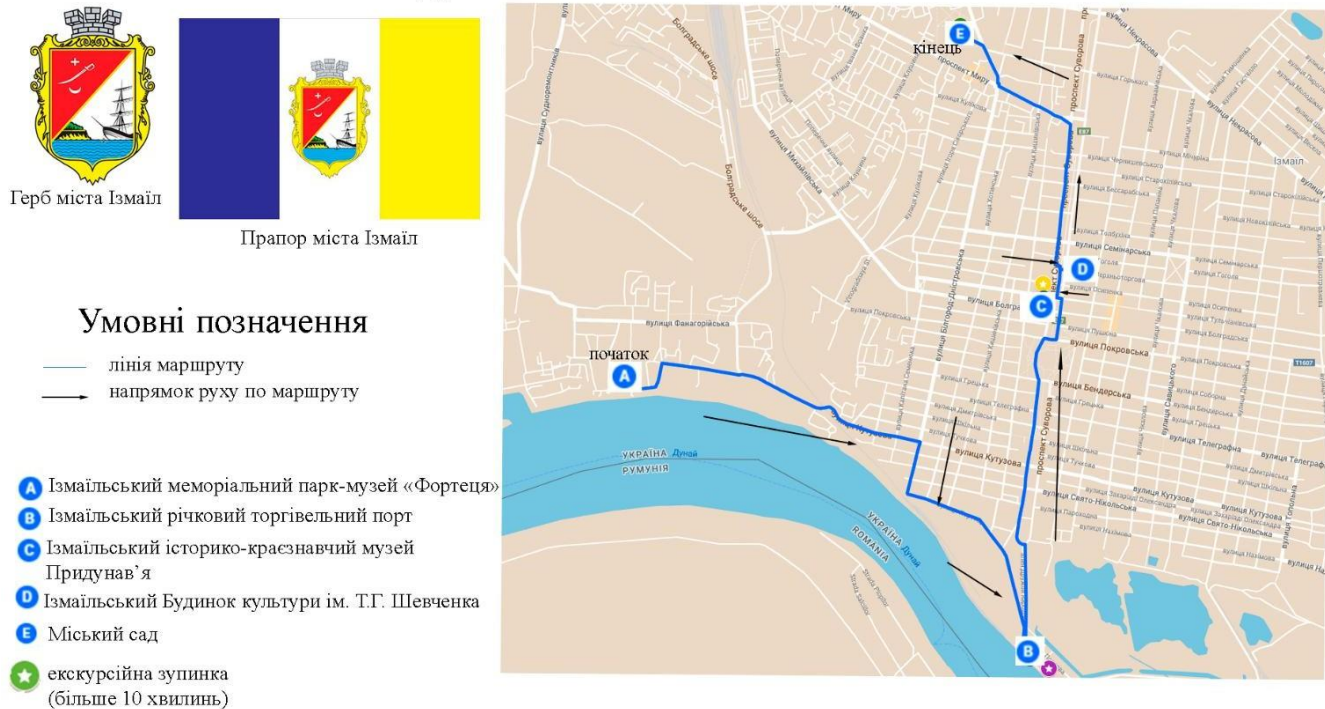


Рис. 1. Екскурсійний маршрут вихідного дня містом Ізмаїл

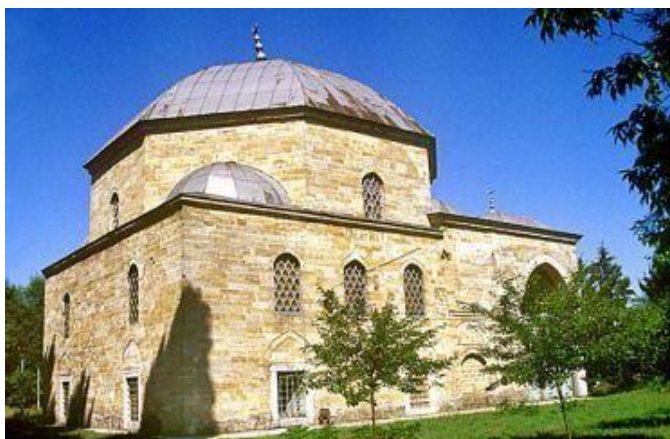


Рис. 2. Ізмаїльський меморіальний парк-музей «Фортеця» [7]



Рис. 3. Макети Парку мініатюр [11]

Експозиція дозволяє не лише візуалізувати структуру стародавнього Ізмаїла, а й відчутти атмосферу багатонаціонального міста зі складною військово-архітектурною спадщиною.

Ізмаїльський морський торговельний порт (рис. 4) – це державне багатопрофільне підприємство, розташоване в акваторії Кілійського гирла Дунаю, яке відіграє ключову роль у транспортно-логістичній системі

України [4].

Завдяки вигідному географічному положенню, порт слугує важливим міжнародним торговельним коридором, що з'єднує країни Середземномор'я, Близького Сходу, Північної Африки з державами Придунайського регіону. Він забезпечує ефективне сполучення внутрішніх водних шляхів із морськими транспортними артеріями, що підсилює транзитний потенціал України на глобальному рівні [4]. Об'єкт було включено до маршруту з огляду на його стратегічне економічне значення – саме завдяки Ізмаїльському порту місто здобуло статус головного українського річкового порту на Дунаї. Екскурсія до цього об'єкта дає змогу акцентувати увагу на важливості розвитку морського та річкового транспорту в Одеському регіоні, а також усвідомити місце Ізмаїла у сучасних логістичних, промислових та геополітичних процесах.



Рис. 4. Ізмаїльський порт [8]

Ізмаїльський історико-краєзнавчий музей Придунав'я включено до екскурсійного маршруту завдяки його вагомому внеску у збереження та популяризацію культурної спадщини регіону (рис. 5).

Музей має багату постійну експозицію, яка охоплює широкий хронологічний діапазон: від доби стародавніх цивілізацій, період османського панування, часи розквіту Ізмаїла під управлінням династії Тульчіанових, зали бойової слави, а також павільйон природи, що демонструє біорізноманіття Придунайського регіону [5].

Фондова колекція музею налічує приблизно 40 тисяч експонатів, серед яких: археологічні артефакти, музичні інструменти, нумізматичні та ювелірні колекції, зразки традиційного одягу, та інші унікальні пам'ятки матеріальної культури [5].

Окремою особливістю музею є створення театрального простору, де проводяться інтерактивні вистави та міні-спектаклі, що сприяють залученню відвідувачів до живої історії і формуванню глибшого емоційного зв'язку з минулим краю [5].



Рис. 5. Ізмаїльський історико-краєзнавчий музей Придунав'я [5]

Ізмаїльський Будинок культури імені Тараса Шевченка включено до маршруту як головний культурно-мистецький центр міста, що виконує важливу роль у формуванні духовного та творчого середовища Ізмаїла.

Будівля виконана у південнобесарабському архітектурному стилі, який органічно поєднує елементи регіонального колориту та архітектурні традиції Південної Бессарабії (рис. 6). Сьогодні Палац культури є осередком проведення культурно-масових заходів, фестивалів та творчих подій, що відображають багатонаціональне і мистецьке розмаїття Придунав'я.



Рис. 6. Ізмаїльський будинок культури імені Тараса Шевченка [12]

На його сцені регулярно відбуваються гумористичні конкурси, масштабні регіональні шоу, такі як «Міс Придунав'я» та «Таланти Придунав'я», виїзні урочисті церемонії одруження, що додають місту особливої романтичної атмосфери.

Міський сад м. Ізмаїл – це пам'ятка садово-паркового мистецтва місцевого значення, що відіграє важливу роль у рекреаційній інфраструктурі міста (рис. 7). Цей об'єкт включено до екскурсійного маршруту завдяки його естетичному потенціалу, екологічній цінності та популярності серед мешканців і туристів як місця для сімейного, неквапливого відпочинку на природі.

Площа саду становить 1,5 га, на яких висаджено понад 40 видів дерев і чагарників, що створюють затишну зелену атмосферу в самому серці міста [2].

У 2019 році, в межах програми транскордонного співробітництва, було ініційовано масштабну реконструкцію саду [2]. Згідно з проектом було розширено мережу доріжок, встановлено сучасне паркове освітлення, висаджено цінні декоративні породи дерев, зокрема, магнолія, клен червонолистий, ягідний тис, тюльпанове дерево та ін.

Завдяки цим оновленням Міський сад перетворився на сучасну зелену оазу, де поєднуються ландшафтне мистецтво, ботанічне різноманіття та європейські стандарти благоустрою.



Рис. 7. Міський сад міста Ізмаїл [9]

Підсумовуючи, слід зазначити, що розробка екскурсійного маршруту містом Ізмаїл має значний потенціал для розвитку локального туризму. Запропонована модель екскурсії вихідного дня є ефективною формою популяризації культурної спадщини, природних особливостей та економічної значущості міста.

Завдяки оптимально сформованому маршруту, який охоплює ключові історико-культурні, архітектурні та рекреаційні об'єкти, реалізується можливість залучення як внутрішніх, так і транскордонних туристів, підвищення рівня обізнаності щодо унікальності Ізмаїла як міста з багатозаровою історією, формування позитивного іміджу регіону на туристичній карті України.

У перспективі, впровадження подібних екскурсійних практик сприятиме не лише розширенню спектру туристичних послуг, але й активізації економічного життя міста, підтримці малого бізнесу у сфері туризму, харчування, готельного господарства та культурних ініціатив.

Таким чином, розробка маршруту має важливий культурно-просвітницький, соціальний та економічний потенціал, що робить її доцільною як у локальному, так і в регіональному вимірі.

Список використаних джерел:

1. Багдад на Дунаї, що став Ізмаїлом [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/2832892-bagdad-na-dunai-so-stav-izmailom.html>
2. Висадка декоративних дерев: у Міському саду Ізмаїла йдуть активні роботи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.izmail-rada.gov.ua/2012-01-03-13-06-51/37-2010-02-23-08-37-13/9432-2019-11-28-13-50-43>
3. Ізмаїл – місто на Дунаї [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://anga.ua/articles/tsikava_ukraina/vidpochynok_v_izmaili.html
4. Ізмаїльський морський торговельний порт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-13822>
5. Історико-краєзнавчий музей Придунав'я, Ізмаїл [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://travels.in.ua/uk-UA/object/5015/istoryko-krayeznavchyy-muzej-rydunavya>
6. Історична довідка. Офіційний сайт міста Ізмаїл [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://izmail-mr.od.gov.ua/pro-misto/istorychna-dovidka/>
7. Історія фортеці Ізмаїл [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/70283_krepost-izmail.htm
8. Мінінфраструктури планує здати в концесію порт «Ізмаїл» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zn.ua/ukr/ECONOMICS/mininfrastrukturi-planuje-zdati-v-kontsesiju-port-izmajil.html>
9. Міський сад. Фото П. Мокрицький.
10. Пам'ятки у місті Ізмаїл [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://discover.ua/destinations/odessa-region-region/izmayil>
11. Парк-музей «Фортеця», Ізмаїл [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://travels.in.ua/uk-UA/object/5014/park-muzej-fortetsya>
12. Такого Шевченка ви ще не бачили: Ізмаїльський народний музично-драматичний театр запрошує на виставу «Думи мої, думи мої...» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mahala.com.ua/kultura/takoho-shevchenka-vy-shche-ne-bachyly-izmailskyy-narodnyy-muzychno-dramatychnyy-teatr-zaproshuie-na-vystavu-dumy-moi-dumy-moi/>
13. Коваль А. П. Знайомі незнайомці: Походження назв поселень України. – К.: Либідь, 2001.

14. Чари смарагдового міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://izmail.es/article/7941/>
15. Музей Українського Дунайського пароплавання несе важливу місію збереження та висвітлення могутньої історії розвитку пароплавання на Дунаї [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://dunaets.blogspot.com/2020/12/blog-post_40.html
16. Ізмаїльська картинна галерея [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://museum-portal.com/ua/muzeyi/104_izmayilska-kartinna-galereya
17. Свято-Миколаївська старообрядницька церква [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://izmail-city.org/church/109-svyato-nikolskaya-cerkov>
18. Ізмаїл – Парафія Непорочного Зачаття Пресвятої Діви Марії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://catholic-odessa.info/UA/parafie/Izmail-UA.htm>
19. В Ізмаїлі буде нова мечеть – ДУМУ розпочало будівництво нової мечеті в місті Ізмаїл [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/dumukiev>

УДК 911.3

¹Д. Смоляр, ²Н. Гусєва

¹dmitriy.livopaf@gmail.com, ²nataliya.guseva@karazin.ua

Науковий керівник – канд. геогр. наук, доц. Н. Гусєва

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

АРКТИЧНИЙ ТУРИЗМ: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ

У ХХІ столітті туристичні мандрівки до полярних територій, зокрема до Арктики, набувають дедалі більшої популярності. Туризм в арктичному і субарктичному регіонах, який раніше обмежувався переважно науково-дослідницькими експедиціями та подорожами ентузіастів-екстремалів, нині трансформується в перспективний напрямок глобальної туристичної індустрії. Згідно з інформацією міжнародних організацій (Arctic Council, UNWTO та інших), протягом останніх років спостерігається постійне посилення інтересу до арктичних подорожей, передусім у вигляді морських круїзів, екологічного та пригодницького туризму [2; 12]. Ці процеси зумовлені комплексом факторів, зокрема: зростанням інтересу до неповторних північних ландшафтів та природних феноменів (Північне сяйво, айсберги, полярні дні і ночі, арктичні флора і фауна, вічна мерзлота тощо); удосконаленням інфраструктури і збільшенням транспортної доступності найбільш віддалених північних територій; глобальними кліматичними змінами, що спричиняють танення льодового покриву і, як наслідок, покращення доступності туристичних напрямків та подовження активного туристичного сезону в Арктиці; посиленням попиту на нетрадиційні та екологічно відповідальні види туризму; цілеспрямованими зусиллями арктичних держав щодо диверсифікації економіки шляхом розвитку туризму тощо [8]. Крім того, у зв'язку з глобальним потеплінням, арктичний туризм дедалі частіше сприймається як «туризм останнього шансу» або «туризм Судного дня», тобто відвідування місць, які найближчим часом можуть безповоротно зникнути з поверхні Землі.

Туристи прагнуть особисто відвідати полярні льодові ландшафти та побачити арктичну флору і фауну до їхнього остаточного зникнення [6].

Разом з тим інтенсифікація туристичних процесів в арктичних широтах створює комплекс проблемних питань для дослідників, державних інституцій, туристичних компаній та місцевих громад. Мова йде про екологічну вразливість регіону, соціальні впливи туризму на корінні народи, необхідність сталого ресурсокористування, а також загрози, пов'язані із безпекою туристів у екстремальних природних умовах.

Враховуючи зазначені обставини, дослідження арктичного туризму набуває суттєвого прикладного й концептуального значення.

На основі аналізу різних дефініцій [1-2; 4-5; 7-9 та інші], арктичний туризм можна визначити як специфічну форму туризму, що здійснюється в межах арктичної зони та орієнтована на різноманітні туристичні ресурси Арктики. Він охоплює подорожі до територій, розташованих за Північним полярним колом (приблизно на широті 66°33' пн. ш.), статистично враховуючи кордони адміністративно-територіальних регіонів країн, через які воно проходить.

Полярні території Арктики розподілені між вісьмома державами світу, які через це називаються арктичними країнами, – Росією, Данією (до складу якої входять розташовані за Північним полярним колом Фарерські острови та Гренландія), Ісландією, Канадою, Фінляндією, Швецією, Норвегією та США (штат Аляска) [3].

За офіційними статистичними даними, протягом 2020 року арктичні регіони планети відвідало 6 млн. 428 тис. туристів, що внаслідок пандемії COVID-19 майже вдвічі поступається показникам 2019 року, коли чисельність арктичних туристів становила 11 млн. 462 тис. осіб (рис. 1).

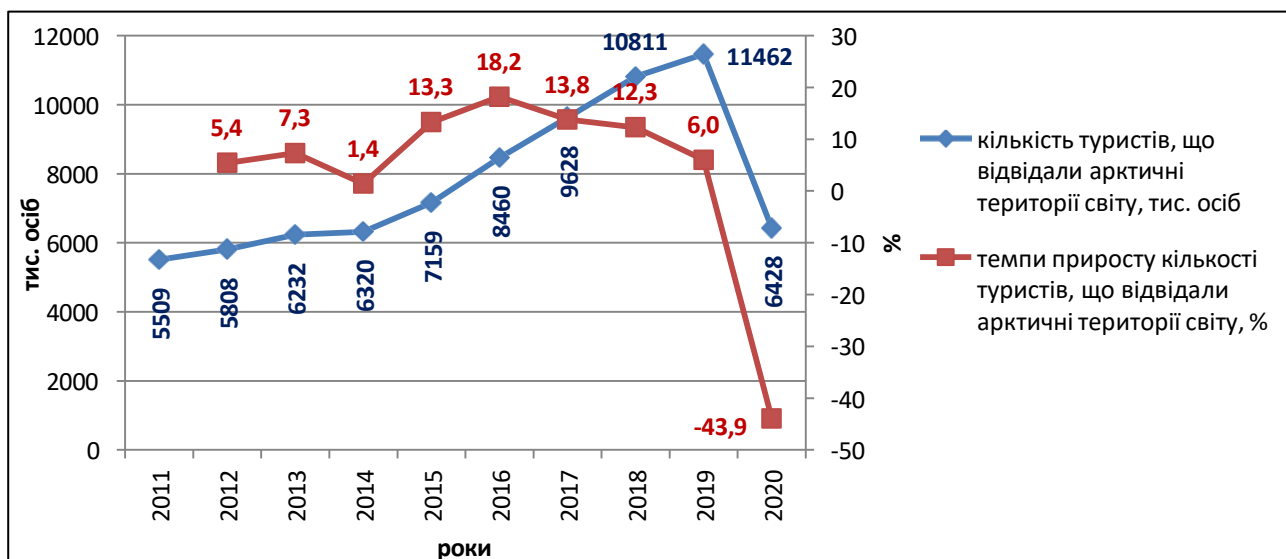


Рис. 1. Динаміка кількості арктичних туристів світу в 2011-2020 роках (побудовано авторами за даними [11])

Упродовж 2011-2019 років обсяг туристичних потоків в Арктику подвоївся, причому найвищі темпи зростання демонстрували Норвегія (збільшення більш ніж у 6 разів) та Ісландія (в 3,5 рази). У період 2019-

2020 років унаслідок поширення коронавірусної хвороби чисельність туристів до арктичних територій скоротилася на 43,9 %, особливо в Ісландії – на 65,0 %, Норвегії – на 62,4 %, Канаді – на 48,3 % (рис. 2) [11].

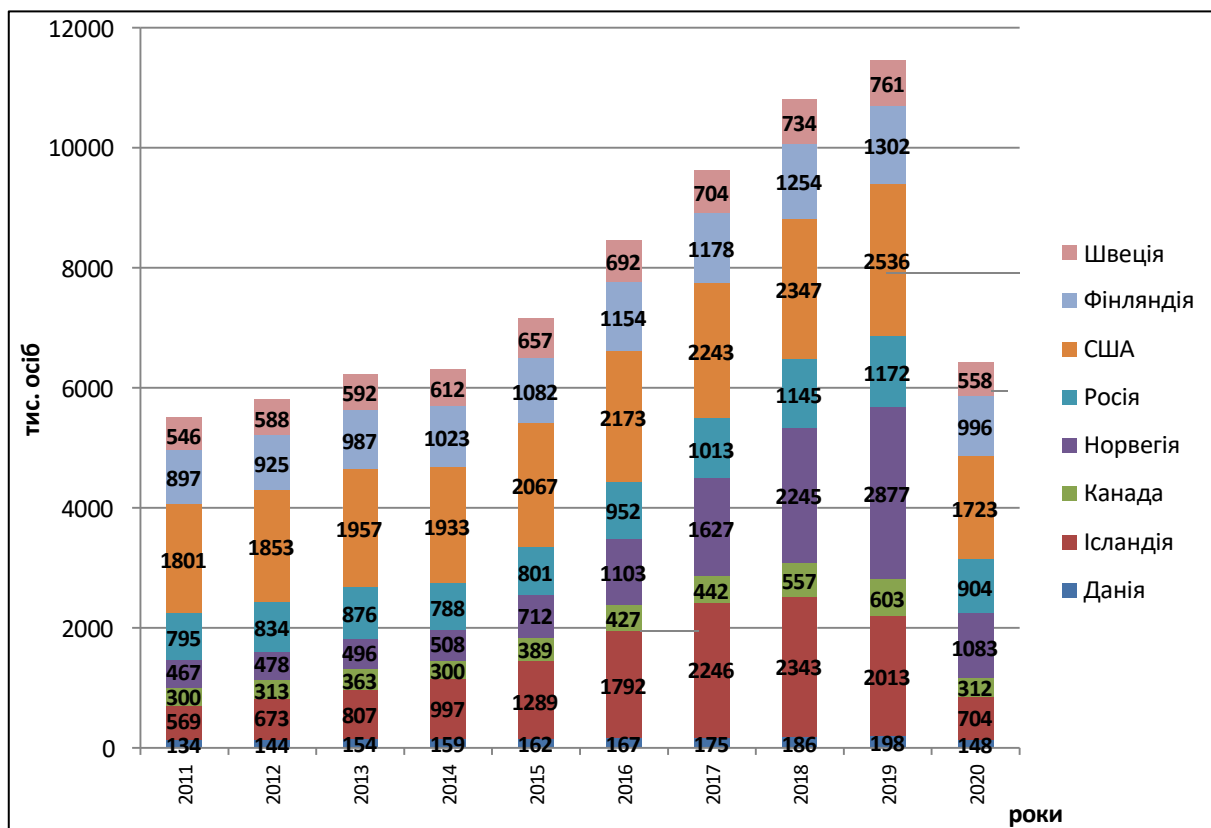


Рис. 2. Динаміка кількості арктичних туристів за країнами світу в 2011-2020 роках, тис. осіб (побудовано авторами за даними [11])

У 2020 році провідні позиції за обсягом туристичних відвідувань займали американські (1,723 млн. осіб, що становить 26,8 % від загального обсягу арктичних туристів) та норвезькі (1,083 млн. осіб, або 16,8 %) арктичні території (рис. 3). Такий розподіл відображає неоднаковий ступінь інфраструктурного забезпечення та різні стратегії просування арктичних дестинацій на міжнародному туристичному ринку.

Зростаючі показники туризму допомагають арктичним регіонам розвиватися і підтримувати навколишнє середовище. В 2022 році туристична галузь Аляски генерувала доходи обсягом 5,6 млрд. доларів США. В Гренландії міжнародний туризм у 2023 році забезпечив функціонування 1075 робочих місць, перетворившись на стратегічно важливу галузь національного господарства. Канадський уряд у червні 2024 року ухвалив рішення про фінансування міжнародної дослідницької ініціативи зі сталого розвитку Арктики обсягом до 20 млн. доларів, що підкреслює пріоритетність збалансованого туристичного освоєння північних територій [10].

Суспільно-географічне дослідження туристичної діяльності в Арктиці розкриває багатокомпонентну систему взаємозв'язків природних, економічних та соціально-демографічних чинників. Кліматичні трансформації формують

сприятливі передумови для туристичного освоєння полярних регіонів, проте одночасно актуалізують потребу у сталому природокористуванні. Просторова нерівномірність туристичного розвитку в Арктиці відображає диференційовані можливості інфраструктурного забезпечення та різні підходи до туристичної політики арктичних держав. Домінування США та Норвегії ілюструє визначальну роль інвестицій у туристичну інфраструктуру та ефективність брендингових стратегій.

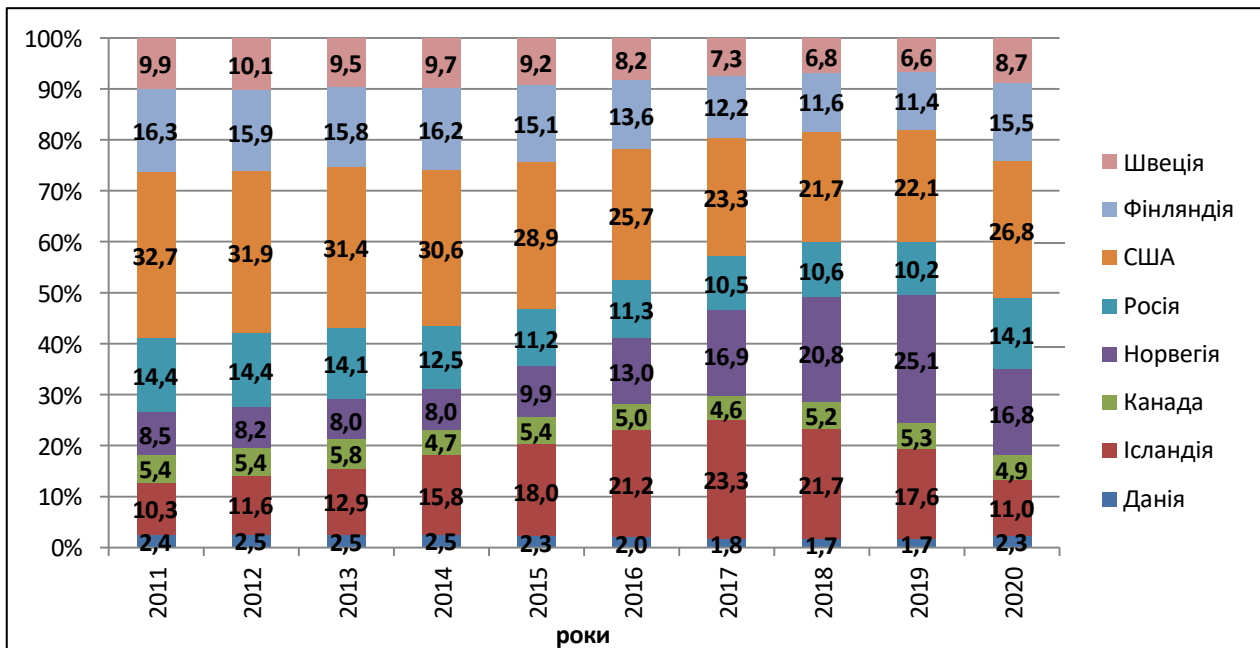


Рис. 3. Динаміка структури арктичного туризму за країнами світу в 2011-2020 роках, % від загальної кількості арктичних туристів (розраховано і побудовано авторами за даними [11])

Подальше туристичне освоєння Арктики пов'язане із прогресуючим таненням льодового покриву та підвищенням транспортної доступності регіону. Водночас це вимагає формування екологічно орієнтованих моделей туристичного розвитку, що враховують екологічну вразливість арктичних ландшафтів та соціокультурні потреби корінних народів.

Список використаних джерел:

1. *Arctic Business Analysis: Creative and cultural industries*. Nordic Co-operation. 2018. URL: <https://www.norden.org/en/publication/arctic-business-analysis-creative-and-cultural-industries>
2. *Arctic-council*. URL: <https://arctic-council.org/>
3. *Arctic countries*. *Arctic review*. URL: <https://arctic.review/international-affairs/arctic-countries/>
4. *Arctic Human Development Report*. Akureyri: Arctic Council, Stefansson Arctic Institute, 2004.
5. *Arctic Tourism*. *The SAGE International Encyclopedia of Travel and Tourism*. URL: <https://sk.sagepub.com/ency/edvol/the-sage-international-encyclopedia-of-travel-and-tourism/chpt/arctic-tourism>
6. *Arctic Tourism: Opportunities and Challenges in the Frozen*. BIZINP. 1st November 2024. URL: <https://bizinp.com/article/arctic-tourism-opportunities-challenges>

7. Maher P., Gelter H., Hillmer-Pegram K., Hovgaard G. *Arctic Tourism: Realities and Possibilities*. ResearchGate. January 2014. URL: https://www.researchgate.net/publication/275945514_Arctic_Tourism_Realities_and_Possibilities
8. Saarinen J., Varnajot A. *The Arctic in tourism: complementing and contesting perspectives on tourism in the Arctic*. *Polar Geography*. 2019. Is. 42 (1), pp. 1-16. URL: https://www.researchgate.net/publication/331051419_The_Arctic_in_tourism_complementing_and_contesting_perspectives_on_tourism_in_the_Arctic
9. Stonehouse B., Snyder J. *Polar tourism: An environmental perspective*. Bristol: Channel View, 2010.
10. *Tourism in the Arctic: Reality or Utopia?* *Arctic Review*. June 17, 2024. URL: <https://arctic.review/papers/tourism-in-the-arctic/>
11. *World Data Atlas. World and national data, maps & rankings*. Knoema. URL: <https://knoema.com/atlas>
12. *World Tourism Organization (UNWTO)*. URL: <https://www.unwto.org/>

СЕКЦІЯ 5
РАЦІОНАЛЬНЕ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ
ТА СТАЛІЙ РОЗВИТОК НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

¹*Gela Sandodze*, ²*Lado Grigolia*, ³*Giorgi Sandodze*

¹Gela.sandodze@gmail.com,

²ladogrigolia2@gmail.com,

³giorgisandodze077@gmail.com

Scientific supervisor: Professor Nodar Elizbarashvili
Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Tbilisi, Georgia

ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT PROCEDURES IN GEORGIA

Abstract. Proper environmental impact assessment (EIA) is important for sustainable environmental development. The paper presents the EIA procedures that are implemented in Georgia. In Georgia, the mentioned procedure includes the screening and scoping procedure, as well as the preparation of the EIA report.

Keywords: *Impact, Geography, Assessment, Environment, Georgia.*

Environmental Impact Assessment

The main normative document in terms of environmental impact assessment is the Law of Georgia —Environmental Assessment Code¹ (EIA Code), which has been implemented since 2017. It is also worth noting that under the Association Agreement between Georgia and the European Union, Georgia undertakes to gradually approximate its legislation to the EU legislation and international legal instruments within certain deadlines. Such a document in the field of environmental impact assessment is: Directive 2011/92/EU of 13 December 2011 on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment.

Currently, the National Environment Agency of Georgia (NEA) makes decisions regarding environmental assessment documents.

The goals and objectives of the EIA Code are related to human health and the creation of an environment where the guaranteed right of a person to live in an environment where no kind of impact will occur, as guaranteed by the Constitution of Georgia, will be protected. The goals and objectives of the law also determine the protection of environmental components, the involvement of the public in the obligations defined by the Environmental Assessment Code, and also determine the aspects of transboundary impact assessment.

The EIA Code sets out the main stages of the environmental decision-making process, which include screening and scoping procedures, preparation of the EIA report, public participation, and conducting an expert examination of the EIA report. After completing these stages, the Head of the NEA issues an environmental decision or makes a decision to refuse to implement the activity.

© Sandodze G., Grigolia L., Sandodze G., 2025

The EIA Code is accompanied by Annexes 1 and 2. Activities specified in the Second Annex are subject to a screening procedure. Screening is a procedure that determines the need for an EIA; the activities listed in this appendix are grouped by type and characteristics of the activity: e.g. Agriculture, forestry and aquaculture; Chemical production, etc.

The screening procedure determines the criteria after the assessment of which it should be decided whether the activity should be subject to an environmental decision. These may include the characteristics of the activity, the scale of the activity, the cumulative impact with existing and/or planned activities, the use of natural resources (especially water, soil, land, and biodiversity), waste generation; environmental pollution, noise, etc.

According to the EIA Code, the scoping procedure determines the list of information to be obtained and studied for the EIA and the means of reflecting this information in the EIA report.

The scoping procedure considers providing a statement and a report in NEA. The scoping report should describe the physical characteristics of the planned activity (capacity, scale, production process, amount of possible manufactured products, etc.), information about the possible impact on the environment and its types (transboundary impact, impact on protected areas), information about the possible impact of the planned activity on human health, the social environment, cultural heritage sites and other objects etc.

Following the review of the submitted report, the agency issues a scoping conclusion.

As we have seen, the information presented in the screening and scoping reports concerns such geographical components as water, air, soil, demography, etc. (issues of possible impact on them). Accordingly, these issues require a fundamental assessment, since the actual impact of a particular activity on the environment must be determined. This requires basic geographical knowledge.

After issuing the scoping report, the developer submits an EIA report to the agency.

The EIA report can be prepared by both individual and consulting companies, It is also worth noting that this information (the identity of the document's author) is public.

In the report following information should be reflected:

- Information on the possible significant impacts of the planned activity on the environment, including on the population, human health;
- Biodiversity (including plant and animal species, habitats, ecosystems);
- Water (including hydro morphological changes, quantity, and quality);
- Air;
- Soil (including soil removal), land (including organic matter, erosion, compaction, degradation);
- Climate (including greenhouse, and gas emissions);
- Landscape;

- Impact on cultural heritage (including architectural and archaeological aspects) and material values;
- Possible direct and indirect, cumulative, transboundary, short-term and long-term, positive and negative impacts of the planned activity;

Informing the public at the scoping stage and assessing the opinions and comments submitted by them, etc.

An expert commission is established on the basis of the above-mentioned EIA report, in which both public experts and specialists from various sectors of the Ministry of Environment Protection and Agriculture of Georgia participate. After completing these stages, the head of the agency issues an environmental decision or, in cases provided for by this Code, makes a decision to refuse to implement the activity.

Thus, the Environmental Assessment Code mainly includes all the procedures set out in the European Union Directive (2011/92/EU). But it certainly needs to be further refined in the future, and the practical shortcomings that resulted from the law's enactment need to be corrected. This procedure is actively underway, as evidenced by the number of amendments to the law since 2017.

References:

1. Elizbarashvili Nodar, Sandodze Gela. *Environmental Impact Assessment*, 2023.
2. *Law on Environmental Assessment Code*. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3691981?publication=10>.
3. <https://www.asocireba.ge>. https://www.asocireba.ge/show_article.php?id=219

С. Бережний

serhii.berezhnyi@karazin.ua

Науковий керівник – канд. геол.-мін. наук С. Горяйнов

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

ПРОГНОЗУВАННЯ ПРИДАТНИХ ТЕРИТОРІЙ ДЛЯ ВІТРОВОЇ ЕНЕРГЕТИКИ В КОНТЕКСТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ

Анотація. У статті розглядається значення просторового прогнозування придатних територій для розвитку вітрової енергетики як інструменту досягнення цілей сталого розвитку регіонів. Особливу увагу приділено застосуванню геоінформаційних систем (ГІС) для інтеграції екологічних, соціальних та економічних чинників у процес прийняття рішень. Такий підхід забезпечує баланс між енергетичним розвитком, охороною довкілля та добробутом місцевих громад.

Ключові слова: *сталий розвиток, відновлювана енергетика, територіальне планування, ГІС, прогнозування, вітрові електростанції.*

У сучасних умовах зростання енергетичних потреб та загострення кліматичних змін розвиток відновлюваних джерел енергії стає ключовим напрямом реалізації Цілей сталого розвитку (ЦСР), зокрема ЦСР №7 (Доступна

та чиста енергія), ЦСР №11 (Сталий розвиток міст і громад) та ЦСР №13 (Боротьба зі зміною клімату). Вітрова енергетика як складова «зеленої» трансформації здатна забезпечити позитивні зрушення на регіональному рівні за умови її збалансованого просторового планування.

Одним із головних викликів є необхідність поєднання енергетичних інтересів із екологічними та соціальними обмеженнями. У цьому контексті ГІС-технології стають важливим інструментом прозорого, науково обґрунтованого та довгострокового планування, орієнтованого на потреби територій і громад.

Геоінформаційні системи вже довели свою ефективність у сфері містобудування, управління земельними ресурсами, охорони довкілля, сільського господарства та реагування на надзвичайні ситуації. У контексті розвитку вітрової енергетики їхнє використання дає змогу оцінити потенціал територій із урахуванням природно-географічних, екологічних, соціальних та економічних чинників — тобто забезпечити необхідний баланс між технічною доцільністю і принципами сталого розвитку.

Просторове прогнозування охоплює аналіз таких параметрів, як вітровий потенціал, рельєф, віддаленість від інфраструктури, а також обмеження, пов'язані з природоохоронними зонами та щільністю населення. Завдяки багатокритеріальному підходу та роботі в програмному середовищі QGIS і ArcGIS створюються карти придатності, що поєднують технічні аспекти з екологічними й соціальними пріоритетами. Моделювання дозволяє уникнути конфліктів із місцевими громадами, зберегти біорізноманіття, зменшити візуальний і акустичний вплив на ландшафт, а також підтримувати інклюзивний розвиток.

Прогнозування придатних територій базується на інтегрованому просторово-аналітичному підході, що поєднує ГІС і методи багатокритеріального оцінювання. Геоінформаційні системи функціонують як платформа для збору, обробки та аналізу даних про природні ресурси, інфраструктуру, екологічні обмеження та соціальні зони чутливості. Для інтеграції цих даних часто застосовується ієрархічний метод аналізу (АНР), який дозволяє визначити вагомість критеріїв на основі експертних оцінок і сформувати об'єктивну картину територіальної придатності.

У рамках аналізу здійснюється багатошарове накладення тематичних карт, що дає змогу класифікувати території відповідно до рівня придатності. Цей підхід дозволяє зменшити ризики негативного впливу на довкілля, уникати соціальної напруги та створювати умови для стратегічного планування розвитку енергетики відповідно до принципів екологічної безпеки та соціальної відповідальності.

Узагальнений методичний підхід відповідає концепції справедливого енергетичного переходу (just transition), що передбачає поєднання екологічної обережності, економічної ефективності та участі громад у прийнятті рішень. Прогнозування придатних територій із використанням ГІС є важливим етапом у формуванні енергетичної стратегії, яка не лише відповідає на виклики сьогодення, а й формує основу для стійкого майбутнього. Така методика є

універсальною і може бути адаптована до умов різних регіонів України та світу, сприяючи глобальній реалізації Цілей сталого розвитку.

Список використаних джерел:

1. Агапова О. Л. Дрібномасштабне картографування з метою планування розвитку альтернативної енергетики в Україні / О. Л. Агапова // Часопис картографії. – 2016. – Вип. 14. – С. 6–21.
2. Величко С. А. Природно-ресурсне забезпечення гібридних геліо-вітроенергетичних систем (в межах рівнинної території України): Автореф. дис... канд. геогр. наук: 11.00.11 / С. А. Величко; Харк. нац. ун-т імені В. Н. Каразіна. – Харків, 2006. – 20 с.
3. Волковая О. О. Моделирование ветрового потенциала локальной делянки Лисостепу для потреб ветроэнергетики с использованием ГИС-технологий / О. О. Волковая, О. С. Третьяков, И. Г. Черваньов // Украинский географический журнал. – 2015. – № 4. – С. 10–16. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2015.04.010>
4. Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність». – Режим доступу: <http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/doccatalog/list?currDir=50358>
5. Кудря С. О. Аналітичний огляд оновлених оцінок щодо перспектив розвитку вітроенергетики / С. О. Кудря, Б. Г. Тучинський, І. В. Іванченко // Відновлювана енергетика. – 2019. – № 3. – С. 42–47. DOI: [https://doi.org/10.36296/1819-8058.2019.3\(58\).42-47](https://doi.org/10.36296/1819-8058.2019.3(58).42-47)
6. Матвеев В. В. Сучасний етап і перспективи розвитку вітрової енергетики в офшорних зонах України / В. В. Матвеев, О. С. Шевцова // Студентські наукові студії. – 2013. – Вип. 4 (35). – С. 55–60.
7. Некос А. Н. Застосування геоінформаційних систем при вирішенні завдань просторового планування вітроенергетики / А. Н. Некос, Я. Є. Молодан // Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. Серія «Екологія». – 2014. – Вип. 10 (№ 1104). – С. 134–141.
8. Оцінка впливу кліматичних змін на галузі економіки України: монографія / С. М. Степаненко, А. М. Польовий, Є. П. Школьний (та ін.); за ред. С. М. Степаненка, А. М. Польового. – Одеса: Екологія, 2011. – С. 195–197.
9. Рафикова Ю. Ю. Использование ГИС-технологий в области возобновляемой энергетики: зарубежный и отечественный опыт / Ю. Ю. Рафикова, С. В. Киселева, Л. В. Нефедова // Альтернативная энергетика и экология. – 2014. – № 12. – С. 96–106.
10. Солідор Н. А. Інноваційні підходи до отримання електроенергії нетрадиційними методами / Н. А. Солідор // Вісник Приазовського державного технічного університету: зб. наук. праць. – Маріуполь, 2017. – Вип. 34. – С. 89–96.

ОЦІНКА АВТОТРАНСПОРТНОГО ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ У СЕЛІТЕБНИХ РАЙОНАХ м. МАРІЄНХАЙДЕ (ФРН)

Автотранспорт є ключовим елементом транспортної системи Німеччини, забезпечуючи мобільність населення та розвиток економіки. Однак його інтенсивне використання призводить до значних екологічних проблем, зокрема до забруднення повітря. Підґрунтям проведення розрахунково-аналітичних робіт були дані особистих натурних досліджень транспортних потоків на головних автодорогах м. Марієнхайде (федеральна земля Північного Рейн-Вестфалія, районі Обербергішер, ФРН) у години «пік» у будні дні та вихідні, зібрані у січні 2025 року. Обчислення інтенсивності руху автотранспорту та оцінка створюваного забруднення СО проводилися по стандартним методикам [3]. На досліджуваних автодорогах склалася наступна автодорожна ситуація:

Dürhölzener Straße – це місцева вулиця, яка проходить через район Дюрхельцен, який знаходиться приблизно за 3 км на південний захід від центру Марієнхайде. Ця вулиця обслуговує переважно місцевий трафік, з'єднуючи житлові райони та сільськогоспудія. Через це інтенсивність руху на ній зазвичай низька, що робить її малозавантаженою. Поблизу немає великих комерційних об'єктів. Завдяки низькому рівню трафіку, Dürhölzener Straße є привабливою для пішоходів і велосипедистів. Загальна інтенсивність руху автотранспорту у будній день в ранкові (7:00-8:00) та вечірні (17:00-18:00) години «пік» трохи відрізняється, з невеликим зменшенням у вечірні години (відповідно 409 та 362 авто/год.). У денні (12:00-13:00) години вона знижується на 20% в порівнянні з ранком. Найбільша кількість вантажівок та автобусів навпаки зафіксована вдень (14 од.). Усереднений відсоток вантажівок та автобусів від загальної кількості складає 2,95% (вранці – 3,18%, вдень – 4,29%, ввечері – 1,38%). У вихідний день загальна інтенсивність руху значно нижча. Інтенсивність руху у вихідні вдень є найбільшою (201 авто/год), проте відсутні вантажівки та автобуси. Вранці інтенсивність руху складає 94 авто/год., з яких лише 1 вантажівка, автобусів немає. Відсоток вантажівок та автобусів у цей час 1,06%. Увечері кількість транспорту знижується на 22% у порівнянні з днем.

Müllbacher Straße – вулиця, яка проходить через центральну частину міста. Поблизу розташовані 2 школи, наявність яких впливає на інтенсивність руху, особливо вранці та після обіду, коли учні прибувають до школи та залишають її. Ця вулиця є частиною регіональної дорожньої мережі та забезпечує доступ до сусідніх сіл. Це робить її важливим маршрутом для місцевого та транзитного транспорту. Уздовж неї розташовані різні об'єкти інфраструктури, такі як магазини, ресторани, офіси, житлові будинки та є АЗС.

На цій вулиці спостерігається така ж тенденція, як і на першій. Найбільша інтенсивність руху в будній день характерна ранкової годині «пік» – 848 авто/год. – з поступовим зниженням на вечір (на 6%) та вдень (33%). Зафіксоване зниження долі вантажних машин і автобусів з ранку на вечір (від 43 до 47%). У вихідний день на Müllenbacher Straße інтенсивність руху змінюється. Найбільша інтенсивність руху у денні години – 375 авто/год. – з поступовим зниженням на вечір (на 7%). Вранці інтенсивність руху найнижча (213 авто/год.). Усереднений відсоток вантажівок та автобусів лише 0,94%.

Gummersbacher Straße – це важлива транспортна артерія міста. Вона є частиною федеральної дороги B256, яка з'єднує Марієнхайде з сусідніми містами та селами, такими як Гуммерсбах. Уздовж цієї вулиці розташовано кілька важливих об'єктів інфраструктури (супермаркет, автошкола, АЗС, різні комерційні заклади, житлові будинки). Загальна інтенсивність руху автотранспорту в будній день найбільша в ранкові та вечірні години «пік» (відповідно 1340 та 1278 авто/год.), причому ранкові показники більші за вечірні на 5%. Вдень у порівнянні з ранком загальна інтенсивність руху знижується на 23%. Найбільша кількість вантажівок та автобусів зафіксована вранці (41 од.). Ввечері кількість автобусів та вантажних транспортних засобів зменшується на 34%, а вдень на 20%. Усереднений відсоток вантажівок та автобусів від загальної кількості складає 2,8%. У вихідний день загальна інтенсивність руху значно змінюється. Інтенсивність руху вдень є найбільшою (674 авто/год). Вранці падає майже в 2 рази. Увечері загальна кількість транспортних засобів знижується до 591 авто/год. Не дивлячись на те, що ця вулиця має найінтенсивніший рух, у вихідний день тут теж мала кількість вантажівок та автобусів (до 5 од.).

Поблизу досліджуваних автодоріг за результатами розрахунків максимальної концентрації чадного газу (CO_{max}) у м. Марієнхайде та її відношення до ГДК с.д.=4 мг/м³ склалася наступна екообстановка (при розрахунках CO_{max} враховувалось, що обмеження швидкості руху у для легкових автомобілів на Dürhölzener Str. 50 км/год. та 70 км/год на Müllenbacher Str, Gumersbacher Str.): на основних автонавантажених дорогах у будній день спостерігається постійне перевищення концентрації CO над ГДК с.д. у часи «пік» від 2,1 разу (Dürhölzener Str., 7:00-8:00) до 6,85 разу (Gummersbacher Str., 7:00-8:00). Добове усереднене значення – 4,2 раз. Найменше забруднення встановлено у денні години поблизу Dürhölzener Str. – 1,82 разу, Müllenbacher Str. – 3,61 разу. Найбільше забруднене атмосферне повітря спостерігається поблизу Gummersbacher Str. у ранкові години (6,85 раз). Також результати свідчать, що по усіх досліджуваних автодорогах максимальне забруднення притаманне саме ранковим годинам «пік» і складає по Dürhölzener Str. 2,1 од. ГДК с.д., по Müllenbacher Str. – 4,78 од. ГДК с.д., по Gummersbacher Str. – 6,85 од. ГДК с.д.. У вечірню годину «пік» рівень забруднення у порівнянні з обідньою годиною збільшується, але все ж таки менший за ранок (по Dürhölzener Str. – 1,93, по Müllenbacher Str. – 4,6, а по Gummersbacher Str. – 6,6 од. ГДК с.д.). Тобто у будні дні максимальне створюване забруднення атмосферного повітря CO спостерігається у ранкові години «пік», падає в

обідні години, і підвищується у ввечорі все ж таки не досягаючи своїх ранкових значень. Щодо вихідного дня, то максимальне забруднення притаманне денним годинам і складає по Dürhölzener Str. 1,45, по Müllenbacher Str. – 2,78, по Gummersbacher Str. – 4,04 од. ГДК с.д.. У вечірню годину рівень забруднення у порівнянні з обідньою годиною зменшується, але все є більшим за ранок (по вул. Dürhölzener Str. – 1,31, по Müllenbacher Str. – 2,68, а по Gummersbacher Str. – 3,69 од. ГДК с.д.). Тобто у вихідні дні максимальне створюване забруднення повітря СО спостерігається у денні години, трохи знижується у ввечорі і значно знижується у ранкові години (по Dürhölzener Str. рівень забруднення менший за денний на 22%, по Müllenbacher Str. – 24%, а по Gummersbacher Str. – 36%).

Результати дослідження у м. Марієнхайде свідчать про значне перевищення рівня забруднення повітря СО у години «пік», особливо в будні дні. У вихідні дні транспортне навантаження суттєво знижується, що веде до зменшення забруднення, однак навіть у цей час на деяких ділянках рівень СО перевищує нормативи. І хоча в Німеччині діють суворі екологічні норми, зокрема 37 «екологічних зон» [1], обмеження на рух забруднюючого транспорту, підтримка електротранспорту та діє незалежна екологічна організація Deutsche Umwelthilfe (Німецька екологічна допомога), яка бореться за термінові заходи, необхідні для якнайшвидшого дотримання поточних лімітів контролю забруднення повітря [2], проте отримані результати підкреслюють необхідність подальших заходів щодо зменшення шкідливих викидів автотранспорту. І Європейський Союз вже активно шукає шляхи скорочення викидів, поступово відмовляючись від викопного палива та розвиваючи екологічно стійку транспортну інфраструктуру. Стратегія ЄС передбачає зменшення викидів транспорту на 90% і досягнення кліматичної нейтральності континенту до 2050р [3].

Список використаних джерел:

1. *Umweltzonen in Deutschland.* Umwelt Bundesamt. (2024). URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#1-wie-ist-der-aktuelle-stand-der-umweltzonen>.
2. *Luftverschmutzung.* Deutsche Umwelthilfe. (2018). URL: <https://www.duh.de/informieren/saubere-luft/verkehr/>
3. *Викиди від транспорту і як з ними боротися.* (2021). URL: <https://ecoaction.org.ua/vykydy-vid-transportu.html>

ДИНАМІКА ФОРМУВАННЯ СОЛЬОВОГО СКЛАДУ ОЗЕРНО-РІЧКОВОЇ МЕРЕЖІ УКРАЇНИ

На величину мінералізації води впливають такі фази гідрохімічного режиму: повінь, літня межень, осіннє повноводдя, зливи. Під час повені зростає питома вага впливу атмосферних опадів, що знижує вміст солей від 100-200 мг/дм³ до 400-500 мг/дм³. В той же час нижче урботериторій вона може зростати до 600-800 мг/дм³. Стабільність хімічного складу води окремих річкових басейнів зумовлюється складом підстилаючих порід і водотривким складом ґрунтів, рослинним покривом, кліматичними особливостями регіону. Однак і господарська діяльність людини, парниковий ефект, підвищення температури атмосферного повітря, вплив річних циклів сонячної активності, суттєвим чином впливають на динаміку сольового складу поверхневих вод. Трансформація поверхні водойм і русел річок обумовила зміни сольового складу зони Полісся України, басейну річки Дніпро, річок Криму, басейнів річок Західного Бугу, Прип'яті та ін. Помітні зміни є у динаміці головних іонів – кальцію, сульфатів. Після заростання р. Прип'ять у складі солей сталися корінні зміни. Вони виявилися у промивці шару торфу у зоні осушення зі складом мінералізації, головна кількість і вміст заліза, що не співпадає з даними Л. Д. Коненко.

Пятифазний поділ складу основних іонів мінералізації дає чіткий розподіл із врахуванням географічної зональності, водного режиму та антропогенної складової. Мінералізація води зростає з півночі на південь. Залежно від питомої ваги урботериторій і впливу екологічного рівня зростає динаміка вмісту головних іонів. Розподіл головних іонів не є однотипним – від гідроксиду бінарно – кальцієвого фону до сульфатно-хлоридного та натрієво-калієвого.

Поверхневий розвиток карбонатних порід покриває переважне поширення іонів HCO_3^- , Ca^{2+} , Mg^{2+} . Їх вміст змінюється під впливом хімічного складу води і водності приток, які впадають у басейн Дніпра. Особливу зацікавленість викликає динаміка іонного складу води р. Прип'ять. Вода слабомінералізована високозабарвлена через вплив боліт із окисленістю 16,8 мг O_2 /дм³. Підвищений вміст іонів заліза (до 1 мг/дм³) після промивки атмосферними опадами знизився до сотих грама. Після впадіння правобережних приток Горині, Стиру, Случа зростає мінералізація до 400,0 мг/дм³ при загальній жорсткості до 6,0 мг·екв/дм³.

Трохи вищу мінералізацію мають води Чернігівського Полісся до 400,0 мг/дм³ у межень. В іонному складі переважають іони HCO_3^- , Ca^{2+} , Mg^{2+} , вода помітно жорстка – 5,2 мг·екв/дм³, що вище незначно за даними Г. Д. Коненко. Зацікавлення викликає вміст іонів заліза (до 1,0 мг/дм³). За каскадом Дніпра

мінералізація води знижується від 400 мг/дм³ у воді течії до 300 мг/дм³ в створі Запорізького водосховища, головні іони ті ж: у межені при жорсткості до 4,0 мг·екв/дм³ та досягає до 10 мг·екв/дм³. Нижче впадіння Самари мінералізація зростає і склад переходить до сульфатно хлоридного класу.

Таблиця 1

Особливості районування території України за рівнем мінералізації

(за Г.Д. Коненко)

Район	Мінералізація $Ca^{2+}:\Sigma_i$	Сума іонів, мг/дм ³	Район	Динаміка
Перший	$4,55 \cdot Ca^{2+}$	100 - 200	Полісся, Карпати	200-300
Другий	$10,0 \cdot Ca^{2+}$	200 - 500	Західний район, Правобережжя Дніпра	250-600
Третій	$12,0 \cdot Ca^{2+}$	500 - 1000	Ліва притока Дністра, Південний Буг	600-1300
Четвертий	$14,0 \cdot Ca^{2+}$	1000 - 2000	Півд. район, Південний Буг, нижня течія Дніпра	1200-2000
П'ятий	$> 15,0 \cdot Ca^{2+}$	> 2000	Прибережжя Чорного і Азовського морів	> 2000

Зростання мінералізації до 1000-2000 мг/дм³ характерне для річок узбережжя Азовського моря з перевагою іонів Cl^- та SO_4^{2-} , жорсткість води складає 12-20 мг·екв/дм³, вміст заліза зростає до 2,0 мг/дм³.

Таблиця 2

Особливості формування гідрохімічного режиму репрезентованих річок фізико-географічних районів в період межені

Басейн річок	Полісся			Лісостеп		Степ
	Десна	Устя	Тетерів	Рось	Ворскла	Когильник
Сума іонів, мг/дм ³	522,0	641,0	507,0	814,0	974,0	1677,0
Гідрокарбонати, мг/дм ³	360,0	439,0	225,0	403,0	537,0	306,0
Сульфати, мг/дм ³	59,0	32,4	75,0	72,0	65,0	480,0
Хлориди, мг/дм ³	28,0	14,2	57,0	23,0	54,0	385,0
Кальцій, мг/дм ³	84,0	1160,0	67,0	66,0	98,0	124,0
Магній, мг/дм ³	7,2	18,0	19,3	3,2	21,0	110,0
Калій, мг/дм ³	51,0	17,0	34,0	182,0	206,0	275,0
Біогенні домішки						
Азот амонійний, мг/дм ³	0,36	0,3	0,86	0,41	1,0	3,0
Азот нітратний, мг/дм ³	0,66	0,8	0,25	2,15	1,42	0,2
Азот нітритний, мг/дм ³	0,01	0,02	0,11	0,1	0,1	0,02
Фосфор загальний, мг/дм ³	0,15	0,61	0,37	2,15	0,28	0,25
Органічний вуглець, мг/дм ³	9,1	12,0	13,1	8,0	6,4	12,2
БСК ₅ , мгО ₂ /дм ³	3,0	2,4	2,6	2,6	2,6	2,2
БО, мгО/дм ³	12,0	16,0	27,8	12,0	16,0	26,0
Газовий режим						
Розчинений кисень, мгО ₂ /дм ³	8,1	8,4	7,8	8,8	9,0	7,8

Фізико-хімічні характеристики						
<i>pH</i> , од.	7,25	7,0	7,6	7,8	7,6	7,5
Завислі речовини, мг/дм ³	11,0	20,0	10,0	10,0	18,0	8,0
Еко-токсикомія						
Мідь, мг/дм ³	-	-	6,8	-	-	-
Ртуть, мг/дм ³	-	-	0,16	-	-	-
Цинк, мг/дм ³	-	-	12,9	-	-	-
Хром, мг/дм ³	-	-	3,0	-	-	-
Нікель, мг/дм ³	-	-	3,9	-	-	-
Залізо, мг/дм ³	0,04	-	57,0	-	0,15	-
Радіонукліди	-	-	19,1	-	0,05	-
СПАР, мг/дм ³	-	0,07	34,4	-	-	-

Таблиця 3

Розподіл головних іонів у річково-озерній мережі території України

№ п/п	Район дослідження та водний басейн	Головні іони
1	Зона осушувальної меліорації	
	Верхів'я р. Прип'ять	$Ca^{2+}, HCO_3^-, Mg^{2+}, K^+ + Na^+, Cl^-, SO_4^{2-}$
2	Зона житлово-промислових агломерацій	
	р. Горинь	$K^+ + Na^+, HCO_3^-, Ca^{2+}, Mg^{2+}, Cl^-, SO_4^{2-}$
	р. Устя (басейн р. Горинь)	$K^+ + Na^+, Cl^-, SO_4^{2-}, Ca^{2+}, Mg^{2+}, HCO_3^-$
	р. Іква (басейн р. Стир)	$Ca^{2+}, HCO_3^-, Mg^{2+}, K^+ + Na^+, Cl^-, SO_4^{2-}$
	р. Шостка (басейн р. Десна)	$Cl^-, SO_4^{2-}, Mg^{2+}, K^+ + Na^+, Ca^{2+}, HCO_3^-$
3	Басейн річок степової зони	
	р. Сквиря	$K^+ + Na^+, Ca^{2+}, HCO_3^-, SO_4^{2-}, Cl^-, Mg^{2+}$
	р. Бобрися	$K^+ + Na^+, Ca^{2+}, HCO_3^-, SO_4^{2-}, Cl^-, Mg^{2+}$
	р. Здвиж	$K^+ + Na^+, SO_4^{2-}, HCO_3^-, Cl^-, Ca^{2+}, Mg^{2+}$
4	Басейни із впливом шахтних вод	
	р. Самара	$Mg^{2+}, K^+ + Na^+, Cl^-, SO_4^{2-}, HCO_3^-, Ca^{2+}$
5	Степова зона зрошення	
	р. Когильник	$Mg^{2+}, K^+ + Na^+, SO_4^{2-}, Cl^-, Ca^{2+}, HCO_3^-$
	р. Сарать	$K^+ + Na^+, SO_4^{2-}, Cl^-$
6	Умовно непорушені басейни	
	Верхів'я р. Улу-Узень	$Mg^{2+}, K^+ + Na^+, SO_4^{2-}, Cl^-, Ca^{2+}, HCO_3^-$
	р. Салгир	$Mg^{2+}, Cl^-, SO_4^{2-}, K^+ + Na^+, Ca^{2+}, HCO_3^-$
	Верхів'я р. Десна	$Ca^{2+}, K^+ + Na^+, HCO_3^-, SO_4^{2-}, Mg^{2+}, Cl^-$
7	Зона рекреаційного навантаження	
	Гирло р. Улу-Узень	$Cl^-, SO_4^{2-}, K^+ + Na^+, Ca^{2+}, HCO_3^-, Mg^{2+}$
	р. Дерекойка	$K^+ + Na^+, Mg^{2+}, Cl^-, SO_4^{2-}, Ca^{2+}, HCO_3^-$
8	Зона виливу урбомеліорацій і радіаційного забруднення	
	р. Тетерів	$HCO_3^-, Ca^{2+}, Mg^{2+}, Cl^-, SO_4^{2-}, K^+ + Na^+$
9	Басейни лісостепової зони	
	р. Удай	$K^+ + Na^+, SO_4^{2-}, Cl^-, HCO_3^-, Ca^{2+}, Mg^{2+}$

Список використаних джерел:

1. Гриб Й. В., Клименко М. О., Сондак В. В. Відновна гідроекологія порушених річкових та озерних систем. Рівне: Волинські береги, 1999. 348 с.
2. Гриб Й. В., Клименко М. О., Сондак В. В. Відродження екосистем трансформованих басейнів річок та озер (Рекомендації до розробки ОБНС). Рівне: НУВГП, 2012. 246 с.

3. Гриб Й. В. *Екологічна оцінка стану екосистем рівнинної частини території України*. Київ, 2001. 396 с. (рукопис).
4. Ковальчук С. В., Гриб В. Й., Калько А. Д. Роль заплави річково-озерної мережі як осередку життя водної екосистеми і відтворення аборигенної іхтіофауни. *Вісник НУВГП. Серія «Сільськогосподарські науки»*. Випуск 3(107). 2024. С. 120-133.

УДК 330.342

Є. Петрушкевич

elisaveta.ps10@gmail.com

*Науковий керівник – канд. ек. наук, доц. Н. Оленцевич
Київський національний лінгвістичний університет, м. Київ, Україна*

ВИРІШЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРОБЛЕМ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Останніми роками Україна стикається з низкою критичних екологічних проблем. Техногенні аварії, забруднення довкілля, виснаження природних ресурсів негативно впливають на якість життя населення та економічний розвиток країни. В умовах продовження війни і зростання економічної нестабільності актуальність вирішення означених проблем тільки збільшується. Сталий розвиток перетворюється на ключову стратегію для збереження навколишнього середовища та забезпечення добробуту майбутніх поколінь.

Проблема забезпечення сталого розвитку для регіонів України є комплексним явищем, яке вимагає системного підходу. Сталий розвиток передбачає збалансоване поєднання економічного зростання, соціального добробуту та охорони навколишнього середовища. Важливо усвідомлювати, що майбутнє екосистеми України залежить від екологічно відповідального управління ресурсами та активної участі громадськості у збереженні природи. Водночас, інтеграція України до глобальних економічних процесів, виконання міжнародних зобов'язань за Паризькою кліматичною угодою та адаптація до стандартів ЄС вимагають розробки та впровадження ефективних національних стратегій сталого розвитку.

Забруднення повітря є однією з найактуальніших проблем для України, Річна концентрація пилу, оксидів азоту, формальдегіду, діоксиду сірки та інших речовин у багатьох містах перевищує встановлені нормативи. Серед основних чинників забруднення атмосферного повітря в Україні доцільно виокремити такі: 1) невиконання підприємствами заходів зі зниження шкідливих викидів; 2) низьке впровадження технологій очищення; 3) відсутність ефективного очищення газоподібних викидів; 4) відсутність санітарно-захисних зон між промисловими та житловими районами; 5) недостатнє фінансування екологічних заходів; 6) знищення зелених зон; 7) збільшення кількості автомобілів та повільне оновлення автопарку. Вибухи і пожежі під час війни спричиняють викиди в атмосферне повітря великої кількості забруднюючих речовин, таких як сажа, дим, токсичні гази

(включаючи діоксини, фурани, оксиди азоту та сірки). Це погіршує якість повітря, збільшує рівень забруднюючих часток, що може негативно вплинути на здоров'я людей та клімат. Інший фактор – руйнування промислових об'єктів, таких як нафтові і хімічні підприємства. Обстріли таких об'єктів призводять до витоків небезпечних хімічних речовин, які потрапляють в атмосферу.

Окремої уваги до себе потребує проблема забруднення українських водойм. Тільки в головній водній артерії України - річці Дніпро за останні роки виявили понад 160 речовин-забруднювачів, і ця кількість постійно зростає. Зокрема, екологи відзначають високий вміст у воді сільськогосподарських отрутохімікатів, фармацевтичних препаратів, синтетичного мускусу, важких металів, серед яких цинк, кадмій, нікель, мідь і ртуть [1].

Крім того, в Україні критично знижується рівень підземних вод, оскільки вода не потрапляє в підземні горизонти так, як слід було б, а швидко стікає в море. Війна в Україні значно погіршила стан водних екосистем. Руйнування дамб, хімічних підприємств, витік нафтопродуктів та боєприпасів призводить до забруднення річок та підземних вод. Обстріли промислових зон і складів хімікатів спричиняють потрапляння небезпечних речовин у водойми, що загрожує не тільки екології, а й здоров'ю населення. Крім того, підриг Каховської ГЕС у 2023 році став катастрофою для водної екосистеми півдня України, спричинивши знищення унікальних природних територій та зниження рівня ґрунтових вод, що негативно позначилося на аграрному секторі.

Споживання недоброякісної води негативно впливає на здоров'я населення і, в кінцевому результаті, на можливості забезпечення сталого розвитку держави. Проблемою є не тільки незадовільний екологічний стан водних ресурсів, невідповідність питної води санітарним нормам у багатьох населених пунктах, а взагалі відсутність систем централізованого водопостачання у населених пунктах, переважно сільської місцевості. Вагомою проблемою, що заважає досягненню цілі 6 Глобального договору в аспекті доступу населення до питної води, є недостатнє фінансування, зокрема будівництва та реконструкції систем централізованого водопостачання [2].

Надмірна експлуатація земельних, водних та мінеральних ресурсів призводить до їх деградації, що ускладнює майбутній розвиток промисловості та сільського господарства. Незбалансоване використання ґрунтів, вирубка лісів, виснаження запасів корисних копалин та водних ресурсів погіршують екологічний стан країни. Зокрема, неконтрольований видобуток підземних вод загрожує висиханню річок та озер, а деградація ґрунтів через надмірне використання пестицидів і добрив зменшує їхню родючість, що ускладнює аграрне виробництво.

Україна щороку втрачає значні площі лісових насаджень через незаконну вирубку, розширення сільськогосподарських угідь та урбанізацію. Вирубка лісів спричиняє ерозію ґрунтів, зменшення рівня біорізноманіття та зміну локального клімату. Ліси виконують важливу функцію у регуляції водного балансу та поглинанні вуглекислого газу, тому їх знищення сприяє зміні клімату та підвищує ризики природних катастроф, таких як повені та зсуви.

Вплив екологічних криз на економіку є значним. Забруднення навколишнього середовища призводить до зростання витрат на охорону здоров'я, зменшення продуктивності праці та втрати врожаю. Деградація природних ресурсів і забруднення водних джерел впливають на аграрний сектор, зменшуючи можливості для експорту та самозабезпечення країни. Високі витрати на ліквідацію екологічних наслідків, необхідність модернізації промисловості та впровадження екологічних технологій також створюють фінансове навантаження на державу та бізнес.

Для подолання екологічних викликів необхідно впроваджувати комплексні заходи на рівні державної політики, бізнесу та громадянського суспільства:

- законодавчі ініціативи: вдосконалення екологічного законодавства, впровадження принципів циркулярної економіки та відповідальності виробників за екологічні наслідки їхньої діяльності;

- екологічна модернізація промисловості: стимулювання підприємств до впровадження енергоефективних та екологічно безпечних технологій, зменшення шкідливих викидів та раціональне використання ресурсів;

- зелені енергетичні рішення: активний розвиток альтернативної енергетики (сонячної, вітрової, біоенергетики) для зменшення залежності від викопних видів палива;

- екологічна освіта та культура: впровадження екологічних програм у школах, університетах, залучення громадян до екологічних ініціатив та проєктів.

Для сталого розвитку України необхідно зміцнити інституційну базу, покращити регуляторні умови для інвесторів, збільшити фінансування екологічних проєктів та залучити приватний бізнес. Важливо впроваджувати ефективне управління ресурсами, акцентувати на інноваціях і зелених технологіях, а також посилити роль держави у формуванні політики сталого розвитку. Основними напрямками тут мають стати інвестиції в освіту та охорону здоров'я, створення сприятливого бізнес-клімату і перехід до «зеленої» економіки. Потрібні дієві реформи для модернізації економіки та соціальної справедливості.

Список використаних джерел:

1. Бондар Г. Головними екологічними проблемами в Україні є забруднення води, повітря та зростання кількості відходів – опитування. УНІАН. URL: <https://surl.li/spvvdv> (дата звернення: 09.04.2025).
2. Що таке Цілі сталого розвитку? UNDP. URL: <https://www.undp.org/uk/ukraine/tsili-staloho-rozvytku> (дата звернення: 09.04.2025).
3. Бацюра Ю. В., Манжула Є. В., Глохіна В. В. Проблеми забезпечення сталого розвитку в Україні. Сталый розвиток економіки, 2025. № 1(52), С. 49-55. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-52-7>

ТРАНСФОРМАЦІЯ СЕРЕДНЬОГО КЛАСУ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА МАЙБУТНЄ СОЦІАЛЬНОЇ СТРАТИФІКАЦІЇ

Середній клас упродовж ХХ століття відігравав роль стабілізуючого чинника в суспільстві, був важелем економічного розвитку та модернізації, формував основу демократії в багатьох країнах. Однак у ХХІ столітті його становище зазнало суттєвих трансформацій, викликаних низкою соціально-економічних, технологічних і просторових факторів. Ці зміни мають безпосередній вплив на структуру соціальної стратифікації та перспективи соціального розвитку. У багатьох роботах середній клас розглядається лише як соціальна група з проміжним рівнем доходу, але це не є раціональним. Адже середній клас це не лише про доходи, це також про рівень освіти, освіти, життєвих звичок, виховання, тощо. Також з точки зору соціально-економічної географії варто додатково враховувати просторові аспекти [6], зокрема рівень урбанізації територій, якість навколишнього середовища, бо середній клас не може формуватися рівномірно, адже його концентрація в урбанізованих регіонах, мегаполісах і економічних центрах визначає характер соціальної стратифікації на різних територіальних рівнях.

Нові соціальні виклики формуються паралельно з глобалізаційними процесами, що призводить до переміщення виробництва до країн із дешевою робочою силою, що спричиняє скорочення попиту на працівників із середньою або високою кваліфікацією в індустріально розвинених регіонах. У поєднанні з економічною поляризацією та стагнацією реальних доходів це призвело до зниження життєвого рівня середнього класу. Технологічні фактори, зокрема автоматизація виробництва та поширення штучного інтелекту, спричинили скорочення ринку праці для представників середнього класу, особливо тих, хто займає рутинні або адміністративні посади. Цифрова трансформація економіки створює нові можливості для зростання, проте водночас поглиблює цифрову нерівність: лише ті, хто має відповідні навички, освіту та доступ до інформаційних ресурсів, можуть зберегти або покращити свій соціальний статус [4].

Просторовий вимір трансформації середнього класу є особливо важливим для розуміння сучасних процесів стратифікації. У розвинених країнах відбувається процес субурбанізації, в межах якого середній клас витісняється з центральних частин міст через зростання цін на житло та загальні витрати на проживання. Водночас у регіонах з інноваційною економікою – наприклад, у технополісах або містах, орієнтованих на креативні індустрії, – формується новий тип середнього класу, пов'язаний із високими цифровими

компетенціями, науковими дослідженнями та творчими професіями [3, 5]. Натомість у периферійних або депресивних територіях спостерігається деградація середнього класу, що супроводжується занепадом інфраструктури, зниженням якості освіти й медицини, а також масовою трудовою міграцією.

Зміна структури середнього класу має прямі наслідки для вертикальної соціальної мобільності. У багатьох суспільствах спостерігається зменшення можливостей для просування вгору – «соціальні ліфти» стають менш ефективними або повністю блокуються, особливо для молоді, яка не має доступу до якісної освіти чи початкового капіталу. Це призводить до стабілізації або навіть поглиблення соціальної ієрархії, що супроводжується відчуттям несправедливості, зниженням довіри до держави та радикалізацією частини населення. Якщо держава не забезпечує належної підтримки у сферах освіти, охорони здоров'я, доступного житла та регіонального розвитку, середній клас поступово «сповзає» до нижчих верств, що веде до посилення соціальної поляризації [2].

Соціальна поляризація особливо чітко простежується у великих міських агломераціях, де формується своєрідна нова «двокласова» модель: з одного боку – вузький прошарок висококваліфікованих професіоналів, які володіють значним капіталом, з іншого – зростаюча маса працівників з низькими доходами та обмеженими можливостями. У такій ситуації середній клас опиняється в кризовому становищі, втрачаючи як економічну стабільність, так і соціальну суб'єктність. Майбутнє соціальної стратифікації значною мірою залежить від подальшої динаміки середнього класу. Якщо цей клас зможе адаптуватися до нових умов – шляхом здобуття цифрових компетенцій, розвитку інноваційного підприємництва, участі в економіці знань – він може не лише зберегти свої позиції, а й стати основою нової соціальної структури. Якщо ж темпи соціального сповзання середнього класу перевищать темпи його оновлення, суспільство зіткнеться з поглибленням стратифікації, просторовою сегрегацією та загрозами соціальної нестабільності. Важливу роль у цьому процесі відіграє держава. Її політика має бути спрямована на зменшення нерівностей, забезпечення рівного доступу до освіти, підтримку молоді, розвиток інфраструктури в периферійних регіонах, стимулювання регіональної економіки. Лише за умов активного втручання та стратегічного планування можна зберегти середній клас як соціальну основу демократичного, інклюзивного суспільства.

Стосовно нестабільності, то Франк-Борге Віцке висловив досить цікаву думку, а саме: «Політичні конфлікти можуть спалахнути, коли на політичну арену виходять нові, дедалі голосніші групи з нижчим середнім рівнем доходу, і коли це загрожує вигідним позиціям усталеного середнього класу» [1]. Ця думка досить чітко описує проблематику світового управління, адже швидке зростання кількості заможних людей може спричинити або навіть вже спричинило нові розподільчі розбіжності та конфлікти, що в свою чергу призводить до економічних та політичних потрясінь. Тож, зростання нижчого середнього класу в майбутньому може призвести до економічних та політичних потрясінь [1].

Отже, трансформація середнього класу – це не лише соціологічна або економічна проблема, а й географічне явище, що має глибокі просторові наслідки. Для соціально-економічної географії надзвичайно важливим є вивчення нових моделей просторової стратифікації, виявлення регіонів ризику, аналіз динаміки змін у соціальному просторі. Саме такий підхід дозволяє адекватно оцінити виклики сучасності й сформулювати політику сталого розвитку.

Список використаних джерел:

1. López-Calva, L. F., Ortiz-Juarez, E., & Vakis, R. (2021). *New Middle Classes Reshape the Developing World* [Електронний ресурс]. *Academia.edu*. Режим доступу: https://www.academia.edu/55872347/New_Middle_Classes_Reshape_the_Developing_World?email_work_card=view-paper
2. Ham, R. (2022). *Job Polarization and How Automation Impacts the Middle Class Job Market* [Електронний ресурс]. *Medium*. Режим доступу: <https://medium.com/@Roger.Ham/job-polarization-and-how-automation-impacts-the-middle-class-job-market-406a5898968>
3. Niemets, L., Sehida, K., Kravchenko, K., Nosyriev, O., Lohvynova, M., & Suptelo, O. (2021). *IT-industry in Ukraine: trends and development centers*. In *Proceedings of the 38th International Business Information Management Association Conference (IBIMA) (November 2021, Seville, Spain)*. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ibima.org/accepted-paper/it-industry-in-ukraine-trends-and-development-centers/>
4. OECD. (2019). *Under Pressure: The Squeezed Middle Class* [Електронний ресурс]. *OECD iLibrary*. Режим доступу: https://www.oecd.org/en/publications/under-pressure-the-squeezed-middle-class_689afed1-en.html
5. Suptelo, O., Niemets, O. (2024). *IT, Geography and Education: Prospects for High-Tech Industry Sectors in the Context of Sustainable Development*. 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, 443-455. DOI: https://doi.org/10.1007/978-94-024-2278-8_34
6. Мезенцев К. В., Підгрушній Г. П., Мезенцева Н. І. *Регіональний розвиток в Україні: суспільно-просторова нерівність і поляризація*. 2014. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://geokiyiv.org/pdf/Reg_development_in_Ukraine.pdf

УДК 303.62:[502.15:712.4]

М. Селютіна

seliutina2021.9685708@student.karazin.ua

Науковий керівник – ст. викладач Д. Венгрин

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

СОЦІОЛОГІЧНЕ ОПИТУВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ОПТИМІЗАЦІЇ ПЛАНУВАННЯ ЗЕЛЕНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Зелена інфраструктура міста – це мережа зелених зон (парків, скверів, насаджень), що виконує важливі екологічні, соціальні й оздоровчі функції. Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) наголошує, що доступ населення до якісних зелених просторів має суттєвий вплив на фізичне та психічне здоров'я людей [2]. За рекомендаціями ВООЗ, кожне місто повинно

забезпечувати мінімум 9 м² зелених насаджень на одного мешканця (а в ідеалі – до 50 м²) [2]. Для порівняння, у європейських столицях цей показник часто вищий: наприклад, у Відні він досягає ~120 м² на особу [3]. Натомість в українських містах забезпеченість зеленими зонами значно нижча: у Києві нині припадає лише близько 16–18 м² на мешканця (проти ~24 м² у 1960-х роках), у Харкові – близько 10 м², що не відповідає навіть мінімальним нормативам. Така ситуація обумовлює актуальність стратегічного просторового планування зеленої інфраструктури при відбудові міст, зокрема у повоєнний період.

Проблематика розвитку зеленої інфраструктури в містах активно вивчається у світовій науковій спільноті. У європейських країнах питання просторового планування зелених зон розглядається як складова сталої міської політики. Наприклад, у межах Європейського зеленого курсу (European Green Deal) та Стратегії ЄС з біорізноманіття до 2030 року міста зобов'язуються збільшувати площі парків, скверів та зелених коридорів, особливо у густонаселених районах [3]. В Україні питання розвитку зеленої інфраструктури активно почали вивчати у контексті післявоєнного відновлення. Експертна спільнота «Відновлення Харкова» підкреслює важливість створення «зеленого каркасу» міст: мережі парків, скверів та прибережних зон, що об'єднуюватимуть усі райони міста єдиною екологічною системою [7]. Максименко Н. В. у колективній монографії висвітлює концепцію зелено-блакитної інфраструктури як відповідь на виклики зміни клімату та урбанізаційного навантаження, акцентуючи на важливості формування екологічних коридорів у містах пострадянського простору [4]. Черчик Л. Д. та Хумарова Н. А. аналізують теоретико-методологічні засади управління зеленою інфраструктурою урбоєкосистем та вказують на необхідність її інтеграції у системи просторового розвитку міст задля підвищення екологічної стабільності [8]. У дослідженні аналітичного центру «Суспільство і довкілля» представлено бачення зеленої відбудови України після війни як частини стратегії довгострокового сталого розвитку, зокрема, через впровадження принципів екологічного зонування, реконструкцію зелених територій і підвищення ролі громад у прийнятті рішень [6]. Крім того, в рамках спільного проєкту «ReStart Ukraine» міжнародні та українські фахівці розробляють моделі стійкого міського відновлення, в яких зелена інфраструктура розглядається як інструмент екосистемної трансформації повоєнного простору [5].

Соціологічне опитування виступає одним з інструментів для виявлення запиту громади на появу тих чи інших зелених зон (дитячі майданчики в дворах, нові парки на місці колишніх промзон, міські городи тощо). Тому в рамках написання дослідницької роботи було проведено опитування та інтерв'ю з мешканцями міста Харків, а також людьми, які жили у місті певний час та мають уявлення про нього. В опитуванні взяло участь 58 людей (на платформі Google forms) та проведено 15 усних інтерв'ю. Результат соціологічного дослідження показав, що понад 60% опитаних мешканців підтримують ідею активного озеленення міста та вважають наявність парків і скверів критично важливою для комфортного життя.

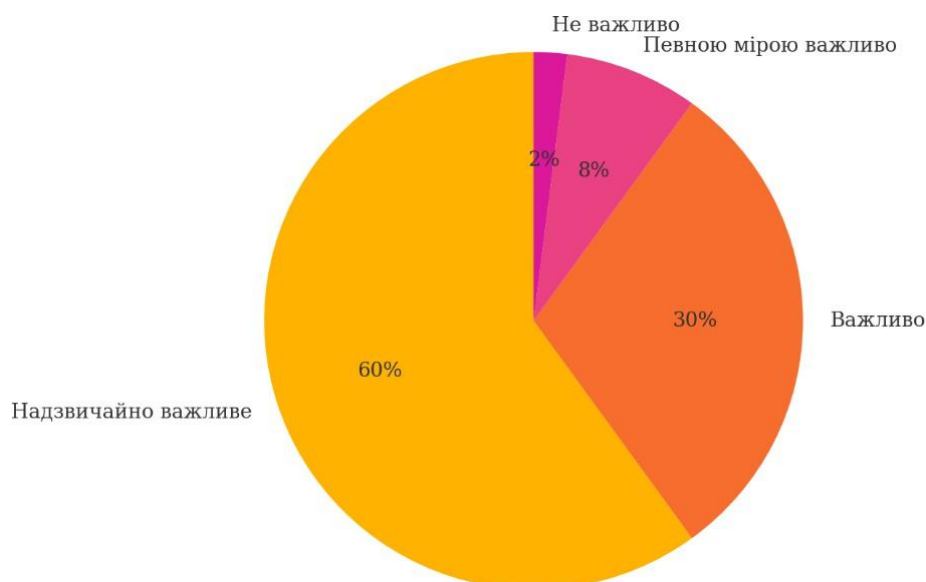


Рис. 1. Оцінка мешканців міста, щодо важливості відновлення довкілля в післявоєнній відбудові Харкова
(складено автором за даними соціологічного опитування)

Близько 63% опитаних заявили, що готові особисто долучитися до озеленення (саджати дерева, виходити на суботники), ще 22% відповіли, що поки не залучені до «зелених ініціатив», але зацікавлені. Це є позитивним сигналом для органів місцевого самоврядування, адже вони можуть розраховувати на допомогу від мешканців міста у висадженні зелених насаджень. Даний підхід не лише зменшить фінансове навантаження, а й підвищить рівень відповідальності громади за результати (люди більше цінують те, до чого доклали рук). Значна частина респондентів (понад 70%) наголошує на необхідності створення нових зелених зон у районах, які постраждали найбільше під час війни, зокрема Салтівка та Індустріальний. В ході інтерв'ю мешканці цих районів вказували, що багатьом скверам і прибудинковим територіям завдано серйозної шкоди, а зони відпочинку втратили свою функціональність. Відтак першочерговим завданням є не лише відновлення пошкоджених зелених зон, а й їх якісне перепланування з урахуванням потреб дітей, осіб з інвалідністю та людей похилого віку.

Близько 41% учасників опитування вважають, що найбільшою перешкодою для реалізації «зелених» проєктів є недостатня екологічна свідомість населення. У зв'язку з цим респонденти висловили пропозиції щодо впровадження системних просвітницьких заходів, зокрема проведення тематичних уроків у закладах освіти та реалізації інформаційних кампаній у міському просторі, спрямованих на підвищення обізнаності щодо ролі зелених насаджень, зелених дахів і принципів сталого управління відходами [1]. Частина опитаних підтримує ідею проведення інформаційних «зелених днів» у районах міста – з роздачею саджанців, лекціями та практиками з догляду за зеленими насадженнями.

Соціологічне опитування в контексті залучення громадськості дозволяє органам місцевої влади глибше зрозуміти потреби населення у розвитку зеленої інфраструктури та адаптувати просторову політику відповідно до очікувань громади. Приклад Харкова демонструє, що мешканці різних мікрорайонів мають різні пріоритети: для одних важливим є відновлення наявних парків і скверів, інші наполягають на створенні нових зелених зон на місцях колишньої забудови, підкреслюючи необхідність переосмислення використання вільних територій [1]. Такий підхід до оцінки проєктних рішень сприяє більш цілеспрямованому та функціональному плануванню. Водночас участь громадськості виходить за межі простого збору думок – вона сприяє зміцненню довіри до органів влади, підвищує легітимність ухвалених рішень та заохочує громадян до активної участі в житті міста, замість пасивного спостереження.

Список використаних джерел:

1. Аналітичний центр «Зелений курс Харкова». Соціологічне опитування мешканців м. Харкова щодо потреб у зеленій інфраструктурі. Аналітичний звіт. – Харків: Харківський урбаністичний інститут, 2024. – 34 с.
2. Всесвітня організація охорони здоров'я. *Urban green space interventions and health: a review of impacts and effectiveness*. – Копенгаген: WHO Regional Office for Europe, 2020. – 203 с.
3. Maryanti, M. R., Khadijah, H., & Rahman, A. *Urban green space provision using the standards approach: Issues and challenges in Malaysian urban planning*. – *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 2020, Vol. 245, pp. 369–379.
4. Максименко, Н. В., Павлів, В. Є., Кінаш, І. М. (ред.). *Зелено-блакитна інфраструктура в містах пострадянського простору: колективна монографія*. – Львів: Львівський національний університет ім. І. Франка, 2021. – 240 с.
5. *ReStart Ukraine. Концепція сталого відновлення України: аналітичний звіт*. – Київ: Мінрегіон України; ReThink; CANactions, 2022. – 82 с.
6. Ресурсно-аналітичний центр «Суспільство і довкілля». *Повоєнне відновлення міст України: зелена відбудова та зелена трансформація*. – Київ: РАЦСД, 2023. – 64 с.
7. Спільнота «Відновлення Харкова». *Аналітична доповідь щодо просторового планування зеленої інфраструктури м. Харкова*. – Харків: Центр просторового розвитку, 2024. – 58 с.
8. Черчик, Л. Д., Хумарова, Н. А. *Управління зеленою інфраструктурою урбоєкосистем: теорія, методологія, практика та перспективи розвитку*. – Київ: Центр учбової літератури, 2020. – 348 с.

ВПЛИВ УРБАНІЗОВАНОГО СЕРЕДОВИЩА НА СТАН ЗЕЛЕНИХ НАСАДЖЕНЬ

В останні роки дедалі більше зазначається важливість зелених зон в містах як чинника, що позитивно впливає на соціальне життя населення. Цю думку підтверджують численні дослідження, які були проведені в країнах Європи та США, де особлива увага приділяється саме соціальній ролі зелених зон. Зелені насадження стали невід'ємною складовою поняття «якісне життя в місті», що підтверджується як даними соціологічних опитувань, так і аналізом вартості нерухомості. Наприклад, результати соціологічного опитування у Великобританії свідчать про те, що мешканці міських районів високо цінують якість навколишнього середовища. Вони вважають важливими такі аспекти, як озеленення, чисте повітря та естетично привабливі громадські простори, зокрема дитячі майданчики.

«Міська природа» супроводжує мешканця міста протягом більшої частини його життя, створюючи для нього звичне природне середовище. Зелені насадження виконують роль своєрідного зв'язку з довкіллям, допомагаючи міським жителям відчутти зміну пір року. У цьому контексті озеленені території можна розглядати як важливі зони відпочинку, особливо для тих верств населення, які мають обмежені можливості для виїзду за межі міста.

Зелені насадження створюють у місті особливе соціальне середовище, де люди різного віку можуть спілкуватися, проводити час за спільними інтересами та брати участь у культурних заходах. Парки й сквери є невід'ємною частиною міського комунікаційного простору. Вони також відкривають широкі можливості для занять спортом і зміцнення здоров'я. Завдяки позитивному впливу зелених зон на нервову систему, такі простори існують в медичних закладах, санаторіях та реабілітаційних центрах як важливий елемент оздоровлення.

Міські зелені насадження мають важливе значення не лише для відпочинку, а й для наукової та освітньої діяльності. Науковці зазначають, що місто також є частиною природи, яку особливо важливо досліджувати через її постійну присутність у житті людини та практичну цінність. Для дітей, учнів і студентів міські парки часто стають єдиною можливістю наблизитися до природи під час занять на відкритому повітрі – з природничих наук, малювання та інших дисциплін, виконуючи важливу естетичну й виховну функції [1].

У населених пунктах, особливо в мегаполісах, зелені насадження відіграють ключову роль у вирішенні питань захисту довкілля та поліпшення його якості. Вони виконують широкий спектр функцій – оздоровчих, рекреаційних, захисних – і сприяють підтримці екологічної рівноваги. Система

зелених зон є одним із головних чинників у створенні сприятливих екологічних, мікрокліматичних та санітарно-гігієнічних умов для життя населення, а також у формуванні культурного й естетично привабливого міського ландшафту.

У містах України загальна площа зелених насаджень становить 4,6 тис км², що дорівнює 38,4% всієї міської території. З цієї площі лише 1,6 тис км² (або 13,4% міських земель) призначено для загального користування. У середньому на одного жителя міста припадає 16,3 м² зелених насаджень [2, 3].

Урбанізоване середовище чинить значний антропогенний тиск на зелені насадження. Вплив людини в межах конкретного ландшафту є складним і може проявлятися в різних формах. Реакція рослин на умови міського середовища залежить від сукупності абіотичних та біотичних факторів. Зокрема, вона визначається рівнем забруднення повітря, хімічним складом шкідливих речовин в атмосфері, станом ґрунтів та ступенем їх забруднення, а також загальним станом самих зелених насаджень.

Урбанізоване середовище є одним із ключових антропогенних факторів, які детермінують трансформацію стану зелених насаджень. Інтенсифікація міського розвитку супроводжується комплексом негативних екологічних впливів, зокрема забрудненням атмосферного повітря, ущільненням ґрунтів, підвищенням температурного режиму (ефект теплового острова), а також механічними uszkodженнями фітоценозів унаслідок господарської діяльності.

Урбаністичні стресори знижують фізіологічну стійкість рослин, зменшують біорізноманіття та призводять до деградації зелених насаджень, що, у свою чергу, порушує екологічний баланс міського середовища. З огляду на екосистемні функції, які виконують зелені насадження (очищення повітря, фітомеліорація, регуляція мікроклімату, шумопоглинання, рекреаційна та естетична цінність), особливої актуальності набуває завдання їх збереження та адаптації до змінених умов існування.

Подальше формування екологічно збалансованого міського середовища потребує інтеграції принципів стійкого розвитку в систему управління міським озелененням, впровадження сучасних технологій моніторингу фітосанітарного стану насаджень, використання стійких до урбаністичних стресорів видів рослин, а також підвищення екологічної свідомості населення. Такий підхід дозволить зменшити негативні наслідки урбанізації для зеленого фонду міста та забезпечити збереження екологічної функціональності міських екосистем.

Список використаних джерел:

1. Коваленко А. Функції зелених насаджень міста. Містобудування та територіальне планування. 204 с.
2. Про затвердження Правил утримання зелених насаджень у населених пунктах України: Наказ М-ва буд-ва, архітектури та житлово-комун. госп-ва України від 10.04.2006 р. № 105. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0880-06#Text> (дата звернення: 30.05.2023).
3. Шолок І. В. Порівняльний аналіз озеленення великих міст України та Європи. Вісник ХНУ імені В.Н. Каразіна № 1140. Серія «Екологія». Вип. 11, 2014. С. 42-49.

ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ СТАЛОГО РЕКРЕАЦІЙНОГО ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ СПЕЛЕОТУРИЗМУ УКРАЇНИ

Ключові слова: природокористування, рекреація, спелеотуризм, сталий розвиток.

Спелеотуризм в Україні є перспективним напрямком рекреаційного природокористування, який поєднує екологічний, науковий та економічний аспекти [1]. Україна володіє значними ресурсами в цій сфері – близько 1100 реєстрованих підземних карстових порожнин, 4 печери з топ 100 найдовших у світі [2]. Серед усієї маси Україна має можливість оперувати такими **визначними об'єктами** як:

- найпротяжніша гіпсова печера Євразії – п. Оптимістична (264 км.) [3];
- печера – пам'ятка археології світового масштабу – п. Вертеба (що містить в собі залишки поселення трипільської культури);
- одна з найбільш кисталізованих, серед доступних, карстових порожнин України та Європи – п. Атлантида;
- печера, що є об'єктом постійних гідрологічних досліджень – п. Озерна;
- печера – об'єкт палеонтологічних досліджень – п. Атлантида.

Крім того, переважна більшість карстових порожнин можуть виступати об'єктами рекреаційного, пізнавально-дослідницького та спортивного туризму. Однак, недостатній рівень розвитку інфраструктури, організаційної бази, наукового обґрунтування та законодавчого регулювання перешкоджають сталому використанню та розвитку наявної ресурсної бази.

Поняття сталого розвитку, в основі своїй, визначається як такий розвиток, що задовольняє потреби поточного покоління без шкоди для майбутніх поколінь задовольняти свої власні потреби [4]. Особливого значення концепція сталого розвитку, для подібного виду рекреації, набуває якщо акцентували увагу на обмеженості основного ресурсу в кількісному плані, пропускній спроможності а також неймовірній крихкості та майже не відновлюваності (десятки/сотні тисяч років) внутрішнього наповнення (естетичної складової).

Додатково, у 2022 році розвиток цієї галузі зазнав нових викликів у зв'язку з російсько-українською війною, яка великою мірою поставила на паузу роботу та розвиток існуючих організацій, процесів та значно знизила туристопотік.

Отже, загалом, можна виділити такі **ключові проблеми**:

- відсутність єдиної організаційної основи, що виконувала б адміністративні, контролюючі та санкційні функції;
- відсутність законодавчої бази, що виконувала б нормативно-регулятивну функцію;

- слабка наукова складова з точки зору вивчення впливів туристичної діяльності на карстові системи;
- нераціональне та неконтрольоване природокористування;
- недостатній рівень інфраструктурного та інформаційного забезпечення, як промоційного так і ознайомчо-пізнавального характеру.

Тому, на мою думку, очевидним є необхідність **розробки моделі** сталого рекреаційного природокористування, яка врахує еколого-географічні чинники та сприятиме раціональному використанню наявних ресурсів в синергії з економічною та науковою діяльністю.

Попередньо це включає:

- Аналіз поточних моделей функціонування суб'єктів, що надають рекреаційні послуги.
- Вивчення впливу туристичного навантаження на природні об'єкти.
- Аналіз залежності туристичного впливу на природний об'єкт від моделі функціонування суб'єкта туристичної діяльності, що цей об'єкт користує.
- Розробку комплексу заходів щодо визначення допустимих об'ємів туристичної діяльності для природного об'єкту.
- Розробку рекомендацій щодо природоохоро-регулятивних, економічних, наукових, адміністративних та рекреаційних аспектів функціонування суб'єктів туристичної діяльності.
- Вивчення можливостей інтеграції локальних та міжнародних стандартів у спелео туристичну діяльність.

Окремо, рівнозначно важливі ролі необхідно відвести інтеграції наукових та практичних знань про функціонування печер, в економічному та науковому контекстах, набутих спелеоклубами та професійними спелеологами в процесі їх діяльності. Це сприятиме створенню дієвих моделей для раціонального використання ресурсів.

Розробка моделі сталого функціонування спелеотуризму передбачає врахування трьох ключових аспектів:

- Економічного: забезпечення рентабельності спелео туристичної діяльності через оптимізацію туристичних потоків, створення додаткових робочих місць та інтеграцію локальних громад у процес управління ресурсами.
- Наукового: розробка методів дослідження печер, інші дослідження на базі печер, оцінка їх екологічного стану та використання результатів у практичній діяльності.
- Природоохоронного: розробка стандартів для збереження екосистеми печер, мінімізація впливу людської діяльності та впровадження екологічного моніторингу.

Запропонована модель має базуватися на принципах самодостатнього функціонування та довгострокового планування.

У **післявоєнний період** розвиток спелеотуризму може стати частиною національної стратегії економічного відновлення:

- Використання печер для залучення міжнародних туристів.
- Розширення інфраструктури, орієнтованої на екологічно свідомий туризм.

- Внесок в економічний розвиток сільської місцевості, розширення мережі внутрішніх туристичних маршрутів.

- Залучення послуг та інфраструктури спелеотуризму до заходів з реабілітації та відновлення постраждалих внаслідок війни.

Розроблена модель сталого природокористування має забезпечити раціональне використання печер, сприяючи збереженню їхнього природного потенціалу та розвитку економічної активності регіону.

Список використаних джерел:

1. Соловійов Д. І. Аналіз тенденцій розвитку туристичної сфери України та науково-методичні напрями вдосконалення її державного регулювання / Д. І. Соловійов // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. № 1(9), 2014. – 345 с.
2. Все про туризм. Туристична бібліотека. Спелеотуризм. – Режим доступу: http://tourlib.net/statti_tourism/speleoturizm.htm
3. URL: <https://cave-exploring.com/index.php/long-and-deep-caves-of-the-world/world-long-caves/> (дата звернення: 25.03.2025).
4. *Our Common Future // Report of the World Commission on Environment and Development.* Т. 2. Ч. 1. – 54 с.
5. Ільїна М. В. Шпильова Ю. Б. Сутнісні характеристики системи сталого рекреаційного природокористування на сільських територіях України / Ільїна М. В. Шпильова Ю. Б. // Бізнес, Економіка, Сталый розвиток, Лідерство та інновації. № 1, 2018. – С. 16-25.

УДК 911.3

Б. Юнаков

b.yunakov1654@gmail.com

*Науковий керівник – канд. геогр. наук, доцент Є. Телебєнєва
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна*

РАЦІОНАЛЬНЕ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ЯК ОСНОВА СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Сталый розвиток регіонів України набуває особливої актуальності в умовах євроінтеграції та необхідності післявоєнного відновлення. Раціональне природокористування виступає ключовим елементом у забезпеченні екологічної безпеки, економічного зростання та соціального добробуту на місцевому рівні. Однак, сучасна практика управління природними ресурсами в Україні характеризується низкою проблем, які потребують комплексного вирішення з урахуванням європейських стандартів та принципів сталого розвитку [1, 4].

Незважаючи на наявність значного природоресурсного потенціалу, багато регіонів України стикаються з проблемами неефективного використання земельних і водних ресурсів, деградації екосистем та забруднення навколишнього середовища. Зокрема, дослідження Інституту регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України вказують на необхідність удосконалення механізмів регіональної політики у сфері природокористування та впровадження інноваційних підходів до управління ресурсами [5, 6]. Крім

того, війна в Україні призвела до значного екологічного навантаження на постраждалі території, що ускладнює процес відновлення та вимагає особливої уваги до питань екологічної реабілітації та сталого використання природних ресурсів [4].

У контексті євроінтеграції, Україна має можливість адаптувати європейські підходи до управління природними ресурсами, зокрема принципи «зеленої» економіки, екосистемного підходу та інтегрованого управління водними ресурсами [4, 8]. Такі підходи передбачають баланс між економічним розвитком та збереженням природного середовища, а також активну участь громадськості у процесі прийняття рішень. Впровадження таких підходів вимагає реформування інституційної структури управління природокористуванням, підвищення кваліфікації кадрів та забезпечення фінансування екологічних програм на регіональному рівні [3, 7].

Децентралізація влади в Україні відкриває нові можливості для місцевих громад у сфері управління природними ресурсами. Зокрема, фінансова децентралізація дозволяє громадам самостійно планувати та реалізовувати екологічні проекти, що сприяє більш ефективному використанню ресурсів та залученню громадськості до прийняття рішень [2, 6]. Однак, для реалізації цього потенціалу необхідно забезпечити належну інституційну спроможність громад, розробити механізми моніторингу та оцінки ефективності природокористування, а також створити умови для залучення інвестицій у сферу екологічного розвитку [5, 7].

Удосконалення регіональної політики у сфері природокористування потребує системного та міждисциплінарного підходу, що враховує як природно-географічну специфіку регіонів, так і соціально-економічні чинники [6, 8]. Одним із першочергових завдань є формування цілісних регіональних стратегій природокористування, які були б не просто декларативними документами, а дієвими інструментами управління. Ці стратегії мають включати поєднання екологічних, економічних та соціальних пріоритетів розвитку відповідного регіону. Вони повинні базуватись на принципах сталого розвитку, включаючи збереження біорізноманіття, запобігання деградації земель, раціональне використання водних ресурсів та адаптацію до кліматичних змін. Важливою складовою вдосконалення регіональної політики є також інтеграція екологічних аспектів на всіх рівнях прийняття рішень – від стратегічного планування до повсякденного управління ресурсами. Це потребує не лише оновлення нормативно-правової бази, а й підвищення екологічної обізнаності серед керівників громад, органів місцевого самоврядування та підприємств. Крім того, варто розвивати механізми моніторингу та оцінки ефективності використання природних ресурсів [1, 8].

Практика європейських країн засвідчує, що участь громадян сприяє підвищенню прозорості та довіри до екологічних рішень, а також формує відповідальне ставлення до навколишнього середовища. Саме тому, важливим кроком має стати розвиток екологічної освіти та підтримка інформаційних кампаній серед населення, зокрема молоді, як основи для формування екологічної культури [8].

Таким чином, вдосконалення регіональної політики у сфері природокористування має стати пріоритетом державного управління, оскільки воно безпосередньо впливає не лише на екологічну ситуацію в країні, а й на якість життя її громадян та перспективи сталого розвитку в цілому [8].

Список використаних джерел:

1. Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року : Закон України від 28.02.2019 № 2697-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text>
2. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text>
3. Національний план дій з охорони навколишнього природного середовища України на 2020–2025 роки [Електронний ресурс]. – Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України. – Режим доступу: <https://mepr.gov.ua/>
4. Європейська економічна комісія ООН. Екологічна політика та управління природними ресурсами в Україні: аналітичний огляд, 2022 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://unece.org/environmental-performance-reviews>
5. Аналітична записка. Екологічна політика в контексті регіонального розвитку / Інститут економіки природокористування та сталого розвитку НАН України, 2021 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ecos.kiev.ua/>
6. Семенюк О. І. Інструменти реалізації екологічної політики в регіонах України / О. І. Семенюк // Регіональна економіка. – 2021. – № 1. – С. 83–91. DOI: <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2021-1-9>
7. Хомяк І. М. Сучасні тенденції управління природними ресурсами в Україні / І. М. Хомяк // Економіка природокористування і охорони довкілля. – 2020. – Т. 25. – № 2. – С. 41–48. URL: <https://eco-science.kname.edu.ua>
8. Принципи сталого розвитку та їх імплементація в екологічну політику України / Ю. В. Гребенюк // Екологічна безпека та збалансоване ресурсокористування. – 2022. – № 4. – С. 23–30.

Наукове видання

РЕГІОН – 2025: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ
МАТЕРІАЛИ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
СТУДЕНТІВ, АСПІРАНТІВ ТА МОЛОДИХ НАУКОВЦІВ
(25 квітня 2025 р., м. Харків)

Збірник наукових праць

Українською, англійською мовами

Відповідальний за випуск: *Ю. Кандиба*

Комп'ютерне верстання: *Ю. Кандиба*

Підписано до друку 28.04.2025 р. Формат 60x84/16.

Папір офсетний. Друк цифровий.

Ум. друк. арк. 11,0. Обл.-вид. арк. 16,2.

Наклад 50 пр. Ціна договірна.

61022, м. Харків, майдан Свободи, 4
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 3367 від 13.01.09.