УДК 316.334.55
314.727

ІРИНА ПРИБИТКОВА,
доктор економічних наук, професор, провідний науковий співробітник відділу соціальних структур Інституту соціології НАН України

Місто і просторова організація життя суспільства

Анотація

У статті обговорюється поняття просторової організації життя суспільства як супідрядної системи стосовно соціальної структури суспільства, його соціальної організації та соціального життя. За вихідне прийнято твердження, згідно з яким в основу просторової організації життя суспільства покладено територіальний поділ суспільної праці між країнами, регіонами, містами і сільською місцевістю. Місту належить головна роль у посиленні економічної зв'язності території. Як фокуси / опорні точки території міста зорганізовують її, виконують районотвірну та районоорганізаційну роль, виступають як центри різноманітних зв'язків. Наголошено важливість аналізу просторових і часових відносин у дослідженнях міських систем і структур. Спеціальну увагу приділено обговоренню концепції територіальної соціальної справедливості, її основних постулатів. Надано характеристику післяміських форм розселення, що набули розвитку у зв'язку із соціально-просторовою трансформацією суспільства загалом. Викладено концепції територіально-функціональної організації міських агломерацій. Розглянуто результати дослідження трудової маятникової міграції як різновиду внутрішньоагломераційних зв'язків. Їх ілюструють картографічні моделі територіальної структури трудової маятникової міграції сільських жителів у міста України. У статті подано перспективну гіпотезу про основні тенденції територіального розвитку трудових маятникових поїздок сільських жителів у міста України із додатком картографічних матеріалів.

Ключові слова: *просторова організація життя суспільства, місто, міська агломерація, мегалополіс, економічний опорний каркас територіальної структури народного господарства, трудова маятникова міграція*

Просторова організація суспільства є людський
досвід ефективного використання земного простору.

Р.Морил

Просторова організація суспільства є супідрядною системою стосовно соціальної структури суспільства, його соціальної організації та соціального життя. Яким є суспільний устрій, такою є й територіальна організація суспільства. При переході від одного суспільного ладу до іншого наступність територіальної організації суспільства зберігається значно меншою мірою, ніж у розвитку й розташуванні продуктивних сил. Згідно з авторитетною думкою Ю.Саушкіна, "не можна визнати скільки-небудь науковими пошуки загальних, позаісторичних типів територіальної організації суспільства, оскільки не існує абстрактного суспільного ладу як великої системи, з якою співпідпорядкована система просторової організації конкретного суспільства" [Саушкин, 1973: с. 380].

В основу просторової організації життя суспільства покладено територіальний поділ праці між країнами, реґіонами, містами і сільською місцевістю. Територіальний поділ праці — одна із форм суспільного поділу праці.

Просторова організація життя суспільства

Поняття простору, поєднаного суспільним поділом праці, було введено в науковий обіг у 1930 році А.Рибніковим, який критично досліджував основні положення теорій І.Тюнена й А.Вебера про просторові закономірності суспільного поділу праці [Рыбников, 1930: с. 38–39]. Великий внесок у пошуки закономірностей територіальної організації діяльності людей зробили праці Вальтера Кристалера й Авґуста Льоша, що майже одночасно вийшли друком на початку 1930-х років. Ці дослідники вдалися до спроби відкрити закон взаємного просторового розташування населених пунктів, побачити порядок, що піддається розрахунку, в позірному хаосі розташування міст і селищ і, пізнавши об'єктивний закон, застосувати його при проектуванні населених пунктів на нових освоюваних територіях. Крім того, вони виявилися першими дослідниками просторових особливостей розташування невиробничої сфери. Саме В.Кристалер і А.Льош встановили ієрархічні щаблі просторової системи населених пунктів і зв'язок між місцем населеного пункту в цій системі та його функціональними особливостями — структурою населення, рівнями його обслуговування тощо. В.Кристалер увів у науковий обіг термін "*центральні місця*", що раніше не застосовувався. На початку 1960-х років був виданий спеціальний бібліографічний покажчик книжок і статей з теорії та практичного застосування "вчення про центральні місця" [Berry, Pred, 1961]. У цьому покажчику згадано праці майже 500 авторів. Відтоді кількість праць цього напряму почала швидко зростати. Учення про центральні місця набуло популярності, але серед присвячених йому праць відносно мало таких, у яких було б зроблено спробу критичного його осмислення. Здебільшого там подано методичні питання і

техніки встановлення центральних місць і меншою мірою — методологічні проблеми.

Праці В.Кристалера й А.Льоша дали поштовх новому напряму в американській, шведській і почасти англійській науці, що дістав назву "*просторовий біхевіоризм*", або "*наука про просторову поведінку людей*". Біхевіоризм[1]— це теорія, що пояснює феномен масової поведінки або діяльності людей, пов'язаних, як правило, з їхнім повсякденним життям. У сучасній американській, англійській і шведській соціологічній літературі біхевіоризмом називають вивчення масових переміщень людей у просторі — їхніх щоденних міграцій, пішохідних маршрутів, циркуляцій інформації.

Розробки В.Кристалера — А.Льоша та їхніх послідовників, теоретико-географічні пошуки В.Бунґе з визначення типів територіальної організації діяльності людей зумовили порушення питання щодо теорії просторової організації життя суспільства. У 1970-х роках у США публікуються монографії Р.Морила "Просторова організація суспільства" [Morrill, 1970] і "Просторова організація" Р.Аблера, Дж.Адамса та П.Ґулда [Abler, Adams, Gould, 1971].

Р.Морил так визначає сучасну науку про територіальну організацію життя суспільства: "Простір, просторові відносини, зміни у просторі, а також якою є структура фізичного простору, як люди пов'язані через простір, як людина зорганізувала своє суспільство у просторі і якими є наші знання та використання просторових змін, — от вузлові елементи науки про територіальну організацію життя суспільства" [Morrill, 1962: p. 3]. Далі він пише, що ця наука також досліджує величезний вплив на життя людей найбільш абстрактних властивостей простору — його форми, розмірів, відстаней, доступності [Morrill, 1970: p. 13]. На переконання Р.Морила, "вся теорія просторової організації передбачає, що структура простору ґрунтується на принципах мінімізації відстаней і максимізації використання пунктів та ареалів у цій структурі, не беручи до уваги особливостей середовища, ані інших відмінностей тих чи інших властивостей простору" [Morrill, 1970, p. 15].

Одначе Р.Морил не міг не бачити соціальних суперечностей капіталістичного суспільства, що перешкоджають його раціональній територіальній організації. Аналізуючи просторову організацію сучасного американського міста, Р.Морил розкриває закономірності розташування гетто, кварталів "нижчих класів", "середніх класів" і "вищих класів" стосовно промислової зони міста. Він зазначає, що раціональній територіальній організації передусім перешкоджає гонитва капіталіста за прибутком [Morrill, 1970: p. 18].

"Просторова організація" Р.Аблера, Д.Адамса і П.Ґулда ознайомлює читача із досвідом освоєння простору людиною. Книга зосереджує увагу на взаємовідносинах між просторовою структурою та просторовим процесом. Автори пишуть: "Необхідність пояснити й передбачати просторову поведінку людей і поліпшити територіальну організацію їхнього життя — це те-

[1] Біхевіоризм як поняття походить від англійського терміна behavior (поведінка).

пер життєво важливе завдання" [Abler, Adams, Gould, 1971: p. XIII]. У книзі міститься багато даних стосовно "техніки" аналізу територіальної організації із застосуванням моделювання й інших нових методів. Але конкретні приклади реальної територіальної організації зводяться, зокрема, до обґрунтування раціонального розташування шпиталів у Швеції й аналізу деяких інших дуже окремішних явищ.

У країнах ринкової економіки питанню територіальної організації життя людей завжди приділяли значну увагу, оскільки рівень успішності її функціонування впливає на розміри одержуваного капіталістичного прибутку. Просторова організація суспільства має класовий зміст, зазнає впливу жорстокої конкуренції монополій і залежить від величини тієї частини прибутку, якою ці монополії змушені ділитися із різними "верхівковими" групами правлячої еліти. Класовий зміст територіальної організації такого типу унаочнює приклад Детройта — колись провідного міста автомобільної імперії Форда. У його плані чітко простежуються різні квартали і зони житлових будинків, в яких живуть люди різного статусу і доходів: особняки інженерів; трохи гірші будинки, в яких мешкають майстри; менш комфортабельні будиночки, що належать кваліфікованим робітникам; і нарешті, непрезентабельне житло пересічних працівників автомобільного гіганта.

Інший приклад: молоде промислове місто Англії — Корбі, де в димах металургійного заводу в найменш упорядженому житлі мешкають малооплачувані робітники, а чим далі від заводу, тим чистіше довкілля, тим кращими стають будинки, й у них живуть інженери та службовці. Найпереконливішою ілюстрацією класової територіальної організації капіталістичних міст слугують гетто. Широко відомі неґритянські та пуерто-риканське гетто Гарлема в Нью-Йорку, поселення для кольорових у Південно-Африканському Союзі.

Нові часи — нові підходи. З'являється нова концепція і перші досвіди розвитку "планувальних індустріальних парків", викладені в доповіді В.Ротеруса на XIX Міжнародному географічному Конґресі у Стокгольмі 1960 року [Roterus, 1960]. М.Меґі та дехто з його колеґ застосували ці ідеї на практиці, коли обирали місця під "планувальні індустріальні парки" у Великому Сент-Луїсі. З теоретичної точки зору найудалішим з позицій бізнесмена/капіталіста, який створює "планувальний індустріальний парк", буде такий вибір місця для його створення, коли проведено науковий імовірнісний аналіз основних можливих географічних, економічних, соціальних та інших чинників, поєднання яких і має зумовити такий вибір. Бізнесменові, який купує ділянку "планувального індустріального парку" для свого підприємства, пропонують низку виявлених проектувальниками умов, серед яких ураховується можлива кооперація із сусідніми підприємствами, природні переваги земельної ділянки, можливості забезпечення підприємства кваліфікованими робітниками, можливості використання місцевих наукових установ і науковців у лабораторіях тощо. Однак капіталіст, який придбав ділянку парку у своїх цілях, має пам'ятати про ймовірність інших умов, що іноді виходять далеко за рамки планувального індустріального парку і є пов'язаними із розвитком цієї галузі в масштабах усієї країни, ба навіть світу, із попитом на інших ринках збуту.

Розташування продуктивних сил у країнах ринкової економіки має чітко виражений імовірнісний характер із величезним діапазоном можливих рішень та їхніх наслідків. Тож має рацію Я.Ґамільтон, котрий вважав, що найбільш реальні моделі розташування промисловості за умов ринкової економіки — це моделі, що спираються на теорію ймовірності, й ці ймовірнісні моделі "не втратять свого значення доти, доки розташування промисловості буде підпорядкованим строгому науково обґрунтованому плануванню" [Модели в географии, 1971: с. 145].

Практично виправдовують себе й моделі, побудовані за принципом "ланцюгової реакції" або "ефекту мультиплікатора". Застосування цього принципу розширює діапазон дослідження, бо дає змогу переходити від розташування промисловості до розташування інших галузей господарства, до визначення структури і розташування населення, іншими словами, до всього кола явищ, що належать до територіальної організації життя суспільства. Я.Ґамільтон наводить для ілюстрації ефекту мультиплікатора схему пов'язаних зі змінами попиту споживчого і промислового ринків змін у групах галузей штату Іллінойс [Модели в географии, 1971: с. 141–142].

Роль міста у просторовій організації життя суспільства

Місто є результат і одночасно чинник поглиблення територіального поділу суспільної праці. Це й визначає розуміння сутності міста. Г.Лаппо називає її найважливіші та відмітні риси:

1. Місто як складна система є частиною ще більш складної народногосподарської системи.
2. Місто виникає і розвивається у відповідь на потреби суспільства, його продуктивних сил, їхньої просторової організації, що виявляються на певному етапі історичного розвитку.
3. Місто виникає в певний час і в певному місці, яке відповідає своїми властивостями його функціям.
4. Місто є одночасно і економічним/багатофункціональним центром, і навколишнім середовищем зі специфічними властивостями для населення, яке в ньому проживає.
5. Формування систем міст являє собою вищий, якісно новий етап у розвитку територіального поділу суспільної праці й ускладнення розселення [Лаппо, 1987: с. 48–49].

В основі розвитку і зростання міст — і в минулому, і зараз — лежить концентрація діяльності. Це не просто збільшення вже наявних видів діяльності, а й поява нових її видів і подальше її урізноманітнення. За визначенням відомого архітектора Андрія Бурова, "місто — це інтеґрал людської діяльності". І не тільки народження і становлення міста, а й функціонування його підтверджують справедливість цього лаконічного і точного визначення. Місто, здійснюючи свої функції, слугує чинником і ареною інтеґрації в різноманітних її проявах і на різних її територіальних рівнях. Узагальнено суспільна потреба в розвитку міста формулюється так: необхідність інтеґрації і концентрації різноманітних сфер і видів діяльності як умова інтен-

сивності та ефективності соціальних процесів лежить в основі виникнення і розвитку самого феномену "місто" як типу поселення [Коган, 1978: с. 30].

Динамізм — найважливіша властивість міста, яка впливає на весь його образ, на ритм життя і характер його мешканців. Одвічний рух міст у процесі їхнього розвитку визначається могутніми силами суспільної потреби. Місто завжди звернене в майбутнє і нестримно прагне до нього, виправдовуючи звання авангарда цивілізації. Важливий прояв динамічності міст виявляється у структурних зсувах, у посиленні інтеграційних процесів, у підвищенні технічного рівня виробництва і зміцненні культурного потенціалу. Динамізм як невіддільна, органічна якість міста, якому іманентна роль активного начала, потребує постійної уваги до процесів, що відбуваються в ньому, до виявлення й оцінювання їхніх трендів, до аналізу структурних зсувів, що можуть спричинитися до важливих якісних змін. Не менш важливо визначити рівень усталеності тенденцій, вловити моменти можливого перелому чи зміни знака тренду. Необхідно також побачити в розвитку міста відображення розвитку країни, а також зрозуміти, наскільки збігаються траєкторії розвитку міста і району навколо нього.

Міста змінюються безперервно, проте не всі ці зміни прийнятні. Місто є водночас і вузлом, і ареною суперечностей. Тут відбувається перманентна трансформація міських функцій, перетворюється планувальна структура й оновлюється забудова. Даються взнаки і складність співвідношень різних видів діяльності, котрі місто намагається змусити "ужитися" у своїх межах, і складність різнорідної структури населення, за якої місто мусить задовольняти інтереси різних груп. Звідси — необхідність пошуку компромісних рішень. Г.Каганов ставить точний діагноз хронічної проблеми міського розвитку: "Міська дійсність завжди складається із безперервного ланцюга конфліктів і суперечностей і настільки ж безперервних спроб розв'язання їх. Суперечності рухали розвитком міста, і можна стверджувати, що місто як самореґульована система завжди намагалося підтримувати деякий рівень конфліктності. Внутрішнє напруження, що при цьому виникає, це необхідна передумова його нормального розвитку" [Каганов, 1979: с. 35].

Суперечності в процесі розвитку міста неминучі, вони з'являються як наслідок закономірного перебігу подій. Найважливіші з них виникають між:

- потребами розширюваної містотвірної бази, з одного боку, і обмеженими ресурсами міста та початковою потужністю його комунального господарства — з іншого;
- назагал динамічнішою містотвірною базою міста і його доволі жорсткою планувальною структурою;
- містотвірною базою, міським господарством і станом навколишнього середовища;
- прагненням повноцінного використання вільного часу і втратами його (внаслідок витрат часу на поїздки до місця роботи чи відпочинку, у магазини, на інші підприємства сфери обслуговування).

На суперечності, породжувані містом як формою розселення і територіальної організації виробництва, в містах накладаються також соціальні суперечності [Лаппо, 1987: с. 33–34].

Морфологічна структура капіталістичного міста формується під впливом ринку міських земель. Власники міських ділянок намагаються одержати з експлуатації їх максимальний прибуток: в одних частинах міста — з універмагів, в інших — із житлових будинків, у третіх — із промислових підприємств. Чим більший прибуток, тим більша і рента на землю. Б.Дж.Ґарнер писав, що із "плином часу конкурентний попит на ринку міських земель призводить до того, що кожна ділянка буде використана якнайдоцільніше... Те, що ділянки зазвичай займають під найдоцільніші види діяльності, веде до впорядкування всієї територіальної структури використання землі, коли сумарна рента в межах даної системи досягає максимуму і всі галузі розміщено оптимально" [Модели в географии, 1971: с. 65]. Особливо складною є проблема просторової організації великих міст. До яких меж вони можуть зростати? Яким чином має змінюватися у процесі зростання їхня територіальна організація? Що можна вважати оптимальною компактністю території міста?

Неконтрольоване зростання найбільших міст загострило контрасти й суперечності між ядрами аґломерації та бідними периферійними районами, уявнило соціальну невідкладність пом'якшення просторових диспропорцій.

Такі величезні міста, як Нью-Йорк, Токіо, Лондон, Москва, практично розпадаються на окремі частини, задихаючись від смога, страждаючи від браку зелених насаджень і води. Суперечності розвитку морфологічної структури таких міст стають настільки зримими, що територіальна організація міст за доби нового індустріального суспільства, йменованого "посткапіталізмом", дедалі частіше привертає до себе увагу широкого кола дослідників: містобудівників, філософів, соціологів, економістів, істориків. У 1971 році вийшла друком праця професора університету Берклі Джемса Ванса "Призначення земель у докапіталістичному, капіталістичному і посткапіталістичному місті" [Vance, 1971]. У цьому ж році було видано спеціальний випуск "Economic Geography", присвячений новій науці — порівняльній факторній екології [Berry, 1971]. Її засновником є Ф.Світсер [Sweetser, 1965], котрий визначив її завданням вивчення шляхом факторного аналізу взаємовідносин між групами населення, а також між ними і навколишнім соціально-економічним середовищем. Групи населення вирізняють за етнонаціональними відмінностями, циклами життя і різними видами просторової поведінки. Потім шляхом факторного аналізу виявляють їхні особливості — доходи сім'ї, характер зайнятості, культурні характеристики, особливості споживання. Праці з порівняльної факторної екології стали першою спробою аналізу соціальної нерівності в містах світу і країнах із різним суспільним ладом і територіальною організацією.

Аналіз просторових і часових відношень у дослідженнях міських систем і структур

Територіальність міських систем і структур — це їхня просторова протяжність, їхня особлива конфіґурація, просторові особливості рисунка їхніх мереж, внутрішнє членування просторової системи на підсистеми, їхній

картографічний образ. Територіальність міських систем як об'єкта дослідження не тільки не виключає, а й унеобхіднює розгляд їх у часі, а отже, і застосування історичного методу в дослідницьких цілях. Суть і порядок просторових досліджень полягає в частих переходах від територіального підходу до часового і в зворотному напрямку — від історичного аналізу до просторового. Ці переходи обтяжені труднощами, оскільки передбачають багатовимірність мислення дослідника й уміння поєднувати просторові і часові уявлення про досліджуваний об'єкт.

Поєднання просторових і часових аспектів досліджень часто використовують при порівнянні територіальних мереж і систем розселення. *На відміну від різночасової мережі, система завжди сучасна: вона об'єднує мережі різних періодів у єдине ціле, слугує стимулом перебудови в різний час сформованих мереж (поселень, доріг), а її розвиток видаляє із цих мереж застаріле.* Відтворення ідеального процесу формування мереж стає можливим завдяки математичним методам, що забезпечують штучне відтворення історичного процесу в заданому просторі за заданих умов. Для цього застосовують стохастичний/імовірнісний метод Монте-Карло.

Просторова ймовірнісна модель розселення з одного центру (основного поселення) була розроблена Ричардом Морилом із використанням принципу "дифузії нововведень", уперше сформульованого Торстеном Гаґерстрандом. Р.Морил простежив історично ймовірний процес утворення складної ієрархії населених пунктів навколо основного поселення за набором випадкових чисел за низки заданих умов та емпіричних даних, що стосувалися Скандинавії [Morrill, 1962]. Реальна мережа виявилася куди складнішою і протяжнішою, ніж імовірнісна, позаяк нашаровувані одна на одну різноманітні причини її формування були суперечливими і диктувалися різними міркуваннями часової вигоди та конкуренції. Утім, у головному ці мережі виявилися ідентичними. Р.Морил зазначає, що не слід переоцінювати роль методу Монте-Карло в реконструкції й аналізі просторових мереж минулих історичних епох, але все одно цей метод вартий уваги й подальшого використання, якщо його застосовувати для однорідного в соціально-економічному плані історичного періоду.

При вивченні територіальної організації життя суспільства увагу дослідників привертає феномен просторово-часової стратифікації/"шаруватості", що простежується в процесі освоєння території. Зокрема, у США смуги різних періодів господарського освоєння йдуть одна за одною зі сходу на захід і є розмежованими природними та соціальними бар'єрами. Просторово-часова стратифікація чітко проглядається у більшості оазисів, де смуги різних періодів зрошення земель змінюють одна одну. Вельми актуальним є дослідження просторово-часової стратифікації для багатьох міст. Наприклад, вона чітко виражена в Лондоні, Санкт-Петербурзі, Києві, Львові, Харкові, Одесі, де "шари" різних періодів забудови ідуть один за одним, починаючи від історичного центру і до периферійних, щойно забудованих ділянок. Відомі спроби використовувати теорію поширення/дифузії інформації для пояснення просторово-часової стратифікації при піонерному освоєнні території. А Роберт Юїл запропонував розроблені ним із використанням методу Монте-Карло моделі, що *розкривають роль різних типів*

“бар’єрів” на шляху поширення інформації — поглинальних, проникливих, відштовхувальних [Yuill, 1964].

Дослідження історичних циклів розвитку просторової організації життя суспільства на різних територіях і порівняння цих циклів між собою — ще один перспективний напрям вивчення просторово-часових відносин. Історичні цикли істотно різняться за своєю тривалістю. До їх числа можна віднести цикли господарського освоєння території, що охоплюють тривалі періоди від початкового заселення й експлуатації найцінніших місцевих природних ресурсів до створення “верхніх поверхів” обробної промисловості, науки та управління.

Усі ці цикли відображають часові і просторові закономірності функціонування того чи іншого господарського процесу. Існує зв’язок, явний або латентний, між величиною господарськи використовуваної території і періодами циклів, проте лінійний зв’язок присутній рідше. Наведу приклад щоденних трудових маятникових поїздок, що обмежені добовим бюджетом часу працівників, які їх здійснюють, і тому відбуваються на обмежених територіях і на короткі відстані. А цикли господарського освоєння нових земель за інших рівних умов істотно залежать від величини території, її доступності та природних умов освоєння.

У 1931 році вийшла друком книга Ісаї Боумана “Піонерний кордон”, присвячена проблемам піонерного освоєння нових територій, заселення і розвитку господарства прикордонних із незасвоєними зон (поясів) [Bowman, 1931]. Величезний досвід досліджень, проведених у рамках діяльності спеціального бюро “Inquiery” під керівництвом Боумана із 1917 року, був узагальнений у його методологічній праці “Географія стосовно соціальної науки” [Bowman, 1934]. Саме він зробив рішучий крок до соціологізації знання про просторово-часові відносини у сфері світової політики і політичної географії.

Концепція територіальної соціальної справедливості

Старі парадигми й теорії в ускладненій обстановці 1970-х років втратили і конструктивний характер, і пояснювальну силу. Головні причини, що визначили цей перелом, мали цілком об’єктивний характер.

Передусім саме у 1970-х роках відбулося загострення всіх економічних і соціальних суперечностей у країнах монополістичного капіталу. До їх числа, без сумніву, належить енергетична криза 1974–1975 років, що була штучно створена монополіями й увиразнювала всю складність ресурсних проблем і взаємовідносин із країнами, що розвиваються. Ситуацію також обтяжило загострення проблем урбанізації та кризи міст, а також погіршення екологічної ситуації у багатьох країнах світу. Особливо гострими проявами кризових станів вирізнялися США, де соціальні й расові проблеми могли лише підсилити “ефект мультиплікатора”. Вочевиднилося, що будь-яку із перелічених проблем старими методами і старими індикаторами вже ані оцінити, ані виміряти не можна.

До числа об'єктивних причин теоретико-методологічної кризи в царині досліджень просторової організації життя суспільства, що вочевиднилася у 1970-х роках, належить і практика державно-монополістичного регіонального планування, її провал і очевидна нездатність вирішити комплекс соціально-економічних проблем. До того ж сама методологічна база внаслідок її конґломеративності та слабкості не могла стати основою для принаймні часткового підходу до розв'язання цих проблем.

Натомість практика переконливо свідчила, що ані традиційні базові теорії політичної економії і філософії, що лежать, зокрема, в основі економіко-соціологічних досліджень, ані вироблені нею уявлення про принципи розташування виробництва не відповідали вимогам сучасності й не могли правити за орієнтири за умов посилення впливу державно-монополістичного капіталізму. Чималу роль у розчаруванні в колишніх схемах і підходах відіграв саме провал державно-монополістичної політики регіонального розвитку. Базові теорії опинилися в кризовому стані. Невпинно уявнювалася очевидна непридатність вузько розглядуваної теорії розташування виробництва. Те, що виникало як "проблеми розташування" — внутрішньоміські, міжрегіональні чи інтернаціональні, було *просторовим вираженням суперечностей капіталізму* [Radical Geography, 1977]. Саме розташування виробництва як "класичний" предмет просторової економіки дедалі більше визначалося не техніко-економічними моментами, а соціальними й іншими чинниками: трудовими ресурсами і їхньою якістю, відмінностями в рівні заробітної плати, тяжінням до науково-дослідницьких центрів, екологічною ситуацією тощо. Вочевиднилося, що будь-які рішення стосовно розміщення мають глибокі соціальні засади і наслідки.

Із переходом до постіндустріальної цивілізації і зростанням ролі третинної та четвертинної сфер діяльності намітився зсув центру ваги з розташування продуктивних сил і виробничої діяльності до невиробничої сфери, до "соціальної складової географії виробництва" [Otremba, 1977].

Економічна нерівність на будь-якому рівні виявляється в соціальних контрастах, у різній якості життя в різних країнах і районах, а також усередині міст. Різний рівень заробітної плати і безробіття визначають масові міґрації, відплив населення і демографічну деґрадацію бідних районів. Вочевиднюється і стає дедалі ширше визнаною (вільно чи мимоволі) та обставина, що *немає і не може бути асоціальних економічних явищ*. Життя висуває нові завдання у вивченні різко ускладнених явищ і процесів, розширює їхнє коло, потребує переходу від опису і точного вимірювання до *аналізу джерел і причин цих явищ, до спроб прогнозування їх, загалом до пошуків нової парадигми*. З приводу процесів у самій науці, що вивчає просторову організацію життя суспільства, Д.Гарвей писав, що це фундаментальний зсув у бік дослідницького способу мислення.

Серед нових запозичених теорій найбільш визнаною виявилася концепція *"якості життя"*. Територіальним аспектам *"якості життя"* присвячена концепція територіальної соціальної справедливості, висунута Б.Де-

вісом і розвинена Д.Гарвеєм у його книзі "Соціальна справедливість і місто" [Harvey, 1975]. Наведу її основні постулати:

- просторова організація і характер регіональних інвестицій мають задовольняти потреби населення;
- відмінності між необхідним і наявним розташуванням зумовлюють оцінку рівня соціальної несправедливості наявної системи;
- за капіталізму вважається раціональним і сприятливим приплив капіталу в ті сфери, де швидкість віддачі максимальна;
- так виникає парадокс: капітал іде зі сфер, що відчувають у ньому максимальну потребу; за капіталізму це вважається раціональним, "оптимальним" розміщенням ресурсів;
- ринкове господарство може існувати лише за умов браку товарів та послуг;
- з цього випливає, що позбавлення, привласнення й експлуатація також є необхідними складовими ринкової системи; у просторовій системі це веде до низки рухів привласнення, в результаті яких *деякі території є експлуататорами, а інші — експлуатованими* [Harvey, 1975].

Д.Гарвей наводить низку переконливих прикладів гонитви за прибутком за повного ігнорування соціальних потреб. У 1969 році в Балтиморі було потрібно 12–15% прибутку, щоб забезпечити приплив капіталу в житлове будівництво центру міста, тоді як реальна норма прибутку становила 6–9%. Не дивно, що капітал спрямовувався в інші сфери, в тому числі в будівництво приватних особняків у приміській зоні; проблеми міського центру загострювалися.

Характерно, що продовження пошуків соціальної справедливості найчастіше спостерігається у працях (насамперед американських і англійських), присвячених соціальним проблемам міст. Це цілком логічно, адже саме міста стали фокусом усіх суперечностей капіталізму — соціальних, расових, економічних. Д.Сміт (Велика Британія), також спираючись на концепцію "якості життя", виходить на поняття "соціальний добробут", компонентами якого він вважає дохід і зайнятість, життєве середовище, здоров'я, освіту, соціальний статус, рекреацію і дозвілля. Від аналізу 48 штатів США (напевно, Аляска і Гаваї взагалі незіставні з ними за цими "індикаторами") Д.Сміт переходить до поглибленого аналізу на рівні міста. В іншій праці, присвяченій Тампе (Флорида), скориставшись факторним аналізом, її автори дійшли висновку, що найбільш значущими чинниками є соціальні проблеми (захворювання, злочинність, соціальні патології), соціально-економічний статус (дохід, зайнятість, якість житла, рівень освіти) і расова сегрегація. Аналогічні праці щодо Атланти, добре відомі на Заході і наведені як хрестоматійні приклади в усіх підручниках соціології міста, підтверджують високий рівень просторової нерівності доходів. Д.Сміт зазначає, що в цьому типово сегрегованому південному місті якість життя тісно корелює із расовим розподілом населення за цензовими одиницями (Smith, 1975).

В.Бунґе вирізняє "зовнішнє місто достатку" (тобто зону субурбанізації), "внутрішнє місто смерті" (тобто високої дитячої смертності, яка сягає іноді показників країн, що розвиваються, і дорожніх подій із дітьми) і "проміжне місто нужди" як альтернативу умовній концентричній моделі американського міста, що давно не відповідає реальним умовам 1970-х років (Bunge, 1974). Д.Сміт пише з цього приводу: "Гроші, вкладені в центральне місто, переходять у передмістя у формі прибутку, ренти тощо. Цей процес можна подати як просторове переміщення доданої вартості від робітників внутрішнього міста до капіталістів і буржуазії передмістя" (Smith, 1975).

Навіть у менш контрастних умовах Великої Британії, за даними міністерства навколишнього середовища, майже 4 млн осіб мешкають в умовах "виняткової бідності й нужди" у реґресійних внутрішніх районах найбільших міст. Аналізуючи ці явища у своїй змістовній доповіді "Бідність у міських центрах" (радянсько-британський семінар з географії, 1978), Д.Сміт дійшов висновку, що "місцеві планувальні органи і центральний уряд не в змозі протистояти національним силам і міжнародним монополіям, які заохочують нерівномірний розподіл благ". Цю думку Д.Сміта підтримує і розширює Т.Бєлоус: "транс- і багатонаціональні компанії маневрують виробництвом, збутом, науковими дослідженнями, інвестиціями незалежно від національних кордонів, у них формується ґлобальний підхід до обчислення витрат і рентабельності, а відтворювальний процес усередині кожної з них набуває міжнародного характеру" [Белоус, 1976: с. 17–18].

Геоурбаністика як наука про міські та післяміські форми розселення

Динамічне виробництво, яке швидко змінює своє розташування, виробіток родовищ корисних копалин, геополітичні потрясіння останніх десятиліть йдуть далеко попереду змін у системах розселення. Системи населених пунктів значно консервативніші, вони не встигають пристосуватися до змін просторових виробничих систем, входять у суперечність з ними. Необхідність змін у системах розселення у сукупності з дороговизною їхньої перебудови — одна з найгостріших проблем сучасності.

Швидка урбанізація більшості країн планети — і Старого, і Нового Світу — спричинила потребу в науковому розв'язанні проблем розвитку як окремих міст, так і їхніх систем. Дослідження цих питань здійснюють представники різних царин знання — соціологи, економісти, архітектори, історики, демографи, географи. Геоурбаністика завоювала міцне місце серед наук, що вивчають процеси урбанізації.

В СРСР геоурбаністика набула особливо значного розвитку у повоєнний період. Першим питання про ієрархічні щаблі розвитку міст розробив В.Покшишевський [Покшишевский, 1959; Покшишевский, 1962], що мало велике значення для розвитку системного підходу до вивчення міст. В.Давидович установив наявність і проґресивність групових форм міського розселення, досліджував причини концентрації міських поселень і їхні типи залежно від особливостей розвитку промислових районів, визначив основні містобудівні показники та їхні градації залежно від типів міст, кри-

терії вибору території й форм розселення і шляхи комплексного виконання поставленого завдання [Давидович, 1960]. Ця праця В.Давидовича відіграла значну роль у розвитку радянської геоурбаністики й була високо оцінена за кордоном. Велику увагу радянська геоурбаністика приділила питанню типології та класифікації міст. Цій проблемі були присвячені праці О.Константинова [Константинов, 1957; 1964], О.Мінца і Б.Хорєва [Минц, Хорев, 1959]. Міські аґломерації в СРСР вивчали Д.Богорад, який опублікував працю про аґломерації України [Богорад, 1966], і Г.Лаппо, котрий присвятив кілька праць Московській міській аґломерації та пов'язаним із нею іншим аґломераціям [Лаппо, 1963; Лаппо, 1969; Лаппо, 1971]. Одначе узагальнених праць, присвячених геоурбаністиці, тривалий час в СРСР не було.

Територіальні системи розселення функціонують завдяки внутрішнім переміщенням населення (міґраціям), що їх пов'язують. До них належать і маятникові щоденні міґрації на відносно невеликі відстані. Мають місце і сезонні міґрації, і далекі міжрайонні міґрації, що включають переселення на нове постійне місце проживання. Дослідження міґрації набуло неабиякого практичного значення. Маятникові міґрації вивчають головним чином містобудівники і планувальники в рамках своєї проектної діяльності, а також демографи, соціологи, економісти, географи.

Світова геоурбаністика набула помітного розвитку передусім у таких країнах, як Франція і США, а також у Великій Британії, Швеції, Греції, Канаді, Японії. Серед французьких учених нове слово в геоурбаністиці сказали П.Жорж, Ж.Боже-Ґарньє, Ж.Ґотман. У 1952 році вийшла друком широковідома книга П.Жоржа "Місто", у 1963-му — "Нариси з історії міст", написані Ж.Шабо і Ж.Боже-Ґарньє. Але найориґінальнішою працею став знаменитий "Мегалополіс", де Жан Ґотман, росіянин за народженням і француз за освітою і культурою, виклав результати свого дослідження найбільшого на земній кулі скупчення міст, що утворилося на Північному Сході США. У науковий обіг був уведений новий термін, а серед об'єктів, досліджуваних геоурбаністикою, з'явився новий об'єкт [Gottmann, 1961]. Цей термін швидко прищепився, його почали застосовувати до інших найбільших урбаністичних утворень, що відрізняються від звичайних аґломерацій масштабом, структурою та особливим характером внутрішньоекономічних зв'язків.

Мегалополіси складаються із блоків аґломерацій, що розташовані одна від одної на близькій відстані і мають тенденцію до злиття. Так, Південно-Східний мегалополіс США тягнеться майже суцільною смугою забудови практично без розривів міських і приміських територій на відстань майже у 1000 км. Ширина цього урбаністичного масиву сягає 100–150 км. Тут на площі у 1,5% території країни зосереджено майже 40 млн осіб, або 19% усього населення США. Мегалополіс дає близько чверті всієї промислової продукції США, концентрує основний управлінський апарат країни, її найважливіші науково-дослідні установи. Зони економічного впливу окремих аґломерацій тут багаторазово перекривають одна одну, але, ясна річ, найсильніше відчувається вплив Нью-Йорка.

Ядрами мегалополісів є аґломерації-міліонери. Тому їхня площа і чисельність населення, як правило, набагато більші, ніж в окремої, навіть дуже великої аґломерації. Мегалополіси мають спільну транспортну систему, в них складно переплетені маятникові поїздки населення. Специфіка потужно розвинених економічних зв'язків мегалополісів полягає в тому, що вони у значній частині замикаються всередині даного мегалополіса.

Слід відзначити розвиток нової науки про міста у Греції — екістики. Її автор, видатний сучасний грецький архітектор Константин Доксіадіс, трактував її як комплексну науку про людські поселення, близьку за духом і змістом до геоурбаністики. У 1960-х роках К.Доксіадіс починає видавати авторитетний часопис "Екістика", що здобув високі оцінки в науковому світі.

Суперечності внутрішньої територіальної організації капіталістичного міста дістали відображення в "Афінській хартії", автором якої є французький архітектор Шарль Едуард Жанере Ґрі, широко відомий під псевдонімом Ле Корбюзьє. Він писав: "У міських сильно ущільнених районах житлові умови просто убивчі: обмеженість житлової площі, брак вільних зелених просторів, зрештою, несправне утримання будинків (експлуатація, ґрунтована на спекуляції), і цей стан справ ускладнюється ще низьким життєвим рівнем населення, нездатного до самостійних захисних дій... Розростаючись, місто потроху пожирає суміжні зелені простори, потім ті, що йдуть за ними... Чим більше розростається місто, тим менше зважають на природні умови... Передмістя забудовують без плану і нормального зв'язку із містом... Передмістя — це містобудівна помилка, яка, втім, набула неабиякого поширення в усьому світі і була доведена до межі в Америці. Передмістя — одне з найбільших лих століття" [Ле Корбюзье, 1970: с. 159–162]. Сам Корбюзьє мріяв про "променисте місто".

Аналіз будівництва нових міст за проектами закордонних архітекторів свідчить, що вони створювалися, як правило, на "чистому місці" й у розрахунку на високооплачувану частину населення країни — на чиновників міністерств (Бразиліа), на робітників та службовців нових галузей промисловості (наприклад, електроніки), що вирізнялися підвищеною оплатою праці (наприклад, міста-супутники Лондона). Але ще жодного разу нікому не вдавалося перебудувати історично сформоване велике капіталістичне місто і подолати суперечності його внутрішньої територіальної організації. Цьому перешкоджають соціальні причини. Суперечності ще більше загострюються, поступово занурюючи дедалі глибше велике капіталістичне місто в кризу. Ле Корбюзьє якось зауважив, що старі великі міста мають замість артерій капіляри, закорковані сучасним транспортом. За минулі десятиліття і самі артерії минулих часів теж стали капілярами.

Післяміські форми розселення: від пошукових наукових ідей до появи нових концепцій і теорій

Урбанізацію як процес просторової концентрації людської діяльності в порівняно нечисленних ареалах і центрах переважного розвитку дедалі

частіше розглядають у зв'язку із соціально-просторовою трансформацією суспільства загалом. Як правило, ядра урбанізації приурочені до ареалів переважного розвитку — "фокусних точок" соціально-економічного простору; але одночасно із виокремленням таких "полюсів зростання" урбанізації дедалі поширенішими стають різноманітні дисперсні її форми, що доповнюють просторовий рисунок урбанізації.

Урбанізацію як процес характеризують вибірковість, дискретність у просторі, географічна зумовленість і виразність. І тому конче важливо досліджувати складніші форми розселення, що виходять за рамки міста. На думку І.Маєргойза, "по-справжньому повно розвинене, високоурбанізоване середовище — це не місто, а простір, що, включно із великим центром як своїм ядром, має порівняно з ним більші розміри та розмаїття" [Маергойз, Лаппо, 1974: с. 6]. Не менш важливо вивчати просторовий перебіг урбанізації у зв'язку з формуванням територіальної структури господарства країни, бо саме вона зорієнтовує урбанізацію в її просторовому розвитку. Відбувається поширення нових, складніших форм урбанізованого розселення, з'являються "післяміські форми розселення" [Пчелинцев, 1976].

Швидкий розвиток і багатоманіття теоретичних та прикладних досліджень територіальної структури міст і міських аґломерацій зумовили появу нових концепцій і теорій, розроблювальних містобудівниками, соціологами, демографами, географами, економістами. Деякі з цих концепцій були запозичені з теоретичного баґажу, що стосується іншого територіального масштабу (наприклад, із теорії внутрішньої структури міста як відображення структури систем розселення) чи іншого класу явищ (екологічні теорії, моделі територіальної дифузії). Тісні зв'язки між окремими науковими течіями почали формуватися лише у 1970–1980-х роках.

Відомий шведський теоретик-методолог Т.Гаґерстранд зауважив з цього приводу, що дослідження структури міст й урбанізованих районів нагадують не так будівельний майданчик, як ринок, на якому пропонують різноманітні концепції. Невдовзі вимальовуються тенденції до інтеґрації різнорідних, на перший погляд, теорій. Прикладом може слугувати об'єднання екологічних моделей із концепцією соціальних зон, теорії землекористування в містах — із моделями щільності населення або концепцій функціональних систем — із моделями просторової дифузії соціально-економічних явищ. Взаємне зближення окремих напрямів досліджень пов'язане зазвичай зі спробами інтерпретації узагальнень, сформульованих у рамках одних концепцій, на підставі законів інших концепцій.

Існують концепції, що дають змогу аналізувати різні аспекти територіальної структури міст; розмаїття соціально-економічних і демографічних ознак; структуру господарської діяльності, землекористування, щільності населення; взаємні співвідношення систем, що відповідають основним царинам діяльності людини; ієрархію функцій і зміни форми аґломерацій; особливості їхнього територіального розвитку, такі як безперервність, періодичні зміни інтенсивності й умови подолання бар'єрів.

Концепції територіально-функціональної організації міських агломерацій

Існують різні напрями теоретичного аналізу структури та розвитку міст і міських агломерацій із різною територіально-функціональною організацією. Одні вивчають функціональну організацію з точки зору *територіального поділу праці*, інші — з позицій *руху чи потоків, наявних усередині міських агломерацій або груп агломерацій*. У межах цих спільних напрямів існує низка більш-менш сформованих окремих напрямів досліджень. Найпоширенішими з них є:

1. *Моделі територіального поділу праці.*
   a. *Місто як ринок праці.*
   b. *Функціональне домінування великого міста.*
   c. *Територіально несуцільні системи.*
2. *Моделі руху/потоків у місті.*
   a. *Моделі пасажирського транспорту.*
   b. *Моделі інтеракції — економічної бази* [Корцелли, 1976: с. 202–205].

Звернімося до моделей територіального поділу праці. Поняття міської агломерації як сукупності місць докладання (ринку) праці, а отже, як територіально-функціональної одиниці на відміну від агломерації як морфологічної одиниці (визначеної за такими ознаками, як поширення міської забудови і структура землекористування), безумовно, відповідає положенням системного підходу. Зв'язки між місцями роботи і місцями проживання мають найсуттєвіше значення серед щоденних контактів, що відбуваються в агломераціях [Корцелли, 1976: с. 203].

Крім зв'язків усередині самої агломерації і зв'язків агломерації з прилеглим районом істотне значення для розуміння, прогнозування і планування розвитку територіальної структури агломерації мають її функціональні зв'язки з іншими міськими агломераціями. Міські агломерації є підсистемою в загальній системі розселення у країні і, з точки зору товарних потоків, пасажирських потоків і потоків інформації, являють собою територіально не суцільну, але функціонально взаємозалежну систему. М.Веббер називає таку систему "міською сферою", протиставляючи її місту як територіально сформованій сукупності [Webber, 1964]. Розвиток "міської" сфери відбувається мірою посилення значення тих зв'язків, що виходять за межі міста, і мірою зростання тих видів діяльності, що функціонально пов'язані з іншими центрами.

Загалом П.Корцеллі розглядає три види міських систем. До першого він відносить *мегалополіс*, що утворюється в результаті послідовного розвитку і зближення окремих міських агломерацій. Мегалополісам властива дедалі більша концентрація населення і зміна пропорцій між окремими економічними секторами. Зростає роль третинного й особливо четвертинного сектору, до якого належать функції управління, послуги вищого рангу, наукова і художня діяльність. Розвиток і становлення такої системи є однаковою мірою результатом процесів концентрації, що відбуваються в рамках

усієї країни, і процесів деконцентрації в масштабах окремих аґломерацій. Цей останній чинник і пояснює "заповнення простору" між окремими аґломераціями і злиття їх у певні утворення, в яких лише невелика частина усього простору припадає на міські території у традиційному розумінні цього терміна.

Другим основним типом територіальних міських систем є *смугові структури розселення*, що формуються під впливом диференціації природних умов, лінійного поширення нововведень і принципу інерції в розташуванні матеріальних фондів та елементів інфраструктури. У деяких концепціях передбачається, що міські аґломерації виникають на перетині смуг, натомість в інших концепціях розташування їх залежить від розташування великих міст і міських аґломерацій. Морфологія територіальних форм розселення вказує на те, що смугові системи пов'язані, як правило, з наявністю якихось природних бар'єрів або, навпаки, із зонами тяжіння (наприклад, морські узбережжя або родовища корисних копалин). Смугові моделі зазвичай реалізують суспільно-економічні цілі розвитку територіальних систем розселення, ефективності, охорони довкілля тощо.

Третій тип територіальної структури міського розселення близький до концепції *"міст–районів"*. Це модель поліцентричного розвитку, згідно з якою великі міста й аґломерації є точками/фокусами, що концентрують суспільно-економічну діяльність. Територію країни й окремих районів можна поділити на зони щоденних контактів жителів, які концентруються навколо окремих міських центрів і аґломерацій. Ця модель відображає деякі риси сучасної структури розселення, для якої іманентна активна територіальна рухливість міських жителів у межах зон їхньої щоденної і щотижневої діяльності. Територіальний розрив між місцями проживання, роботи і відпочинку постійно зростає [Корцелли, 1976: с. 207–208].

Аґломерацію об'єднують і надають їй єдності та цілісності внутрішньоаґломераційні зв'язки, що вирізняються високою інтенсивністю й багатоманіттям. Виробничі зв'язки серед них суттєві, але не специфічні. Найбільш характерні для аґломерацій *зв'язки через населення: маятникові трудові, культурно-побутові та рекреаційні поїздки*. Висока мобільність населення дістає вияв в інтенсивності й масштабах маятникової міґрації населення в межах ареалів взаємозалежного розселення. Лавиноподібний характер пересувань в години пік і зміна внутрішньоаґломераційних напрямків поїздок упродовж доби (доцентровий зранку і відцентровий увечері) надають цьому невпинному руху характеру припливів і відпливів. Переважна частина внутрішньоаґломераційних зв'язків зорієнтовані на місто-центр.

У межах аґломерації формується високоурбанізоване середовище, в рамках якого здійснюється тижневий життєвий цикл людей, які тут живуть і працюють. Високоурбанізоване середовище аґломерації не тільки наділяє її суто економічними перевагами, а й робить соціально привабливою: забезпечує широкі можливості вибору роботи, навчання, самоосвіти, способів і форм організації дозвілля. Разом із тим аґломерації, що являють собою складне поєднання позитивних і неґативних властивостей і якостей, обтяжені численними хибами. І "світло", і "тіні" в аґломераціях вира-

жені дуже різко і контрастно. Аґломерації — втілення єдності протилежностей: з одного боку, диференціація видів діяльності, з іншого — їх інтеґрація; концентрація виробництва, невиробничої сфери і населення, з одного боку, а з іншого — розосередження їх. Завважимо також, що *аґломерація не скасовує місто, але змінює його*. Люди, котрі населяють аґломерації, ведуть тут складніше, але водночас ефективніше в соціальному й економічному плані життя.

Трудова маятникова міґрація населення як різновид внутрішньоаґломераційних зв'язків

Великі міста і міські аґломерації характеризуються пришвидшеним ритмом життя, повсякденними маятниковими переміщеннями населення із різноманітними цілями (насамперед трудовими), значними потоками промислової продукції, товарів та інформації, суттєвими коливаннями денного і нічного населення, інтенсивним культурним життям у різних його проявах, розмаїттям форм дозвілля. Усе це впливає на формування специфічного способу життя. Міське населення представлене різноманітними соціальними групами, що різняться за типами поведінки, інтересами, способами використання вільного часу, ціннісними орієнтаціями.

З точки зору політичної економії процес трудової маятникової міґрації населення можна інтерпретувати як обмін діяльностей і здібностей, що відбувається в самому виробництві і становить його суттєву складову. Економічні функції трудової маятникової міґрації в процесі розширеного відтворення полягають у перерозподілі трудових ресурсів між окремими сферами докладання праці, у їхніх галузевих і територіальних перегрупуваннях і, зрештою, у забезпеченні кількісної та якісної відповідності між сукупністю та структурою робочих місць, з одного боку, і наявними трудовими ресурсами та структурою їхньої кваліфікації — з іншого, в межах систем взаємозалежного розселення — аґломерацій, конурбацій, урбанізованих районів, мегалополісів. Трудова маятникова міґрація, що забезпечує з'єднання робочої сили із засобами виробництва, є нічим іншим, як процесом розподілу і перерозподілу робочої сили в національній економіці. Трудова маятникова міґрація — один із основних каналів перерозподілу трудових ресурсів у межах систем взаємозалежного розселення, яким здійснюється переливання робочої сили переважно із сільського господарства до інших галузей економіки: промисловості, будівництва та невиробничої сфери.

Оскільки в системі взаємозалежного розселення здійснюються складні процеси обміну інформацією та вирівнювання соціально-культурних потенціалів міського і сільського середовищ, то трудових маятникових міґрантів можна розглядати як безпосередніх аґентів соціально-інформаційних процесів, що розвиваються в інтеґрованих сільсько-міських розселенських системах.

Маятниковий міґрант — це людина, яка існує одночасно у двох соціальних середовищах, найчастіше сільському і міському, і зазнає впливу обох. Основні сфери життєдіяльності маятникових міґрантів розділені в

часі, просторі й у функціональному плані: їхня праця і навчання здійснюються в умовах різноманітної міської сфери і супроводжуються широкими професійними, культурними та соціальними контактами; їхній побут і дозвілля здійснюються в рамках сільського середовища, де можливості реалізації культурних інтересів і потреби суттєво обмежені. Здійснюючи активні щоденні міжособистісні контакти в соціальному середовищі міста, маятникові міґранти є носіями професійної, соціальної й загальнокультурної інформації і поряд із засобами масової комунікації беруть участь у поширенні норм і стандартів соціальної та культурної поведінки міського типу.

Завдяки сприянню зближення соціальних груп населення трудова маятникова міґрація відіграє активну роль у формуванні соціумів — територіальних спільнот людей у межах систем взаємозалежного розселення. Серед інших інтеґраційних процесів, що відбуваються між містом і селом, трудова маятникова міґрація створює підґрунтя для подолання соціально-економічної неоднорідності умов життєдіяльності різних соціальних груп і формування повноцінного життєвого середовища для всіх жителів інтеґрованих сільсько-міських розселенських структур.

Розвиток трудової маятникової міґрації веде до зміни статусів індивідів у системі суспільного поділу праці, його змісту і характеру. Це, своєю чергою, супроводжується зміною становища маятникових міґрантів у соціальній структурі суспільства. Як один із каналів реалізації соціальної мобільності сільського населення трудова маятникова міґрація всебічно сприяє трансформації соціально-групової структури сучасного села, професійно-кваліфікаційному зростанню сільських жителів, підвищенню їхніх доходів, особистісному розвитку.

Таким чином, у процесі трудової маятникової міґрації створюються передумови щодо зміни соціальної структури суспільства загалом і формування в сільській місцевості способу життя, зорієнтованого на систему понять, оцінок, норм, уявлень і цінностей сучасної міської культури; здійснюється трансформація структури доходів і структури споживання сільських жителів; підвищується рухливість населення, передусім сільського.

Трудова маятникова міґрація населення має повсюдне поширення на території України і не може розглядатися як процес, пов'язаний переважно з великими містами. Щоденні трудові поїздки здійснюються практично в усі міські поселення країни поряд із зустрічними пересуваннями працездатних континґентів із цих міст до сільської місцевості й до інших міст. Основу сучасної трудової маятникової міґрації в Україні становлять трудові пересування сільських жителів до міст (рис. 1, 2, 3).

У 1967 році за повсюдного розвитку на території країни процес трудової маятникової міґрації сільського населення мав також спорадичну складову. Спорадичний характер має розташування районів, із яких поїздку на роботу до міст здійснювало понад 10% працездатного населення, а також районів, у яких вони практично були відсутні (1967-го в Україні налічувалося 28 таких районів).

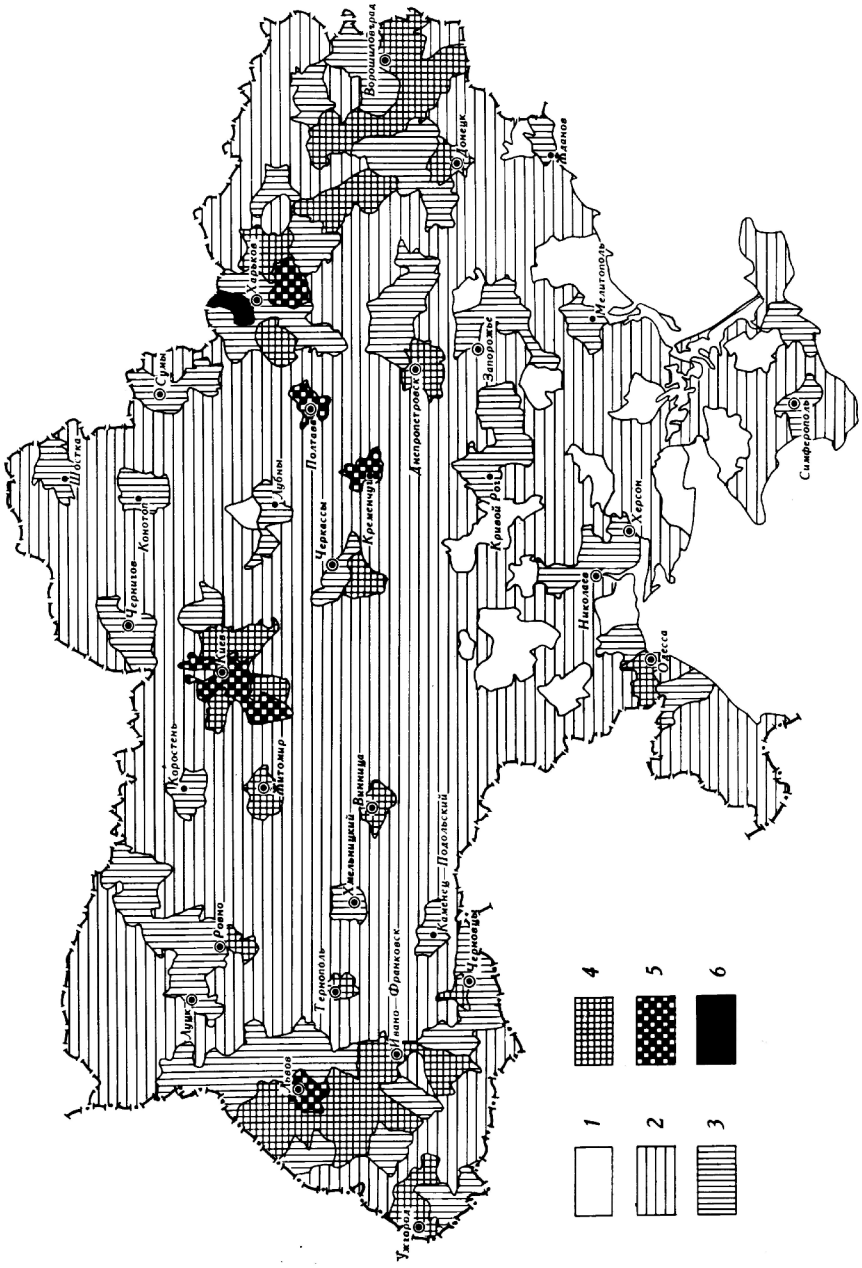

Рис. 1. Картографічна модель територіальної структури трудової маятникової міграції сільського населення до міст України у 1967 році.
Питома вага сільського населення працездатного віку, що працює в міських поселеннях:
1 — відсутнє ; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — понад 50,0%

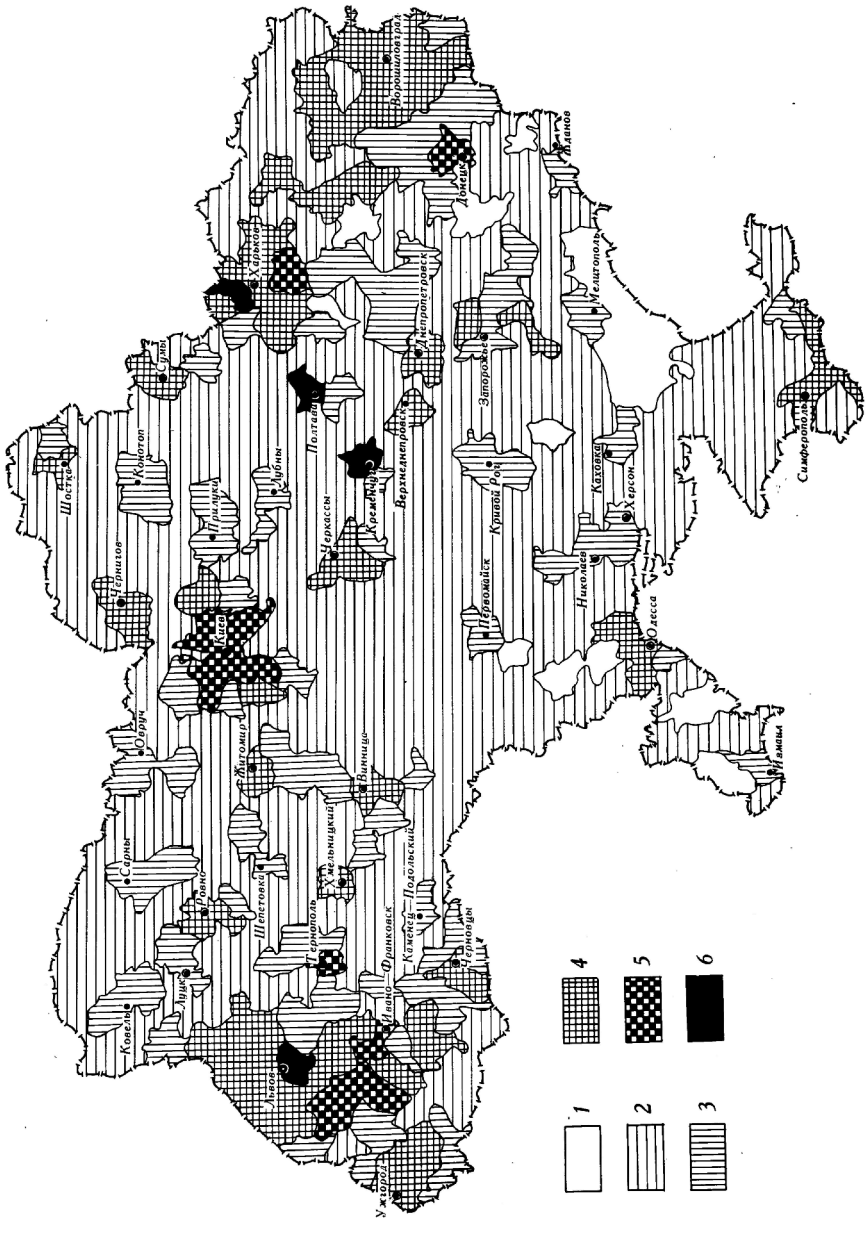

Рис. 2. Картографічна модель територіальної структури трудової маятникової міграції сільського населення до міст України у 1974 році.
Питома вага сільського населення працездатного віку, що працює в міських поселеннях:
1 — відсутнє ; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — понад 50,0%

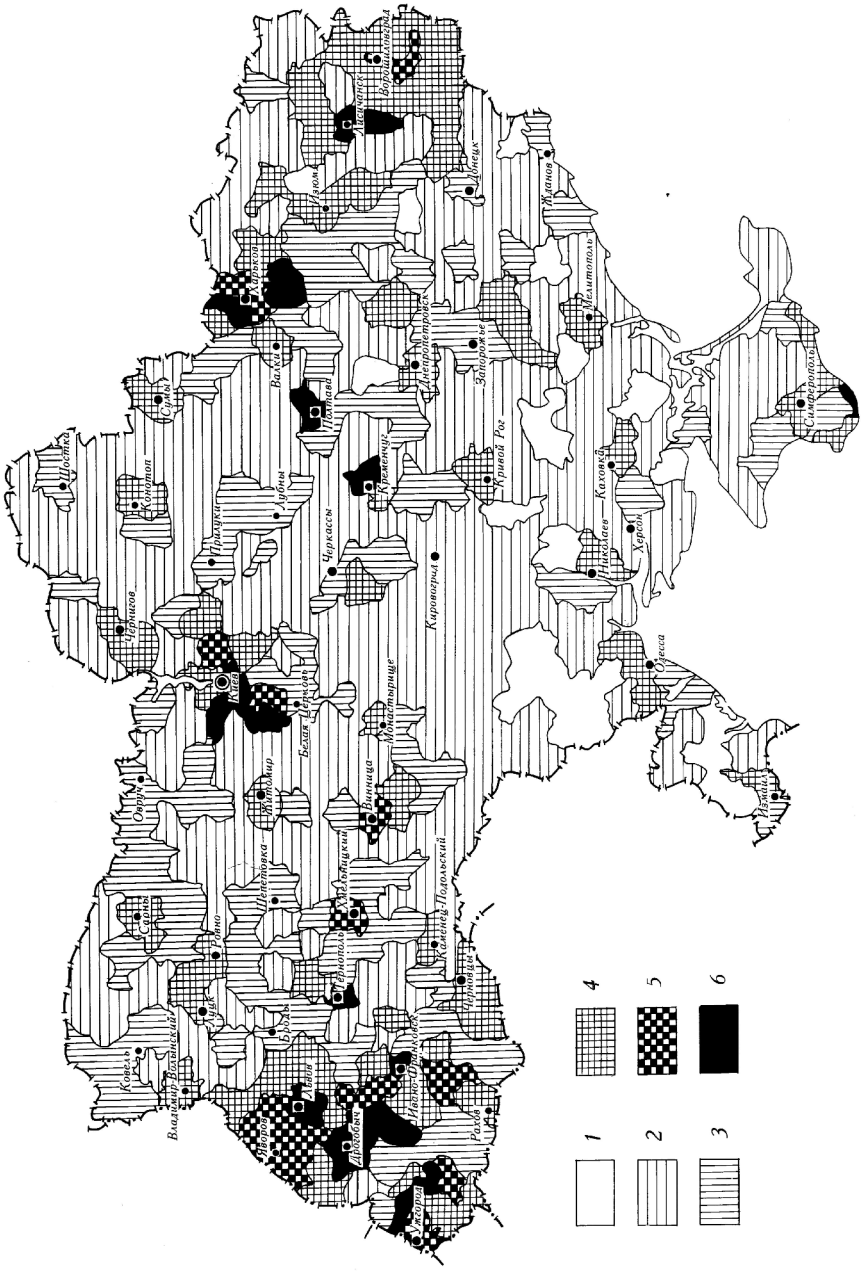

Рис. 3. Картографічна модель територіальної структури трудової маятникової міграції сільського населення до міст України у 1981 році. Питома вага сільського населення працездатного віку, що працює в міських поселеннях: 1 — відсутнє; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — понад 50,0%

Наприкінці 1960-х років на території країни існували два найбільші ареали концентрації потоків маятникових міґрантів — західні області й Донбас. Перший охоплює Львівську, Івано-Франківську, Закарпатську і Чернівецьку області й тягнеться уздовж Карпат із північного заходу на південний схід. Виняток становлять лише гірські райони й окремі райони Опілля, що простираються вздовж Дністра. З північного сходу до цього ареалу примикає низка районів Рівненської та Волинської областей, розташованих уздовж основних транспортних маґістралей. Найважливішими чинниками концентрації маятникових міґрантів у цьому ареалі є висока щільність сільського населення і міських населених пунктів, скупченість транспортних шляхів і значні обсяги нового промислового, цивільного і культурного будівництва.

Другий ареал, не менший за площею і сконцентрованному у ньому населенню, протягнувся від Сум до південно-східних кордонів України й охоплює велику частину районів Харківської, Донецької та Луганської областей. На північній околиці цього ареалу розташована одна з найбільших у країні Харківська міська аґломерація. Високий рівень індустріалізації й урбанізованості Донецької та Луганської областей у поєднанні з добре розвиненою дорожньо-транспортною мережею зумовили значну інтенсивність трудової маятникової міґрації сільських жителів у цьому регіоні. На південний захід від Донбаського ареалу розташовані райони інтенсивного розвитку трудової маятникової міґрації, спрямованої до великих промислових і культурних центрів Придніпров'я — Запоріжжя, Дніпропетровська, Кривого Рогу. На півночі країни розташоване "сузір'я" Київської системи взаємозв'язаного розселення. Своєрідну облямівку півдня України утворюють приморські райони Одеської, Херсонської та Миколаївської областей. Тут на тлі території, де трудові маятникові поїздки сільських жителів до міст або розвинені дуже слабко (менш як 1%), або зовсім відсутні, чітко проглядаються приміські райони Одеси, Миколаєва і Херсона (рис. 1).

Трудова маятникова міґрація сільського населення специфічно локалізується у приміських районах обласних центрів, великих промислових вузлів чи промислово-транспортних центрів. Це порівняно обмежені осередки концентрації маятникових міґрантів, що характеризуються здебільшого близькими за величиною показниками інтенсивності трудових маятникових поїздок.

Розташування маятникових міґрантів — сільських жителів у межах України вирізняється зосередженням їх переважно в районах локалізації й інтенсивного розвитку продуктивних сил із густою мережею міських населених пунктів і добре розвиненою транспортною мережею.

До 1974 року в розміщенні сільських жителів, що здійснюють трудові маятникові поїздки до міст країни, сталася низка змін, що віддзеркалюють тенденції процесу трудової маятникової міґрації до розширення і поглиблення (рис. 2). Збільшилися розміри приміських зон більшості обласних центрів, підвищилася в їхніх межах інтенсивність трудової маятникової міґрації сільських жителів. Уздовж основних залізничних маґістралей, що з'єднують ці центри між собою, виникли зони підвищеної маятникової рухливості сільського населення (Житомир — Вінниця, Вінниця — Хмельниць-

кий, Харків — Дніпропетровськ). Зменшилася до 20 кількість районів, у яких відсутня трудова маятникова міґрація сільських жителів.

Зокрема, підвищилася інтенсивність трудових маятникових поїздок у приміських районах Хмельницького, Тернополя, Івано-Франківська, Львова, Сімферополя, Запоріжжя, Донецька, Сум, Полтави, Чернігова та інших міст. Помітно розширилися кордони Київської міської аґломерації та підвищилася питома вага сільського працездатного населення, зайнятого в її ядрі. Харківська міська аґломерація не збільшилася територіально, проте інтенсивність трудової маятникової міґрації сільського населення в її кордонах істотно зросла. Серед нових осередків концентрації трудової маятникової міґрації сільських жителів слід назвати райони Первомайська, Каховки, Ізмаїла, Верхньодніпровська, Прилук, Шепетівки та деяких інших міст.

У 1978 році просторова структура процесу трудової маятникової міґрації із сільської місцевості до міст України помітно ускладнилася. Тривало розширення ареалів підвищеної концентрації маятникових міґрантів у межах транспортних коридорів, що з'єднують найважливіші промислові, адміністративні, транспортні та культурні центри країни. Так, виникли нові структури в Придніпров'ї за осями Черкаси — Кременчук — Верхньодніпровськ — Кривий Ріг і Дніпропетровськ — Запоріжжя; відбулося злиття ареалів з підвищеною інтенсивністю трудової маятникової міґрації за лініями Полтава — Харків, Тернопіль — Хмельницький — Шепетівка, Рівне — Сарни — Коростень. Близькі до злиття ареали концентрації маятникових міґрантів, що сформувалися навколо Києва і Чернігова.

Територіальне розширення трудової маятникової міґрації сільського населення супроводжувало наростання її інтенсивності. Істотно зросла інтенсивність цього процесу у Прикарпатських районах, у Харківській міській аґломерації, у приміських зонах низки великих міст України: Луганська, Миколаєва, Кривого Рогу, Сум, Мелітополя. Невпинно меншало районів, у яких була відсутня трудова маятникова міґрація сільського населення. До 1978 року кількість їх у межах країни зменшилася до 15. Інтенсивність трудової маятникової міґрації сільських жителів зростала й надалі. До 1981 року вона зросла у приміських зонах Києва, Ужгорода, Івано-Франківська, Тернополя, Хмельницького, Вінниці, Житомира, Лисичанська (рис. 3).

Розширення і поглиблення процесів трудової маятникової міґрації сільського населення в Україні призвело до трансформації його територіальної структури: якщо розташування районів підвищеної концентрації трудових маятникових міґрантів у 1967 році мало переважно осередково-ареальний характер, то до 1981-го воно набуло чітко вираженого ареально-зонального поширення в межах країни. Картографічна модель, що відтворює територіальну організацію трудової маятникової міґрації сільського населення в Україні 1981 року, наочно демонструє прив'язаність її найбільш динамічних і складних структур до провідних елементів економічного опорного каркаса територіальної структури національної економіки країни. За визначенням Г.Лаппо опорний каркас являє собою сполучення головних фокусів економічного, політичного і культур-

ного життя та магістралей, що його з'єднують. Опорний каркас концентрує провідні елементи продуктивних сил, скріплює в єдиний народногосподарський комплекс країни економічно різнорідні території, сприяє процесам районоутворення і є основою формування систем розселення різного рангу і типу [Лаппо, 1979: с. 15].

У межах України функції провідних елементів економічного опорного каркаса території виконують великі міські агломерації (Київська, Харківська), складні урбаністичні утворення на Донбасі та в Середньому Придніпров'ї; великі економічні, адміністративно-політичні і культурні центри Північного Причорномор'я (Одеса, Херсон, Миколаїв); велика курортна агломерація на Південному березі Криму; урбанізовані смуги вздовж основних економічних ліній, що мають найсприятливіші умови для концентрації виробництва і населення. Серед останніх слід назвати Прикарпатську економічну вісь на стику карпатських гірських і придністровських рівнинних районів; економічну вісь причорноморського узбережжя країни; Дніпровську лінію — серединну економічну вісь України, що формується вздовж Дніпра; економічні лінії між великими містами: Харковом і Дніпропетровськом, Полтавою і Харковом та низку інших.

Перевага наведених картографічних моделей полягає в тому, що вони відображають просторову структуру процесу трудової маятникової міграції, а також містять потенційну можливість передбачати основні тенденції територіального розвитку трудових маятникових поїздок.

Перспективна гіпотеза територіального розвитку трудової маятникової міграції сільського населення України

Гіпотеза територіального розвитку трудової маятникової міграції сільського населення, ґрунтована на аналізі картографічної моделі територіальної структури цього процесу в Україні 1967 року, майже цілком підтвердилася у 1974-му. Щоби переконатися в цьому, достатньо порівняти рисунки 1, 2 і 4. На картограмі, поданій на рисунку 4, пунктиром виділено ті сільські адміністративні райони, де питома вага сільських жителів, які здійснюють трудові маятникові поїздки, перебуває в межах 5–10%. На мою думку, як осередки подальшої концентрації трудової маятникової міграції доцільно розглядати саме ці райони, в яких показники інтенсивності здійснюваних сільськими жителями щоденних трудових поїздок до міст України близькі до тих граничних значень, подальше збільшення яких знаменує перехід до якісно іншого — спорадичного — характеру розвитку трудової маятникової міграції із вищим рівнем концентрації.

На підставі цього самого методу автором була розроблена гіпотеза територіального розвитку трудової маятникової міграції сільського населення до міст України у 1975–2000 роках (рис. 5). Пунктиром виділено ті райони країни, в яких першою чергою слід очікувати зростання інтенсивності трудової маятникової міграції. Ця гіпотеза ґрунтується на припущенні, що в цей період збережуться ті тенденції, котрі вже проявилися у формуванні територіальної структури даного процесу. Розвиток та ускладнення трудової

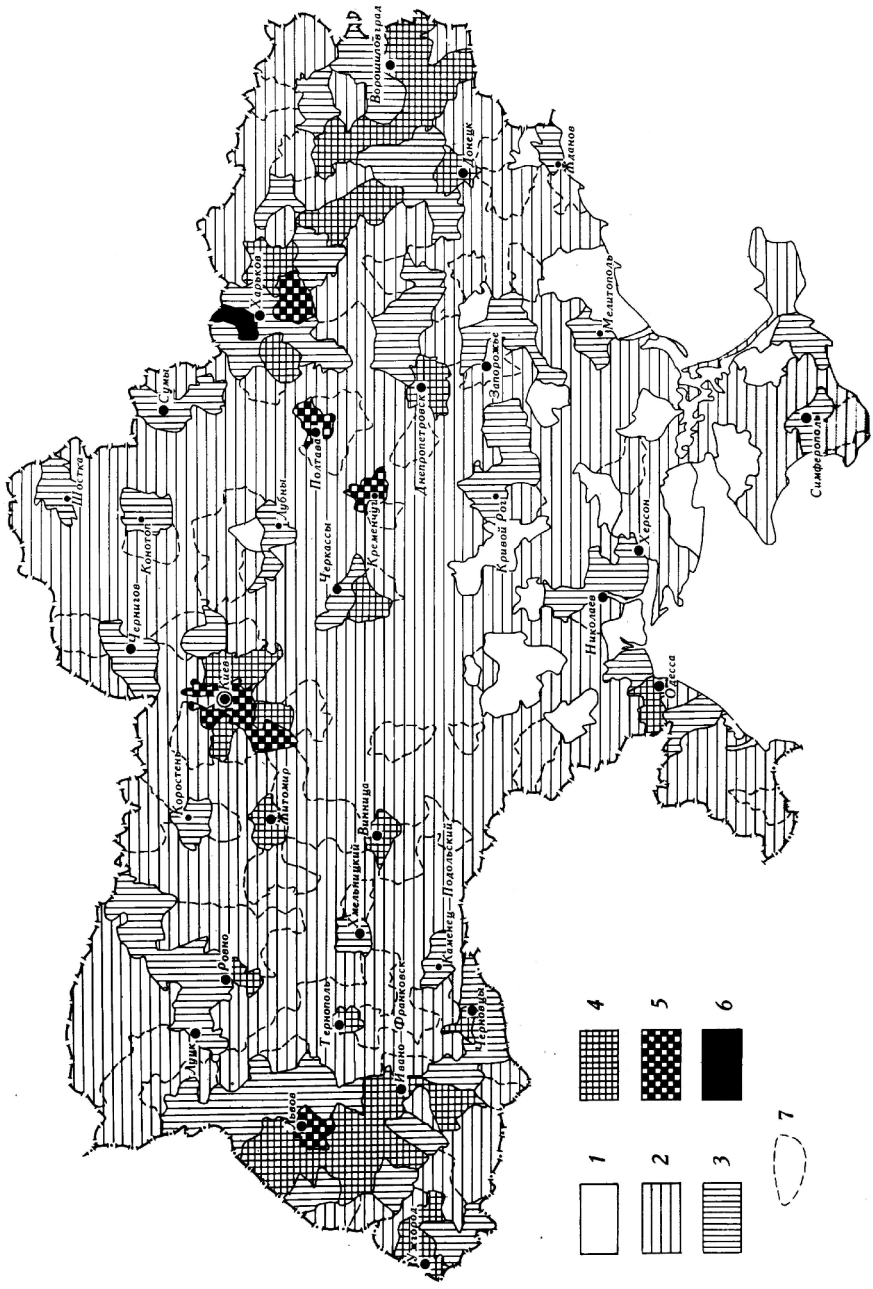

Рис. 4. Гіпотеза щодо основних тенденцій територіального розвитку трудової маятникової міграції сільського населення до міст України у 1968–1974 роках. Питома вага сільського населення працездатного віку, що працює в установах і на підприємствах міських поселень: 1 — відсутнє ; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — понад 50,0%; 7 — райони, в яких питома вага сільських жителів, які працюють у міській місцевості, перевищить 10,0%

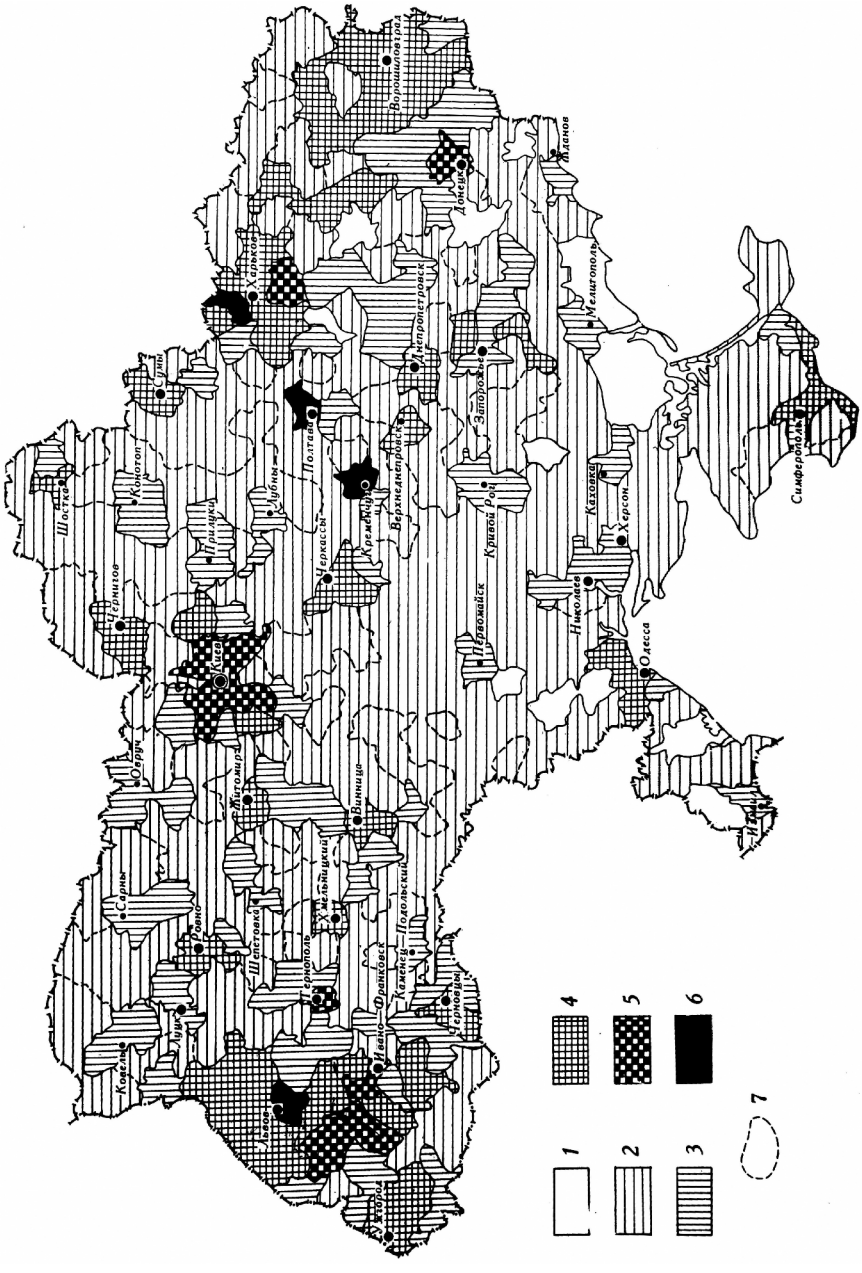

Рис. 5. Гіпотеза щодо основних тенденцій територіального розвитку трудової маятникової міграції сільського населення до міст України у 1975–2000 роках. Питома вага сільського населення працездатного віку, що працює в установах і на підприємствах міських поселень: 1 — відсутнє ; 2 — до 10,0%; 3 — 10,1–20,0%; 4 — 20,1–40,0%; 5 — 40,1–50,0%; 6 — понад 50,0%; 7 — райони, в яких питома вага сільських жителів, які працюють у міській місцевості, перевищить 10,0%

маятникової міґрації, як і раніше, відбуватимуться на основі нарощування й удосконалення економічного опорного каркаса територіальної структури національної економіки України.

Практично всі сільські адміністративні райони, що утворюють ареали перспективного розвитку трудової маятникової міґрації, розташовані вздовж залізниць і автомаґістралей. Можна припустити, що найближчим часом збільшення частки маятникових міґрантів у загальній чисельності сільського працездатного населення відбуватиметься в межах транспортних коридорів, що з'єднують великі промислові, адміністративні та культурні центри України: Київ і Чернігів, Київ і Черкаси, Київ і Житомир, Полтаву і Кременчук, Полтаву і Дніпропетровськ, Дніпропетровськ і Кривий Ріг. У межах транспортних коридорів можливе злиття окремих дрібніших ареалів концентрації трудової маятникової міґрації, що сформувалися навколо промислових і транспортних вузлів: прикладом таких майбутніх утворень може прислужитися велика зона підвищеної інтенсивності маятникової міґрації сільського населення на півночі країни, яка об'єднає в загальний ареал приміські райони Шостки, Конотопа, Прилук і Лубен.

Утворення значного за розмірами ареалу підвищеної концентрації маятникових міґрантів відбудеться, напевно, в районі Сарни — Овруч — Коростень. Слід очікувати розвитку цього ареалу вздовж залізничних ліній Коростень — Київ і Коростень — Житомир, а також його злиття в перспективі із Київською системою взаємозалежного розселення. Одначе цей факт зовсім не означатиме, що Коростень чи Овруч з їхніми зонами трудового тяжіння будуть включені в Київську міську аґломерацію. Описуваний ареал підвищеної маятникової рухливості сільського населення і низка інших, подібних до нього, охоплюватимуть, як правило, кілька самостійних систем взаємозалежного розселення різної величини та рівня складності, нанизаних на транспортні комунікації, що утворюють свого роду остов просторових структур розселення й виконують важливі функції в процесах концентрації й урбанізації сільського населення, а також зростання його рухливості.

Поряд із розширенням територій інтенсивного розвитку маятникових трудових пересувань населення відбуватиметься, найімовірніше, підвищення концентрації маятникових міґрантів у межах уже наявних її осередків, а також у тих районах країни, де вможливлюються значні обсяги нового промислового будівництва та пов'язане із ними швидке зростання кількості нових робочих місць.

Уже на початку 1981 року гіпотеза територіального розвитку трудової маятникової міґрації сільського населення, ґрунтована на аналізі картографічної моделі розміщення сільських жителів, які працюють у міських поселеннях України у 1974-му, значною мірою підтвердилася. Щоби переконатися в цьому, читачеві достатньо звернутися до рис. 2, 3 і 5 та порівняти їх. На жаль, унаслідок об'єктивних причин моніторинг територіального розвитку трудової маятникової міґрації сільських жителів до міських поселень країни виявився незавершеним. Зникнення з політичної мапи Радянського Союзу супроводжувалося численними трансформаціями в різних сферах

життя його колишніх республік. Зазнала змін і діяльність їхніх статистичних служб. У нашій країні був скасований такий документ поточної звітності, як "*Одноразовий звіт про статевий і віковий склад сільського населення на 1 січня поточного року*". Безупинне статистичне спостереження на підставі даних Одноразового звіту внеможливилося.

Післямова

У найбільш урбанізованих країнах тенденції розселення пов'язані, як правило, із формуванням великих міських аґломерацій і більш обширних урбанізованих районів. Відповідно відбувається посилення їхньої ролі як вузлів концентрації виробництва і поселенських структур. Форми розселення в процесі розвитку урбанізації стають дедалі різноманітнішими, але головне — нерівноцінними з точки зору їхньої соціально-економічної ефективності. Численні концепції розселення об'єднує важлива спільна риса — прагнення поєднати розвиток мережі населених пунктів із раціональною для конкретних умов часу та місця просторовою організацією життя суспільства. Для сучасних концепцій розселення вельми характерною є спроба пов'язати перспективи урбанізації з новітніми "післяміськими" формами і просторовими структурами розселення, що перебувають за межами традиційних уявлень про наявні сьогодні типи міст й аґломерацій.

На сучасному рівні урбанізації провідною формою розселення і просторової організації життя суспільства є великі міські аґломерації. Кількість їх зростає. Великі міста і міські аґломерації — це специфічне середовище для життя населення, для функціонування промислового виробництва і багатьох інших видів людської діяльності, для взаємодії між суспільством і природою, яке саме тут є дуже інтенсивним та глибоко взаємопроникливим. Основною таксономічною одиницею, осередком урбанізованого середовища для дослідження є не просто місто, а міська аґломерація. Об'єднання таких осередків у складніші утворення (наприклад, конурбації чи мегалополіси) зовсім не означає, що ці вихідні осередки перестають існувати як основні одиниці урбаністичної таксономії. *Мегалополіс* — це наступний крок світової урбанізації і ще більш складне урбаністичне утворення. Це величезна територія, яка, на відміну від аґломерації, не становить єдиного цілісного функціонально-просторового організму, в межах якого відбуваються основні добові й тижневі цикли життєдіяльності населення. Мегалополіси налічують десятки мільйонів мешканців, займають площу в сотні тисяч квадратних кілометрів.

Та чи можна сприймати мегалополіс як ідеальний і бажаний прообраз міста майбутнього? Чи зустріне палкий Ромео свою Джульєту в урбанізованих нетрях післяміського розселення? І зрештою, чи не зникнуть сонячні кульбаби в рясній зеленій траві як символ непереможності життя в ірраціональному світі постіндустріальних міських утворень? От у чому питання.

Джерела

Белоус Т. Международные монополии и некоторые аспекты их деятельности // Мировая экономика и международные отношения. — 1976. — № 7.

Богорад Д. И. Городские агломерации Украинской ССР. — К., 1966.

Давидович В. Г. Расселение в промышленных узлах (инженерно-экономические основы). — М., 1960.

Каганов К. З. Урбанистический запас и развитие городов // Строительство и архитектура Ленинграда. — 1979. — № 2.

Коган Л. Б. Урбанизация и социально-функциональные исследования в градостроительной науке // Урбанизация и формирование систем расселения. — М., 1978.

Константинов О. А. Географическое изучение городских поселений в СССР // География населения в СССР. Основные проблемы. — М.; Л., 1964.

Константинов О. А. О классификации городов в экономической географии // Экономическая география. — М., 1957. — С. 41.

Корцелли П. Моделирование и планирование развития городских агломераций // Проблема урбанизации и расселения. — М., 1976.

Лаппо Г.М. География городов с основами градостроительства. — М., 1969.

Лаппо Г.М. Города на пути в будущее. — М., 1987.

Лаппо Г.М. Изучение городских агломераций // Советская география в период строительства коммунизма. — М., 1963.

Лаппо Г.М. Современные процессы развития агломераций в СССР // В помощь проектировщику-градостроителю. — Вып. 1. — К., 1971.

Ле Корбюзье. Архитектура XX века. — М., 1970.

Маергойз К. М., Лаппо Г. М. География и урбанизация // Вопросы географии. — М., 1974. — С. 96.

Минц А.А., Хорев Б.С. Опыт экономико-географической типологии советских городов (по материалам Центрально-Промышленного района) // География городских и сельских поселений. — М., 1959. — С. 45.

Модели в географии. Под ред. Р.Чорли, П.Хаггета. — М., 1971.

Покшишевский В.В. В поисках "иерархии" городов // География городских и сельских поселений. — М., 1959. — С. 45.

Покшишевский В.В. Населенные пункты — местные центры и проблемы их соподчинения // География населения СССР. — М., 1962. — С. 56.

Пчелинцев О.С. Урбанизация и регулирование городского роста // Урбанизация и развитие новых регионов. — М., 1976.

Рыбников А.А. Основные вопросы экономической географии. — М., 1930.

Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. — М., 1973.

Abler R., Adams J., Gould P. Spatial organization. The geographer's view of the world. — Engelwood Cliffs (NJ), 1971.

Berry B.J.L. Introduction: the logic and limitation of comparative factorial ecology // Economic geography. — 1971. — Vol. 47. — № 2.

Berry B., Pred A. Central place studies. A bibliography of theory and applications. — Philadelphia, 1961.

Bowman Is. Geography in relation to the social sciences. – New York, 1934.

Bowman Is. Pioneer Fringe. — New York, 1931.

Bowman Is. The New World. Problems in Political Geography. — New York, 1931.

Geography and Urban Environment. — 1978. — Vol. 1.

Gottmann Jean. Megalopolis. The urbanized Northeastern seaboard of the United States. — New York, 1961.

Harvey D. Social Justice and City. — S.l., 1975.

Morrill R.L. Simulation of control place patterns over time // Lund studies. — Ser. B. Human geography. — 1962. — Vol. 24.

Morrill R.L. The spatial organization of society. — Belmont (Cal.), 1970.

Otremba E. Some problems of geographical Science in the Federal Republic of Germany // Geographia polonica. — 1977. — № 36.

Radical Geography. — Chicago, 1977.

Roterus V. The development of the planned industrial park concept in the United States. Abstracts of paper. — Stockholm, 1960.

Smith D. Human Geography. Wellfare Approach. — London, 1977.

Sweetser F. Factorial ecology. — Helsinki, 1960.

Vance J.E. Land assignment in precapitalistic, capitalist and postcapitalist city // Economic geography. — 1971. — Vol. 47. — № 2.

Webber M.M. Explorations in the Urban Structure. — Philadelphia, 1964.

Yuill R.S. A simulation study of barrier effects in spatial diffusion problems // Dept. of Geography Northwestern University. — Evanston (Ill.), 1964.