

6. Ben-Shahar D. Theoretical and Empirical Analysis of the Multiperiod Pricing Pattern in the Real Estate Market / D. Ben-Shahar // Journal of Housing Economics, 2002, vol. 11.
7. Cooper M. Asymmetric Information and the Predictability of Real Estate Returns / M. Cooper, D. H. Downs, G. A. Patterson // Journal of Real Estate Finance and Economics, 2000, vol. 20, number 2.
8. Downs D. H. Capital Distribution Policy and Information Asymmetry: A Real Estate Market Perspective / D. H. Downs, Z. N. Güner, G. A. Patterson // Journal of Real Estate Finance and Economics, 2000, vol. 21, number 3.
9. Geltner David. Commercial Real Estate Analysis and Investment / David Geltner, G. Norman Miller. – Tomson Learning, 2001.
10. Schmitz A. Real Estate Market Analysis: A Case Study Approach / A. Schmitz, D. L. Brett. – Washington, D. C. : ULI – the Urban Land Institute, 2001.
11. Simpson H. D. Real Estate Speculation and the Depression / H. D. Simpson // The American Economic Review, 1933, vol. 23, number 1.
12. Renaud B. The 1985 to 1994 Global Real Estate Cycle: An Overview / B. Renaud // Journal of Real Estate Literature, 1997, vol. 5.

Пушкар Т. А., канд. екон. наук, доц.,
Козіна К. Г., аспірант,
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, Україна*

ВПЛИВ ТРАНСПОРТУ НА ФОРМУВАННЯ МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ

Формування міських агломерацій зумовлюється розвитком процесів урбанізації під впливом глобалізації всіх сфер життєдіяльності людини. За визначеннями і підрахунками різних авторів в Україні сформовано від 18 до 54 міських агломерацій [1]. За оцінками експертів ООН на даний час 56 % міського населення в світі проживає у міських агломераціях. Міські агломерації виступають центрами розселення і територіальної структури господарства [2, с. 100]. Міська агломерація є компактним скупченням населених пунктів, в основі якого лежить певне місто. Всі населені пункти об'єднанні в єдине ціле господарськими, трудовими, культурно-побутовими й рекреаційними зв'язками [3, с. 92]. В більш широкому значенні під агломерацією розуміють форму територіальної концентрації виробництва та різноманітних ресурсів (трудових, наукових, інформаційних, інвестиційних) [4, с. 242].

На думку В. Осипова і М. Кукош, при розвитку агломерацій особливого значення набуває рівень розвиток інфраструктури [3, с. 288]. Відсутність у національному законодавстві чіткого визначення агломерації не дозволяє встановлювати межі міської агломерації, що призводить до стихійного розростання територій. Значною перешкодою промислового розвитку агломерацій, створенню розвиненою транспортної інфраструктури та інших об'єктів інфраструктури є відсутність узгодженого механізму виділення земельних ділянок [5, с. 29]. Основними перешкодами, які стримують ефективний розвиток міських агломерацій, визначають

відсутність єдиної стратегії розвитку територій, що входять до складу агломерацій, відсутність координації дій регіональної влади та органів місцевого самоврядування, недостатність статистичної інформації щодо процесів всередині агломерації, відсутність чіткого тлумачення поняття «агломерації» у вітчизняному законодавстві [6, с. 83].

На розвиток агломерацій першочерговий вплив здійснює наявність транспорту і транспортної інфраструктури. Скупчення населених пунктів і компактне розселення, які переростають в великі міські агломерації, відбувається вздовж розвинених автотранспортних шляхів сполучення. Для міських агломерацій важливим фактором є не лише наявність концентрованих місць виробництва, ринків збуту, соціальної інфраструктури, а їх транспортна доступність. Транспортна доступність забезпечуються наявністю шляхів сполучення і розвиненістю приміського транспорту. Розвиненість вантажних перевезень значного впливу на формування міських агломерацій не здійснюють. Для здійснення даного виду перевезень достатнім є наявність шляхів сполучення, які надають можливість здійснювати їх. На разі, слід відзначити, що стосовно вантажних перевезень на розвиток міських агломерацій активно впливає розвиненість ринків послуг з даного виду перевезень. Основними видами транспорту, які забезпечують транспортні зв'язки, у міських агломераціях виступають автомобільний і залізничний. Автомобільний транспорт забезпечує більшість вантажних перевезень всередині агломерації. Це зумовлюється високою мобільністю, можливістю доставки за принципом «двері – в двері», відсутністю потреби в складності інфраструктурі. Дані переваги визначають і важливість автомобільного транспорту і для забезпечення пасажирського сполучення. Певну конкуренцію в пасажирському сполученні всередині агломерації становить залізничний приміський транспорт, але постійне зростання цін на залізничні пасажирські перевезення, зокрема і приміські, призводить до того, що залізничний приміський транспорт втрачає свою основну конкурентну перевагу – цінову.

Отже, наявність розвинених транспортних шляхів сполучення і конкурентних ринків автотранспортних послуг у пасажирських і вантажних перевезеннях є одним із визначальним фактором територіального розвитку міських агломерації. При прогнозуванні подальшого розвитку агломерацій в першу чергу слід враховувати наявність об'єктів транспортної інфраструктури, довгострокові плани розвитку транспортної інфраструктури, їх якість. Якщо регіональні програми розвитку передбачають в районі агломерації будівництво нових більш сучасних шляхів сполучення (наприклад, високошвидкісних магістралей), значні інвестиції в оновлення, модернізацію та капітальний ремонт дорожньо-транспортної інфраструктури, що значно підвищить її якість, безпеку та комфортність пересування, саме в цьому напрямку буде відбуватися підвищення компактності проживання, активізація виробничих і

комерційних зв'язків, розвиток об'єктів дорожньої інфраструктури (АЗС, пункти харчування, магазинів тощо), що активізує розвиток агломерацій в даному напрямку.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Кучабський О. Великі міста та англомеації в системі адміністративно-територіального устрою України [Електронний ресурс] // Державне управління та місцеве самоврядування. – 210. №1. Режим доступу : [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2010/2010_01\(4\)/10kogtuu.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2010/2010_01(4)/10kogtuu.pdf) (дата звернення 23.04.2019).
2. Олейник В., Тодоров В. Развитие городских агломераций на современном этапе в Украине // *Часопис соціально-економічної географії*. – 2014. Вип. 17 (2). – С. 100-102.
3. Биченко Л. А. Управління соціально-економічним розвитком міських агломерацій // *Економіка і держава*. – 2011. – № 3. – С. 92-93.
4. Ліщинський І. Нова економічна географія та альтернативні концепції агломерації виробництва // *Журнал європейської економіки*. – 2009.
5. Осипов В. М., Кукош М. С. Конкурентоспроможність міських агломерацій: світові тренди та перспективи формування в Україні // *Економічні інновації: Зб. наук. пр.* – Одеса, 2014. – Вип. 57. – С. 283-296.
6. Осипов В. М., Парасюк І. Л., Ворожейкін О. О. Особливості стратегування економічного розвитку агломерацій в Україні // *Стратегічні пріоритети*. – 2012. – № 3 (24). – С. 82-86.

Козирєва Н. В., канд. філос. наук, доц.,

Абраменко Р. В., студент,

факультет архітектури, дизайну та образотворчого мистецтва,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, Україна*

ПОЛІТИКА ЯК ФЕНОМЕН СУСПІЛЬНОГО ЖИТТЯ

Поняття «політика» (від грец. *політікῆ* – діяльність самоуправління у полісі – місті-державі) поступово в процесі історичного розвитку суспільства набуває значення «мистецтва управління» суспільством або державою. Головним об'єктом політики вважається влада. Влада як суспільне явище виникає разом із формуванням людського суспільства й є його необхідним, невід'ємним елементом. Поява влади спричиняється нагальними потребами самозбереження первісного соціуму, природною закономірністю щодо продовження людського роду, звичайними (природними) змінами соціальної структури суспільства, що поступово розвивалося, потребами в колективному (суспільному) характері праці, персональними перевагами людей у певних сферах життя. З одного боку, політика поступово стає управлінською діяльністю стратегічного рівня (якщо мати на увазі сучасне суспільство) щодо зовнішніх стосунків і взаємодій, зокрема, це такі інструменти і методи, як дипломатія, зовнішньоекономічна та міграційна політика, співпраця в глобальних проектах та міжнародна співпраця тощо; а з іншого, – внутрішня політика