

населення, що пересувається на велотранспорті, громадський простір було відновлено, а паркінг організовано під землею.

Отже, використовуючи сучасні прийоми ревіталізації, можна не тільки зберегти історичну цінність міста, а й вдихнути нове життя в історичні вулички. Нове функціональне наповнення збільшує їх привабливість для сучасного населення.

*Малишева Юлія Олександрівна, аспірантка,  
Банах Андрій Вікторович, кандидат технічних наук, доцент,  
завідувач кафедри міського будівництва і господарства,  
Арутюнян Ірина Андріївна, доктор технічних наук, доцент,  
завідувач кафедри промислового та цивільного будівництва,  
Запорізький національний університет*

## **ЧИННИКИ ГАЛЬМУВАННЯ РОЗВИТКУ ЗАПОРІЗЬКОГО РЕГІОНУ**

Головний індикатор розвитку регіону – функціонуюче будівництво, до якого залучається багато суміжних галузей економіки: металургійна промисловість, підприємства будівельних матеріалів і виробів, парки будівельної і спеціальної техніки, архітектурні та проектно-конструкторські організації тощо. Також будівництво підвищує показники зайнятості робочої сили, що веде до поліпшення ситуації у соціальній сфері [1, с. 86]. Специфіка Запорізького регіону полягає в наявності декількох чинників, що перешкоджають пошквалюванню розвитку будівельної галузі.

Одним із актуальних завдань, яке з часом тільки набирає гостроти в кожному українському місті, є утримання будівель, споруд та інженерних мереж у задовільному технічному стані, забезпечення стійкості забудованих територій в цілому. Весь регіон знаходиться в несприятливих для будівництва складних інженерно-геологічних умовах. Просідаючі ґрунти, території, що підробляються, в місцях видобутку корисних копалин (наприклад, м. Дніпрорудне), намивні піски, структурно нестійкі ґрунти складають 87 % території Запорізької області. У разі негативних природно-техногенних явищ будівлі та споруди стрімко отримують надлишкові деформації, які приводять їх в аварійний технічний стан, відомі окремі випадки руйнування. Проблема утримання об'єктів забудови в задовільному стані вимагає значних фінансових ресурсів, які знімаються з нових будівництв та інфраструктурних проектів, що позитивно впливають на розвиток та імідж регіону.

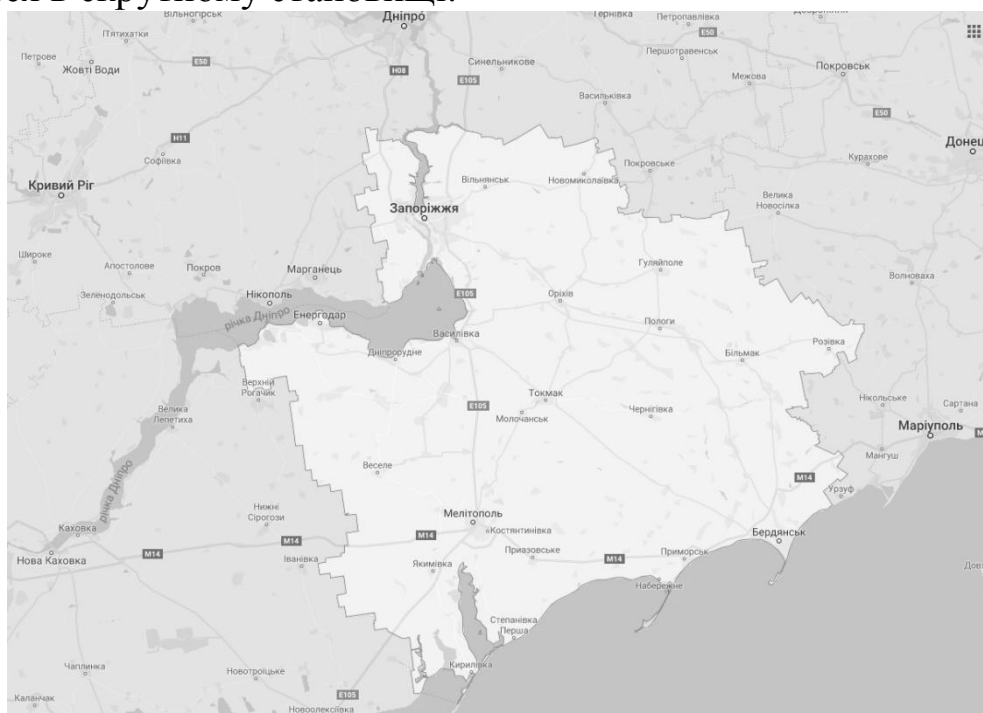
Інший виклик сучасності полягає у необхідності скорішого технічного переоснащення та реконструкції промислових підприємств, модернізації технологічних процесів із застосуванням енерго- і ресурсозберігаючих заходів. Крім застарілих неефективних технологій, більшість виробництв має високий ступень фізичної зношеності будівельних конструкцій, які вимагають відновлення або підсилення. Отже одним із напрямків забезпечення зростання економічного потенціалу регіону є реновація підприємств з реконструкцією будівель і споруд, в яких розташована виробнича база [2]. Другим напрямком є трансформація промислових територій, тобто зміна їх призначення, з відповідною реновацією будівель і споруд під нові цілі. Підприємства, що за техніко-економічним обґрунтуванням не підлягають відновленню, можуть бути повністю ліквідовані, а ділянка розчищена – але лише в зонах, які мають потенціальний споживчий попит. Виробничі простори можуть бути складськими приміщеннями, житловими кварталами, бізнес-центрами, різноманітними культурними об'єктами і локаціями з подальшим розвитком соціальної інфраструктури [3]. У світі є безліч чудових прикладів справжньої реінкарнації промислових територій.

Але основна проблемою як м. Запоріжжя, так і всієї Запорізької області є логістика. Основні транзитні маршрути великогабаритного вантажного транспорту проходять через місто. Існуюча пропускна спроможність автомобільної естакади по греблі ДніпроГЕСу і мостів Преображенського значно обмежена. Найактуальнішим стратегічним завданням є завершення будівництва нових мостів через обидва русла р. Дніпро та о. Хортицю. Хоча й це остаточно не розв'яже транспортну проблему регіону, адже, по-перше, влітку-восени 2019 р. капітально відремонтовано було лише дорожнє полотно автомобільної естакади ДніпроГЕСу, і за 2...3 роки естакада має підлягати масштабній реконструкції з припиненням руху будь-якого транспорту через виявлені дефекти і пошкодження важкодоступних несучих конструкцій, із заміною усіх балок кранів, підтримувальних опор і навісної консолі. По-друге, мости Преображенського експлуатуються тривалий час без капітального ремонту і вкрай потребують реконструкції, яка була запланована Генеральним планом розвитку міста ще в 1985 р. й досі не здійснилася [4].

На сьогодні естакада ДніпроГЕСу має 4 полоси для автотранспорту, після капремонту транзитний рух вантажівок заборонено. Мости Преображенського мають 2 полоси для автотранспорту, з осені 2019 р. транзитний рух вантажівок обмежений в часи-пік. Третій транзитний шлях через Запоріжжя – траса Е105 «Харків - Новоолексіївка» проходить по лівому берегу та забезпечує

найближче сполучення в північному й північно-східному напрямку – Харкова і Полтави.

Найближчі автошляхи сполучення між берегами Дніпра, крім запорізьких переправ, знаходяться в місті Дніпро – 106 км з виїздом з правого берегу на трасу E105, і в м. Нова Каховка – 286 км, також з виїздом з правого берегу на трасу E105 (рис. 1). Зрозуміло, що шлях через Нову Каховку економічніший в напрямку Херсону, Миколаєва та Одеси, та в цілому перевищення кілометражу здається незначним – 20 км через Дніпро та 50 км через Нову Каховку, але при цьому сектор «схід - північ», у випадку аварійної ситуації на запорізьких переправах, залишається в скрутному становищі.



**Рис. 1. Схема Запорізького регіону із шляхами сполучення**

Так, наприклад, при русі з Кривого Рогу в Запорізьку область (і далі – Маріуполь, Донецький напрямок) довжина шляху складе 255 км через Дніпро замість 190 км через Запоріжжя, перевищення складає 26 %. Їхати через Нову Каховку взагалі немає сенсу. При русі з Кривого Рогу, наприклад, в Мелітополь довжина шляху складе 336 км через Нову Каховку замість 319 км через Запоріжжя, і хоча перевищення не критичне (5,3 %), треба враховувати незадовільний стан другорядних доріг Херсонської і Запорізької областей.

Будь-яке перевищення кілометражу можна перевести як у зайвий час, так і в зайве паливо – тобто в грошовий еквівалент. Також збільшується навантаження на екологію, ризик дорожньо-транспортних пригод, амортизація транспортних засобів, накладні витрати тощо.

Таким чином, першочерговим для економічного розвитку міста Запоріжжя і особливо Запорізької області, їх інвестиційної

привабливості, приросту людського капіталу тощо є комплекс логістичних задач, вирішення яких буде супроводжуватися зведенням нових і належним утриманням існуючих об'єктів дорожньо-транспортного будівництва .

#### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Палеха Ю. М. Економіко-географічні аспекти формування вартості територій населених пунктів. Київ: Профі, 2006. 294 с.

2. Кузьмін В. Усі на завод: реновація промислових зон. *Дзеркало тижня*. URL: [https://zn.ua/promyshliennost/vse-na-zavod-renovaciya-promyshlennyh-zon-278307\\_.html](https://zn.ua/promyshliennost/vse-na-zavod-renovaciya-promyshlennyh-zon-278307_.html) (дата звернення: 07.11.2019).

3. Андреев М. Реновація промислових територій і об'єктів. *Архітектурна графіка*. URL: [http://archgrafika.ru/publ/bez\\_kategorij/bez\\_kategorij/renovaciya\\_promyshlennykh\\_territorij\\_i\\_obektov/12-1-0-69](http://archgrafika.ru/publ/bez_kategorij/bez_kategorij/renovaciya_promyshlennykh_territorij_i_obektov/12-1-0-69) (дата звернення: 07.11.2019).

4. Про генеральний план розвитку міста Запоріжжя : постанова Ради Міністрів УРСР від 30.05.1985 р. № 224. *Верховна Рада України: офіційний веб-портал*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/224-85-п> (дата звернення: 07.11.2019).

*Безверхнюк Тетяна Миколаївна, доктор наук з державного управління, професор, завідувач кафедри проектного менеджменту,  
Азарова Ірина Борисівна, кандидат технічних наук, доцент кафедри проектного менеджменту,  
Сенча Ірина Анатоліївна, кандидат педагогічних наук, доцент, доцент кафедри проектного менеджменту,  
Одеський регіональний інститут державного управління НАДУ при Президентові України*

### **РЕКРЕАЦІЙНЕ ЗОНУВАННЯ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ З ВИКОРИСТАННЯМ ГЕОІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ**

Актуальність розвитку туризму та рекреації на територіях північного Причорномор'я складно переоцінити. Пріоритетність розвитку саме цих напрямків господарської діяльності в регіоні обґрунтована в таких документах, як «Стратегія економічного і соціального розвитку Одеської області» [1] і «Стратегія економічного і соціального розвитку міста Одеси до 2022 року» [2], прийнятих відповідними місцевими органами влади. Проте, туристичний і рекреаційний потенціали Одеського регіону в даний час реалізовані не в повному обсязі. Фахівцями відмічаються численні проблеми галузі, такі