

Щодо кількості жителів сіл та селищ для встановлення на законодавчому рівні порядку здійснення місцевого самоврядування в них, то це питання потребує окремого дослідження. Навіть враховуючи існуючу на сучасному етапі позицію законодавця – можливість створювати органи самоорганізації в населених пунктах усіх видів, функціонування органів самоорганізації населення саме в містах уявляється найбільш ефективним. У невеликих сільських поселеннях, думається, доцільним є використання спрощеної системи місцевого самоврядування (сільський сход та сільський голова, за відсутністю сільської ради), що виключає необхідність у створенні органів самоорганізації населення.

З огляду на вищезазначене, вивчення інституту органів самоорганізації населення уявляється найбільш перспективним на прикладі місцевих поселень, особливо із великою кількістю членів територіальних колективів. Адже саме у таких місцевих населених пунктах, як у містах з районним поділом, може існувати максимальна у своїй різноманітності кількість видів органів самоорганізації населення – вуличних, квартальних, мікрорайонів, районів в місті (фактично, всі види органів самоорганізації населення, крім сільських та селищних). Крім того, кількість органів самоорганізації населення у місцевих населених пунктах є більшою – адже більшість населення в Україні проживає у містах.

Список використаних джерел

1. Мішина Н. В. Органи самоорганізації в населених пунктах міської та сільської місцевості / Н. В. Мішина // Актуальні проблеми державного управління. Збірник наукових праць Одеського регіонального інституту державного управління. – 2006. - №3. – С.212-218.

2. Мішина Н. В. Законопроекти для розвитку локальної демократії в Україні / Н. В. Мішина // Юридичний вісник. – 2014. – № 2. – С. 36-40.

*Буряченко Андрій Євгенович, доктор економічних наук, професор,
кафедра фінансів ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»*

ВИКЛИКИ ТА ФІНАНСОВІ РИЗИКИ УРБАНІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Минуле сторіччя ознаменувалося рекордними в історії людства темпами урбанізації. Так, згідно зі звітом Департаменту з економічних і соціальних питань Організації Об'єднаних Націй [1] за останні майже 100 років глобальна частка міського населення збільшилася з 13 % у 1900 р. до 29 % у 1950 р. і за даними 2010 р. перевищила 50 %. За прогнозами ООН темпи збільшення міського населення зберігатимуться, і до 2030 р. в містах проживатиме 60 % населення світу. При цьому очікується, що до 2030 р. міське населення збільшиться майже до 5 млрд людей.

Відтак, великі міста й надалі відіграватимуть провідну роль у виробництві ВВП, забезпеченні доходів на душу населення та зростанні загального економічного потенціалу. Як стверджується у звіті «Infrastructure Leasing and Financial Services Limited», підготовленому для Всесвітнього урбаністичного форуму [2], міста найближчим часом зберігатимуть домінуючі позиції за рівнем життя та доходами на душу населення порівняно із сільським населенням. За його даними, якщо у 1950 р. відношення міських доходів до сільських було 1,97, у 1980 — 2,91, у 1990 — 3,62, у 2000 — 4,3, у 2020 р. воно становитиме за прогнозами 6,1. При цьому індекс доходів міського населення до доходів сільського населення з часом лише зростатиме. Сільські доходи залишаються далеко позаду міських, з незначними можливостями до поліпшення. Тому не дивно, що за прогнозами експертів до 2050 р. еквівалент усього сьогоденішнього населення світу проживатиме в міській місцевості. При цьому 93 % всієї майбутньої урбанізації відбуватиметься в Азії та Африці, а також, трохи меншою мірою, у Латинській Америці.

Безумовно, таке зростання потребує неабиякого збільшення міських можливостей, оскільки демографічні процеси повинні супроводжуватися відповідними інфраструктурними змінами (нові житлові приміщення, дороги, компенсаційні зелені насадження, збільшення споживання питної води та електроенергії, розвиток соціального сектору тощо).

Відповідно, збільшення міського населення приводить до збільшення потреби міст в інвестиціях та поточному фінансуванні. При цьому капітальні інвестиції необхідні не тільки міській інфраструктурі як такій, а майже всім секторам (енергетика, зв'язок і транспорт, санітарія та гігієна, водо-, енерго та газопостачання, мости та шляхопроводи, окремо аеропорти та порти, охорона здоров'я, освіта, екологія тощо).

Не можна не визнати, що ця проблема — недофінансування урбанізаційних процесів — існує майже в усіх країнах; особливо вона загострюється під час світових фінансових криз, коли багато національних економік потерпають від наслідків як їхніх внутрішніх, так і зовнішніх кризових явищ. Проте найбільшою мірою від неї потерпають саме країни, що розвиваються, що можна пояснити низкою причин:

По-перше, урбанізаційні процеси в цих країнах мають деякі специфічні ознаки та тенденції, які притаманні саме їм і які майже не виявляються у розвинених країнах. Головною особливістю такої урбанізації в цих країнах є, безперечно, її прискорені темпи.

По-друге, у більшості економічно розвинених країн, де урбанізація досягла вельми високого рівня, цей процес узятو під контроль, і частка міського населення не збільшується, а навіть зменшується. У країнах, що розвиваються, урбанізація й далі зростає вшир, а міське населення швидко примножується. Це явище дістало назву міського вибуху й не піддається контролю. При цьому зростання населення міст у цих регіонах набагато випереджає їхній реальний розвиток. У низці міжнародних документів [3] ідеться про кризу урбанізації в країнах, що розвиваються. Але вона й далі залишається переважно стихійною й

невпорядкованою. Більше того, у таких країнах практично не сформована національна стратегія урбаністичного розвитку. Зрозуміло, що такі темпи та неконтрольоване нарощування міського населення потребуватимуть від цих країн набагато більших «інфраструктурних» та інших урбанізаційних інвестицій порівняно із розвиненими країнами.

По-третє, складна ситуація ще більше погіршується тим, що міська інфраструктура в країнах, що розвиваються, вимагає інвестицій, як правило, не тільки для її розвитку та нарощування, а й для ліквідації наявних негараздів, так званих беклогів, які не усувались та нагромаджувались десятиріччями внаслідок низького соціально-економічного становища та незадовільного фінансового стану таких країн. З недоліків та слабких місць у інфраструктури країн, що розвиваються, назвемо ті, що частіше за все спостерігаються: дефіцит житла, неадекватне енергопостачання, брак менеджменту, перенавантажена мережа доріг, відсутність водопроводу та системи управління відходами, жахливий рівень соціальної інфраструктури — освіти, охорони здоров'я, соціально-культурного середовища.

Отже, цілком упевнено можемо стверджувати, що урбанізаційні процеси в країнах, що розвиваються, потребують інфраструктурних інвестицій у двох напрямках. Перший — ліквідація наявних розривів, відновлення наявних активів. Другий — збільшення та нарощування інфраструктури, зважаючи на зростання міського населення в перспективі.

Список використаних джерел

1. United Nations. Department of Economic and Social Affairs. Executive summary [Electronic resource]. — Available from : http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUPHighlights_Exec_Sum.pdf.
2. Sankaran H. Developing Sustainable Strategies to Finance Urbanization / H. Sankaran // The Urban Age Forum. — London. — 2007. — June 4.
3. UNITED NATIONS. World Urbanization Prospects: The 2005 Revision. Data in Digital Form [Electronic resource]. — Available from : http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2006WUP_CD_Orderform.pdf

Семигіна Тетяна Валеріївна, доктор політичних наук, проректор з наукової роботи Академії праці, соціальних відносин і туризму
**УНІВЕРСАЛЬНИЙ ДИЗАЙН У МІСТАХ УКРАЇНИ:
ОБОВ'ЯЗКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ГРОМАДИ**

Вступ. Питання проектування продукції та середовища таким чином, щоб ними могли скористатися найширше коло людей, тобто концепція універсального дизайну або універсального середовища, активно вивчаються закордонними науковцями (див. як приклад [1; 2]). Відбувається це передовсім через зміну ставлення до маломобільних груп населення — людей з інвалідністю, людей похилого віку, звертання уваги на соціальне відчуження