

8. Kayan, İ. (2000), "Türkiye üniversitelerinde coğrafya eğitimi: amaç, yeni hedefler, sorunlar ve öneriler", Ege Coğrafya Dergisi, 11, 7-22.
9. www.ulakbim.gov.tr
10. Özbakan, F. ve Ertek, A. (2012). Türk Coğrafya Kurumu ve Tarihçesi, Türk Coğrafya Kurumu Yayınları, İstanbul.

УДК 911.3

Мезенцев К.В., Мезенцева Н.И.<sup>1</sup>

## ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В КИЕВЕ И АГЛОМЕРАЦИИ

*Проанализированы трансформационные процессы в Киеве в контексте глобализации. Определены приоритеты пространственного развития города. Выявлены особенности трансформации публичных пространств Киева. Осуществлен анализ поясной структуры Киевской агломерации. Выделены современные тенденции развития столичной агломерации. Охарактеризовано коттеджное строительство, развитие логистических комплексов и промышленных предприятий в сфере влияния Киева.*

*Transformation processes in Kyiv in the context of globalization are analyzed. Priorities of the spatial development of the city are determined. Specific features of the transformation of public spaces in Kyiv are exposed. Belt structure of the Kyiv agglomeration is analyzed. Contemporary development trends of the metropolitan agglomeration are revealed. Development of cottage settlements, logistics complexes and industrial enterprises in the sphere of Kyiv are characterized.*

### Постановка проблемы

Глобализационные аспекты развития городов являются ведущей темой современных урбанистических исследований. Теоретические основы таких исследований заложены в концепциях «мировых городов», «глобальных городов», «глобальных городов-регионов». Концепция мировых городов связана с публикациями Дж. Фридмана [1, 2], который изучал иерархию мировых городов в условиях формирования нового международного разделения труда. В частности, важное методологическое значение имеет его тезис о зависимости структурных изменений в городах от их интеграции в мировую экономику (в том числе размещение штаб-квартир, финансовых центров, обеспечение связи национальной и региональной экономик с глобальной) [2, с. 70]. Становление концепции глобальных городов связано с работами С. Сассен [3, 4, 5, 6], которая рассматривает их как «командные точки», где приоритетно развива-

<sup>1</sup> **Мезенцев Константин Владимирович**, доктор географических наук, профессор кафедры экономической и социальной географии Киевского национального университета имени Тараса Шевченко (Украина); **Мезенцева Наталия Ивановна**, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии Киевского национального университета имени Тараса Шевченко (Украина).

ются финансовые и бизнес-услуги. Концепция глобальных городов-регионов связана с работами А.Скотта [7, 8], который трактует их как новые ключевые территориальные единицы в пост-фордистской глобальной экономике.

Однако вопрос распределения городов на мировые/глобальные и немировые/неглобальные является довольно условным. Большинство классификаций содержат элементы субъективности. Поэтому интересна точка зрения П. Тейлора, который отмечает, что все города являются глобальными и функционируют в современном пространстве потоков [9, с. 42]. Он использует термин «города в глобализации» («cities in globalization»), чтобы выразить идею о том, что все города в определенной степени характеризуются как «мировые» и «глобальные» по своей сути. Главный вопрос этого аргумента фокусируется на «степени» глобализованности городов [10, с. 13].

П. Тейлор в своих тезисах о городе как процессе пишет об отличии понятий «сити» («city») и «таун» («town») и, как следствие, об отличии соответствующих процессов «city-ness» и «town-ness». Он выражает идею о том, что города-сити – это не просто крупные города, а «city-ness» – это процесс формирования и развития *сети* городов-«сити», в отличие от «town-ness» – процесса развития *иерархии* городов и их *хинтерланда*. Это не означает, что «сити» не имеют хинтерланда, но их суть не определяется размерами хинтерланда (то есть это не обязательно города с наибольшим хинтерландом). При этом процессы «city-ness» и «town-ness» происходят одновременно в одном и том же поселении [10, с. 280-281].

В контексте избранной темы, соответственно, можно выделить два аспекта исследований: 1) изучение процессов пространственных изменений города и его хинтерланда (в существенной степени вследствие проявления процессов глобализации) и 2) изучение процессов интеграции города в глобальную сеть городов. В данной работе главный акцент сделан на первом аспекте – анализе трансформационных процессов в Киеве и Киевской агломерации, однако, при этом нельзя не учитывать и влияние второго процесса, вызывающего структурные и функциональные изменения.

Особый тип «городов в глобализации» формируют постсоциалистические города, где взаимонакладываются различные трансформационные процессы (вызванные как глобализацией, так и становлением рыночной экономики). Анализ таких трансформаций в 1990-х годах приведен в Оксфордском учебнике урбанистических исследований [11]. Однако первое десятилетие 2000-х годов внесло свои коррективы. Вопросы систематизации современных трансформационных процессов в городах в контексте глобализации рассматриваются во многих работах. В частности, в публикациях российских и словацких ученых показана сила проявления трансформационных процессов в разных частях города (центр – полупериферия – периферия [12, с. 82-91]; центр – внутренний город – кварталы частной застройки – районы многоэтажной застройки – периферия [13, с. 77-86]) и по отдельным аспектам (морфоло-

гический, функциональный, социо-демографический [13]; морфологический, экономический, социокультурный, демографический [12]).

Среди наиболее существенных трансформационных процессов называются субурбанизация, джентрификация, фрагментация (функциональная фрагментация), коммерциализация, деиндустриализация, терциаризация, демилитаризация, ревитализация, сакрализация, пространственная сегрегация (социальная поляризация). В данной работе не ставилась цель проанализировать все эти процессы, поскольку каждый из них заслуживает отдельного исследования, а лишь выделить проявления тех из них, которые имеют существенное значение для современного развития Киева и агломерации.

Киев – единственный город Украины, который имеет существенные признаки глобальных городов. П. Тейлор включает Киев в «архипелаг мировых городов», определяя его уровень связанности с глобальной сетью как низкий (рис. 1). Здесь сконцентрированы все высшие административно-управленческие структуры государства (Администрация Президента, Парламент, Правительство, Верховный суд, Национальный банк и т.п.), посольства и представительства иностранных государств, офисы ведущих ТНК, центры основных религиозных конфессий, ведущие учреждения науки, образования и культуры, финансовых и телекоммуникационных услуг. Киев является крупнейшим транспортно-экономическим центром государства. Здесь функционируют два из 13 международных аэропортов Украины. Крупнейший аэропорт Украины «Борисполь» обеспечивает регулярные пассажирские перевозки по почти 90 международным маршрутам (в 2010 году было перевезено 6,7 млн. пассажиров, в начале 2000-х – 1,5). В следующих по интенсивности международных связей аэропортах Донецка и Харькова осуществляются регулярные международные перевозки по 17 и 15 направлениям соответственно. 11 международных маршрутов осуществляется из аэропорта «Киев».

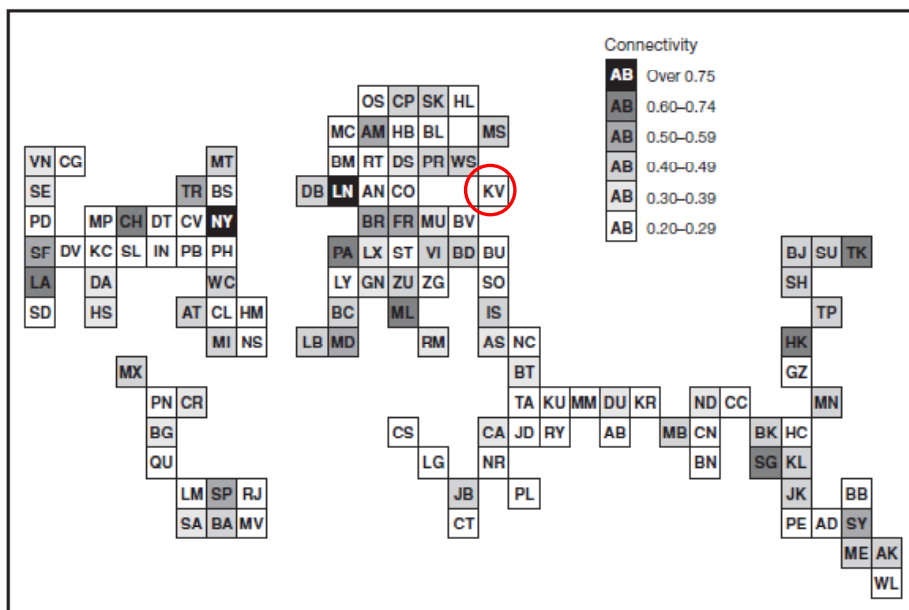


Рис. 1. Киев в глобальной сети городов (по Тейлору, [9, с. 73]; коды городов см. на рис. 4.1 источника [9, с. 72])

В наименьшей степени проявляются глобализационные процессы инновационно-креативного характера. Деятельность ряда научно-исследовательских структур Национальной академии наук Украины и университетов малоэффективна. Создание технопарков в Украине носит преимущественно декларативный характер.

### Пространственные изменения в Киеве

Из-за отсутствия четкой стратегии пространственного развития Киева на протяжении последнего десятилетия продолжается хаотичная, бессистемная застройка всех свободных участков в городе, как в центральной части, так и на полупериферийных и периферийных территориях. Экономический кризис в 2009-2010 годах привел к временному сокращению темпов строительства (347 м<sup>2</sup> жилья на 1000 жителей в 2009 году и 368 м<sup>2</sup> в 2010 году против 528 м<sup>2</sup> в 2008 году), которые возобновились с 2011 года.

Плотность застройки в центральной исторической части города растет, происходят *процессы вертикализации*: осуществляется надстройка этажей (в том числе и в исторических зданиях, которые вследствие этого теряют свою историческую ценность), часть зданий разрушается, вырубается деревья в скверах и парках с целью получения новых участков для строительства многоэтажных жилых домов и торгово-офисных центров. Так, например, на месте велотрека в центральной части города был построен новый многоэтажный жилой дом. Все это приводит к потере эстетической привлекательности и архитектурно-планировочной целостности города.

В процессе реконструкции центральной части города происходят *процессы джентрификации*. В 2000-х годах состав населения центральной части города существенно изменился, в значительной степени это связано с заменой топ-менеджеров выходцами из других регионов страны. Увеличение социальной стратификации населения не вызвало существенной его *пространственной сегрегации*. Одной из причин этого является предоставление государством социальной помощи тем гражданам, которые имеют низкие доходы и не способны самостоятельно удерживать частное жилье. Однако, конечно, формируются отдельные ареалы с повышенной концентрацией населения с высокими или низкими доходами. Этническая сегрегация населения в городе отсутствует.

*Функциональная фрагментация* традиционно была характерна для Киева. Существенные диспропорции проявляются между правобережной и левобережной частями города. Так, почти 80% рабочих мест сосредоточено на правом берегу, более 40% жилья – на левом. Это порождает массовые ежедневные перемещения населения мостами через Днепр. В 2000-х годах фрагментация характеризуется усилением мозаичности – делением ранее целостных функциональных частей на меньшие участки с различными функциями.

Существенными являются трансформации в структуре хозяйства города. Происходят процессы *деиндустриализации* и *терциаризации*. В Киеве в 2001-2009 годах доля занятых в сфере услуг возросла с 71,6% до 81,6%. Наиболее со-

кратилась доля занятых в промышленности (-6,6%). Максимальный прирост занятости в торговле, гостиничном и ресторанном хозяйстве, государственном управлении, финансовой деятельности является аргументом в пользу того, что именно размещение учреждений этой сферы является определяющим на современном этапе развития города. Вместе с тем следует отметить сокращение доли занятых в образовании и здравоохранении, что не соответствует приоритетам инновационного и социально ориентированного развития города.

Часть производственных помещений бывших промышленных предприятий города превращается в торгово-развлекательные центры. Однако остаются и промышленные зоны, где производство остановлено, но ревитализация территории не происходит.

Процессы формирования деловых (административно-деловых) центров в Киеве имеют свои особенности. В центре города исторически сконцентрировано большинство административно-управленческих учреждений государственного и муниципального уровней. Создание новых офисных центров также ориентируется преимущественно на центральную историческую часть города. Как следствие, центральная часть оказывается перегруженной административными учреждениями и офисными центрами, которые хаотично внедряются в историческую застройку, искажая облик города. На это накладывается проблема нехватки парковок, в результате чего автомобили паркуются на проезжей части и тротуарах, создавая заторы и неудобства для пешеходов.

С целью разгрузки центра города от деловых и административных функций предлагаются различные варианты создания *нового делового центра города* – Киев-Сити. Еще в 1970-е годы существовал проект создания нового административного центра – Левобережного центра, однако впоследствии здесь были построены выставочный центр, собор, жилые кварталы. В 2005 году был предложен новый проект строительства делового центра Киева на Рыбальском полуострове на месте промышленной зоны и жилой застройки, куда планировалось перенести городскую администрацию, построить офисные здания-башни, торгово-развлекательный комплекс, гостиницы, железнодорожную станцию, музей современного искусства, океанариум. Однако проект не удалось реализовать прежде всего из-за того, что не была учтена транспортная доступность полуострова.

Сейчас существует несколько вариантов создания Киев-Сити, наиболее вероятные из которых – в районе Северных Осокорков (на левом берегу Днепра на месте частной застройки) и в районе Нижней Телички (на правом берегу Днепра на месте промышленной застройки). В обоих проектах сложным моментом является освобождение территории для нового строительства (от частной застройки или промышленных предприятий).

Другое направление преобразований связано с *развитием инфраструктуры выставочной деятельности*. В Киеве создано наибольшее количество выставочных центров с наибольшей их площадью в Украине, однако город значи-

тельно уступает ведущим выставочным центрам Европы. В Киеве проводится половина всех и три четверти международных выставок, организовываемых в Украине.

В последние годы активизировалось *строительство новых спортивных комплексов* для потребностей населения (фитнес-клубов, теннисных кортов, полей для гольфа, горнолыжного спуска). Проведение в Киеве финальной части Чемпионата Европы по футболу 2012 года также стимулировало развитие спортивной инфраструктуры.

Увеличение нагрузки на существующую *транспортную инфраструктуру* требует ее оптимизации. Например, из города Бровары добраться до центра Киева можно быстрее, чем из окраинных районов столицы. Главными направлениями решения проблемы являются строительство новых станций метро, развитие сети скоростного трамвая, городской электрички. Однако, например, введение городской электрички существенно не разгрузило транспортные магистрали города, поскольку является неудобным по обеспечению связи с другими видами транспорта, скорости и интенсивности движения и, как следствие, – нерентабельным.

Еще один аспект – строительство новых терминалов и взлетно-посадочных полос в международном аэропорту Борисполь. С целью улучшения связи с аэропортом начата реализация национального проекта «Воздушный экспресс», который предусматривает соединение линией электропоезда аэропорта и главного железнодорожного вокзала города.

В целом сеть коммунального транспорта Киева остается слабо адаптированной для нужд иностранцев.

В течение последнего десятилетия происходит существенная *трансформация публичных пространств* города – площадей и улиц, «зеленых» пространств (парков, бульваров, скверов, набережных), молдов. В Киеве представлены различные типы публичных пространств: смешанные (открыто-закрытые), имеющие историко-культурную ценность (например, площадь Независимости, где сочетаются главная площадь страны и подземный торгово-развлекательный центр), открытые («outdoor», например, Андреевский спуск, Экспоцентр Украины, Печерский ландшафтный парк) и закрытые («indoor», например, торгово-развлекательный центр «Dream Town»).

Трансформация публичных пространств в Киеве имеет такие аспекты: коммерциализация, сакрализация, обособление (сепаратизация), возрастание роли молдов как общественных центров за счет существенного уменьшения роли площадей и парков.

*Коммерциализация* проявляется в том, что всё большие территории площадей, скверов, парков занимают торговые и ресторанные заведения. Если раньше публичные пространства были получателями инвестиций и заботы со стороны местных властей, то в последнее десятилетие они превратились в источник частных доходов путем продажи тротуаров для рекламы. Площади,

которые традиционно были публичными пространствами, воплощением культурных достижений и местами политических выступлений, становятся центрами уличной торговли.

Во многих скверах, парках, на площадях происходит повторная *сакрализация* или строятся новые культовые сооружения (доминирующие – православные), таким образом превращая доступные для всех публичные пространства в территории для сторонников определенной конфессии (иногда вводя ограничения на форму одежды, особенности поведения и т.п.).

На территории парков, набережных, отдельных улиц и переулков формируются «закрытые поселения» («gated communities»), доступ населения к которым невозможен или ограничен. Классическим примером является «закрытое поселение» на территории Оболонской набережной Киева.

Публичные пространства обычно выступают местом формирования общественных центров. Главные площади и центральные улицы, парки и набережные – это классические примеры общественных центров, которые являются открытыми («outdoor») публичными пространствами. Однако современной тенденцией является превращение в общественные центры закрытых («indoor»), иногда подземных, публичных пространств, прежде всего моллов. Площади все в меньшей степени выполняют функции коммуникации, территориальной идентификации, а в качестве публичных мест становятся менее доступными.

Моллы в Киеве возникли с 2001 года в процессе реконструкции площадей и улиц центра города. Сейчас функционирует 19 моллов в Киеве и 1 в городе-спутнике (Бровары). Они размещаются преимущественно кольцеобразно вокруг центральной части города. Это обусловлено более низкими ценами на землю в периферийных районах, незначительным уровнем застройки и меньшей концентрацией различных учреждений, организаций и предприятий, предоставляющих услуги, по сравнению с центральной частью Киева. Моллы размещаются на окраинах города в соответствии с существующими и перспективными маршрутами метро. В локализации моллов ориентируются преимущественно на показатель высокой транспортной доступности, поэтому большинство из них находятся вблизи важных транспортных артерий. Пространственную структуру моллов Киева можно считать в определенной степени сформированной и соответствующей европейским тенденциям.

Таким образом, можно выделить следующие приоритеты пространственного развития города: создание нового делового центра с целью разгрузить центральную историческую часть города от офисов и деловых функций; оптимизация и модернизация транспортной инфраструктуры, которая не отвечает потребностям населения, численность которого постоянно растет; ревитализация и реконструкция промышленных и складских зон (так называемых brownfields), районов устаревшей жилой застройки; развитие выставочной инфраструктуры; сохранение и развитие публичных пространств.

## Пространственные изменения в Киевской агломерации

Разные части Киевской агломерации имеют различную интенсивность трансформационных процессов и степень проявления глобализации. Киевская агломерация имеет поясно-секторную структуру. Анализ доступности Киева из окружающих населенных пунктов с использованием регулярных автобусных и железнодорожных маршрутов позволяет выделить пояса одно-, двух- и трехчасовой доступности пригородных автовокзалов и железнодорожных станций города (рис. 2). В пределах поясов можно выделить семь секторов, сформировавшихся вдоль главных транспортных магистралей: северный, северо-восточный, юго-восточный, южный, юго-западный, западный и северо-западный, для каждого из которых характерны специфические проявления пространственных изменений.

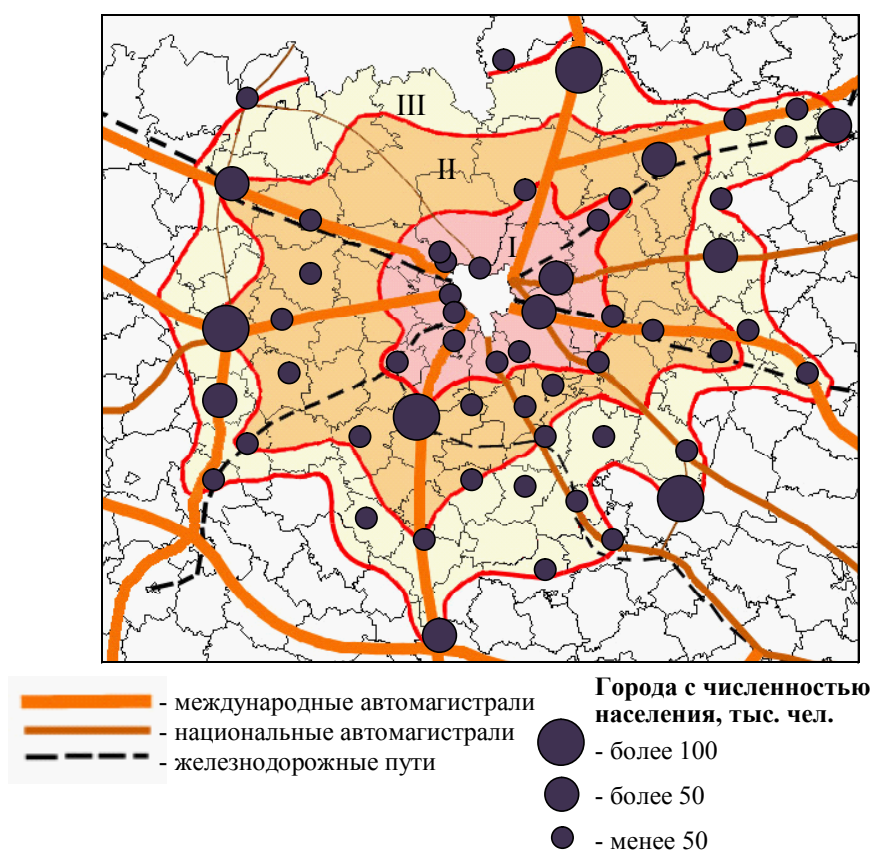


Рис. 2. Пояса доступности Киева (I – одночасовой, II – двухчасовой, III – трехчасовой) (Источник: авторская оценка по данным регулярных автобусных и железнодорожных маршрутов с пригородных станций)

В пределах территории одночасовой доступности (так называемого «первого пояса» агломерации площадью 9,4 тыс. км<sup>2</sup>) проживает почти 1 млн. населения, из которых 68% – городские жители. В пределах территории двухчасовой доступности («второй пояс» площадью 31,7 тыс. км<sup>2</sup>) проживает почти 2,5 млн. населения, из которых 65% – городские жители. Вместе с Киевом (2,8 млн. человек) население агломерации составляет 5,3 млн. человек, а «большой»



агломерации (общей площадью 72,3 тыс. км<sup>2</sup>, с учетом «третьего пояса») – 7,2 млн. человек. Плотность населения в пределах первого пояса составляет 105 чел./км<sup>2</sup>, второго – 47, третьего – 65 чел./км<sup>2</sup>.

За последнее десятилетие (с 2001 до 2010 года) наблюдался незначительный *рост городского населения* в пределах первого пояса (на 2,4%). Городское население второго пояса сократилось на 2,1%, третьего – на 3,0%. Значительно более высокими темпами сокращается сельское население: на 12,2% в пределах первого пояса, 15,3% – второго, 14,4% – в пределах третьего.

В пределах первого пояса размещены два города с населением свыше 50 тыс. человек (Бровары и Борисполь), где наблюдается рост населения. Из 9 городов с населением свыше 20 тыс. жителей численность населения пяти увеличивается, а четырех – сокращается. Все города, где наблюдается рост численности населения, имеют высокую транспортную доступность и, как следствие, значительная часть их населения работает в Киеве. Из 5 городов с населением менее 20 тыс. жителей рост наблюдается только в одном (Украинка, специализацию которого определяет Трипольская ТЭС). В пределах второго пояса численность населения городов с населением свыше 250 тыс. жителей сокращается (областной центр Житомир), свыше 100 тыс. – растет (многофункциональный центр Белая Церковь), в остальных 15 – сокращается. В пределах третьего пояса наблюдается сокращение численности населения 22 городов за исключением Славутича (жители которого обслуживают закрытую Чернобыльскую АЭС).

Численность населения большинства поселков городского типа сокращается. Главными факторами роста отдельных из них являются непосредственная близость к Киеву, наличие промышленных предприятий, которые работают для нужд столицы, развитие конъюнктурных отраслей добывающей промышленности, наличие военных объектов, расположение в сельской местности вблизи Чернобыльской зоны (что привлекает население интенсивно депопулирующих близлежащих сел).

Важным индикатором развития городских агломераций является *плотность сельского населения*, которая обычно характеризуется центр-периферийным градиентом. Однако Киевская агломерация имеет в этом отношении свою специфику. Наиболее высокую плотность имеют соседние с Киевом районы, а также пригородные районы областных центров (Житомира и Черкасс) (рис. 3). Остальная территория делится на две части: в подавляющем большинстве северных районов плотность сельского населения не превышает 20 чел./км<sup>2</sup> (с минимальными значениями в районах вокруг Чернобыльской зоны), а в большинстве южных – не менее 20 чел./км<sup>2</sup>. При этом за последнее десятилетие наблюдается существенное сокращение плотности сельского населения всех административных районов Киевской агломерации (за исключением Житомирского района). Наименьшие темпы сокращения плотности сельского насе-

ления (менее 10%) характерны для трех пригородных районов; в ряде же даже пригородных районов темпы сокращения плотности превышают 20%.

*Миграционная модель* Киевской агломерации является специфической и характеризуется наличием широкой полосы с высокой интенсивностью и значительным положительным сальдо миграции в городах и пригородных районах (с максимальными значениями в Киеве). Полоса постепенно продолжается в северо-западном направлении. Южные и восточные районы региона характеризуются оттоком населения как в городах, так и в сельской местности.

Главными факторами миграционных потоков являются статус столичности, уровень доходов населения, развитие конъюнктурных отраслей хозяйства, уровень безработицы и географическое положение. Вместе с тем такие факторы как уровень загрязнения окружающей среды и социальная среда – практически не влияют на миграционное поведение населения.

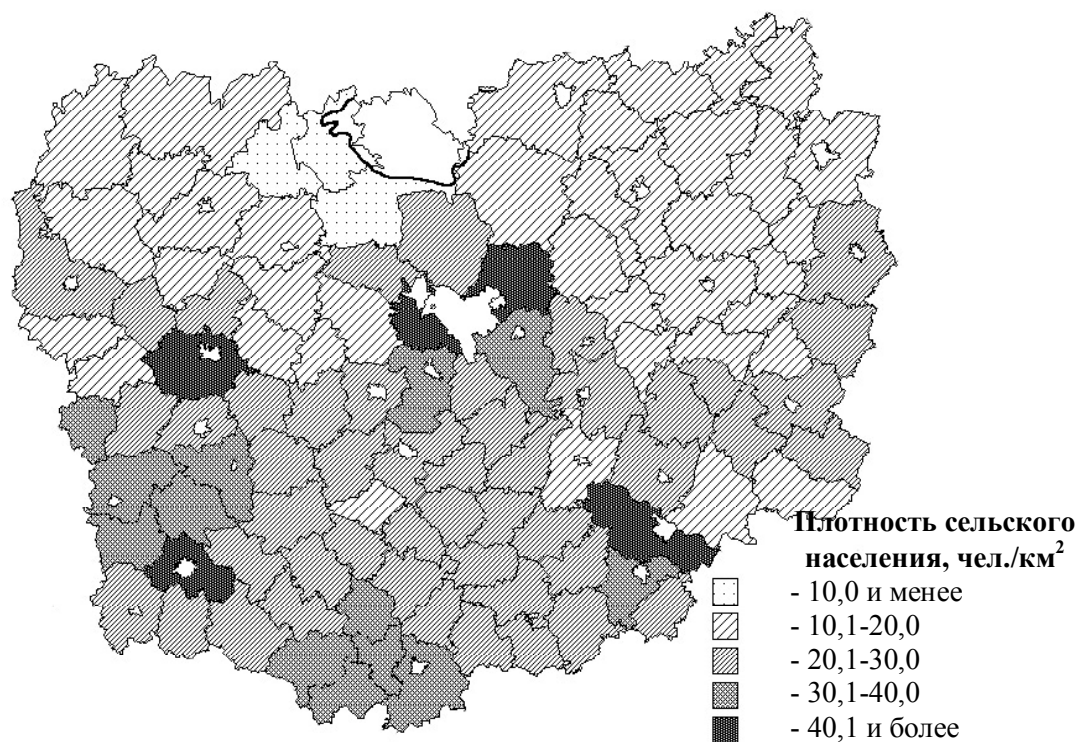


Рис. 3. Плотность сельского населения Киевской агломерации в 2010 году (Источник: статистические ежегодники Киевской, Житомирской, Винницкой, Черкасской, Полтавской, Черниговской и Сумской областей; главные управления статистики региональных областных государственных администраций)

Поскольку статистика миграций не всегда является достоверной (значительная часть мигрантов в Киеве и пригородных районах не регистрируются официальной статистикой), важным индикатором пространственной трансформации агломерации является *динамика ввода в эксплуатацию нового жилья во-*

круг Киева. Ареал повышенной интенсивности жилищного строительства за последние 5 лет (в среднем более 300 м<sup>2</sup> на 1000 жителей в год, а в двух районах – более 1000 м<sup>2</sup>) почти совпадает с территорией первого пояса агломерации (рис. 4). В то же время на остальной территории интенсивность жилищного строительства является низкой (в большинстве районов не превышает 100 м<sup>2</sup>), особенно на севере и северо-востоке, где высокие темпы депопуляции населения. Во втором и третьем поясах агломерации большие объемы жилищного строительства характерны для западного и юго-западного секторов.

Рассмотренные выше процессы свидетельствуют об усилении социальной поляризации поселений в пределах Киевской агломерации.

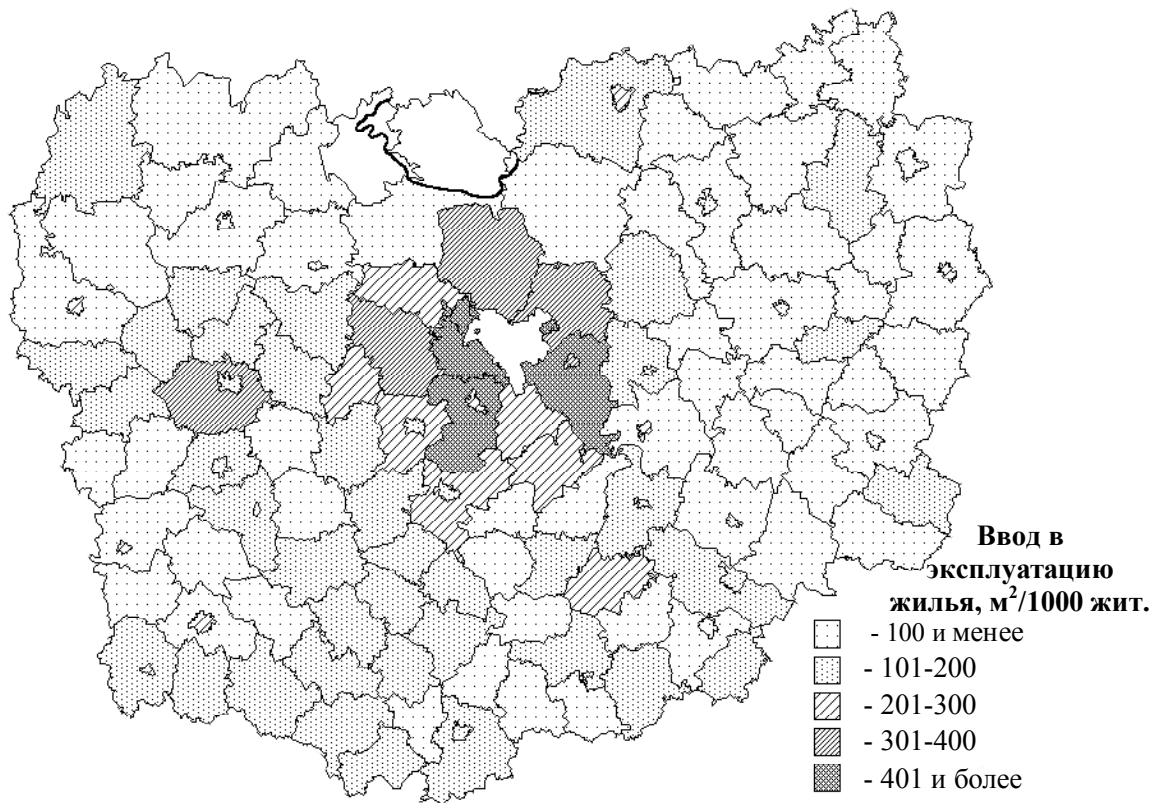


Рис. 4. Ввод в эксплуатацию нового жилья в Киевской агломерации, в среднем за год за период 2005-2009 годов (Источник: статистические ежегодники Киевской, Житомирской, Винницкой, Черкасской, Полтавской, Черниговской и Сумской областей; главные управления статистики региональных областных государственных администраций)

Современной тенденцией развития Киевской агломерации является *строительство коттеджных городков* вокруг Киева и многоэтажных жилых домов в городах-спутниках для нужд населения Киева.

Активизация коттеджного строительства началась в 1990-х годах, когда на территории дачных поселений начали формироваться закрытые («closed») коттеджные поселки. Новая волна экспансии городом «зеленых» пригородных пространств приходится на середину 2000-х годов и связана с освоением

новых земельных участков, прежде всего вдоль Днепра и автомагистрали на Житомир. Расстояние от Киева до новых коттеджных городков увеличивается. Уменьшение темпов строительства и разработки проектов новых коттеджных городков в 2008-2010 годах связано с финансовым кризисом.

Для современного коттеджного строительства вокруг Киева характерно увеличение их количества и территории при уменьшении площадей домовладений и приусадебных территорий, а также повышение требований к их инфраструктурному обустройству. Сезонность использования коттеджей является сравнительно высокой.

Размещение коттеджных городков вокруг Киева имеет ареальную форму и в значительной степени зависит от двух факторов – транспортной доступности и наличия природных рекреационных ландшафтов (рек, озер и лесных массивов) (рис. 5). Дополнительным фактором выступает социальное окружение (в частности при создании VIP-коттеджных городков).

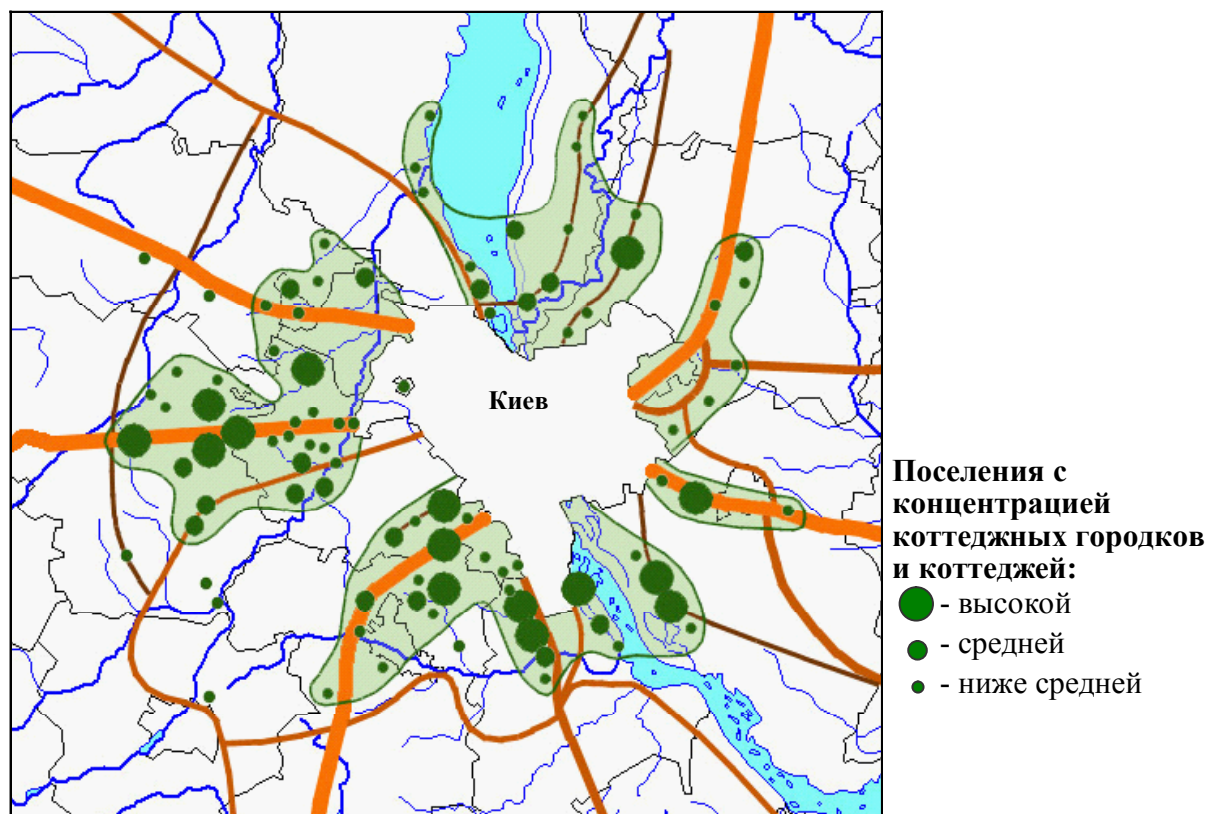


Рис. 5. Ареалы распространения коттеджного строительства вокруг Киева (Источник: авторские расчеты по данным электронных баз консалтинговых компаний РеалЭкспо и SV Development. Режим доступа: <http://www.zagorodna.com/uk/kotedzhni-mistechka-ukrajni>; [http://www.svdevelopment.com/ua/base/pos\\_kiev\\_obl](http://www.svdevelopment.com/ua/base/pos_kiev_obl) та)

В то же время нужно отметить, что экологические факторы не всегда выступают как ограничивающие. Так, ведется строительство коттеджных городков в направлении Чернобыльской зоны, вблизи полигонов твердых бытовых

и строительных отходов, Трипольской ТЭС. Развитие инфраструктуры ресторанного хозяйства, спортивных комплексов, яхт-клубов, социальной инфраструктуры является производным от коттеджного строительства.

«Бум» коттеджного строительства имеет и негативные последствия. В частности, для строительства новых поселений осуществляется намыв дамб, засыпаются русла рек, где происходит нерест рыбы, вырубаются значительные массивы лесонасаждений.

Вокруг Киева со второй половины 2000-х годов ведется *строительство логистических комплексов*, размещение которых привязано к главным транспортным магистралям. Можно выделить два ареала с наибольшей их концентрацией: в западном секторе вдоль автомагистрали на Житомир – к западной границе Украины (фактически расположены рядом с коттеджными городками) и на границе северо- и юго-восточного секторов вдоль и между автомагистралями на Чернигов/Москву и Харьков.

В постсоветский период в условиях затяжного экономического кризиса *промышленное производство* в агломерации значительно сократилось. Часть предприятий была ликвидирована, а часть временно не работала. В течение 2000-х годов объемы промышленного производства увеличились, изменилась его специализация. В частности, это касается развития предприятий различных отраслей пищевой промышленности, производства строительных материалов, химической промышленности, машиностроения, деревообрабатывающей и полиграфической промышленности.

В пределах агломерации функционируют предприятия молочной и мясной, консервной, пивобезалкогольной, сахарной, кондитерской, масложировой, мукомольной промышленности. Существенно сократились масштабы производства спиртовой промышленности. В то же время созданы предприятия по расфасовке специй, чая, производству чипсов, соевая фабрика. Существенно увеличились производственные мощности птицефабрик. Развивается цветоводство, выращивание грибов.

Для нужд Киева и субурбанизированных территорий развивается промышленность строительных материалов, деревообрабатывающая и мебельная, целлюлозно-бумажная и полиграфическая. Созданы новые производства химической, фармацевтической промышленности, производства и расфасовки парфюмерно-косметической продукции. Значительное количество машиностроительных предприятий прекратили свою деятельность. Одновременно организованы новые производства сельскохозяйственной и строительной техники, автомобилестроения, производства лифтов, оборудования для пищевой промышленности. Однако доля высокотехнологичных производств в машиностроении является незначительной.

Существенно расширилось промышленное производство в сельских населенных пунктах, причем не только производство продуктов питания и стро-

ительных материалов, но и продукции химической промышленности, машиностроения.

На территории Чернобыльской 30-км зоны отчуждения вблизи от Киева предусмотрено строительство централизованного хранилища отработанного ядерного топлива.

В целом территория Киевской агломерации характеризуется *функциональной фрагментацией* с чередованием ареалов промышленного, сельскохозяйственного производства, логистических комплексов, коттеджной застройки, рекреационных зон.

### Выводы

Киев имеет существенные признаки глобальных городов. Обусловлено это столичностью города, выполнением представительских функций и предоставлением административно-управленческих, культурно-образовательных, финансовых и коммуникационных услуг. В наименьшей степени в Киеве проявляются глобализационные процессы инновационно-креативного характера.

Наиболее существенное значение для современного развития Киева и агломерации имеют процессы джентрификации, функциональной фрагментации, деиндустриализации и терциаризации. Вопросы ревитализации территории и формирования деловых центров в Киеве широко обсуждаются, но требуют стратегического и практического решения. В течение последнего десятилетия происходит существенная трансформация публичных пространств Киева, которые характеризуются коммерциализацией, сакрализацией и возрастанием роли закрытых публичных пространств (моллов).

Приоритетами пространственного развития Киева как глобального города являются создание нового делового центра, развитие выставочной инфраструктуры, оптимизация и модернизация транспортной инфраструктуры, ревитализация и реконструкция промышленных и складских зон, районов устаревшей жилой застройки.

Киевская агломерация имеет поясно-секторную структуру и включает три пояса одно-, двух- и трехчасовой доступности, в пределах которых сформировались семь секторов. Разные части Киевской агломерации имеют различную степень проявления глобализации. Наиболее интенсивно трансформационные процессы происходят в пределах первого пояса. Современной тенденцией развития Киевской агломерации является строительство коттеджных городков вокруг Киева, многоэтажных жилых домов в городах-спутниках, логистических комплексов, предприятий по производству продовольствия, строительных материалов, химической промышленности, машиностроения, деревообработывающей и полиграфической промышленности. Территория Киевской агломерации характеризуется функциональной фрагментацией.

В дальнейшем исследования Киева и агломерации можно расширять за счет изучения процессов интеграции города в глобальную сеть мировых горо-

дов, а также их влияния на пространственные и функциональные изменения в агломерации и ее ядре.

*Литература*

1. Friedmann, J. and Wolff, G. (1982) World city formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3. pp. 309–44.
2. Friedmann, J. (1986) The world city hypothesis, *Development and Change*, 17. pp. 69–83.
3. Sassen, S. (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press. 412 p.
4. Sassen, S. (1994) *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks, CA: Pine Forge Press. 157 p.
5. Sassen, S. (2001) Global cities and global city-regions: a comparison. In Scott A.J. (ed.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford: Oxford University Press, pp. 78–95.
6. Sassen, S. (2007) Reading the city in a global digital age: The limits of topographic representation. In: Taylor, P.J., Derudder, B., Saey, P., and Witlox, F. (eds). *Cities in Globalization: Practices, policies and theories*. London: Routledge, pp.13-248.
7. Scott, A.J. (1998) *Regions and the World Economy: The Coming Shape of Global Production, Competition, and Political Order*. Oxford: Oxford University Press. 177 p.
8. Scott, A.J. (ed.) (2001) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford: Oxford University Press. 488 p.
9. Taylor, P.J. (2004) *World City Network: a Global Urban Analysis*, London: Routledge. 241 p.
10. Taylor, P.J. (2007) Cities within spaces of flows: Theses for a materialist understanding of the external relations of cities In: Taylor, P.J., Derudder, B., Saey, P., and Witlox, F. (eds). *Cities in Globalization: Practices, policies and theories*. London: Routledge, pp. 276-285.
11. Kostinskiy, G. (2001) Post-Socialist Cities in Flux. In: Paddison, R. (ed.). *Handbook of Urban Studies*. London: SAGE Publications, pp. 451-465.
12. Слука Н.А. Геодемографические феномены глобальных городов. – Смоленск: Ойкумена, 2009. – 317 с.
13. Matlovic R., Ira V., Korec P., Ondos S. (2009) Urban Structures and their Transformation (the Contribution of Slovak Geography) *Geographia Slovaca*, 26. Ira V., Lacika J. (eds.). *Slovak Geography at the Beginning of the 21st Century*. Bratislava: Geograficky Ustav SAV, pp. 71-99.