

# Регіональна політика і територіальний розвиток

<https://doi.org/10.36818/1562-0905-2021-1-1>

УДК [332.122:911.375]:338.244.47(477.83)

JEL R58

В. В. Борщевський

## Структурна політика великих міст на сучасному етапі децентралізації (на прикладі Львівської ОТГ)

*Характерною особливістю сучасного етапу децентралізації влади в Україні стала активізація процесів налагодження взаємовигідного економічного співробітництва між окремими територіальними громадами, що ввійшли до складу новостворених ОТГ після місцевих виборів 2020 р. Найбільш складно взаємозгодження економічних інтересів відбувається в тих ОТГ, які були створені навколо великих міст шляхом приєднання до них сусідніх сільських територій. Прикладом цього може слугувати Львівська ОТГ, в якій досі ведуться дискусії щодо пріоритетних напрямів подальшого структурного розвитку місцевої економіки. Одним з першочергових завдань місцевої влади, спрямованих на подолання наявних розбіжностей, є впровадження сучасних підходів до реалізації структурної політики великих міст, зокрема в контексті забезпечення збалансованого просторового розвитку створених на їхній базі ОТГ і структурної модернізації прилеглих до них сільських територій шляхом нарощування їхнього економічного потенціалу та стимулювання розвитку інноваційних виробництв і впровадження елементів «постіндустріальної економіки». У Львівській ОТГ першочергового значення набуває нарощування торговельно-економічного та послугового потенціалу прилеглих до Львова сільських територій, а основними засобами реалізації відповідної структурної політики міста мають стати модернізація інфраструктури та підвищення якості людського й соціального капіталу відповідних територіальних громад.*

*Ключові слова: структурна політика, великі міста, децентралізація влади, об'єднані територіальні громади, просторовий розвиток.*

**Постановка проблеми.** Проведення місцевих виборів на новій територіальній основі, яке відбулося в нашій державі у жовтні 2020 р., засвідчило перехід реформи адміністративно-територіального устрою України в завершальну фазу. Однією з характерних особливостей цього етапу децентралізації є формування потужних об'єднаних територіальних громад навколо великих міст, які покликані забезпечити інституціоналізацію процесу формування навколо них сучасних міських агломерацій європейського типу.

Водночас перед органами місцевого самоврядування великих міст сьогодні постала низка серйозних викликів, пов'язаних з визначенням пріоритетів власної структурної політики та вибором механізмів її реалізації. Передусім це стосується потреби врахування економічних інтересів сільських територіальних громад, які межують з великими містами та ввійшли до складу спільних з ними ОТГ. Адже вже на підготовчому до об'єднання етапі в різних територіальних громадах виникали гострі суперечки і навіть конфлікти, спричинені боротьбою за прерогативу розпоряджатися земельними та іншими природними ресурсами в новостворених ОТГ. Все це актуалізувало проблему окреслення першочергових пріоритетів структурної політики великих міст України на сучасному етапі децентралізації, зокрема в контексті ефективного використання сучасних інструментів економічного стратегування та просторового планування.

**Аналіз останніх досліджень.** Проблема реалізації структурної політики великих міст в умовах децентралізації влади присвячено велику кількість публікацій українських і закордонних авторів. Передусім це стосується наукових розвідок таких українських дослідників, як Г. Артюх, І. Бабець, Ю. Ганущак,

© В. В. Борщевський, 2021.

О. Дронова, П. Жук, Н. Жукова, В. Кравців, М. Мельник, Ю. Романовська, О. Сич, А. Ткачук, С. Щеглюк та ін.

Наприклад, у працях А. Ткачука та його співавторів акцентується увага на тому, що в умовах децентралізації влади першочергового значення слід надавати взаємовигідному співробітництву міських і сільських територій, що має забезпечуватися їхньою кооперацією на основі правильного розподілу повноважень, а також збільшення переваг сільських територій від наближення їх до джерел концентрації інновацій, осередків соціального та фінансового капіталу, центрів акумулювання інвестиційних ресурсів тощо. Водночас міста отримують від такої кооперації доступ до природних ресурсів, якими багаті сільські території, а також покращають можливості свого просторового розвитку. Подібні тренди стали свого часу засадничими для визначення пріоритетів загальної європейської політики регіонального розвитку, започаткувавши так званий «рурбанізаційний» підхід («rurban» – неологізм, який виник унаслідок поєднання двох англійських слів: rural (сільський) та urban (міський)) [1, с. 7].

Фінансові аспекти децентралізації влади в Україні, зокрема в контексті реалізації структурної політики великих міст і міських агломерацій, досліджувалися Я. Арабчуком, І. Большинською, Г. Возняк, М. Гончаренко, Т. Дерун, О. Дяконенко, В. Кравченком, Т. Куценко, В. Лойко, І. Мізіною, Ю. Остріщенко, Ю. Раделицьким, В. Русіним, І. Сторонянською, І. Тютюником та іншими науковцями.

На думку І. Большинської, для великих міст доволі важливо вміти грамотно розподіляти свої фінансові ресурси, зокрема так, щоб забезпечувати збалансований розвиток інфраструктури (соціальної, транспортної, торговельної тощо) як у межах самого міста, так і в субурбанізованому просторі (на територіях між містом і сільськими поселеннями, що перебувають у зоні його впливу) [2, с. 71]. Це особливо актуально з огляду на те, що, як зазначають І. Сторонянська та Х. Патицька, більші розміри та чисельність населення міських ОТГ, а також суттєво вищий їхній економічний потенціал, насамперед податковий, дають підстави для висновку про значну ймовірність подальшого поглиблення диференціації можливостей і рівня розвитку міських і сільських ОТГ [3, с. 11].

Для запобігання окресленим проблемам, пов'язаним з нерівномірним розвитком великих міст і сусідніх з ними сільських територій, важливо вміти належним чином адаптувати на український ґрунт сучасний досвід великих європейських держав, насамперед тих, що зуміли впровадити на рівні сільських міст ефективні механізми реалізації структурної політики, яка забезпечила гармонізацію економічних інтересів цих міст і сусідніх з ними сільських поселень. Цій проблематиці присвячені наукові праці низки польських дослідників, зокрема Р. Верса, Г. Гаврона, Р. Кшистофіка, П. Свяневіча, К. Хефнера, Ю. Ходковської-Міщук, А. Чарнецького, а також їхніх колег з інших країн-членів ЄС: Ф. Ван Орта, К. Гайне, Г. Костера, Д. Мак-Мілена, С. Сассена, Р. Хелслі та ін.

Наприклад, у науковій монографії Г. Костера приділено особливу увагу структурно-просторовій локалізації економіки великих міст і міських агломерацій. Зокрема, автор обґрунтовує пріоритетні напрями реалізації політики збалансованого розвитку економічної структури великих міст і межуючих з ними сільських поселень у межах спільних агломерацій, акцентуючи увагу на тому, що саме інфраструктурна модернізація приміських сіл чинить основний позитивний вплив на інноваційний розвиток міської економіки, включно з поширенням в її межах елементів креативних індустрій [4, с. 107-109].

Польський дослідник А. Чарнецький зазначає, що завдяки правильній структурній політиці, спрямованій на розвиток у приміських селах неаграрних видів економічної діяльності, зокрема тих, що забезпечують життєдіяльність великих міст (сфера послуг, логістика, харчопереробка, легка промисловість тощо), а також завдяки розвитку транспортної інфраструктури. Свого часу в

Польщі набуло поширення явище контрурбанізації, коли мешканці міст почали переїжджати в приміські села, локалізуючи там свою економічну активність [5].

Цей висновок підкріплюється думкою іншого польського автора, Р. Верса, який акцентує увагу на тому, що надходження значних коштів зі структурних фондів ЄС стимулювало неабиякий економічний сплеск у приміських селах Польщі. Значною мірою це відбулося завдяки так званій «урбанізації сіл», що полягала в переселенні містян у сільську місцевість і популяризації серед сільського населення неаграрних видів економічної діяльності. Як наслідок, змінився не лише зовнішній вигляд польських сіл, але й їхня демографічна структура. Щобільше, сільські райони в передмістях великих міст Польщі стали осередками розвитку сучасних промислових виробництв, а також зонами розгортання потужних оптових ринків і диверсифікованого малого бізнесу [6].

Така позиція корелюється з баченням Г. Гаврона, який стверджує, що економічні взаємовідносини між мешканцями метрополійних центрів і населенням сусідніх з ними сільських територій зазвичай стають запорукою формування та стрімкого поширення нових видів господарської активності, які в кожному конкретному випадку набувають своїх характерних ознак і відповідних форм, ураховуючи наявний природно-ресурсний, людський і фінансовий потенціал, а також стан інституційної інфраструктури та динаміку ринкових процесів [7, с. 137].

Утім, попри значну увагу, яка приділяється окресленій проблематиці у вітчизняних і закордонних наукових працях, невирішеними залишаються низка проблемних питань, пов'язаних з особливостями реалізації структурної політики великих міст в умовах децентралізації влади та реалізації адміністративно-територіальної реформи.

**Метою статті** є визначення пріоритетних напрямів реалізації структурної політики великих міст України на сучасному етапі децентралізації.

**Основні результати дослідження.** Більшість великих міст нашої держави, які стали центрами ОТГ після місцевих виборів 2020 р., значною мірою стикнулися з однаковими соціально-економічними проблемами, спричиненими потребою зміни підходів до стратегування та планування власного просторового й структурного розвитку. Насамперед це стосується викликів, які постали перед органами місцевого самоврядування цих міст і новостворених на їхній базі ОТГ, пов'язаних із запровадженням сучасних механізмів міжмуніципального співробітництва та партисипативного управління для оптимізації структури міської економіки та забезпечення збалансованого розвитку всіх територій, що входять до складу відповідних ОТГ.

Одним з показових прикладів у цьому контексті можна вважати місто Львів та новостворену Львівську ОТГ. Адже протягом 2014-2019 рр., коли в державі активно почали реалізовуватися заходи адміністративно-територіальної реформи та формуватися перші ОТГ, зокрема навколо великих міст, Львів, як і багато інших українських мегаполісів, здебільшого був захоплений вирішенням своїх внутрішніх соціально-економічних проблем, не приділяючи належної уваги налагодженню ефективних комунікацій та взаємовигідної співпраці із сусідніми сільськими територіальними громадами. Як наслідок, частина цих громад, особливо тих, що мали вищий потенціал для розвитку, створили власні ОТГ, фактично «замкнувши» місто в його нинішніх границях, обмеживши тим самим перспективу його подальшої просторової розбудови. Це потягнуло за собою також і проблеми структурного характеру. Адже еволюція структури економіки міста значною мірою залежить від того ресурсного, людського, виробничого та фінансового потенціалу, яким володіють сусідні сільські територіальні громади. А, як уже зазначалося, частина цього потенціалу (причому краща) була втраченою для Львова протягом попередніх років. Тому сьогодні вкрай важливо

знайти важелі залучення до Львівської ОТГ тих сусідніх з нею сільських громад, які були створені в 2014-2019 рр.

На жаль, доводиться констатувати, що зробити це буде дуже складно. Адже стосунки з мешканцями та керівництвом цих громад раніше склалися не надто конструктивно. Наприклад, голова Сокільницької ОТГ стверджує, що за 29 років державної незалежності України населені пункти його громади, які межують зі Львовом, нічого доброго від міста не отримали. Все робилося власним коштом, і люди це бачили. Тому мешканці громади сьогодні не хочуть, аби їх просто поглинув Львів, як це було свого часу з Хуторівкою чи Боднарівкою. Ця теза підтверджується висновками експертів, які підкреслюють, що входження до Львівської ОТГ пов'язане для навколишніх сіл з позбавленням їх частини автономності заради отримання певних додаткових матеріальних благ чи зручностей. Але місцеве населення до кінця не розуміє, чого їм чекати від Львова і чи залишиться в них достатній рівень автономії, щоб впливати на невідгідні їхній громаді рішення [8].

Мешканці іншої ОТГ, яка межує зі Львовом, Мурованської, навіть свого часу перекидали трасу Київ – Чоп, яка проходить територією їхньої громади, щоб не допустити її включення до складу Львівської ОТГ. Основним аргументом їх було те, що Мурованська ОТГ, яка на той час вже функціонувала більше двох років, була сформована відповідно до чинного законодавства, погоджена на рівні Кабміну, відповідала всім параметрам спроможності, а її бюджет у 100 млн грн на рік давав змогу належним чином розвиватися [9].

А навесні 2020 р. межуюча з Мурованською ОТГ Малехівська сільська рада звернулася до суду з позовом до Львівської ОДА, яка під час розроблення проекту перспективного плану утворення громад на території області не врахувала позицію Малехівської сільради проти об'єднання з Львівською міськрадою у Львівській ОТГ. Позов мотивувався тим, що малехівські депутати приймали відповідні рішення на сесії та відстоювали приєднання до Мурованської ОТГ [10].

Ще більш показовою виявилася ситуація в Зашківській громаді. Там місцеві депутати спочатку ухвалили рішення про долучення до Львівської ОТГ, однак на громадських зборах місцеві жителі цього не підтримали, висловивши бажання ввійти до Куликівської ОТГ. А восени 2019 р. відбулось представлення нових проектів перспективних планів і Зашківська сільська рада вже була позначена в складі Дублянської ОТГ. А ще пізніше, під час обговорення доцільності створення вже згадуваної Малехівської ОТГ, частина зашківчан побачили свою сільську раду вже в її складі. Закінчилося все клопотанням місцевих депутатів, де відзначалося, що «Зашківська сільська рада спроможна власними доходами утримувати органи місцевого самоврядування, здійснювати виплати на соціальний захист населення, благоустрій території ради, розвивати дорожню інфраструктуру, залучати та використовувати інвестиції державних фондів на розвиток інфраструктури та соціальної сфери». Жодного слова, жодної згадки про те, що громада Зашківської сільської ради прагне долучитися до Львова, це клопотання не містило. Крім того, місцеві активісти заявляли, що у разі об'єднання зі Львовом мешканці громади втратять можливість впливати на рішення, які, зокрема, стосуватимуться їхньої долі. Адже населення Зашківської сільської ради не дозволяє мати окремо бодай одного свого депутата. А староста зможе лише брати участь у засіданнях сесій Львівської міської ради й матиме дорадчий голос на засіданнях виконкому [11].

Згідно з результатами дослідження, яке провела Львівська міська рада спільно з одним з мобільних операторів, щодня до Львова заїжджає і з нього виїжджає 180 тисяч осіб. Якщо говорити про межу 15 км за Львовом, то це приблизно 80 тисяч населення. Тому навколишні громади від об'єднання зі Львовом лише виграють. Вони отримують більш якісні муніципальні послуги – лікування, навчання, доїзд тощо. Проте села й міста довкола Львова закрилися

на рівні спілкування своїх районних рад. Їхня позиція проста – не дамо розвалити район. Позиція Львова теж доволі промовиста: ми – ображений населений пункт, найбільший в області, а нам ніхто свого часу не передбачив ОТГ, хоча ми й так дуже великі і мали б це зробити за законом, але нічого не робили. Було дуже мало комунікаційних майданчиків, де збиралися представники влади Львова, ближніх міст і сіл, громади та публічно обговорювали ці питання. Тому в Сокольниках, Лисиничах, інших населених пунктах ближніх до Львова районів людям бракує інформації про ці процеси. Адже багато з них є економічно успішними саме завдяки тому, що вони розташовані поблизу Львова. У деяких з них у Львові працевлаштовано до 90% мешканців (у Львові також часто навчаються діти з приміських сіл, відвідують різного роду гуртки та секції). Завдяки Львову зростають і фінансові надходження до місцевих бюджетів сусідніх територіальних громад, адже за останні чотири роки вказане зростання забезпечується або паливним акцизом від заправок, розташованих на в'їзді до Львова, або ж завдяки залученню нових інвесторів та орендарів землі, які приходять насамперед через наближеність цих населених пунктів до Львова [8].

Зважаючи на зазначене, багато експертів вважають за доцільне просторовий розвиток Львова забезпечувати шляхом об'єднання з усіма без винятку навколишніми територіальними громадами. Тобто, крім тих громад, які вже перебувають в адміністративному підпорядкуванні Львівської міськради (м. Винники, смт Брюховичі та с. Рудно, на дофінансування яких Львів щорічно виділяє близько 300 млн грн), а також тих громад, які були долучені до Львівської ОТГ після місцевих виборів 2020 р. (м. Дубляни, села Малехів, Великі і Малі Грибовичі, Гряда, Завадів, Зашків, Воля Гамулецька, Збиранка, Бірки, Рясне-Руське, Лисиничі, Зарудці, Підбірці тощо), у майбутньому до Львівської ОТГ мали би також увійти ті сусідні ОТГ, які були створені протягом 2016-2020 рр., а саме: Солонківська ОТГ, Мурованська ОТГ, Сокольницька ОТГ, Давидівська ОТГ, Оброшинська ОТГ та, можливо, деякі інші [12].

Таке об'єднання виглядає також логічним і з огляду на динаміку структурного розвитку економіки міста Львова та навколишніх з ним населених пунктів. Наприклад, якщо на території Львова сьогодні активно розвиваються заклади індустрії гостинності, а також інших ланок сфери послуг, то в приміській зоні дедалі частіше локалізуються логістичні центри, заклади гуртової торгівлі, підприємства харчопереробної промисловості, а також розвивається малий бізнес, спеціалізація якого насамперед пов'язана з роздрібною торгівлею та наданням готельно-ресторанних послуг, а також побутовим обслуговуванням населення і ремонтом автотранспортних засобів.

За різними даними, сьогодні понад 40% економіки міста Львова сконцентровано в секторі промислового виробництва. На торгівлю припадає до 30% економічного потенціалу Львова, на IT-сферу – ще 20%, а приблизно десяту частину займає індустрія гостинності.

Аналізуючи особливості розвитку сектору промислових підприємств міста, слід акцентувати першочергову увагу на чотирьох основних напрямках: машинобудуванні, харчопереробці, деревообробці та легкій промисловості. Причому переважно наявний промисловий потенціал Львова був сформований ще в радянську добу. Сьогодні важливу роль у розвитку машинобудівної галузі міста продовжують відігравати: ПАТ «Концерн-Електрон»; ПрАТ «Львівський електроламповий завод «Іскра»; ПАТ Львівський завод радіоелектронної медичної апаратури (РЕМА); ТзОВ «Львівська ізоляторна компанія», яка була створена на базі Львівського ізоляторного заводу; ПрАТ НВО «Термоприлад»; ПАТ «Львівський інструментальний завод»; ТзДВ «Львівський завод фрезерних верстатів»; ПрАТ «Конвеєр»; ТзДВ «Львівський експериментальний механічний завод»; ПрАТ «Львівський завод штучних алмазів і алмазного інструменту» (Алмазінструмент); ПАТ «Львівський завод «Автонавантажувач»; ДП «Львівський

державний авіаційно-ремонтний завод»; ДП «Львівський бронетанковий завод»; ДП «Львівський державний завод ЛОРТА» тощо.

У сфері харчової промисловості домінують здавна відомі своєю продукцією львів'янам і гостям міста: Львівська кавова фабрика «Галка», ПАТ «Львівська кондитерська фабрика «Світоч»; «Львівська пивоварня»; ПрАТ «Львівський холодокомбінат» (виробник морозива торгової марки ЛІМО); ПрАТ «Львівський лікєро-горілчаный завод»; ПрАТ «Компанія Ензим» (Львівський дріжджовий завод); ПрАТ «Львівський жиркомбінат». Разом з ними до числа лідерів місцевої харчопереробки належать створені вже в період державної незалежності України ПрАТ «Молочна компанія «Галичина», ТзОВ Барком (ТМ «Родинна ковбаска»), ТзОВ «Перша приватна броварня», ПрАТ «Концерн хлібопром» тощо.

Серед підприємств легкої промисловості Львова виділяються такі: ЗАТ «Весна-захід» (створена на базі швейної фірми «Весна», яка започаткувала свою діяльність ще в 1965 р.); ТзДВ «Львівський Маяк» (створене на базі швейної фірми «Маяк», яка започаткувала свою діяльність у Львові в 1962 р.); ТзОВ «Трикотажна фабрика «Промінь» (створена на базі Львівської трикотажної фабрики «Промінь», яка започаткувала свою діяльність у далекому 1939 р.); ТзДВ «Львівське взуттєво-виробниче торговельне підприємство «Прогрес» (створене на базі Львівської взуттєвої фірми «Прогрес», яка започаткувала свою діяльність у 1961 р.); ПрАТ «Шкіряне підприємство «Світанок» (створене на базі шкіряної фірми «Світанок», яка започаткувала свою діяльність у Львові в 1961 р.). Серед лідерів легкої промисловості міста також низка підприємств, заснованих уже після здобуття Україною незалежності, а саме: ТзОВ «Львівська взуттєва фабрика «Мальви» (заснована в 1994 р.); ТзОВ «Швейна компанія «Ролада» (заснована в 1992 р.); СП ТзОВ «Тротолла» (заснована в 1995 р.); ТзОВ «Грегорі текстиль» (заснована в 2016 р.) тощо.

Вагому роль у промисловому розвитку Львова також відіграють деревообробні компанії, зокрема: ПП «Львівська виробничо-торговельна меблева фірма «Карпати» (створена на базі меблевої фабрики «Карпати», заснованої ще в 60-х роках минулого століття), ТзОВ «Львівський меблевий комбінат», ТзОВ фірма «Язьм», ТзОВ «Добрі меблі», ТзОВ «Сігма стиль» та інші).

Крім того, значний позитивний внесок у розвиток промисловості міста роблять деякі інші традиційно потужні підприємства: ПАТ «Галичфарм» (історія якого починається від легендарного заводу «Лаокоон», заснованого у Львові ще в 1911 р., а згодом (після радянської окупації) реорганізованого у Львівський хіміко-фармацевтичний завод); ТзОВ Галімпекс (створене на базі Львівського складзеркального заводу, який був заснований у Львові в 1946 р.); ДП «Львівський державний ювелірний завод» (створений на базі Львівської ювелірної фабрики, яка започаткувала свою діяльність у 1950 р.); ТзОВ «Картонно-паперова компанія» (створена на базі ВАТ «Львівкартонопласт», яке функціонувало з 1946 р.).

На відміну від промислового сектору, який у Львові ґрунтується переважно на пострадянській індустріальній базі, торгівля та сфера послуг, що є стратегічно важливими структурними компонентами міської економіки з огляду на довгострокову перспективу її розвитку, активізувалися здебільшого вже в пострадянський період. Завдяки цьому велика частина торговельно-збутового та послугового потенціалу Львова сьогодні формується на інноваційній основі, а багато торговельних мереж і сервісних компаній використовують елементи «економіки знань» і сучасних інформаційних технологій.

Передусім це стосується підприємств ІТ-індустрії, яка в місті налічує близько 500 підприємств і забезпечує роботою понад 70 тис. осіб (або кожного десятого львів'янина). Загальний економічний ефект від діяльності ІТ-сфери у Львові перевищує 1 млрд дол. США, з яких прямиий економічний ефект – понад 600 млн дол. США (непрямиий вплив ІТ на суміжні галузі економіки –

понад 400 млн дол. США. Кількість робочих місць прямої зайнятості у сфері ІТ-індустрії міста – приблизно 24-25 тис. осіб, непрямої (в інших суміжних галузях економіки) – 46 тис. осіб. Отже, один ІТ-спеціаліст створює в місті приблизно три робочі місця [13].

Другим за важливістю напрямом розвитку сфери послуг у Львові є індустрія гостинності, в якій зайнято до 15% населення (щорічні надходження від неї до місцевого бюджету Львова становлять 150-200 млн грн). Водночас місто має сприятливі можливості для розвитку фактично всіх напрямів туристичного бізнесу, починаючи від сентиментального та завершуючи медичним. Після створення Львівської ОТГ, до складу якої ввійшли сусідні з містом сільські територіальні громади, відкрилися нові перспективи для диверсифікації туристичного бізнесу завдяки зеленому туризму. Утім, подальший розвиток туризму як у Львівській ОТГ загалом, так і в прилеглих до Львова селах вимагає збільшення обсягу інвестицій у модернізацію об'єктів транспортної та комунальної інфраструктури. Передусім це стосується покращення якості транспортного сполучення приміських сіл зі Львовом, удосконалення систем їх водопостачання та водовідведення, вирішення проблеми утилізації твердих побутових відходів тощо.

Все це ставить на порядок денний питання про розроблення сучасних підходів до підвищення ефективності співпраці органів місцевого самоврядування Львівської ОТГ з бізнесом та інститутами громадянського суспільства задля нарощування інвестиційного потенціалу громади на основі збалансованого розвитку всіх її територій і населених пунктів. Першочергового значення в цьому контексті набуває впровадження демократичних практик публічного управління (активізація муніципально-приватного партнерства, запровадження бюджетів участі, популяризація ресурсів з відкритими даними) та створення прозорої системи прийняття управлінських рішень і їх виконання.

Ще одним напрямом реалізації структурної політики Львівської ОТГ в нинішніх соціально-економічних умовах має стати стимулювання збалансованого розвитку торговельної та послугової сфер, зокрема шляхом рівномірного просторового їх розміщення в різних районах Львова та прилеглих до міста сільських територіях, відповідно до наявного людського та ресурсного потенціалу. Передусім ідеться про створення низки сучасних торговельних центрів, сервісно-логістичних компаній і гуртових ринків у приміській зоні, зокрема вздовж основних транспортних магістралей, які сполучають Львів із сусідніми обласними центрами та державним кордоном України.

Сьогодні в місті функціонує лише один сучасний гуртовий ринок (Шувар) і декілька великих супермаркетів: «Ашан» (на виїзді в напрямку Стрий – Мукачево – Ужгород – Чоп – кордон з Угорщиною та Словаччиною), «Метро» та «Епіцентр» (на виїзді в напрямках Городок – Мостиська – Шегині – кордон з Польщею і Великий Любінь – Самбір – Старий Самбір – Смільниця – кордон з Польщею), а також «Епіцентр» (на виїздах у напрямках Жовква – Рава Руська – кордон з Польщею, Кам'янка Бузька – Радехів – Луцьк і Буськ – Броди – Рівне – Київ). В останньому з перелічених випадків навантаження на транспортну розв'язку на виїзді зі Львова таке велике, що це призводить до постійних заторів і ставить на порядок денний питання невідкладного збільшення пропускну здатності автомобільних доріг, що видається малореальним без винесення супермаркету за межі міста (або будівництва там одного чи кількох нових).

На нашу думку, найбільш логічним тут мало би стати будівництво сучасного торговельного центру в Малехові або Дублянах (на виїзді зі Львова у напрямку на Луцьк – Рівне – Київ), а також великого транспортно-логістичного хабу в районі Гряди – Завадова – Зашкова – Волі Гамулецької (на виїзді зі Львова у напрямку на Рава-Руську – Червоноград – Сокаль – Нововолинськ – Володимир Волинський – Шацьк і на кордон з Польщею). До складу такого хабу могли б

увійти гуртовий ринок, торгові дома й виставково-ярмаркові площі, придатні для проведення великих міжнародних торгів. У перспективі цей хаб можна було би з'єднати автомобільним транспортним сполученням з автострадою Львів – Новояворівськ – Краковець (зокрема в межах анонсованого цьогоріч урядом будівництва північного об'їзду м. Львова та формування транспортного коридору Краковець – Броди – Рівне [14]). Водночас цей хаб мав би сполучатися гілкою вузької колії європейського стандарту з польським кордоном (а далі через Гребенне й Стальову Волю з'єднуватися з Люблін, Лодзем і Варшавою, а також з іншими європейськими столицями й містами).

Крім того, сучасні торговельні центри та транспортно-логістичні хаби з можливостями організації комбінованих модульних перевезень доцільно було б також розвивати і на виїздах зі Львова у напрямку Тернополя та Івано-Франківська. Зокрема, йдеться про створення відповідної інноваційної маркетингової інфраструктури в сусідніх із Львівською ОТГ Підберізцівській і Давидівській ОТГ, що в перспективі може створити сприятливі передумови для подальшого входження їх до Львівської ОТГ на засадах взаємовигідного партнерства та реалізації спільних економічних інтересів.

Слід зазначити, що запропоновані заходи сприятимуть не лише структурній модернізації економіки Львівської ОТГ та її збалансованому просторовому розвитку. Вони також дозволять забезпечити нарощування економічного потенціалу як самого Львова, так і сусідніх з ним сільських територій завдяки оптимізації використання наявного природно-ресурсного та людського капіталу кожного з них, а також завдяки підвищенню якості соціального капіталу в межах усієї Львівської ОТГ.

Крім того, відбудеться поліпшення інвестиційного клімату, що сприятиме активізації підприємницької діяльності в таких секторах «нової економіки», як інформаційно-освітні послуги, ІТ-технології, креативні індустрії тощо.

**Висновки.** Під час проведення в Україні адміністративно-територіальної реформи та децентралізації влади більшість ОТГ, створених навколо великих міст, стикнулися з проблемою обмеження потенціалу їх структурної модернізації через наявність рудиментів структурної побудови економіки, успадкованих ще з радянських часів. Передусім це стосується домінування старопромислових галузей на тлі браку інвестиційних ресурсів для розвитку інноваційних виробництв і диверсифікації сфери послуг і торговельної діяльності.

Отже, структурна політика великих міст і створених на їхній базі ОТГ сьогодні має орієнтуватися на стимулювання розвитку галузей «нової економіки», першочергову роль серед яких мають відігравати сфера послуг, зокрема індустрія гостинності, а також ІТ-технології та сучасна торговельно-логістична діяльність на інноваційній основі.

Подальші дослідження в цьому напрямі доцільно спрямовувати на виявлення потенціалу структурної модернізації економіки великих міст України в контексті реалізації політики європейської інтеграції нашої держави в умовах посилення деглобалізаційних тенденцій, зокрема тих, що спричинені безпечними викликами та обмеженнями, якими супроводжується поширення коронавірусної інфекції COVID-19.

#### Список використаних джерел

1. Ткачук А., Сергієнко О., Лайко О., Наталенко Н. *Як розпочати дружбу між містом та селом? Про співробітництво міських та сільських територіальних громад: методичні рекомендації*. К.: Інститут громадянського суспільства, 2019. 43 с.
2. Большинская И. О проблемах больших и малых городов. *Проблеми економіки*. 2012. № 4. С. 68-73.
3. Сторонянська І. З., Пагицька Х. О. Адміністративно-фінансова децентралізація: цілі реформи та результати першого етапу. *Регіональна економіка*. 2019. № 1. С. 3-13.
4. Koster H. *The Internal Structure of Cities: The Economics of Agglomeration, Amenities and Accessibility*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam, 2013. 270 p.



5. Czarnecki A. Urbanizacja kraju i jej etapy. *Irwir pan*: Website. 2018. URL: [http://www.irwirpan.waw.pl/dir\\_upload/site/files/Monografia/02\\_Czarnecki.pdf](http://www.irwirpan.waw.pl/dir_upload/site/files/Monografia/02_Czarnecki.pdf)
6. Wers R. Zróżnicowanie poziomu urbanizacji w Polsce. *Epodreczniki.pl*: Website. 2016. URL: <https://epodreczniki.pl/a/zroznicowanie-poziomu-urbanizacji-w-polsce/D19MUchJD>
7. Gawron H. Rozwój aglomeracji miejskich i ich znaczenie dla rozwoju lokalnego rynku nieruchomości. *Zarządzanie i Finanse*. 2014. № 12(4). S. 135-151.
8. Чи приєднаються Сокильники до Львова: відверта дискусія про агломерацію та ОТГ. *Твоє місто*: сайт. 2020. URL: [http://tvoemisto.tv/exclusive/aglomeratsiya\\_chy\\_otg\\_yak\\_dali\\_rozvyvatysya\\_lvovu\\_i\\_navkolyshnim\\_naselenym\\_punktam\\_103823.html](http://tvoemisto.tv/exclusive/aglomeratsiya_chy_otg_yak_dali_rozvyvatysya_lvovu_i_navkolyshnim_naselenym_punktam_103823.html)
9. «Не пасує розлучатись після 2 років життя» – голова Мурованської ОТГ про приєднання до Львова. *Перець*: сайт. 26.02.2020. URL: <https://perets.media/2020/02/26/ne-pasuye-rozluchatys-pislya-2-rokiv-zhyttya-golova-murovanskoyi-otg-pro-pryyednannya-do-lvova>
10. Шутка Н. Суд відмовив Малехівській сільраді у спробі від'єднатися від Львівської ОТГ. *Zaxid.net*: сайт. 16.11.2020. URL: [https://zaxid.net/sud\\_vidmoviv\\_malehivskiy\\_silradi\\_u\\_sprobi\\_vidyednatisya\\_vid\\_lvivskoyi\\_otg\\_n1510625](https://zaxid.net/sud_vidmoviv_malehivskiy_silradi_u_sprobi_vidyednatisya_vid_lvivskoyi_otg_n1510625)
11. Бучко А. Приєднання Зашкова до Львова: влада – за, громада – проти. *Galinfo*: сайт. 12.02.2020. URL: [https://galinfo.com.ua/articles/pryyednannya\\_zashkova\\_do\\_lvova\\_vlada\\_za\\_gromada\\_protiv\\_337283.html](https://galinfo.com.ua/articles/pryyednannya_zashkova_do_lvova_vlada_za_gromada_protiv_337283.html)
12. Ліщенко Ю. Місто Лева хоче стати «Великим Львовом». *Високий замок*: сайт. 16.01.2020. URL: <https://wz.lviv.ua/article/404510-misto-leva-khoche-staty-velykym-lvovom-mapa>
13. Економічний ефект від IT-індустрії Львова перевищив мільярд доларів. *Львівський IT-кластер*: сайт. 24.12.2019. URL: <https://itcluster.lviv.ua/ekonomichnyj-efekt-vid-industriyi-lvova-perevyshhyv-milyard-dolariv>
14. Північний обхід Львова разом із автобаном Краковець-Рівне утворюють сучасний транспортний коридор із Євросоюзом, – Шмигаль. *Четверта студія*: сайт. 15.03.2021. URL: <https://4studio.com.ua/novyny/pivnichnyj-obhid-lvova-razom-iz-avtobanom-krakovets-rivne-utvoryat-suchasnyj-transportnyj-korydor-iz-yevrosoyuzom-shmygal>

#### References

1. Tkachuk, A., Serhiyenko, O., Layko, O., & Natalenko, N. (2019). Yak rozpochaty druzhbu mizh mistom ta selom? Pro spivrobitnytstvo mis'kykh ta sil's'kykh terytorial'nykh hromad: metodychni rekomendatsiyi [How to start a friendship between town and country? About cooperation of urban and rural territorial communities]: Methodical recommendations. Kyiv: Institute of Civil Society. [in Ukrainian].
2. Bolshynskaya I. (2012). O problemakh bol'shikh i malykh gorodov [About the problems of cities and towns]. *Problemy ekonomiky – Problems of the economy*, 4, 68-73. [in Russian].
3. Storonianska, I. Z., Patytska, Kh. O. (2019). Administratyvno-finansova detsentralizatsiya: tsili reformy ta rezul'taty pershoho etapu [Administrative and financial decentralization: goals of the reform and results of the first stage]. *Rehional'na ekonomika – Regional economy*, 1, 3-13. [in Ukrainian].
4. Koster H. (2013). The Internal Structure of Cities: The Economics of Agglomeration, Amenities and Accessibility. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam.
5. Czarnecki A. (2018). Urbanizacja kraju i jej etapy [Urbanization of the country and its stages]. *Epodreczniki.pl*: Website. Retrieved from [http://www.irwirpan.waw.pl/dir\\_upload/site/files/Monografia/02\\_Czarnecki.pdf](http://www.irwirpan.waw.pl/dir_upload/site/files/Monografia/02_Czarnecki.pdf) [in Polish].
6. Wers, R. (2016). Zróżnicowanie poziomu urbanizacji w Polsce [Differentiation of the level of urbanization in Poland]. *Epodreczniki.pl*: Website. Retrieved from <https://epodreczniki.pl/a/zroznicowanie-poziomu-urbanizacji-w-polsce/D19MUchJD> [in Polish].
7. Gawron, H. (2014). Rozwój aglomeracji miejskich i ich znaczenie dla rozwoju lokalnego rynku nieruchomości [Development of urban agglomerations and their importance for the development of the local real estate market]. *Zarządzanie i Finanse – Journal of Management and Finance*, 12(4), 135-151. [in Polish].
8. Chy pryednayutsya Sokil'nyky do L'vova: vidverta dyskusiya pro ahlomeratsiyu ta OTH [Will Sokilnyky join to Lviv: an open discussion about the agglomeration and UTC] (2020). *Your city*: Website. Retrieved from [http://tvoemisto.tv/exclusive/aglomeratsiya\\_chy\\_otg\\_yak\\_dali\\_rozvyvatysya\\_lvovu\\_i\\_navkolyshnim\\_naselenym\\_punktam\\_103823.html](http://tvoemisto.tv/exclusive/aglomeratsiya_chy_otg_yak_dali_rozvyvatysya_lvovu_i_navkolyshnim_naselenym_punktam_103823.html) [in Ukrainian].
9. «Не пасує розлучатись після 2 років життя» – голова Мурованської ОТГ про приєднання до Львова [«It is not appropriate to divorce after 2 years of life» – the head of Murovanska UTC on joining Lviv] (2020). *Pepper*: Website. Retrieved from <https://perets.media/2020/02/26/ne-pasuye-rozluchatys-pislya-2-rokiv-zhyttya-golova-murovanskoyi-otg-pro-pryyednannya-do-lvova>. [in Ukrainian].
10. Shutka, N. (2020). Sud vidmovyv Malekhiv's'kiy sil'radi u sprobi vid'yednatisya vid L'vov's'koyi OTH [The court denied Malekhiv Village Council an attempt to secede from Lviv UTC]. *Zaxid.net*: Website. Retrieved from [https://zaxid.net/sud\\_vidmoviv\\_malehivskiy\\_silradi\\_u\\_sprobi\\_vidyednatisya\\_vid\\_lvivskoyi\\_otg\\_n1510625](https://zaxid.net/sud_vidmoviv_malehivskiy_silradi_u_sprobi_vidyednatisya_vid_lvivskoyi_otg_n1510625) [in Ukrainian].
11. Buchko, A. (2020, Feb 12). Pryyednannya Zashkova do L'vova: vlada – za, hromada – proty [Zashkiv's accession to Lviv: the government – for, the community – against] (2020). *Galinfo*: Website. Retrieved from

[https://galinfo.com.ua/articles/pryiednannya\\_zashkova\\_do\\_lvova\\_vlada\\_za\\_gromada\\_proty\\_337283.html](https://galinfo.com.ua/articles/pryiednannya_zashkova_do_lvova_vlada_za_gromada_proty_337283.html) [in Ukrainian].

12. Lishchenko, Yu. (2020, Jan 16). Misto Leva khoche staty «Velykym L'vovom» [The city of Lev wants to become the «Great Lviv»]. High Castle: Website. Retrieved from <https://wz.lviv.ua/article/404510-misto-leva-khoche-staty-velykym-lvovom-mapa> [in Ukrainian].
13. Ekonomichnyy efekt vid IT-industriyi L'vova perevyshchyyv mil'yard dolariv [The economic effect of Lviv's IT industry has exceeded one billion dollars] (2019, Dec 12). Lviv IT cluster: Website. Retrieved from <https://itcluster.lviv.ua/ekonomichnyy-efekt-vid-industriyi-lvova-perevyshchyyv-milyard-dolariv> [in Ukrainian].
14. Pivnichnyy obkhid L'vova razom iz avtobanom Krakovets'-Rivne utvoryat' suchasnyy transportnyy korydor iz Yevrosoyuzom, – Shmyhal [The northern bypass of Lviv together with the Krakovets'-Rivne highway form a modern transport corridor with the European Union, – Shmygal] (2021, Mar 15). The fourth studio: Website. Retrieved from <https://4studio.com.ua/novyny/pivnichnyy-obhid-lvova-razom-iz-avtobanom-krakovets-rivne-utvoryat-suchasnyy-transportnyy-korydor-iz-yevrosoyuzom-shmygal> [in Ukrainian].

**Borshchevskyy V. V. Structural policy of large cities at the present stage of decentralization (on the example of Lvivska consolidated territorial community).**

*The present stage of decentralization in Ukraine is characterized by the activation of the processes of harmonization of economic development priorities in many newly established consolidated territorial communities (CTCs). In the first place, it is about the CTCs that were established around large cities after last year's local elections. Traditionally, rural areas are rather skeptical about the possibility of complete realization of their interests within such CTCs. It causes numerous conflict situations. A range of CTCs established in the previous years even refuse to join new municipal CTCs. Often the refusal contradicts economic logic but meets the social support of the local population. For example, Lvivska CTC didn't manage to consolidate a range of adjoining areas around it due to the unfriendly disposition of management of surrounding CTCs and their residents. Consequently, its spatial location turns out to be rather asymmetrical. The city's boundaries literally "encounter" the neighboring village CTCs on the South and East. Moreover, some part of municipal infrastructural facilities turned out to be at their territory (supermarkets, trade centers, traffic intersections, and communal infrastructure facilities). To overcome the described problems and prevent conflict situations, it is reasonable to change approaches to the implementation of economic policy on the local level in the future. In the first place, modern approaches to the implementation of large cities' structural policy should be introduced at the present decentralization stage. Because currently manufacturing prevails in the structure of these cities' economy in Ukraine. Moreover, the foundations of industrial capacity of the municipal economy were formed back in the Soviet period. In the first place, it is about industrial regions of Eastern and Southern Ukraine. Yet, even in the West, namely in Lviv, most currently operating industrial enterprises were founded in the 1960s (some of them even in the 1940s). It is hardly real to transfer the production capacities of such enterprises to the neighboring rural areas. So, increasing the capacity of innovative production in adjoining rural areas should be the major priority of large cities' structural policy at the present stage of decentralization.*

*Keywords: structural policy, large cities, decentralization, consolidated territorial communities, spatial development.*

*Борщевський Віктор Валентинович – доктор економічних наук, доцент, провідний науковий співробітник відділу просторового розвитку ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України» (e-mail: borshchevsky@ukr.net, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1868-4434>). Borshchevskyy Viktor Valentynovych – Dr.Sci. (Econ.), Assoc. Prof., Leading Researcher of the Department of spatial development of the Dolishniy Institute of Regional Research of NAS of Ukraine.*

Стаття підготовлена в межах виконання наукової теми «Трансформація структури економіки міст Західного регіону України».

Надійшло 12.02.2021 р.