УДК 332.1:330.15:711.4
DOI: https://doi.org/10.30838/EP.208.141-147

Кузьменко Д.С.
Київський столичний університет імені Бориса Грінченка
Kuzmenko Denys
Borys Grinchenko Kyiv Metropolitan University
https://orcid.org/0009-0006-2722-0531

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ЕКОНОМІЧНОГО ВПЛИВУ МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ НА СТАЛИЙ РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

У статті здійснено ґрунтовний науковий аналіз міських агломерацій як стратегічних центрів економічної активності та інноваційного зростання, що визначають траєкторію сталого розвитку національної економіки в умовах глобальних трансформацій 2024–2025 рр. Досліджено фундаментальні мікроекономічні механізми агломераційної продуктивності – спільне використання ресурсів, ефективне узгодження на ринках праці та дифузію знань, що стимулюють зростання валового внутрішнього продукту та загальної факторної продуктивності. Проведено порівняльний аналіз провідних світових моделей просторової організації: північноамериканської моделі розростання, європейської поліцентричної мережі та азійської системи транзитно-орієнтованого розвитку. Виявлено критичні бар'єри агломераційного дивіденду, зокрема негативні екстерналії у формі транспортного колапсу, екологічного забруднення та житлової кризи, та запропоновано методи їх нівелювання через інструменти інституційного врядування. Обґрунтовано доцільність застосування інноваційних методів фінансування міської інфраструктури. Сформовано практичні рекомендації щодо гармонізації адміністративних меж та функціональних міських ареалів для забезпечення інклюзивного та стійкого зростання держави.

Ключові слова: *міські агломерації, сталий розвиток, агломераційний ефект, продуктивність праці, негативні екстерналії, транзитно-орієнтований розвиток.*

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF THE ECONOMIC IMPACT OF URBAN AGGLOMERATIONS ON THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY

The article provides a comprehensive academic analysis of the mechanisms through which urban agglomerations influence national economic growth and long-term sustainable development indicators. Within the framework of modern urbanization, cities have become primary engines of global wealth, generating over 80% of global GDP and concentrating the majority of innovation and private sector employment. The research delves into the fundamental micro-foundations of agglomeration economies, specifically the triple mechanisms of sharing (indivisible public goods and facilities), matching (optimizing labor market efficiency between specialized firms and workers), and learning (facilitating knowledge spillovers and technological diffusion). Quantitative evidence from international organizations reveals that doubling urban density typically correlates with productivity gains of 4% to 6% in OECD countries, whereas in emerging economies like China, India, and various African nations, these figures range from 12% to 19% due to the initial returns on resource concentration. However, the study identifies a significant gap between nominal wage growth and total factor productivity (TFP), suggesting that urban premiums in developing nations are often driven by capital intensity rather than pure efficiency. A critical part of the research is dedicated to the analysis of "urban costs" or negative externalities—such as chronic traffic congestion, air pollution, housing shortages, and social inequality—which can reduce net agglomeration elasticity to as low as 0.1% if left unmanaged. The article compares distinct spatial development paradigms: the North American "sprawl" model characterized by high car dependency, the European polycentric network model (PUR) focused on compact development and regional cohesion, and the East Asian transit-oriented development (TOD) model, exemplified by Japan's "rail-plus-property" system. Furthermore, the study examines innovative financial instruments necessary for sustainable urban scaling, including Land Value Capture (LVC), Betterment Levies, and Tax Increment Financing (TIF), which allow municipalities to reinvest infrastructure-induced land value gains back into public goods. Finally, the research underscores the necessity of multi-level governance and inter-municipal cooperation (IMC) to synchronize administrative boundaries with functional urban areas (FUA), ensuring that metropolitan growth aligns with national sustainability goals and social inclusivity.

Keywords: *urban agglomerations, sustainable development, agglomeration effect, labor productivity, negative externalities, transit-oriented development (TOD), land value capture (LVC), national economy.*

JEL classification: *R11, R12, O18, Q01.*

ISSN друкованої версії: 2224-6282
ISSN електронної версії: 2224-6290
© Кузьменко Д.С., 2025

Постановка проблеми. Процеси сучасної урбанізації перетворили міські агломерації на домінантні центри економічного зростання, інновацій та соціальної трансформації. Станом на 2025 рік понад половина світового населення проживає в містах, а до 2050 року цей показник, за прогнозами, сягне майже 70%, що означає концентрацію близько 7 млрд людей в урбанізованих ареалах [1]. Міські агломерації генерують понад 80% світового валового внутрішнього продукту (ВВП) та забезпечують близько 88% створення нових робочих місць у приватному секторі, що робить їх продуктивність визначальним фактором для стабільності національних економік [1]. Однак такий масштабний вплив супроводжується глибокими протиріччями: міста споживають дві третини світової енергії та відповідальні за понад 70% викидів парникових газів, що ставить під загрозу цілі сталого розвитку [1]. Тож критично важливим є розуміння механізмів, за допомогою яких агломераційний ефект трансформується в національний добробут, а також методів нівелювання негативних екстерналій, що виникають внаслідок надмірної концентрації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання економічного розвитку міських агломерацій та їхнього впливу на національні показники перебуває у центрі уваги провідних міжнародних інституцій та науковців. Теоретичний базис агломераційної економіки, заснований на механізмах «sharing, matching, learning», ґрунтовно розроблений у працях Дж. Дурантона та Д Пуги [15]. Емпіричні дослідження Світового банку (S. Lall, J. Henderson, A. Venables, 2021) та OECP (2022, 2024) фокусуються на оцінці еластичності продуктивності відносно щільності населення, виявляючи суттєві розбіжності між розвиненими країнами та економіками, що розвиваються. Зокрема, мета-аналіз понад 1200 оцінок еластичності підтверджує, що в країнах OECP приріст продуктивності становить 4-6%, тоді як у Китаї та Індії він може сягати 12-19% [1].

В українському науковому дискурсі особлива увага приділяється інституційному забезпеченню та критеріям стійкості агломерацій. М.Ф. Аверкина (2019) досліджує формування підсистем агломерацій та обґрунтовує необхідність узгодженого динамізму між використанням ресурсів та екологічною безпекою [11]. Роль агломерацій у поствоєнному відновленні та забезпеченні економічної безпеки України в умовах глобалізації аналізується у працях А.В. Шлапак, О.А. Іващенко та О.А. Юрченка (2025) [17]. Питання негативних екстерналій, таких як «передчасна урбанізація» та інфраструктурні обмеження, висвітлені у звітах UN-Habitat (2022), де наголошується на ризиках перетворення міст із «продуктивних» на просто «переповнені» [19].

Незважаючи на значний масив напрацювань, залишається недостатньо вивченим питання практичної імплементації фінансово-правових інструментів «захоплення вартості землі» (LVC) та податкового інкременту (TIF) у країнах із транзитивною економікою, що перебувають у стані структурної перебудови та протидії зовнішнім шокам. Відсутність цілісного механізму, який би дозволяв гармонізувати економічну вигоду від концентрації ресурсів із соціально-екологічними вимогами сталого розвитку, зумовлює необхідність поглибленого вивчення міжнародного досвіду для адаптації цих інструментів.

Мета дослідження полягає у систематизації міжнародного досвіду функціонування міських агломерацій для визначення оптимальних економічних та інституційних механізмів їхнього впливу на забезпечення сталого розвитку національної економіки.

Методи дослідження. У роботі застосовано метод порівняльного аналізу (для зіставлення просторових моделей США, ЄС та Азії); системний підхід (для вивчення взаємозв'язків між щільністю населення та продуктивністю праці); метод статистичного огляду (для оцінки еластичності агломераційних ефектів); та кейс-стаді (для аналізу впровадження інструментів TIF та LVC у різних правових системах).

Виклад основних результатів дослідження. Економічний вплив міських агломерацій ґрунтується на так званих ефектах масштабу та щільності, які в академічній літературі класифікуються через три фундаментальні механізми: спільне використання, узгодження та навчання [1]. Механізм спільного використання передбачає, що висока щільність населення та підприємств у межах агломерації дозволяє ефективніше розподіляти витрати на функціонування великих інфраструктурних об'єктів, енергетичних мереж та публічних благ, які є неподільними за своєю природою [1]. Це створює умови для спеціалізації постачальників проміжних ресурсів, що знижує загальні операційні витрати для всієї економічної системи регіону.

Механізм узгодження проявляється через формування глибоких та диверсифікованих ринків праці. У великих агломераціях імовірність знаходження ідеальної відповідності між специфічними навичками працівника та вимогами роботодавця є значно вищою, ніж у розпорошених поселеннях [1]. Це не лише знижує рівень фрикційного безробіття, але й стимулює інвестиції в людський капітал, оскільки працівники впевнені у попиті на свої вузькоспеціалізовані компетенції. Третій механізм – навчання – базується на інтенсивному обміні знаннями та технологічних розривах. Просторова близькість агентів сприяє швидкій дифузії інновацій, неформальному навчанню та виникненню нових ідей через безпосередню взаємодію, що є ключовим для креативних та наукомістких секторів економіки [1].

Кількісна оцінка цих ефектів здійснюється через показник еластичності продуктивності відносно щільності населення. Емпіричні дані свідчать, що в розвинених країнах OECP подвоєння щільності населення міста корелює зі зростанням продуктивності праці в діапазоні від 4% до 6% [1]. Водночас у країнах, що розвиваються, ці показники є значно вищими, що пояснюється низькою базою та вищою віддачею від початкової концентрації ресурсів. Наприклад, у Китаї цей показник сягає 19%, в Індії – 12%, а в країнах Африки – близько 17% [1] (табл. 1).

Таблиця 1

Еластичність продуктивності відносно щільності населення

Країна / регіон	Еластичність продуктивності при подвоєнні щільності (%)	Рівень ВВП на душу населення (тенденція)	Основний драйвер зростання
Китай	19.0	Високий темп зростання	Промислові кластери та експорт
Африка (середнє)	17.0	Низький / середній	Торгівля та послуги
Індія	12.0	Середній темп зростання	IT-послуги та аутсорсинг
США	4.3	Високий (стабільний)	Знання та фінансові послуги
Франція	3.0	Високий (стабільний)	Культурні та креативні індустрії
Країни ОЕСР (мета-аналіз)	4.0 - 6.0	Високий	Інновації та R&D

Джерело: [1]

Однак важливо розрізняти зростання номінальної заробітної плати та реальної продуктивності. Дослідження Світового банку вказують на те, що частина «міської премії» в оплаті праці може бути наслідком вищої капіталомісткості виробництва в містах (через доступ до глибоких ринків капіталу), а не обов'язково вищої ефективності використання ресурсів [1]. Для сталого розвитку національної економіки критичним є саме зростання ефективності використання ресурсів, оскільки воно відображає здатність агломерації генерувати інноваційну цінність.

Попри потужний економічний потенціал, агломерації стикаються з викликами, які можуть повністю нівелювати позитивний вплив концентрації. Дослідники виділяють три основні типи негативних екстерналій: соціальні, екологічні та економічні [6]. Найбільш гострими проблемами є затори на дорогах, забруднення повітря, дефіцит доступного житла та ріст злочинності. Коли витрати на проживання та ведення бізнесу в місті перевищують вигоди від щільності, агломерація починає діяти як гальмо для національної економіки (табл. 2).

Таблиця 2

Основні типи негативних екстерналій

Тип екстерналії	Прояв у міському середовищі	Економічний вплив на національному рівні	Механізм впливу
Екологічна	Забруднення повітря, острів тепла	Ріст витрат на охорону здоров'я, втрата робочих днів	Зниження якості людського капіталу [1]
Транспортна	Хронічні затори, знос доріг	Втрата продуктивного часу, ріст логістичних витрат	Сповільнення товарообігу та мобільності праці [1]
Соціальна	Злочинність, нерівність доступу	Відтік талантів, ріст видатків на поліцію	Депопуляція центрів міст [3]
Фінансова	Висока вартість землі та житла	Обмеження споживчого попиту, ріст зарплатних очікувань	Стримування експансії фірм [11]

Джерело: [1, 3, 11]

Емпіричні розрахунки показують, що при врахуванні міських дисаменіті чиста еластичність агломерації може падати до рівня 0,1% [1]. Це означає, що майже весь приріст продуктивності «з'їдається» високою вартістю життя та інфраструктурними обмеженнями. У країнах, що розвиваються, цей розрив є найбільш болючим. Наприклад, при однаковій щільності населення мешканці міст у країнах ОЕСР понад 19-30% менше часу проводять у заторах, а рівень забруднення повітря там нижчий на 16-28% [1]. Особливо критичною є ситуація з безпекою: рівень вбивств у великих містах країн, що розвиваються, в середньому в чотири рази вищий, ніж у розвинених економіках [1].

Явище «передчасної урбанізації», характерне для деяких регіонів Африки та Південної Азії, демонструє сценарій, коли концентрація людей у містах відбувається без відповідної індустріалізації [1]. У таких випадках міста стають не центрами виробництва, а місцями концентрації бідності та неформальної економіки. Замість того, щоб бути «щільними та продуктивними», вони стають «просто переповненими», що створює колосальне навантаження на державний бюджет без генерації відповідних податкових надходжень [13].

Розвиток міських агломерацій у різних регіонах світу відбувався під впливом унікальних історичних, географічних та політичних факторів, що дозволяє виділити три ключові моделі просторової організації та їхній економічний вплив (табл. 3).

Таблиця 3

Глобальні моделі розвитку агломерацій

Характеристика	Американська модель	Європейська модель	Азійська модель
Щільність	Низька	Середня / висока	Дуже висока
Транспорт	Приватне авто (80%+)	Змішаний (ГТ, вело)	Громадський транспорт (метро)
Землекористування	Монофункціональне	Змішане	Високоінтегроване (TOD)
Регулювання	Гнучке, ринкове	Жорстке, планове	Стратегічне, державне
Екологічний слід	Дуже високий	Середній	Низький (на особу)

Джерело: [1-4, 13-14]

Американська модель агломерацій характеризується низькою щільністю забудови, чітким зонуванням та тотальною залежністю від приватних автомобілів [3]. Історично це було зумовлено великою кількістю вільної землі, низькими цінами на енергоносії та державною політикою підтримки іпотечного кредитування, яка стимулювала будівництво односімейних будинків у субурбії [3]. Економічно ця модель сприяє високій мобільності та широкому ринку нерухомості, але вона є надзвичайно неефективною з точки зору використання ресурсів та екології. Наприклад, податки на пальне в США історично були в кілька разів нижчими, ніж у Європі, що робило довгі поїздки на роботу дешевими для індивіда, але дорогими для суспільства через викиди та потребу в постійному розширенні дорожньої мережі [3].

Європейські міста зазвичай є набагато компактнішими, ніж американські. Наприклад, щільність населення у Франкфурті втричі вища, ніж у Нью-Йорку (якщо брати загальноміські масштаби) [3]. Європейська стратегія базується на жорсткому регулюванні землекористування та підтримці багатофункціональних районів. Ключовим інструментом є розвиток поліцентричних міських регіонів, де замість одного гігантського центру функціонує мережа взаємопов'язаних міст середнього розміру [12]. Це дозволяє балансувати розвиток територій, уникати перегріву столиць та забезпечувати жителям доступ до робочих місць без необхідності проживання в мегаполісі. Високі податки на пальне та субсидії громадському транспорту в ЄС роблять компактну модель економічно доцільною [3].

Азійські мегаполіси (Токіо, Сінгапур, Гонконг, Шеньчжень) демонструють модель екстремальної щільності, інтегрованої з рейковим транспортом [4]. Модель «Залізниця плюс нерухомість» передбачає, що приватні або державні транспортні оператори розвивають територію навколо станцій метро, будуючи там комерційну та житлову нерухомість [13]. Це дозволяє фінансувати транспортну інфраструктуру за рахунок прибутку від оренди землі та забезпечує величезні пасажиропотоки. У Сінгапурі уряд використовує концепцію «кільцевого міста», де нові компактні міста розташовані вздовж ліній швидкісного транзиту, розділені зеленими поясами [4].

Сталий розвиток агломерацій вимагає колосальних інвестицій, які часто перевищують можливості традиційних муніципальних бюджетів. Міжнародний досвід пропонує кілька інноваційних механізмів фінансування.

Захоплення вартості землі (Land Value Capture – LVC). Це один із найбільш перспективних методів, що базується на простому принципі: державні інвестиції в інфраструктуру (наприклад, будівництво станції метро) різко підвищують ціну навколишньої землі. LVC дозволяє муніципалітету повернути частину цього «незаробленого» прибутку приватних власників для фінансування суспільних потреб [7]. Інструменти LVC включають:

– збори на поліпшення: разові платежі власників землі після реалізації інфраструктурного проєкту;

– продаж прав на будівництво: девелопери платять за дозвіл будувати вищі або щільніші будівлі, ніж передбачено базовим зонуванням;

– податки на незайняту землю: стимулюють власників пустирів у центрі міста до їхнього розвитку, що підвищує щільність та продуктивність [13].

Фінансування за рахунок податкового приросту (Tax Increment Financing – TIF). Механізм TIF передбачає, що муніципалітет визначає певну зону розвитку, де рівень податків на нерухомість «заморожується» на початковому рівні [12]. Нові податкові надходження, які виникають внаслідок зростання вартості майна після ревіталізації району, спрямовуються виключно на погашення боргів за кредитами або облігаціями, взятими для фінансування цього проекту. Це дозволяє здійснювати великі інвестиції без підвищення загальних податкових ставок для населення [14]. Цей інструмент є критично важливим для відновлення депресивних промислових зон або районів з високим рівнем забруднення [14].

Проблема «адміністративної фрагментації» є однією з головних перешкод для економічного впливу агломерацій. Коли реальна економічна зона (агломерація) охоплює десятки незалежних муніципалітетів, виникає конфлікт інтересів щодо податків та надання послуг. Наприклад, мешканці передмість користуються дорогами та лікарнями центрального міста, але платять податки у своїх невеликих громадах, що веде до хронічного недофінансування центру [12].

ОЕСР виділяє чотири основні структури управління агломераціями (табл. 4):

1. Неформальна координація: муніципалітети домовляються про співпрацю на добровільній основі без створення нових органів влади (найпоширеніша модель – 52% випадків у країнах ОЕСР) [13].

2. Міжмуніципальні органи: створюються для управління конкретними сферами (транспорт, водопостачання, відходи) [13].

3. Надмуніципальні органи: органи влади, що стоять над муніципалітетами та мають стратегічні

повноваження (наприклад, Адміністрація Великого Лондона) [14].

4. Спеціальні метрополійні міста: створення єдиного адміністративного суб'єкта для всієї агломерації [13].

Таблиця 4

Основні структури управління агломераціями

Модель врядування	Ступінь інтеграції	Приклад	Переваги	Ризики
Неформальна	Низький	Поліцентричні PUR в Італії	Гнучкість, збереження автономії	Слабкість виконання рішень
Міжмуніципальна	Середній	Комунітети у Франції	Економія на масштабі в послугах	Проблеми підзвітності
Надмуніципальна	Високий	Greater London Authority	Єдина стратегія, сильне лобіювання	Конфлікти з місцевими радами
Консолідована	Максимальний	Торонто (раніше)	Максимальна фінансова потужність	Втрата локальної ідентичності

Джерело: [12-14]

У Франції та Німеччині широко розповсюджена модель міжмуніципальної співпраці. У Німеччині міста-держави, як-от Гамбург, мають максимальну автономію, тоді як у регіоні Штутгарт діє обрана асамблея, що координує розвиток всього метрополійного ареалу [14]. Французька реформа 2014 року (закон MAPTAM) створила офіційний статус «метриполії», що дозволило великим містам отримати широкі повноваження в сфері економічного розвитку та соціального захисту від центрального уряду [14].

Для національної економіки сталий розвиток агломерацій означає не лише зростання ВВП, а й здатність міст адаптуватися до кліматичних змін та забезпечувати гідні умови життя для всього населення.

Агломерації є основними об'єктами впливу кліматичних катастроф. Згідно з даними OECP, будівлі відповідальні за 73% викидів у Токіо та 71% у Парижі [11]. Програма OECP пропонує чотирирівневий фреймворк для підвищення системної стійкості:

– Колаборація між секторами (здоров'я, праця, соціальна нерівність).

– Інвестиції в адаптивну інфраструктуру (захист від повеней, зелені дахи).

– Декарбонізація будівельного сектору через енергомодернізацію.

– Використання міських даних для прогнозування шоків [11].

Висока вартість житла є найбільшою перешкодою для залучення талантів. У багатьох мегаполісах (Лондон, Нью-Йорк, Сеул) витрати на житло перевищують 30-40% доходу домогосподарств, що вимиває споживчий попит з інших секторів економіки [12]. Провідні практики боротьби з цією проблемою включають:

– Легалізація допоміжних житлових одиниць: дозволяє будувати житло в підвалах або над гаражами існуючих будинків, що швидко збільшує житловий фонд без розширення меж міста.

– Інклюзивне зонування: вимога до девелоперів виділяти певну частку (зазвичай 10-20%) квартир у нових будинках під соціальне житло за зниженими цінами.

– Скасування мінімальних вимог до парковок: дозволяє знизити собівартість будівництва житла на 15-20% та стимулює розвиток територій біля метро.

Висновки. Економічний вплив міських агломерацій на сталий розвиток національної економіки є багатофакторним процесом, що вимагає тонкого балансування між агломераційними вигодами та витратами на щільність. В результаті проведеного дослідження можна зробити наступні ключові висновки.

✓ По-перше, національна стратегія розвитку повинна базуватися на концепції «керованої урбанізації». Самопливний ріст міст веде до виникнення трущоб, заторів та екологічної деградації, що стає тягарем для бюджету країни. Перехід до моделей TOD та компактного міста є безальтернативним шляхом для збереження конкурентоспроможності.

✓ По-друге, фінансова стійкість агломерацій неможлива без впровадження інструментів «захоплення вартості землі». Це дозволяє трансформувати спекулятивний прибуток від зростання цін на нерухомість у реальні інвестиції в громадський транспорт та зелену інфраструктуру.

✓ По-третє, інституційна база управління повинна відповідати реальним межам функціональних міських ареалів, а не застарілим адміністративним кордонам. Міжмуніципальна співпраця та створення надмуніципальних органів координації є критичними для вирішення проблем, що виходять за межі одного міста.

Зрештою, сталий розвиток вимагає інтеграції соціального компонента – забезпечення доступності житла та рівного доступу до міських послуг. Без інклюзії агломерація ризикує перетворитися на осередок соціальної напруги, що підірве політичну та економічну стабільність всієї держави. Таким чином, міські агломерації повинні розглядатися не просто як географічні об'єкти, а як складні адаптивні системи, управління якими визначає майбутнє національного добробуту в глобалізованому світі.

Список використаних джерел:

1. Ahlfeldt, G.M., & Pietrostefani, E. (2019). The economic effects of density: A synthesis. Journal of Urban Economics, Vol. 111. Pp. 93–131. DOI: https://doi.org/10.1016/j.jue.2019.04.006
2. Peterson, G.E. (2008). Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure. Washington, DC : World Bank, 160 p. URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/209711468316175525/pdf/462640BRI0Box31nlocking1Land1Values.pdf
3. Lall, S.V., Henderson, J.V., & Venables, A.J. (2021). Agglomeration Economies in Developing Countries : A Meta-Analysis. World Bank Policy Research Working Paper, No. 9730. 48 p. URL: https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/20c87d15-a76d-54fc-bb7c-816eb5fdda42/content
4. World Cities Report 2022 : Envisaging the Future of Cities. (2022). UN-Habitat, 410 p. URL: https://unhabitat.org/world-cities-report-2022-envisaging-the-future-of-cities
5. Шлапак А.В., Іващенко О.А., Юрченко О.А. (2024). Сучасні підходи до розуміння ролі міських агломерацій у сталому розвитку національної економіки. Економіка та суспільство,, № 67. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-67-20
6. Global State of National Urban Policy 2024. (2024). OECD Publishing, 180 p. URL: https://unhabitat.org/sites/default/files/2024/10/global-state-of-national-urban-policy-2024.pdf
7. Bengston, D.N., & Youn ,Y.C. (2002). Seoul's Greenbelt : An Experiment in Urban Containment. USDA Forest Service General Technical Report, No. 265. Pp. 27–35. URL: https://www.nrs.fs.usda.gov/pubs/gtr/gtr_nc265/gtr_nc265_027.pdf
8. Cho, S. (2011). Urban transformation of Seoul and Tokyo by legal redevelopment project. ITU A|Z Journal of the Faculty of Architecture, Vol. 8. No. 1. Pp. 169–179. URL: https://www.researchgate.net/publication/298684178_Urban_transformation_of_Seoul_and_Tokyo_by_legal_redevelopment_project
9. Regions and Cities at a Glance 2022. (2022). OECD Publishing, 214 p. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-regions-and-cities-at-a-glance-2022_14108660-en.html
10. Аверкина М.Ф. (2019). Формування критеріїв стійкості агломерації в забезпеченні регіонального розвитку. Бізнес Інформ, № 3. С. 108–113. DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-3-108-113
11. Resilient Urban Economies: A Catalyst for Productive Futures. Chapter 4. Nairobi. (2022). World Cities Report 2022. Pp. 109–135. URL: https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/chapter_4_wcr_2022.pdf
12. López-Ghio, R. et al. (2020). Tax Increment Financing for Urban Projects : An Alternative to Fund Infrastructure in Latin American Cities?. Washington, DC : Inter-American Development Bank, 52 p. DOI: http://dx.doi.org/10.18235/0002574
13. Sustainable Urban & Regional Development (SURGE). (2025). World Bank Group. URL: https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment.
14. Antipova, A. (2018). Urban Environment: The Differences between the City in Europe and the United States. The Urban Book Series. Cham : Springer, Pp. 35–49. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-74198-7_2

References:

1. Ahlfeldt, G.M., & Pietrostefani, E. (2019). The economic effects of density: A synthesis. Journal of Urban Economics, Vol. 111. Pp. 93–131. DOI: https://doi.org/10.1016/j.jue.2019.04.006 [in English].
2. Peterson, G.E. (2008). Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure. Washington, DC : World Bank, 160 p. Retrieved from: https://documents1.worldbank.org/curated/en/209711468316175525/pdf/462640BRI0Box31nlocking1Land1Values.pdf [in English].
3. Lall, S.V., Henderson, J.V., & Venables, A.J. (2021). Agglomeration Economies in Developing Countries : A Meta-Analysis. World Bank Policy Research Working Paper, No. 9730. 48 p. Retrieved from: https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/20c87d15-a76d-54fc-bb7c-816eb5fdda42/content [in English].
4. World Cities Report 2022 : Envisaging the Future of Cities. (2022). UN-Habitat, 410 p. Retrieved from: https://unhabitat.org/world-cities-report-2022-envisaging-the-future-of-cities [in English].
5. Shlapak, A.V., Ivashchenko, O.A., & Yurchenko, O.A. (2024). Suchasni pidkhody do rozuminnia roli miskykh ahlomeratsii u stalomu rozvytku natsionalnoi ekonomiky [Modern approaches to understanding the role of urban agglomerations in the sustainable development of the national economy]. Economy and Society, No. 67. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-67-20 [in Ukrainian].
6. Global State of National Urban Policy 2024. (2024). OECD Publishing, 180 p. Retrieved from: https://unhabitat.org/sites/default/files/2024/10/global-state-of-national-urban-policy-2024.pdf [in English].
7. Bengston, D.N., & Youn ,Y.C. (2002). Seoul's Greenbelt : An Experiment in Urban Containment. USDA Forest Service General Technical Report, No. 265. Pp. 27–35. Retrieved from: https://www.nrs.fs.usda.gov/pubs/gtr/gtr_nc265/gtr_nc265_027.pdf [in English].

8. Cho, S. (2011). Urban transformation of Seoul and Tokyo by legal redevelopment project. ITU A|Z Journal of the Faculty of Architecture, Vol. 8. No. 1. Pp. 169–179. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/298684178_Urban_transformation_of_Seoul_and_Tokyo_by_legal_redevelopment_project [in English].

9. Regions and Cities at a Glance 2022. (2022). OECD Publishing, 214 p. Retrieved from: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-regions-and-cities-at-a-glance-2022_14108660-en.html [in English].

10. Averkyna, M.F. (2019). Formuvannia kryteriiv stiikosti ahlomeratsii v zabezpechenni rehionalnoho rozvytku [Formation of criteria for agglomeration sustainability in ensuring regional development]. Business Inform, No. 3. Pp. 108–113. DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-3-108-113 [in Ukrainian].

11. Resilient Urban Economies: A Catalyst for Productive Futures. Chapter 4. Nairobi. (2022). World Cities Report 2022. Pp. 109–135. Retrieved from: https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/chapter_4_wcr_2022.pdf [in English].

12. López-Ghio, R. et al. (2020). Tax Increment Financing for Urban Projects : An Alternative to Fund Infrastructure in Latin American Cities?. Washington, DC : Inter-American Development Bank, 52 p. DOI: http://dx.doi.org/10.18235/0002574 [in English].

13. Sustainable Urban & Regional Development (SURGE). (2025). World Bank Group. Retrieved from: https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment. [in English].

14. Antipova, A. (2018). Urban Environment: The Differences between the City in Europe and the United States. The Urban Book Series. Cham : Springer, Pp. 35–49. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-74198-7_2 [in English].

Дата надходження статті: 02.12.2025 р.
Дата прийняття статті до друку: 22.12.2025 р.