

УДК: 332.3:364.122.5

DOI: 10.35432/tisb342025358122

**Юрій Ямковий***аспірант Навчально-наукового інституту публічної служби та управління**Національного університету «Одеська політехніка»**<https://orcid.org/0009-0000-1477-5286>**e-mail: [yamkovoy74@gmail.com](mailto:yamkovoy74@gmail.com)*

## **КОНЦЕПТ «ВЕЛИКА ОДЕСА» ТА ОРГАНІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ МІСТОМ ЯК ЦЕНТРОМ АГЛОМЕРАЦІЇ**

У науковій статті досліджено комплексні теоретико-методологічні та прикладні аспекти формування агломераційного утворення Велика Одеса у контексті сучасних трансформацій публічного адміністрування та децентралізації в Україні. Актуальність роботи зумовлена об'єктивною потребою у створенні інтегрованої системи управління, де Одеса виступає як потужний центр соціально-економічного тяжіння для міст-сателітів, зокрема Чорноморська, Южного та Теплодара, а також навколишніх селищних і сільських громад. Автор здійснює детальний аналіз чотирьох ключових груп чинників, що стимулюють розвиток агломерації. Просторові передумови визначаються стійкою тенденцією розширення житлової забудови за адміністративні межі міста та інтеграцією територій через транспортні артерії державного і міжнародного значення, такі як траси Київ-Одеса та Одеса-Миколаїв-Херсон. Економічні чинники ґрунтуються на функціонуванні найбільшого портового вузла України, розвитку індустріальних парків та логістичних хабів відповідно до пріоритетів законодавства про концесії та індустріальні парки. Соціальний вимір охоплює інтенсивну маятникову міграцію, що забезпечує трудову та соціально-побутову єдність ядра та периферії, інтегруючи освітні, медичні та культурні заклади в межах єдиної мережі. Екологічні передумови вимагають спільного управління унікальними екосистемами лиманів та прибережної зони в умовах посилення урбанізаційного навантаження, що відповідає стратегії екологічної безпеки до 2030 року. У роботі детально розглянуто три ключові європейські моделі управління: інституційну на прикладі Великого Лондона, функціональну на прикладі Ліонської метрополії та мережеве партнерство на прикладі Євродистрикту Страсбург-Ортену. На основі порівняльного аналізу Великої Одеси та Львівської агломерації встановлено, що Одеський регіон наразі перебуває на функціональній стадії розвитку, тоді як Львів демонструє вищий рівень організаційної інституціоналізації через реалізацію стратегії за підтримки Ради Європи та формування асоціації органів місцевого самоврядування. У статті представлено оригінальний поетапний алгоритм формування агломерації, що включає аналітичний етап із картографуванням та SWOT-аналізом територіального потенціалу, функціональну координацію секторних політик, реалізацію конкретних інфраструктурних проєктів для зміцнення довіри та завершальну інституціоналізацію через створення офіційного органу управління. Важливим елементом ефективності агломераційної політики визначено впровадження системи моніторингу на основі ключових показників ефективності, що охоплюють частку поїздок громадським транспортом, середній час доступу до вузлів мобільності, площу зелених зон та якість атмосферного повітря і водних ресурсів. Автор підкреслює, що для сталого функціонування Великої Одеси необхідне вдосконалення національної законодавчої бази, яка б чітко визначила правовий статус агломерацій, їхні повноваження та механізми фінансового забезпечення. Дослідження доводить, що формування інтегрованої системи управління на основі партнерства та багаторівневого врядування дозволить трансформувати Одесу в потужний драйвер регіонального розвитку, здатний ефективно конкурувати у європейському просторі та сприяти досягненню цілей сталого розвитку.

**Ключові слова:** Велика Одеса, агломерація, агломераційний центр, управління, збалансований розвиток, публічне адміністрування, децентралізація.

**Yurii Yamkovo**

*PhD-student of the Department of Public Administration and Regionalism  
ESI of Public Service and Management Odesa Polytechnic National University*

*<https://orcid.org/0009-0000-1477-5286>*

*yamkovoy74@gmail.com*

## CONCEPT OF “GREATER ODESA” AND THE ORGANIZATION OF GOVERNANCE OF THE CITY AS THE AGGLOMERATION CORE

The scientific article examines the complex theoretical, methodological, and applied aspects of forming the "Greater Odesa" agglomeration entity within the context of contemporary transformations in public administration and decentralization in Ukraine. The relevance of the work is driven by the objective need to create an integrated management system, where Odesa serves as a powerful center of socio-economic attraction for satellite cities—specifically Chornomorsk, Yuzhne, and Teplodar—as well as surrounding settlement and rural communities. The author performs a detailed analysis of four key groups of factors stimulating agglomeration development. Spatial prerequisites are defined by a steady trend of residential construction expanding beyond the city's administrative borders and the integration of territories through transport arteries of national and international significance, such as the Kyiv–Odesa and Odesa–Mykolaiv–Kherson highways. Economic factors are based on the functioning of Ukraine's largest port hub, the development of industrial parks, and logistics hubs in accordance with legislative priorities regarding concessions and industrial parks. The social dimension encompasses intensive pendulum migration, which ensures the labor and socio-living unity of the core and periphery by integrating educational, medical, and cultural institutions within a single network. Environmental prerequisites require joint management of the unique ecosystems of estuaries and coastal zones under increasing urbanization pressure, aligning with the environmental safety strategy through 2030. The study examines in detail three key European governance models: the institutional model exemplified by Greater London, the functional model exemplified by the Lyon Metropolis, and network partnership exemplified by the Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Based on an integrated comparison of Greater Odesa and the Lviv agglomeration, it is established that the Odesa region is currently at a functional stage of development, while Lviv demonstrates a higher level of organizational institutionalization through the implementation of a strategy supported by the Council of Europe and the formation of an association of local self-government bodies. The article presents an original step-by-step algorithm for agglomeration formation, including an analytical stage with mapping and SWOT analysis of territorial potential, functional coordination of sectoral policies, implementation of specific infrastructure projects to build trust, and final institutionalization through the creation of an official governing body. A vital element of agglomeration policy effectiveness is the implementation of a monitoring system based on key performance indicators (KPIs), covering the share of trips made by public transport, average access time to mobility hubs, the area of green spaces, and the quality of atmospheric air and water resources. The author emphasizes that for the sustainable functioning of Greater Odesa, it is necessary to improve the national legislative framework to clearly define the legal status of agglomerations, their powers, and financial support mechanisms. The research proves that forming an integrated management system based on partnership and multi-level governance will transform Odesa into a powerful driver of regional development, capable of effectively competing in the European space and contributing to the achievement of sustainable development goals.

**Keywords:** Greater Odesa, agglomeration, agglomeration core, governance, sustainable development, public administration, decentralization.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями.** В умовах глобалізації та децентралізації міські агломерації стають ключовими драйверами економічного зростання та конкурентоспроможності територій (OECD, 2020). В Україні процеси агломераційного розвитку значно активізувались у 2015–2020 рр. у зв'язку з адміністративно-територіальною реформою. Одеса, як найбільший транспортно-логістичний та культурний центр півдня України, природно формує навколо себе зону соціально-економічного тяжіння, що включає міста-сателіти (Чорноморськ, Южне, Теплодар), селищні та сільські громади. Фактично до складу Одеської агломерації можливо віднести Одеський район Одеської області, який було утворено 17.07.2020 року [29]. Актуальність дослідження обумовлена потребою у створенні інтегрованої системи управління, що поєднує місто-центр та навколишні території на основі збалансованого розвитку та партнерства. Методи та інформаційна база дослідження включають: системний аналіз агломераційної структури, SWOT-аналіз, порівняльний аналіз європейських та українських моделей (Lyon, Greater London Authority, Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, Львів), аналіз законодавчої бази України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори.** Питанням визначення сутності та особливостей становлення та організації управління містом як центром агломерації були присвячені публікації вітчизняних авторів, серед яких В. Бабаєв, М. Баймуратов, П. Біленчук, В. Кравченко, О. Коркуна, В. Куйбіда, О.Д. Лазор, О.Я. Лазор, О. Панухник, Ю. Романовська, С.Є. Саханенко, О. Стешенко, К. Луніна, О. Цільник, Л. Шевчук, С. Шульц, В. Федоренко.

Серед зарубіжних дослідників дану наукову проблематику розглядали Д.Хендерсон (J. Vernon Henderson), Б. Рено (Bertrand Renaud), Б. Катс (Bruce Katz), Л. Лінн (Laurence E Lynn, Jr.), К. Пейн (Kathy Pain), П. ЛеГалес (Le Galès), Г. Пінсон (G. Pinson), Д. Кюблер (D. Kübler), С. Лефевр (C. Lefèvre) та інші.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Визначити можливості формування «Великої Одеси» та розробити модель організації управління містом-центром агломерації. Проаналізувати передумови та чинники формування агломерації, розглянути європейські моделі управління містами-центрами агломерацій, оцінити виклики та ризики, розробити концептуальну організаційну схему управління, запропонувати етапи реалізації концепту.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Формування агломераційних структур в Україні є результатом дії комплексу просторових, економічних, соціальних та екологічних чинників. У науковій літературі агломерація розглядається як вища форма територіальної організації суспільства, що характеризується тісними функціональними взаємозв'язками між ядром та периферійними населеними пунктами [2].

Так, наприклад, О. Коркуна та О. Цільник розглядають міські агломерації як стратегічний інструмент комплексного розвитку території, як центру, так і периферії. О. Коркуна розглядає агломерації як полюси економічного зростання території, зокрема характеризує виключну роль агломерацій у формуванні та об'єднанні нових територіальних громад [10] [11]. Ю. Романовська розглядає міста, зокрема великі, як урбогеосистеми, використовуючи для визначення даної дефініції системний підхід. Міста, що є результатом тривалих урбанізаційних процесів у сучасних умовах відіграють все більш значущу роль і в економіці, і у суспільному устрої країни. [18] [19].

Прикладом такого процесу є становлення агломерації «Велика Одеса», яка об'єднує місто-ядро Одесу та низку прилеглих територіальних громад.

*Просторові передумови.*

Розширення житлової забудови за межі адміністративних кордонів Одеси є стійкою тенденцією останніх десятиліть. Нові багатоповерхові комплекси формуються на півночі

(Красносілка, Фонтанка), заході (Авангард, Велика Долина), сході (Сухий Лиман) та півдні (Таїрове). Просторову інтеграцію забезпечують транспортні артерії державного та міжнародного значення: траси М-05 Київ–Одеса та М-14 Одеса–Миколаїв–Херсон, залізнична мережа та міжнародний аеропорт «Одеса». Відповідно до «Державної стратегії регіонального розвитку України на 2021–2027 роки» агломераційний підхід розглядається як ключовий інструмент підвищення конкурентоспроможності великих міст та їхніх субурбанізованих територій [8].

*Економічні передумови.*

Одеський регіон виступає одним із головних економічних центрів Чорноморського басейну. Основу його потенціалу формує найбільший портовий вузол України (порти Одеса, Чорноморськ, Южне), що забезпечує значну частку зовнішньоекономічних операцій держави. Розвиток індустріальних парків і логістичних хабів відповідає пріоритетам Законів України «Про індустріальні парки» [30] та «Про концесію» [29]. Важливим чинником стає диверсифікація економіки за рахунок сфери туризму, ІТ-технологій і креативних індустрій, що відповідає європейській практиці формування «економіки знань» у приморських регіонах [20].

*Соціальні передумови.*

Маятникова міграція з передмість до міста-ядра визначає щоденну мобільність населення та формує єдиний соціально-економічний простір. Як зазначає С. Є. Саханенко [20], маятникова мобільність забезпечує «трудова й соціально-побутова єдність міста-ядра та навколишніх громад» і може слугувати ключовим показником сформованості агломерації.

Подібної думки дотримується О. І. Коркуна [11], яка вказує, що агломераційні процеси неможливо ідентифікувати без урахування інтенсивності маятникових трудових потоків між ядром та сателітами.

Це обумовлює інтеграцію освітніх, медичних та культурних закладів у межах єдиної мережі, що обслуговує населення як Одеси, так і навколишніх громад. У цьому контексті особливого значення набуває реалізація Закону України «Про співробітництво територіальних громад» [28], що відкриває можливості для формування спільних інфраструктурних та соціальних проєктів.

*Екологічні передумови.*

Екологічний вимір агломераційного розвитку визначається наявністю унікальних природних комплексів: Хаджибейського, Куяльницького, Сухого та Тілігульського лиманів, а також узбережжя Чорного моря. Водночас посилення урбанізаційного навантаження створює ризики деградації цих екосистем. У «Стратегії екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року» [9] підкреслюється необхідність інтеграції екологічних факторів у просторове та інфраструктурне планування агломерацій. У випадку «Великої Одеси» це стосується насамперед збереження водно-болотних угідь, контролю за забудовою прибережних територій та модернізації систем водопостачання й каналізації.

Відповідно до форсайту для розробки стратегії розвитку Одеської міської територіальної громади до 2027 року, агломераційні процеси та реформа регіональної політики відкривають нові можливості для розвитку Одеси [16].

На тлі реформування регіональної політики України та адаптації європейських підходів до просторового планування, Одеса опиняється в центрі важливих трансформацій. Актуалізується ідея формування міських агломерацій як інструменту зміцнення економічного потенціалу, посилення зв'язків між громадами та більш ефективного управління територіями. Одеса – єдине велике місто на півдні, здатне сформувати повноцінний центр впливу в межах субрегіону, з потенціалом агломераційного розвитку на основі взаємодії з навколишніми громадами Одеського району. Це відповідає сучасному баченню політики згуртованості ЄС, яка передбачає рівномірний розвиток територій через

міцні міжмуніципальні зв'язки та координацію спільних проєктів. Зміна підходів до державної регіональної політики та її зближення з європейською моделлю, зокрема щодо переходу від дотаційного вирівнювання до стимулювання зростання через розвиток полюсів зростання та агломерацій. Актуалізація просторового виміру політики на основі статистичних територіальних одиниць, де Одещина на рівні NUTS 2 може стати центром субрегіону, що відкриє доступ до нових фінансових інструментів та програм. Також зросла потреба в більшій координації між громадами задля реалізації комплексних проєктів відновлення та інфраструктурного розвитку. Подальша динаміка розвитку. У найближчі роки очікується просування процесів міжмуніципальної співпраці у форматі формалізованих агломераційних структур. Одеса може стати центром такої агломерації, що охоплюватиме навколишні територіальні громади. Водночас на національному рівні розробляється законопроект про агломерації, який має запровадити законодавче визначення такого типу об'єднань. З огляду на європейське законодавство, можливо, що агломерації посядуть одне з ключових місць у новій регіональній політиці, що буде адаптована до стандартів ЄС: саме на них буде спрямовано значну частину інституційної та фінансової підтримки, зокрема через цільові фонди, програми транскордонної співпраці та інфраструктурного розвитку. Це відкриє нові можливості для Одеси як потенційного лідера агломераційного формату на півдні країни.

### Європейський досвід управління містом-центром агломерації

Одеська агломерація теоретично може розвивати систему управління, обираючи одну з трьох основних моделей, кожна з яких безумовно має власні переваги й обмеження. (таб.1)

Таблиця 1

Модель	Приклад	Характеристика	Можливість адаптації
Інституційна	Greater London Authority	Єдиний орган управління, бюджет	Потребує змін до закону
Функціональна	Métropole de Lyon	Координація політик, збереження автономії	Реалістична для Одеси
Мережеве партнерство	Eurodistrict Strasbourg-Ortenau	Меморандуми, спільні проєкти	Початковий етап

Джерело: сформовано автором за [6], [12], [13], [27].

Інституційна модель, прикладом якої є Greater London Authority [27] у Великій Британії, передбачає створення єдиного органу управління з консолідованим бюджетом і централізованим плануванням. Її основна перевага полягає у наявності чіткої вертикалі ухвалення рішень та можливості реалізовувати масштабні інфраструктурні й соціальні проєкти. Водночас для впровадження такої моделі в Україні необхідні зміни до законодавства, зокрема до Закону «Про місцеве самоврядування» та Бюджетного кодексу, а також широка політична підтримка на національному рівні. Суттєвим ризиком може стати можливий опір органів місцевого самоврядування через передачу частини їхніх повноважень.

Функціональна модель, яка успішно працює у Métropole de Lyon [13] у Франції, ґрунтується на координації окремих сфер політики (транспорт, екологія, економічний розвиток) із збереженням автономії муніципалітетів. Її перевагою є менший рівень політичних конфліктів, гнучкість у формуванні партнерств і можливість впровадження в межах чинного українського законодавства через інструменти міжмуніципального співробітництва. Відсутність єдиного бюджету може ускладнити реалізацію масштабних проєктів, а також створити ризик нерівномірного розвитку територій.

Модель мережевого партнерства, прикладом якої є Eurodistrict Strasbourg-Ortenau [6] на франко-німецькому кордоні, виглядає найбільш простою для старту, з огляду на існуюче законодавче поле. Вона передбачає добровільну співпрацю через меморандуми та спільні проекти, що дозволяє швидко розпочати інтеграційні процеси з мінімальними бюрократичними бар'єрами. Проте відсутність централізованого бюджету та управлінських повноважень обмежує вплив на стратегічний розвиток агломерації, а ризик зведення співпраці лише до окремих проєктів без системних змін залишається високим.

Для Одеської агломерації в короткостроковій перспективі найбільш доцільно розпочати з моделі мережевого партнерства, поступово переходячи до функціональної моделі з ширшою координацією політик. Інституційна модель може стати стратегічною ціллю після внесення необхідних законодавчих змін та накопичення досвіду ефективної взаємодії між громадами.

Український досвід. Приклад Львівської агломерації [12].

Львівська агломерація є одним з найпоказовіших прикладів агломераційного розвитку в Україні. Центром виступає м. Львів — адміністративний і економічний центр області, який формує просторово-економічну систему з навколишніми громадами та містами-сателітами: Винники, Дубляни, Брюховичі, Рудне, Пустомити, Зимна Вода та ін.

До ключових рис Львівської агломерації можна віднести: щоденну маятникову міграцію до Львова з передмість, спільний ринок праці (функціональні зв'язки), розвинену мережу приміського транспорту, що поєднує місто-центр з навколишніми населеними пунктами (інфраструктурна інтеграція), розвиток дорожньої інфраструктури (об'їзні дороги, розв'язки), створення індустріальних парків на околицях, модернізація очисних споруд (спільні проєкти)

Стратегія розвитку Львівської агломерації була розроблена за сприяння Ради Європи у 2023 році. В аналітичній частині обласної стратегії йде мова про процес розроблення і зміст цієї агломераційної стратегії, наводяться дані про можливий склад агломерації, а також інформація про утворення місцевої асоціації ОМС «Львівська агломерація».

Наявність метрополійного центру міста Львова з потужним науковим потенціалом та розвинутою науково-освітньою інфраструктурою, формування на його основі агломерації (наявність Стратегії розвитку Львівської агломерації) – визначено як одна з сильних сторін в рамках SWOT-аналізу. Серед можливостей згадується «можливість поглиблення співробітництва громад в рамках створення Львівської агломерації та механізмів міжмуніципального співробітництва для розвитку інфраструктури та покращення публічних послуг мешканцям». За підсумками SWOT-аналізу серед викликів визначається: «Львівська агломерація володіє потужним потенціалом розвитку та може перетворитись на один з найбільших центрів економічного зростання у Східній Європі, водночас це може посилити внутрішньорегіональні диспропорції розвитку територій та обумовити перетікання інвестиційного і людського капіталу в агломерацію. Нівелювання цього ризику можливе через підтримку розвитку менш розвинутих територій та стимулювання альтернативних центрів економічного зростання в регіоні».

Інтегроване порівняння: «Велика Одеса» – «Львівська агломерація».

*Інституційна стадія розвитку.*

Агломерація «Велика Одеса» нині перебуває на стадії **функціональної координації**. Вона не має офіційного правового статусу й не інституціоналізована як окрема форма територіальної організації. Натомість спостерігається сукупність секторних політик (зокрема, у сфері мобільності) та публічних ініціатив, що апелюють до ширшого просторового об'єднання [15]. Це свідчить про «функціональну стадію» розвитку, коли об'єктивується потреба у створенні спеціальних механізмів міжмуніципального управління. Львівська агломерація, на відміну від Одеси, перебуває на етапі **організаційної інституціоналізації**. Тут активно впроваджуються стандарти багаторівневого врядування,

зокрема у співпраці з Радою Європи (CEMG), що супроводжує процес через стратегічні сесії та консультаційні формати [14].

*Модель управління та багаторівневе врядування.*

Для Одеси характерні окремі практики багаторівневості — передусім у транспортно-інфраструктурних ініціативах та плануванні мобільності. Водночас відсутній спеціальний координаційний орган агломерації (рада, агентство чи асоціація). Львів демонструє більш інституційно закріплену модель, у якій стандарти інклюзивності, прозорості та процедурної координації визначаються міжнародними рекомендаціями та локальними ініціативами. Інтерпретація процесів за С.Є. Саханенком [21] підтверджує, що довготривала стабільність агломераційного управління можлива лише за умов формалізації інституційної структури та уніфікації стандартів врядування на регіональному рівні.

*Транспорт і мобільність.*

У Львові вже затверджено **План сталої міської мобільності (SUMP)**, що інтегрує міську і приміську мобільність, роблячи акцент на пріоритеті громадського транспорту та безпеці руху [23]. Це особливо актуально в умовах маятникової міграції. В Одесі реалізуються окремі дослідження й програми (у т.ч. за підтримки Світового банку), спрямовані на організацію громадського транспорту та сталу мобільність. Важливим просторовим чинником є портові зв'язки та вузли перевалки, що значною мірою формують регіональну мобільність. Для «Великої Одеси» першочерговими завданнями постають розвиток міжмуніципальних сервісів приміської мобільності, створення інтермодальних хабів і впровадження тарифної інтеграції [7].

*Економічний профіль і драйвери зростання.*

Одеса функціонує як найбільший чорноморський портовий вузол, де у 2024–2025 рр. кластери «порт–логістика–агроекспорт» забезпечили рекордні обсяги перевалки через морський коридор. Це створює основу для індустріальних парків і транспортно-логістичних хабів.

Львів характеризується диверсифікованою економікою з вищою питомою вагою промислових парків, IT-сектору та прямих іноземних інвестицій. Саме ці драйвери були використані як аргументація необхідності інституційної форми агломераційного управління [14].

Відповідно, для Одеси актуальною є стратегія кластерного типу («порт–логістика–виробництво»), а для Львова — модель, зорієнтована на інновації, промислові парки та креативні індустрії.

*Правова рамка та стандарти врядування.*

В обох випадках ключовою проблемою є відсутність спеціального закону про агломерації в Україні. Львів просуває ідею локального «пілотного спецзакону». У свою чергу, рекомендації Ради Європи з відновлення та врядування акцентують на потребі у чітко визначених повноваженнях, інституційній спроможності та прозорих механізмах міжмуніципальної співпраці [14].

Наукова спадщина С.Є. Саханенка [21] [22] заклала теоретичну основу для правового оформлення агломерацій, обґрунтовуючи необхідність стандартизації регіонального врядування та інституційної організації міст.

*Екологічні та просторові виклики.*

Одеса стикається з особливо складною прибережно-лиманною системою. Для її агломераційного розвитку критично важливо інтегрувати заходи з берего-захисту, модернізації систем водоочищення та обмеження хаотичної забудови. Ці питання вже знаходять відображення у міжнародних рекомендаціях щодо транспортної та екологічної політики регіону.

Львів має менш «жорсткі» морфологічні умови, однак стикається з проблемами розселення, управління відходами та навантаження на приміську інфраструктуру. Стратегія

агломерації передбачає просторову координацію та екологічні заходи на рівні міжмуніципальної співпраці [25].

Порівняльна матриця (узагальнено) (таб.2)

Таблиця 2

Вимір	Велика Одеса	Львівська агломерація
Інституційний статус	Функціональний етап; немає окремого органу агломерації	Схвалена стратегія (2023), формування Асоціації ОМС, ініціатива спецзакону (2025)
Координація політик	Секторні (транспорт/мобільність, логістика)	Інтегрована стратегія + підтримка CoE (CEMG)
Економічна спеціалізація	Порти, логістика, агроекспорт, індустриальні парки	Індустриальні парки, IT, креативна економіка
Транспорт	Інтермодальність «порт–місто–передмістя», SUMP-орієнтири	SUMP Львова; приміська інтеграція
Правова база	Загальна рамка МСВ; потреба в інституціоналізації	Пілотна правова ініціатива для агломерації
Рекомендована модель	Функціональна координація → інституціоналізація	Прискорена інституціоналізація та виконання стратегії

Джерело: сформовано автором за [21], [24].

**Політика впровадження: уроки Львівської агломерації для «Великої Одеси».**

Одним із ключових завдань для формування агломераційного простору є вироблення спільної стратегії розвитку, яка виконує роль «контракту довіри» між містом-центром та громадами-сателітами. У випадку «Великої Одеси» така стратегія має ґрунтуватися на погоджених пріоритетах: забезпечення сталої мобільності, розвиток економічних зон та підвищення екологічної стійкості. Ефективність такої взаємодії безпосередньо залежить від інклюзивності процесу планування, що передбачає активну участь не лише влади, а й бізнесу та широких кіл громадської спільноти. Спільна стратегія має також стати інструментом залучення міжнародних донорів, демонструючи скоординованість та прозорість намірів усіх громад-учасниць. Подібний підхід застосовано у Львівській агломерації, де за підтримки Ради Європи було розроблено стратегічні документи із широким залученням громадян та органів місцевого самоврядування [24]. Це дозволяє формувати довготривалі відносини співпраці та забезпечує узгодженість політик.

*Інституційна координація.*

Досвід Львова показує, що визначальним чинником функціонування агломерацій є створення постійно діючих координаційних органів, здатних інтегрувати інтереси центрального міста та прилеглих муніципалітетів. Відповідно для «Великої Одеси» доцільним є створення **Координаційної ради агломерації**, що функціонуватиме на основі міжмуніципальних договорів. Залучення наукового потенціалу провідних університетів регіону на цьому етапі дозволить забезпечити об'єктивне оцінювання стану територій та високу обґрунтованість управлінських рішень. У подальшому цей орган може отримати делеговані повноваження у сферах транспорту, просторового планування та інфраструктури. Створення спільних робочих груп з питань залучення інвестицій дозволить уникнути внутрішньої конкуренції між громадами та сформувати єдиний привабливий портфель для

великого бізнесу. Як підкреслює С. Є. Саханенко, формування агломераційної системи потребує інституціоналізації управління та узгодження інтересів усіх стейкхолдерів, що виходить за межі суто економічної інтеграції [21].

*Нормативно-правовий вимір.*

Розвиток агломерацій в Україні наразі здійснюється без спеціального законодавства, однак можливим є застосування поетапного підходу. На першому етапі доцільним є укладення локальних міжмуніципальних угод та рамкових положень про координацію. Використання вже існуючих механізмів, передбачених Законом України «Про співробітництво територіальних громад», створює легітимний фундамент для перших спільних ініціатив без очікування нових законодавчих актів. Розвиток інтегрованої системи цивільного захисту та безпеки дозволить скоординувати зусилля громад у реагуванні на надзвичайні ситуації, що є критично важливим для приморського регіону. У подальшій перспективі може бути ініційована підготовка спеціального закону про агломерації, аналогічно до практики, започаткованої у Львові [25]. Такий підхід дозволяє здійснити поступовий перехід від «м'яких» форм співпраці до «жорстких» правових інституцій.

*Система моніторингу та індикаторів.*

Важливим елементом ефективності агломераційної політики є запровадження системи моніторингу та індикаторів (КРІ). Для «Великої Одеси» доцільно використовувати такі показники:

- частка поїздок, здійснених громадським транспортом, та рівень інтеграції тарифів;
- середній час доступу до транспортних вузлів мобільності;
- площа зелених зон у розрахунку на 1000 жителів;
- обсяг реалізованих спільних інвестиційних проєктів;
- якість атмосферного повітря та водних ресурсів.

Сучасні інструменти збору просторових даних та створення цифрових картографічних баз стануть технічною основою для прозорого та оперативного моніторингу досягнення обраних КРІ. Застосування принципів "розумного міста" (smart city) на рівні всієї агломерації забезпечить створення єдиного цифрового простору для управління ресурсами та взаємодії з громадянами. Ці показники можуть бути інтегровані з європейськими інструментами, зокрема Планом сталої міської мобільності (SUMP). [4]. Це забезпечить зіставність результатів із європейськими практиками та сприятиме гармонізації управлінських процесів.

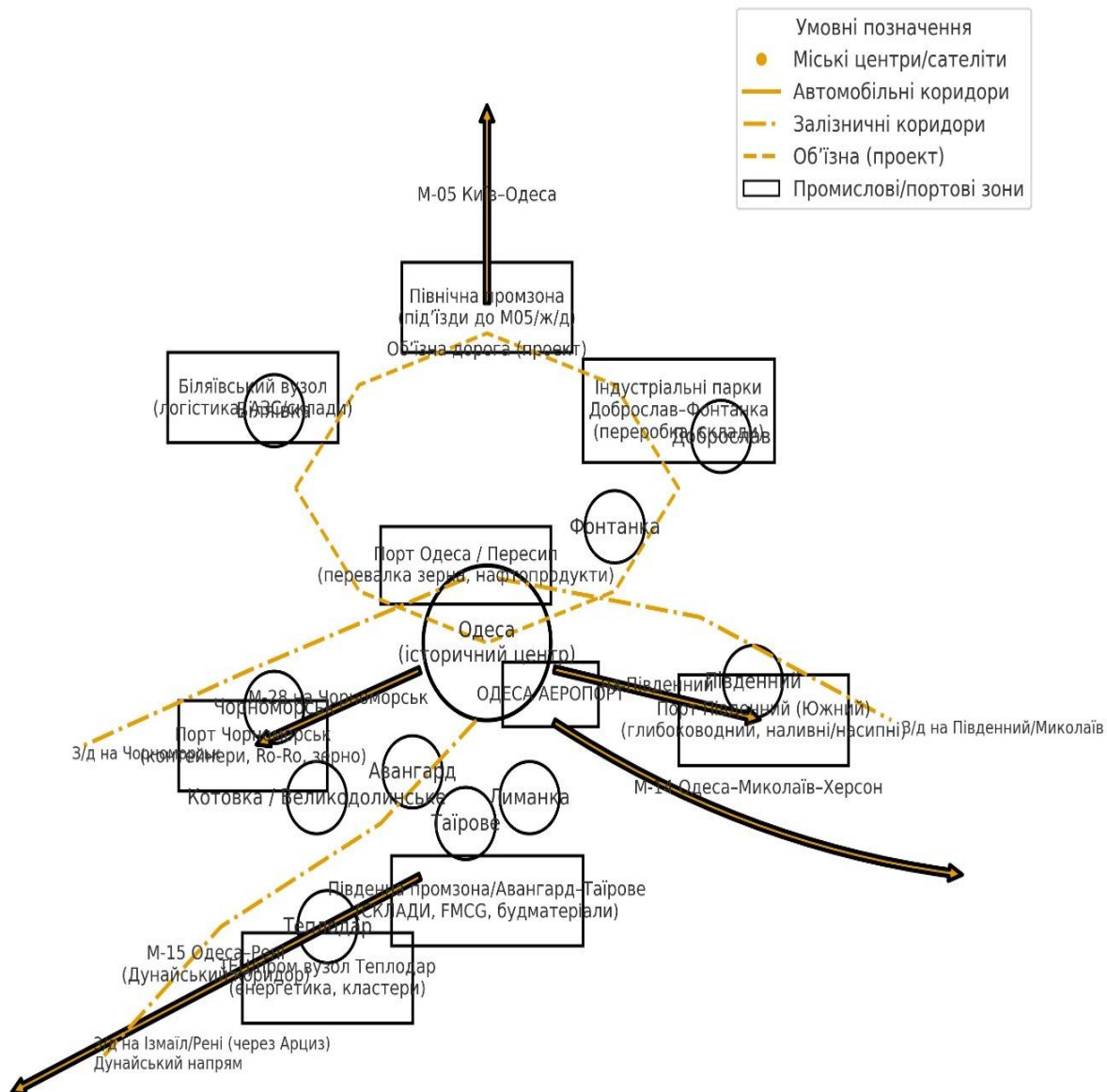
*Організаційна модель управління.*

З урахуванням українського контексту, оптимальною видається модель створення Координаційної ради при Одеській міській раді з представництвом усіх громад, що формують агломерацію. Доцільно передбачити створення спеціалізованих комітетів: з питань транспорту і мобільності, економічного розвитку, екології та просторового планування, соціальної політики. За містом-центром мають залишатися функції стратегічного планування, координації інвестиційної політики та підтримки інфраструктурних проєктів. При цьому важливим є забезпечення балансу між економічним розвитком і екологічною стійкістю [15].

Отже, аналіз досвіду Львівської агломерації свідчить, що навіть за відсутності спеціального закону можлива результативна міжмуніципальна співпраця через створення робочих органів, спільні стратегії та інфраструктурні проєкти. Для агломерації «Великої Одеси» це означає, що на початковому етапі варто зосередитися на координації у сферах транспорту, екології та економіки, поступово переходячи до більш формалізованих і правових форм інституціоналізації. Такий шлях не лише посилить внутрішню згуртованість громад Одеського району, а й відкриє доступ до інвестиційних фондів та програм трансграничної співпраці Європейського Союзу. Успішна реалізація цього концепту дозволить перетворити «Велику Одесу» на ключовий геополітичний та економічний вузол у басейні Чорного моря, здатний ефективно відповідати на виклики післявоєнного

ВІДНОВЛЕННЯ.

### Карта функціональних зон і транспортних коридорів Агломерація «Велика Одеса» (схема)



#### Карта функціональних зон і транспортних коридорів (мал.1).

(візуалізація, Одеса — центр, сателіти, промислові зони, транспортні зв'язки)

У наукових дослідженнях та практиці місцевого розвитку окреслюється послідовна логіка становлення агломерацій, яка відображає поступовий перехід від аналітичної оцінки потенціалу території до інституціоналізації міжмуніципальної співпраці. Досвід європейських міст та українських пілотних проектів засвідчує доцільність виділення чотирьох ключових етапів.

1. *Аналітичний етап.* На цьому рівні здійснюється збір та обробка просторової інформації, розробляється картографічна база, проводиться SWOT-аналіз, який дає змогу ідентифікувати сильні й слабкі сторони, можливості та загрози для розвитку агломераційного простору. Важливою складовою цього етапу є залучення експертного середовища, університетів та громадськості до оцінювання стану території [3].

2. *Функціональна координація.* Цей етап характеризується налагодженням міжмуніципальної взаємодії у сферах, які мають найбільше значення для життєдіяльності регіону: транспорт, екологія, інвестиційна діяльність. Йдеться передусім про координацію політик без створення нових адміністративних структур. Подібний підхід був апробований у Львівській агломерації за методологією Ради Європи, яка наголошує на принципі багаторівневого врядування [22].

3. *Реалізація спільних проєктів.* Подальший розвиток співпраці відбувається через реалізацію конкретних інфраструктурних ініціатив (транспортні вузли, інженерні мережі, об'єкти безпеки та соціальних послуг). Саме спільні проєкти формують практику партнерства, сприяють довірі та забезпечують ефект масштабу. Водночас вони створюють основу для залучення зовнішніх інвестицій і міжнародної технічної допомоги [15]

4. *Інституціоналізація.* Завершальний етап передбачає формалізацію взаємодії шляхом створення офіційного органу агломерації, наділеного правовим статусом та визначеними компетенціями. Інституціоналізація дозволяє систематизувати управління, закріпити сталі механізми координації та забезпечити відповідальність учасників агломераційного утворення [21].

У цьому контексті концепція «Великої Одеси» має значний потенціал для розвитку як транспортно-логістичного вузла та культурно-економічного центру регіонального й національного рівня. Найбільш реалістичним стартовим варіантом є **функціональна модель управління**, яка передбачає координацію окремих сфер при збереженні автономії муніципалітетів. Перехід до **інституційної моделі** видається доцільним після накопичення практичного досвіду й створення належних правових передумов. Місто-центр при цьому виступає координатором, інтегратором та драйвером реалізації спільних проєктів, що спрямовані на комплексний розвиток території. Для сталого функціонування агломерацій в Україні необхідне удосконалення законодавчої бази, яка визначатиме їхній правовий статус, повноваження та механізми управління [25].

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Проведене дослідження засвідчило, що агломерація «Велика Одеса» перебуває на стадії функціональної координації, яка проявляється у реалізації секторних політик (у сферах мобільності, екології, економічного розвитку) та публічних ініціатив міжмуніципального характеру. Наразі відсутність офіційного правового статусу й інституціоналізованої форми управління обмежує потенціал агломераційного розвитку. Водночас досвід Львівської агломерації демонструє, що навіть у ситуації відсутності спеціального законодавства можливо забезпечувати результативність міжмуніципальної співпраці через стратегічні документи, робочі органи та інфраструктурні проєкти, спираючись на стандарти багаторівневого врядування Ради Європи та рекомендації OECD.

Отже, основні узагальнення дослідження можна сформулювати таким чином:

1. Поетапність формування агломерацій. Логіка розвитку включає чотири ключові стадії: аналітичну (SWOT-аналіз, картографування), функціональну (координація політик), реалізацію спільних проєктів та інституціоналізацію (створення правового органу управління).

2. Стратегія як контракт довіри. Агломераційна стратегія виступає інструментом інтеграції інтересів міста-центру та громад-сателітів і закріплює узгоджені пріоритети розвитку.

3. Моніторинг та індикатори. Визначення KPI та їх інтеграція з європейськими інструментами (SUMP, SEAP) є передумовою для вимірювання результативності й зіставності з практиками ЄС.

4. Правове забезпечення. Для сталого функціонування агломерацій в Україні необхідним є вдосконалення законодавчої бази, яка визначатиме їхній правовий статус, компетенції та механізми управління.

5. Економічні драйвери. Індустріальні парки, транспортно-логістичні хаби, ІТ-сектор, креативні індустрії та портова економіка можуть стати аргументами на користь інституційного оформлення агломерацій.

Подальші наукові розвідки у цьому напрямку вважаємо за доцільне зосередити на розробленні нормативно-правової моделі регулювання агломерацій в Україні з урахуванням рекомендацій ОЕСД та Ради Європи, аналізі фінансових механізмів забезпечення спільних агломераційних проєктів та інструментів залучення інвестицій, вивченні ролі агломерацій у досягненні Цілей сталого розвитку (ЦСР) та інтеграції України до європейського простору врядування, порівнянні українського досвіду з практиками країн Центрально-Східної Європи, що пройшли аналогічний шлях після децентралізаційних реформ.

### *Список використаних джерел*

1. Безверхнюк Т. М., Саханенко С. Є., Топалова Е. Х. Європейські стандарти врядування на регіональному рівні. Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2008.
2. Данилишин Б. М. Управління просторовим відновленням та розвитком громад і регіонів України: стратегічні пріоритети та європейський вектор. Регіональна економіка. 2024. № 4 (114). С. 5–11. DOI: <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2024-4-1>
3. Гринчук Н. М., Багінський М. С. Урбанізація та державна політика розвитку територій. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2023. № 12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2023.12>
4. Європейська комісія. Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Brussels: DG MOVE, 2016. URL: [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_guidelines\\_en.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf)
5. Європейська комісія. Handbook of Sustainable Urban Development. Brussels, 2022. URL: <https://territorial.ec.europa.eu/sustainable-development/strategies/handbook-sud/>
6. Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Les organes. URL: <https://www.eurodistrict.eu/fr/les-organes>
7. ESPON. Territorial Evidence on Functional Urban Areas and Coastal Regions in the EU. Luxembourg: ESPON, 2022. URL: <https://www.espon.eu/functional-urban-areas>
8. Кабінет Міністрів України. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки: Постанова від 5 серпня 2020 р. № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF>
9. Кабінет Міністрів України. Стратегія екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату до 2030 року: Постанова від 20 жовтня 2021 р. № 1363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1363-2021-%D0%BF>
10. Коркуна О. І., Цільник О. Я. Роль об'єднаних територіальних громад і міських агломерацій у розвитку економіки держави: зарубіжний досвід. Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. 2018. Вип. 36. С. 35–38. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=FILA=&2\\_S21STR=rpse\\_2018\\_36\\_11](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=rpse_2018_36_11)
11. Коркуна О. І. Агломерації як полюси економічного зростання територій. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2018. Вип. 1. С. 86–90. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu\\_2018\\_1\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu_2018_1_16)
12. Львівська обласна державна адміністрація. Стратегія розвитку Львівської агломерації. 2023. URL: [https://media.loda.gov.ua/docs/womnzs0r/lviv-agglomeration-dstrategy\\_f-1.pdf](https://media.loda.gov.ua/docs/womnzs0r/lviv-agglomeration-dstrategy_f-1.pdf)
13. Métropole de Lyon. Organisation politique. URL: <https://www.grandlyon.com/metropole/organisation-politique>
14. OECD. Governance of Metropolitan Areas. Paris: OECD Publishing, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1787/5jz43zldh08p-en>

15. OECD. Governing Metropolitan Areas in Ukraine: Challenges and Opportunities. Paris: OECD Publishing, 2022. DOI: <https://doi.org/10.1787/c8cbf0f4-en>
16. Одеська міська рада. Офіційний сайт. URL: <https://omr.gov.ua/ua/news/242781>
17. Пилипченко О. О. Фактори міграції: зміст та класифікація. Наукові праці МАУП. Економічні науки. 2023. № 1 (68). С. 42–49. DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/68-7>
18. Романовська Ю. А. Принципові засади формування напрямів посилення соціально-економічної безпеки урбогеосистеми. Соціально-правові студії. 2020. № 3 (9). С. 173–183. DOI: <https://doi.org/10.33271/soclo.2020.3.173>
19. Романовська Ю. А. Місто як урбогеосистема: структура та особливості. Ekonomika ta derzhava. 2020. № 5. С. 116–122. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2020.5.116>
20. Саханенко С. Є. Управління розвитком міських агломерацій в умовах децентралізації. Вісник ХНУМГ ім. О. М. Бекетова. 2019. № 4. С. 115–122. DOI: <https://doi.org/10.33042/2522-4409-2019-152-4-115-122>
21. Саханенко С. Є. Агломераційні форми організації територій: теоретико-методологічні засади. Публічне управління та регіональний розвиток. 2021. № 13. С. 87–98. DOI: <https://doi.org/10.33287/112111>
22. Саханенко С. Є. Теоретичні та організаційно-функціональні засади політичного управління містом в умовах самоврядування. Одеса: НАДУ, 2005.
23. URBACT. Integrated Action Planning in Urban Agglomerations. Brussels, 2021. URL: <https://urbact.eu/integrated-action-planning>
24. Council of Europe. Urban strategies in Ukraine: Pilot projects in Lviv Agglomeration. Strasbourg: CoE Publishing, 2020. URL: <https://rm.coe.int/lviv-agglomeration-development-strategy-en/1680a67e84>
25. Council of Europe. Methodology of multi-level governance in the Lviv Agglomeration. Kyiv: CoE Office in Ukraine, 2021. URL: <https://rm.coe.int/multi-level-governance-ukraine-en/1680a149f1>
26. Council of Europe. Strategic session on multilevel governance in Lviv Metropolitan Area. URL: <https://www.coe.int/en/web/kyiv/-/council-of-europe-supports-new-initiatives-strategic-session-on-multilevel-governance-in-lviv-metropolitan-area-held-in-lviv>
27. Greater London Authority Act 1999. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/contents>
28. Закон України «Про співробітництво територіальних громад» від 17.06.2014 р. № 1508-VII (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1508-18>
29. Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 р. № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>
30. Закон України «Про індустріальні парки» від 21.09.2021 р. № 1710-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-20>

### References

1. Bezverkhniuk, T. M., Sakhanenko, S. Ye., & Topalova, E. Kh. (2008). Yevropeiski standarty vriaduvannia na rehionalnomu rivni [European standards of governance at the regional level]. Odesa: ORIDU NADU. [in Ukrainian].
2. Danylyshyn, B. M. (2024). Upravlinnia prostorovym vidnovlenniam ta rozvytkom hromad i rehioniv Ukrainy: stratehichni priorytety ta yevropeyskyi vektor [Management of spatial recovery and development of communities and regions of Ukraine: strategic priorities and European vector]. Rehionalna ekonomika - Regional Economy, 4(114), 5–11. Retrieved from <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2024-4-1> [in Ukrainian].
3. Hrynychuk, N. M., & Bahinskyi, M. S. (2023). Urbanizatsiia ta derzhavna polityka rozvytku terytorii [Urbanization and state policy of territorial development]. Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok - Public Administration: Improvement and Development, (12). Retrieved from <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2023.12> [in Ukrainian].
4. European Commission. (2016). Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban

- Mobility Plan. Brussels: DG MOVE. Retrieved from <https://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines>
5. European Commission. (2022). Handbook of Sustainable Urban Development Strategies. Brussels. Retrieved from <https://territorial.ec.europa.eu/sustainable-development/strategies/handbook-sud>
  6. Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. (n.d.). Les organes. Retrieved from <https://www.eurodistrict.eu/fr/les-organes>
  7. ESPON. (2022). Territorial Evidence on Functional Urban Areas and Coastal Regions in the EU. Luxembourg: ESPON. Retrieved from <https://www.espon.eu/functional-urban-areas>
  8. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2020). Derzhavna stratehiia rehionalnoho rozvytku na 2021–2027 roky: Postanova vid 5 serpnia 2020 r. № 695 [State Regional Development Strategy for 2021–2027: Resolution of August 5, 2020, No. 695]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-п> [in Ukrainian].
  9. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021). Stratehiia ekolohichnoi bezpeky ta adaptatsii do zminy klimatu do 2030 roku: Postanova vid 20 zhovtnia 2021 r. № 1363 [Strategy of environmental safety and climate change adaptation until 2030: Resolution of October 20, 2021, No. 1363]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1363-2021-п> [in Ukrainian].
  10. Korkuna, O. I., & Tsilnyk, O. Ya. (2018). Rol obiednanykh terytorialnykh hromad i miskykh ahlomeratsii u rozvytku ekonomiky derzhavy: zarubizhnyi dosvid [The role of amalgamated territorial communities and urban agglomerations in the economic development of the state: foreign experience]. *Rozvytok produktyvnykh syl i rehionalna ekonomika - Development of Productive Forces and Regional Economy*, (36), 35–38. Retrieved from [http://re.gov.ua/doi/rpse\\_2018\\_36\\_11](http://re.gov.ua/doi/rpse_2018_36_11) [in Ukrainian].
  11. Korkuna, O. I. (2018). Ahlomeratsii yak poliusy ekonomichnoho zrostantia terytorii [Agglomerations as poles of economic growth of territories]. *Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy - Socio-Economic Problems of the Modern Period of Ukraine*, (1), 86–90. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu\\_2018\\_1\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu_2018_1_16) [in Ukrainian].
  12. Lvivska oblasna derzhavna administratsiia. (2023). Stratehiia rozvytku Lvivskoi ahlomeratsii [Strategy for the development of Lviv agglomeration]. Retrieved from <https://loda.gov.ua/news/79268> [in Ukrainian].
  13. Métropole de Lyon. (n.d.). Organisation politique. Retrieved from <https://www.grandlyon.com/metropole/organisation-politique>
  14. OECD. (2020). Governance of Metropolitan Areas. Paris: OECD Publishing. Retrieved from <https://doi.org/10.1787/9789264222625-en>
  15. OECD. (2022). Governing Metropolitan Areas in Ukraine: Challenges and Opportunities. Paris: OECD Publishing. Retrieved from <https://doi.org/10.1787/c8cbf0f4-en>
  16. Odeska miska rada. (n.d.). Ofitsiinyi sait [Official website]. Retrieved from <https://omr.gov.ua/ua/news/242781> [in Ukrainian].
  17. Pylypchenko, O. O. (2023). Faktory mihratsii: zmist ta klasyfikatsiia [Migration factors: content and classification]. *Naukovi pratsi MAUP. Ekonomichni nauky - Scientific Papers of IAMP. Economic Sciences*, 1(68), 42–49. Retrieved from <https://doi.org/10.32689/2523-4536/68-7> [in Ukrainian].
  18. Romanovska, Yu. A. (2020). Pryntsypovi zasady formuvannia napriamiv posylennia sotsialno-ekonomichnoi bezpeky urboheosystemy [Fundamental principles of strengthening socio-economic security of urban geosystems]. *Sotsialno-pravovi studii - Socio-Legal Studies*, 3(9), 173–183. Retrieved from <https://doi.org/10.33271/soclo.2020.3.173> [in Ukrainian].
  19. Romanovska, Yu. A. (2020). Misto yak urboheosystema: struktura ta osoblyvosti [City as an urban geosystem: structure and features]. *Ekonomika ta derzhava - Economy and State*, (5), 116–122. Retrieved from <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2020.5.116> [in Ukrainian].
  20. Sakhanenko, S. Ye. (2019). Upravlinnia rozvytkom miskykh ahlomeratsii v umovakh detsentralizatsii [Management of urban agglomeration development under decentralization]. *Visnyk*

- KhNUMH im. O. M. Beketova - Bulletin of KhNUMG named after O. M. Beketov, (4), 115–122. Retrieved from <https://doi.org/10.33042/2522-4409-2019-152-4-115-122> [in Ukrainian].
21. Sakhanenko, S. Ye. (2021). Ahlomeratsiini formy orhanizatsii terytorii: teoretyko-metodolohichni zasady [Agglomeration forms of territorial organization: theoretical and methodological foundations]. *Publichne upravlinnia ta rehionalnyi rozvytok - Public Administration and Regional Development*, (13), 87–98. Retrieved from <https://doi.org/10.33287/112111> [in Ukrainian].
  22. Sakhanenko, S. Ye. (2005). Teoretychni ta orhanizatsiino-funktsionalni zasady politychnoho upravlinnia mistom v umovakh samovriaduvannya [Theoretical and organizational-functional foundations of political governance of the city in conditions of self-government]. Odesa: NADU. [in Ukrainian].
  23. URBACT. (2021). Integrated Action Planning in Urban Agglomerations. Brussels. Retrieved from <https://urbact.eu/integrated-action-planning>
  24. Council of Europe. (2020). Urban strategies in Ukraine: Pilot projects in Lviv Agglomeration. Strasbourg: CoE Publishing. Retrieved from <https://rm.coe.int/1680a0129e>
  25. Council of Europe. (2021). Methodology of multi-level governance in the Lviv Agglomeration. Kyiv: CoE Office in Ukraine. Retrieved from <https://rm.coe.int/1680a149f1>
  26. Council of Europe. (n.d.). Strategic session on multilevel governance in Lviv Metropolitan Area. Retrieved from <https://www.coe.int/en/web/kyiv/-/council-of-europe-supports-new-initiatives-strategic-session-on-multilevel-governance-in-lviv-metropolitan-area-held-in-lviv>
  27. United Kingdom. (1999). Greater London Authority Act 1999. Retrieved from <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/29/contents>
  28. Verkhovna Rada of Ukraine. (2014). Pro spivrobotnytsvo terytorialnykh hromad: Zakon Ukrainy No. 1508-VII [On cooperation of territorial communities: Law of Ukraine No. 1508-VII]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1508-18> [in Ukrainian].
  29. Verkhovna Rada of Ukraine. (2019). Pro kontsesiiu: Zakon Ukrainy No. 155-IX [On concession: Law of Ukraine No. 155-IX]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> [in Ukrainian].
  30. Verkhovna Rada of Ukraine. (2021). Pro industrialni parky: Zakon Ukrainy No. 1710-IX [On industrial parks: Law of Ukraine No. 1710-IX]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-20> [in Ukrainian].