

---

---

## ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ І ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

УДК 332.14:352.075+528.91

С. І. ГРЕЧАНА,  
доцент, кандидат економічних наук,  
старший науковий співробітник,  
Ю. С. РОГОЗЯН,  
кандидат економічних наук,  
заступник заввідділом проблем міжрегіонального співробітництва

*Інститут економіко-правових досліджень НАН України  
(Київ)*

### КАРТОГРАФІЧНИЙ МЕТОД У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ РОЗВИТКУ ТА СПІВПРАЦІ ОБ'ЄДНАНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД

*Визначено особливості та необхідність застосування картографічного методу в процесі розкриття теоретико-методичних засад розвитку територіальних громад. Запропоновано методику розрахунку структурного співвідношення об'єктів виробничої, транспортної та інформаційної інфраструктур, а також їх графічно-схематичного зображення на карті. За її допомогою побудовано карту-схему інфраструктури співробітництва територіальних громад Луганської області, виокремлено найуспішніші райони та аутсайдерів області.*

**Ключові слова:** картографічний метод, об'єднані територіальні громади, розвиток, співпраця територіальних громад, виробнича інфраструктура, транспортна інфраструктура, інформаційна інфраструктура, методика.

---

S. I. HRECHANA,  
*Associate Professor, Cand. of Econ. Sci.,  
Senior Researcher,*  
Yu. S. ROHOZIAN,  
*Cand. of Econ. Sci.,  
Deputy Head of Department of Interregional Cooperation Problems*  
*Institute of Economic and Legal Research of the NAS of Ukraine  
(Kyiv)*

### CARTOGRAPHIC METHOD TO ENSURE DEVELOPMENT AND COOPERATION OF UNITED TERRITORIAL COMMUNITIES

*Peculiarities and necessity of using the cartographic method in process of disclosure of theoretical and methodical principles of the territorial communities' development are determined. A method of calculating the structural relationship of objects of production, transport and information infrastructures, as well as their graphic-schematic image on the map, is proposed. With its help, a map-scheme of the cooperation infrastructure of territorial communities of Luhansk region has been constructed and successful districts and outsiders of the region were singled out.*

---

© Гречана Світлана Іванівна (Hrechana Svitlana Ivanivna), 2017; e-mail: svigrech@gmail.com;  
© Рогозян Юлія Сергіївна (Rohozian Yuliia Serhiivna), 2017; e-mail: j.s.rohozian@gmail.com.

**Keywords:** cartographic method, united territorial communities, development, cooperation of territorial communities, production infrastructure, transport infrastructure, information infrastructure, methodology.

Сьогодні для об'єднаних територіальних громад почався новий етап розвитку. Отримавши правове визнання, повноваження і ресурси, вони мають спланувати свій розвиток таким чином, щоб забезпечити своїм мешканцям комфортне та безпечне життєве середовище. Орієнтирами в цьому мають слугувати три складові стратегії: розбудова місцевої економіки, розвиток людського капіталу, збереження навколишнього природного середовища, які актуалізують дослідження наявної інфраструктури регіонів та територіальних громад, у тому числі новостворених об'єднань [1].

Це пов'язано з тим, що, по-перше, майже всі економічні блага людина отримує безпосередньо через інфраструктурні галузі, чим суб'єктивно визначається досягнутий рівень добробуту суспільства. По-друге, стан, у якому нині перебуває інфраструктурний комплекс регіонів і країни, важко назвати задовільним. Особливо це стосується Луганської та Донецької областей, які внаслідок військової агресії втратили значну частину інфраструктурних об'єктів і потребують термінового відновлення чи переорієнтації виробничих, транспортних та інформаційних зв'язків. Крім того, дане питання є актуальним для створених об'єднаних територіальних громад (ОТГ).

Темпи створення ОТГ на Луганщині — одні з найнижчих в Україні: на початку січня 2017 р. зареєстровано тільки три об'єднані громади. Це зумовлено рядом причин, таких як низький рівень довіри до влади, неприйняття реформ, територіальна близькість до лінії розмежування в зоні АТО, ризик активізації воєнних дій, небажання деяких керівників міст чи селищ брати участь у процесі децентралізації, невисока поінформованість населення та місцевої влади тощо. Нівелювати негативний вплив останньої причини можна, застосувавши картографічний метод дослідження інфраструктури регіону та поширивши отримані результати.

Питанням визначення суті інфраструктури та її елементів присвячено праці таких вітчизняних і зарубіжних учених, як П. Беленький [2], З. Герасимчук [3], В. Красовський [4], П. Розенштейн-Родан [5], В. Федько [6], Н. Рогоза [7], І. Заблюдська [8], І. Бузіна [9], та інших. Ситуація ускладнюється через відсутність спільної думки щодо визначення суті інфраструктури, її функцій та складових, а також через брак наочної ілюстрації її сучасного стану. Вирішення даної проблеми полягає, зокрема, в застосуванні картографічного методу, який зазвичай використовують для дослідження закономірностей просторового розміщення явищ, їх взаємозв'язків, залежностей і розвитку.

З огляду на це, **мета статті** — зобразити у вигляді карти-схеми існуючу систему інфраструктурного забезпечення співробітництва територіальних громад Луганської області з метою його розширення, що сприятиме зростанню спроможності новостворених ОТГ і рівня життя населення.

Використання географічних, адміністративних чи інших карт — обов'язкова необхідність у всіх сферах життя. Подивившись на карту як на модель певної частини дійсності, можна повніше зрозуміти сутність останньої та переосмислити її властивості. Тематичні карти, на які нанесено різні або однорідні об'єкти, дозво-

ляють відображати їх взаємне розташування і взаємозв'язки, що допоможе на всіх етапах дослідження з підвищенням інформаційної місткості наукового матеріалу.

Карти – ефективний інструмент наукових досліджень. Їх використання в науковому описанні, аналізі та пізнанні явищ називається картографічним методом дослідження, який стає дедалі затребуванішим саме при вивченні економічних процесів. Це один із сучасних наукових методів, пов'язаний з використанням карт як найповніших джерел інформації про зображені на них об'єкти. Він застосовується для їх описання та аналізу, а також вивчення картографованих явищ з метою отримання нових знань і характеристик, з'ясування їх просторових взаємозв'язків і прогнозування їх розвитку [9, с. 46].

Суть даного методу полягає у включенні до процесу вивчення реальності географічної карти чи карти-схеми як моделі досліджуваних явищ. Це дає змогу наочно відтворити особливості територіального розміщення продуктивних сил країни та регіонів. У такому вигляді набагато краще сприймаються і запам'ятовуються особливості розміщення будь-яких економічних об'єктів чи демографічні відмінності. Особливо зрозумілими стають статистичні матеріали, які характеризують рівні розвитку галузей господарства країни та її регіонів.

Луганська область мала досить велику та потужну інфраструктурну номенклатуру до воєнних дій 2014–2015 рр., а тепер перетворилася на аутсайдера і за зростанням показників соціально-економічного розвитку, і за обсягами співробітництва. Отже, важливо визначити та систематизувати дані про інфраструктурні об'єкти, які збереглися і створені в регіоні. Це дасть можливість забезпечити нині та в майбутньому активізацію співробітництва територіальних громад, які вже об'єдналися чи тільки планують долучитися до реформи децентралізації влади.

Систематизація об'єктів інфраструктури може відбуватися за допомогою вертикального та горизонтального підходів. Перший розглядає їх усередині певної сфери економіки, залежно від рівня її формування та функціонування, що дозволяє виокремити магістральну, регіональну та локально-виробничу інфраструктури. За горизонтального підходу інфраструктурні об'єкти групують за сферами діяльності, розрізняючи виробничі, транспортні, інформаційні, соціальні, інституційні тощо.

Для картографічного методу дослідження було обрано об'єкти виробничої, транспортної та інформаційної інфраструктур, що зумовлено такими факторами. По-перше, розвиток виробничої інфраструктури визначає рівень регіонального економічного розвитку і взаємозв'язок з усією національною економікою, по-друге, найбільшими і найзначущими елементами регіональної виробничої інфраструктури є транспортна та інформаційна інфраструктури.

Інформаційною базою дослідження стали основні локальні документи, які регламентують розвиток інфраструктури: “Стратегія соціального та економічного розвитку Луганської області до 2020 року”, “Програма економічного і соціального розвитку Луганської області”, регіональні програми розвитку залежно від галузі, а також соціально-економічні паспорти територіальних громад і статистичні дані.

Для відображення реальної картини стану об'єктів виробничої, інформаційної та транспортної інфраструктур у вигляді карти-схеми розроблено методику, засновану на ранжируванні кількісних показників інфраструктурної системи територіальних громад Луганської області, укрупнених для наочності до територій

районів і міст. Згідно з нею, кожній адміністративно-територіальній одиниці в розрізі видів інфраструктури присвоєно бальну оцінку, яка залежить від відносної важливості показника (кількості об'єктів інфраструктури) даного району чи міста. Потім виконано ранжирування за двома групами: окремо для районів та міст обласного підпорядкування.

Оскільки шість районів Луганської області визнано тимчасово окупованими територіями (Слов'янський, Перевальський, Лутугинський, Сорокинський (Краснодонський), Антрацитівський, Довжанський (Свердловський) та частина Станично-Луганського), процес збирання та аналізу інформації щодо функціонування їх інфраструктурних об'єктів є неможливим. Отже, було досліджено тільки об'єкти виробничої, інформаційної та транспортної інфраструктур, які розташовані на підконтрольних українській владі територіях регіону (Троїцький, Білокуракинський, Сватівський, Новопсковський, Марківський, Міловський, Кременський, Старобільський, Біловодський, Попаснянський, Новоайдарський та Станично-Луганський (не окупована територія) райони, а також міста обласного підпорядкування Северодонецьк, Рубіжне, Лисичанськ та Щастя).

Результати кількісного підрахунку, присвоєння бальних оцінок та їх ранжирування, які стануть відправною точкою для побудови карти-схеми інфраструктури співробітництва територіальних громад, наведено в таблиці.

**Результати ранжирування об'єктів інфраструктури територіальних громад Луганської області \***

Адміністративно-територіальна одиниця	Виробнича інфраструктура		Інформаційна інфраструктура		Транспортна інфраструктура	
	кількість об'єктів	ранг	кількість об'єктів	ранг	кількість об'єктів	ранг
<b>Райони</b>						
Троїцький	108	8	53	5	79	11
Білокуракинський	98	7	74	9	34	6
Новопсковський	67	6	93	10	24	4
Марківський	34	1	34	1	12	1
Сватівський	189	11	101	11	52	9
Старобільський	192	12	105	12	101	12
Біловодський	126	9	69	8	13	2
Міловський	61	3	48	2	71	10
Кременський	132	10	49	3	31	5
Попаснянський	64	4	58	6	51	8
Новоайдарський	67	6	68	7	19	3
Станично-Луганський	36	2	52	4	35	7
<b>Міста</b>						
Северодонецьк	48	4	92	4	112	4
Рубіжне	37	3	43	2	50	2
Лисичанськ	19	1	62	3	64	3
Щастя	24	2	18	1	10	1

\* Розраховано авторами за: Соціально-економічне становище регіону : стат. бюл. за 2016 р. – Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ2\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ2_u.htm); соціально-економічними паспортами відповідних районів і міст Луганської області (станом на 01.01.2016 р.).

Об'єктам виробничої інфраструктури за даною методикою бальні оцінки присвоювалися таким чином: найвищі (12 балів для районів та 4 бали для міст) – адміністративно-територіальній одиниці, яка володіла найбільшою кількістю організаційно відокремлених об'єктів, що забезпечували нормальне суспільне виробництво завдяки наданню послуг з обміну результатами діяльності між виробничими, будівельними та сільськогосподарськими підприємствами; найнижчий (1 бал) – адміністративно-територіальній одиниці з найменшою кількістю об'єктів. Результати ранжирування, наведені в таблиці, показують, що за кількістю об'єктів виробничої інфраструктури лідерами є Старобільський і Сватівський райони та м. Северодонецьк, що свідчить про активну виробничу діяльність на даних територіях та непогані можливості для міжрегіонального співробітництва. Аутсайтери – Марківський район та м. Лисичанськ у зв'язку із закриттям багатьох виробничих підприємств і руйнуванням деяких інфраструктурних об'єктів унаслідок військових дій на цих територіях у 2014 р.

Для ранжирування районів і міст за об'єктами транспортної інфраструктури досліджувані показники спочатку було приведено до єдиного кількісного порівнянного значення із застосуванням відповідних коефіцієнтів значущості (для аеропортів – 10, залізниць – 5, національних автомобільних доріг – 3, регіональних автомобільних доріг – 2, автомобільних підприємств – 3). Отримані сумарні значення дозволили ранжувати адміністративно-територіальні одиниці за транспортною інфраструктурою згідно з описаною методикою.

Аналогічно було виконано ранжирування адміністративно-територіальних одиниць Луганської області за об'єктами інформаційної інфраструктури. Для розрахунку кількості інфраструктурних об'єктів їх загальну кількість було скориговано згідно з абонентською базою телефонного зв'язку.

На рисунку представлено карту-схему інфраструктури співробітництва територіальних громад на прикладі Луганської області, побудовану за розрахованими та ранжированими показниками. Вона являє собою графічно-схематичне зображення структурного співвідношення об'єктів виробничої, транспортної та інформаційної інфраструктур за показниками, наведеними в таблиці. Результати групування зображено на карті у вигляді кругових діаграм (камамберів) структурного співвідношення основних елементів інфраструктури за кожною адміністративно-територіальною одиницею Луганської області. Розмір кола відповідає певному рангу розвинутості інфраструктури для забезпечення співробітництва відповідних територіальних громад, у тому числі об'єднаних.

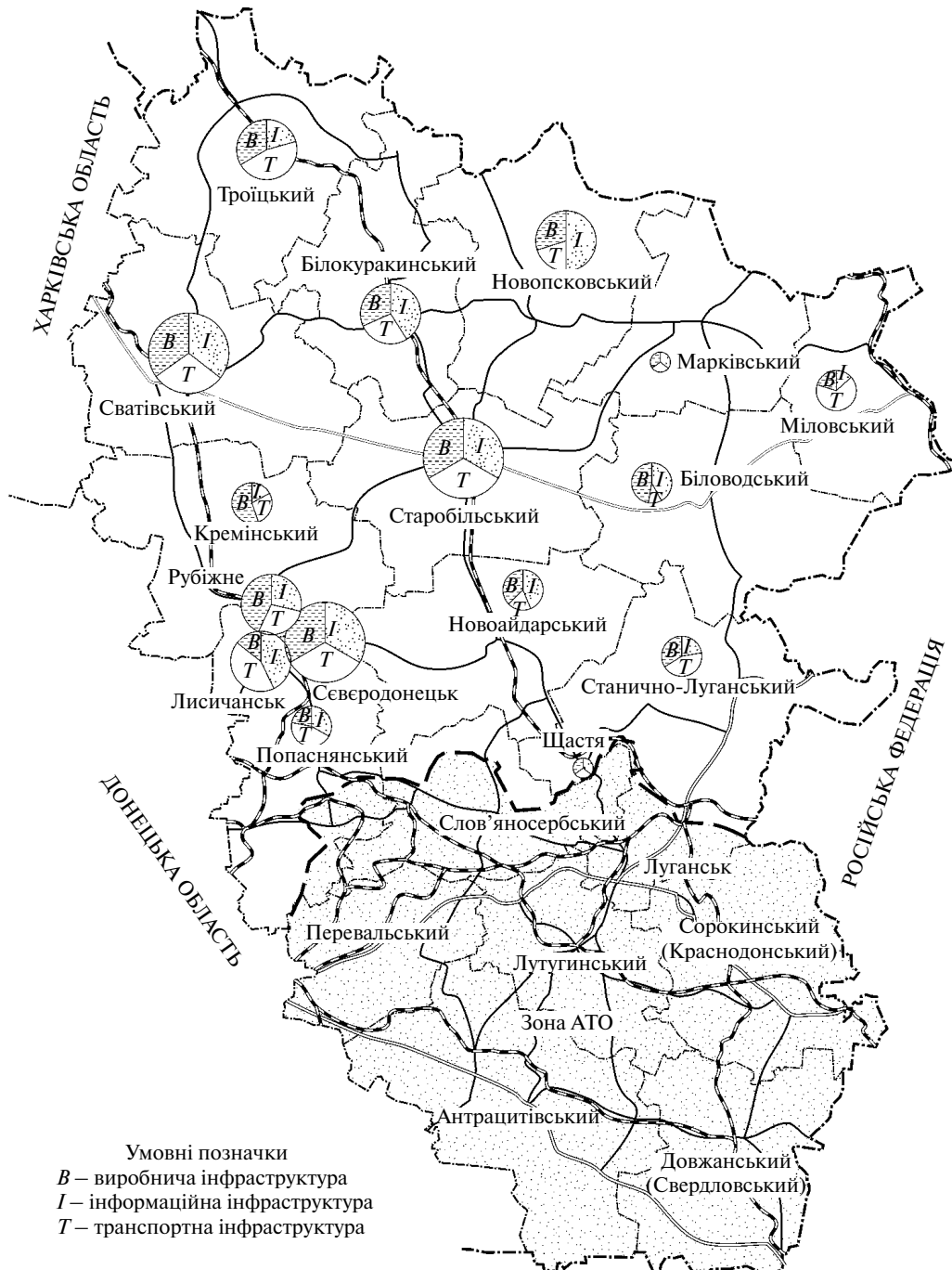
Отже, застосування картографічного методу дослідження дає підстави для підсумкового групування зазначених адміністративно-територіальних одиниць Луганської області:

**Група 1.** Найуспішніші громади області з найбільш високим розвитком виробничої, інформаційної та транспортної інфраструктур. До них належать Сватівський і Старобільський (у тому числі створена Чмирівська ОТГ) райони, а також м. Северодонецьк.

**Група 2.** Громади, які мають меншу кількість об'єктів тієї чи іншої інфраструктури. До них відносяться Троїцький, Білокуракинський (у тому числі створена Білокуракинська ОТГ) і Новопсковський (у тому числі Новопсковська ОТГ) райони, а також міста Лисичанськ та Рубіжне.

**Група 3.** Громади, які мають недостатній рівень розвитку об'єктів двох чи трьох зазначених інфраструктур. Представлена Біловодським, Міловським, Кременським, Попаснянським, Новоайдарським та Станично-Луганським районами.

**Група 4.** Адміністративно-територіальні одиниці з найгіршим розвитком усіх інфраструктур – Марківський район та м. Щастя.



**Карта-схема інфраструктури співробітництва територіальних громад Луганської області**

Побудовано авторами.

### Висновки

Підбиваючи підсумки, можна сказати, що використання картографічного методу візуалізації інформації є доцільним для спрощення моніторингу і просування реформи децентралізації в контексті забезпечення зростання внутрішніх інтеграційних процесів в Україні. Формалізація поточних результатів такої співпраці у вигляді відповідних карт-схем дозволить інтерпретувати їх при подальшому плануванні співробітництва територіальних громад. Зацікавлені громади та органи місцевого самоврядування отримають інструмент, за допомогою якого можна більш чітко уявити стан і перспективи об'єднання, подальшого розвитку, виокремити найуспішніші райони та аутсайдерів, сформулювати план дій та ініціювати потрібні інфраструктурні проекти. Завдяки цьому створюється підґрунтя для розширення регіонального та міжрегіонального співробітництва, що сприятиме зростанню спроможності створених ОТГ і рівня життя населення.

Картографічна візуалізація результатів оцінки стану інфраструктурного забезпечення співробітництва територіальних громад Луганської області відобразила складну ситуацію. Частина об'єктів, через які здійснювалися міжрегіональні виробничі та транспортні зв'язки області, стала недоступною для співробітництва внаслідок військових дій. Інфраструктура територіальних громад, що залишилася, має недостатній потенціал для забезпечення плідної співпраці як за межами області (через північ Донецької та Харківської областей), так і на її території.

При цьому перші результати діяльності створених у Луганській області Білокуракинської, Новопсковської та Чмирівської ОТГ показали, що реформа децентралізації дозволяє не тільки подолати існуючі проблеми, а й пожвавити інтеграційні процеси. Саме ці громади, що за своїм географічним положенням сформували своєрідний центр розвитку співробітництва, забезпечили зростання кількості та якості інфраструктурних об'єктів відповідних районів.

Таким чином, побудова тематичних карт-схем і розміщення їх у відкритому доступі може стати дійовим стимулом для подальшої модернізації інфраструктури всього регіону, зокрема – мотивувати до об'єднання територіальні громади, які входять до районів з нерозвинутою інфраструктурою співробітництва, таких, наприклад, як Попаснянський, Кременський і Троїцький.

### Список використаної літератури

1. *Ткачук А.* Державна регіональна політика та розвиток територій в умовах змін. Спеціально для об'єднаних громад [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://decentralization.gov.ua/news/item/id/1759>.
2. *Беленький П.Ю.* Регіональна політика та ринкова інфраструктура / Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональна політика: досвід Європейського Союзу та його адаптація до умов України : зб. наук. пр. – У 3 ч. – Вип. 5. – Ч. 1. – Львів : ІРД НАН України, 2003. – С. 122–129.
3. *Герасимчук З.В., Подеря-Масюк Ю.А.* Економічна сутність інвестиційної інфраструктури регіону / Економічні науки : зб. наук. праць Луцького нац. технічного ун-ту. – Серія : Регіональна економіка. – 2008. – № 5 (17). – Ч. 2. – С. 6–14.

4. Красовский В. Инфраструктура и интенсификация экономики : моногр. — М. : Экономика, 1980. — 195 с.
5. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theory of the Big Push // Economic Development for Latin America. — 1961. — Vol. 4. — P. 60–65.
6. Федько В.П., Федько Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. — Ростов-на-Дону : Фенікс, 2000. — 512 с.
7. Рогоза Н.А. Оцінка ефективності функціонування інформаційної системи регіонального АПК // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. — Серія : Економіка, аграрний менеджмент, бізнес. — 2014. — Вип. 200 (2). — С. 210–214 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnuau\\_econ\\_2014\\_200\(2\)\\_\\_39.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnuau_econ_2014_200(2)__39.pdf).
8. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О. та ін. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : моногр. — Сєверодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. — 193 с.
9. Бузіна І.М., Литвиненко Ю.О. Земельно-кадастрове картографування: використання карт земельних ресурсів. — Харків : Харк. нац. аграр. ун-т, 2016. — 132 с.

#### References

1. Tkachuk A. *Derzhavna rehional'na polityka ta rozvytok terytorii v umovakh zmin. Spetsial'no dlya ob'ednanykh gromad* [State regional policy and development of territories in conditions of changes. Especially for united communities], available at: <http://decentralization.gov.ua/news/item/id/1759> [in Ukrainian].
2. Belen'kyi P.Yu. *Rehional'na Polityka ta Rynkova Infrastruktura, v: Sotsial'no-Ekonomichni Doslidzhennya v Perekhidnyi Period. Rehional'na Polityka: Dosvid Evropeis'koho Soyuzu ta ioho Adaptatsiya do Umov Ukrainy u 3 ch.* [Regional Policy and Market Infrastructure, in: Socio-Economic Studies in Transition Period. Regional Policy: Experience of the European Union and its Adaptation to the Conditions of Ukraine: Coll. of sci. works in 3 parts]. Lviv, IRR of the NAS of Ukraine, 2003, Iss. 5, Part 1, pp. 122–129 [in Ukrainian].
3. Gerasymchuk Z.V., Poderya-Masyuk Yu.A. *Ekonomichna sutnist' investytsiinoi infrastruktury rehionu* [Economic essence of the investment infrastructure of a region]. *Ekonomichni nauky. Zb. nauk. prats' Luts'koho nats. tekhnichnoho un-tu. Seriya: Rehional'na ekonomika — Economic Sciences. Coll. of sci. works of the Lutsk National Technical University.* — Series: Regional Economics, 2008, No. 5 (17), Part 2, pp. 6–14 [in Ukrainian].
4. Krasovskii V. *Infrastruktura i Intensifikatsiya Ekonomiki* [Infrastructure and Intensification of the Economy]. Moscow, Ekonomika, 1980 [in Russian].
5. Rosenstein-Rodan P. Notes on the theory of the big push. *Economic Development for Latin America*, 1961, Vol. 4, pp. 60–65.
6. Fed'ko V.P., Fed'ko N.G. *Infrastruktura Tovarnogo Rynka* [Infrastructure of the Commodity Market]. Rostov-na-Donu, Feniks, 2000 [in Russian].
7. Rogoza N.A. *Otsinka efektyvnosti funktsionuvannya informatsiinoi systemy rehional'noho APK* [Estimation of efficiency of functioning of the informative system of regional ARC]. *Naukovyi visnyk Natsional'noho universytetu bioresursiv i pryrodokorystuvannya Ukrainy. Seriya: Ekonomika, agrarnyi menedzhment, biznes* —



*Scientific herald of the National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine. Series: Economics, agrarian management, business*, 2014, Iss. 200 (2), pp. 210–214, available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnau\\_econ\\_2014\\_200\(2\)\\_\\_39.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnau_econ_2014_200(2)__39.pdf) [in Ukrainian].

8. Zablods'ka I.V., Buz'ko I.R., Zelenko O.O. et al. *Infrastrukturne Zabezpechennya Rozvytku Transportnoi Systemy Rehionu* [Infrastructure Provision of Development of the Transport System of a Region]. Severodonetsk, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University, 2016 [in Ukrainian].

9. Buzina I.M., Lytvynenko Yu.O. *Zemel'no-Kadastrove Kartografuvannya: Vykorystannya Kart Zemel'nykh Resursiv* [Land Cadastral Mapping: Use of Land Resources Maps]. Kharkiv, Kharkiv National Agrarian University, 2016 [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 6 квітня 2017 р.

---