

ISSN 2076-1333 (Print)

ISSN 2312-1130 (Online)

Міністерство освіти і науки України  
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

# ЧАСОПИС

## СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ

**ВИПУСК 31**

Заснований 2005 року

Харків  
2021

ISSN 2076-1333 (Print)  
ISSN 2312-1130 (Online)

Ministry of Education and Science of Ukraine  
V.N. Karazin Kharkiv National University

# Human Geography Journal

**ISSUE 31**

Founded in 2005

Kharkiv  
2021

Міжрегіональний збірник наукових праць «Часопис соціально-економічної географії» розглядає сучасні проблеми суспільства, що вирішуються економічною та соціальною географією, і відображає результати новітніх досліджень у цій галузі. У збірнику розкриваються питання теорії та практичного застосування досліджень соціально-економічної географії в різних регіонах України та у світі. Для викладачів закладів вищої освіти, науковців і фахівців у цій галузі.

Журнал включено до Переліку наукових фахових видань України, *категорія «Б»*, за спеціальностями *103 Науки про Землю та 106 Географія* (Наказ Міністерства освіти і науки України № 1643 від 28.12.2019 р.).

Журнал зареєстрований у міжнародних наукометричних базах *Index Copernicus, DOAJ, Ulrich's Periodicals Directory, Google Scholar, ResearchBible, ERIH PLUS, InfoBase Index, Scientific Indexing Services, OAJI*.

Затверджено до друку рішенням Вченої ради Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна (протокол № 12 від 29.11.2021 р.).

**Редакційна колегія:** *Нємець Л.М.* – д. геогр. н., професор – голова редакційної колегії (Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна), *Костріков С.В.* – д. геогр. н., професор (Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна), *Мезенцев К.В.* – д. геогр. н., професор (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), *Нємець К.А.* – д. геогр. н., професор (Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна), *Пересацько В.А.* – д. геогр. н., професор (Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна), *Руденко В.П.* – д. геогр. н., професор (Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича), *Сєгіда К.Ю.* – д. геогр. н., доцент (Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна), *Топчієв О.Г.* – д. геогр. н., професор (Одеський національний університет імені І.І. Мечникова), *Шаблій О.І.* – д. геогр. н., професор (Львівський національний університет імені Івана Франка), *Кандиба Ю.І.* – к. геогр. н., доцент, технічний секретар (Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна).

**Міжнародна редакційна рада:** *Антінова К.А.* – д. геогр. н., професор (Білоруський державний університет, Білорусь); *Арісой Я.* – доктор філософії (цивільна інженерія), професор (Університет Докуз Ейлюл, Туреччина); *Джентіле М.* – доктор філософії (географічні науки), професор (Університет Осло, Норвегія); *Карачоні Д.* – доктор філософії (географічні науки), науковий співробітник (Географічний інститут, Угорська академія наук, Угорщина); *Лі Вей* – доктор філософії (географічні науки), професор (Університет штату Аризона, США); *Михненко В.* – доктор філософії (політична економія) (Університет Оксфорд, Великобританія); *Морар Ч.* – доктор філософії (географічні науки), доцент (Університет Орадя, Румунія); *Нєтзбанд М.* – доктор наук (природничі науки), науковий співробітник (Рурський університет, Німеччина); *Нюсупова Г.* – д. геогр. н., професор (Казахський національний університет ім. Аль-Фарабі, Казахстан); *Станайтіс С.* – доктор наук (соціальні науки), професор (Литовський університет освітніх наук, Литва); *Субірос Дж.В.* – доктор філософії (географічні науки), професор (Університет Жирони, Іспанія); *Шиманьска Д.* – доктор наук (географічні науки), професор (Університет Миколи Коперника, Польща).

**Адреса редакційної колегії:** Кафедра соціально-економічної географії і регіонознавства, факультет геології, географії, рекреації і туризму, Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, майдан Свободи, 4, м. Харків, 61022, Україна; тел.: +38(057)707-52-74;

e-mail: [chseg@karazin.ua](mailto:chseg@karazin.ua);

офіційний веб-сайт: <http://hgj.univer.kharkov.ua>, <https://periodicals.karazin.ua/socecongeo>

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за підбір, точність наведених фактів, власних імен тощо.

Статті пройшли внутрішнє та зовнішнє рецензування.

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 10768 від 21.12.2005.

Inter-regional journal «Human Geography Journal» is devoted to modern problems of society that could be solved with the methods of social-economic geography. It enlightens the latest studies in this field. There are different questions concerning the theory and practical use of the results of social-economic geography researches in different Ukraine regions and all over the world. It is recommended for high school lectures, scientists and specialists in this subject.

The Journal has been registered by the order of Ministry of Education and Science of Ukraine No. 1643 of 28.12.2019, and included in the list of scientific specialized editions of Ukraine (*category "B", specialties 103 Geosciences, 106 Geography*).

The journal is registered in the international databases *Index Copernicus, DOAJ, Ulrich's Periodicals Directory, Google Scholar, ResearchBible, ERIH PLUS, InfoBase Index, Scientific Indexing Services, OAJI*.

Approved for publication by the decision of the Academic Council of V.N. Karazin Kharkiv National University (Protocols № 12 of 29.11.2021).

**Members of the editorial board:** *L. Niemets* – Chairman of the Editorial Board, DSc (Geography), Professor, V.N. Karazin Kharkiv National University; *S. Kostrikov* – DSc (Geography), Professor, V.N. Karazin Kharkiv National University; *K. Mezentsev* – DSc (Geography), Professor, Taras Shevchenko Kyiv National University; *K. Niemets* – DSc (Geography), Professor, V.N. Karazin Kharkiv National University; *V. Peresadko* – DSc (Geography), Professor, V.N. Karazin Kharkiv National University; *V. Rudenko* – DSc (Geography), Professor, Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University; *K. Sehida* – DSc (Geography), Associate Professor, V.N. Karazin Kharkiv National University; *O. Topchiev* – DSc (Geography), Professor, I.I. Mechnykov Odesa National University; *O. Shabliy* – DSc (Geography), Professor, Ivan Franko Lviv National University; *Yu. Kandyba* – Technical Secretary, PhD (Geography), Associate Professor, V.N. Karazin Kharkiv National University.

**International members of the editorial board:** *E. Antipova* – DSc (Geography), Professor, Belarusian State University (Belarus); *Y. Arisoy* – PhD (Civil Engineering), Professor, Dokuz Eylul University, Izmir (Turkey); *M. Gentile* – PhD (Geography), Professor, University of Oslo (Norway); *D. Karácsonyi* – PhD (Geography), Research Fellow, Hungarian Academy of Sciences (Hungary); *Wei Li* – PhD (Geography), Professor, Arizona State University (USA); *V. Mykhnenko* – PhD (Political Economy), Associate Professor, University of Oxford (United Kingdom); *C. Morar* – PhD (Geography), Assistant Professor, University of Oradea (Romania); *M. Netzband* – DSc (Natural Sciences), Research fellow, Ruhr-University Bochum (Germany); *G. Nyussupova* – DSc (Geography), Professor, Al-Farabi Kazakh National University (Kazakhstan); *S. Stanaitis* – Doctor of Social Sciences, Professor, Vytautas Magnus University (Lithuania); *J. Vila Subirós* – PhD (Geography), Professor, University of Girona (Spain); *D. Szymanska* – DSc (Geography), Professor, Nicolaus Copernicus University (Poland).

**Address of the editorial board:** Department of Human Geography and Regional Studies, Faculty of Geology, Geography, Recreation and Tourism, V.N. Karazin Kharkiv National University, Svobody Sq., 4, Kharkiv, 61022, Ukraine; tel.: +38(057)707-52-74;

e-mail: [chseg@karazin.ua](mailto:chseg@karazin.ua);

website: <http://hgi.univer.kharkov.ua>, <https://periodicals.karazin.ua/socecongeo>

The authors of the published materials are fully responsible for the selection, accuracy of the facts, proper names, etc.

Articles have been reviewed internally and externally.

Certificate of registration: KB № 10768 from 21.12.2005.

## З М І С Т

### *Горизонти науки*

<i>George W. White, Bruce V. Millett, Kimberly K. Johnson Maier</i> The Dakota Access Pipeline (Dapl): The Political Geographies of a Controversy .....	7
<i>Олександр Король</i> Концепція туристичних потоків і географія туризму .....	19

### *Наукові повідомлення*

<i>Олег Шаблій, Юрій Борсук</i> Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні .....	37
<i>Ірина Гудзеляк, Оксана Перхач</i> Тенденції зміни людності Львівської області у ХІХ – ХХІ століттях .....	47
<i>Ксенія Кобець</i> Сучасні трансформаційні процеси в системі розселення Запорізької області в результаті реформування адміністративно-територіального устрою .....	57
<i>Катерина Поливач</i> Атласна інформаційна система природної і культурної спадщини України: досвід створення та перспективи розбудови.....	69
<i>Наталія Дук, Ірина Суматохіна</i> Партисипаторне бюджетування: поточний досвід, особливості впровадження та розвитку в регіоні .....	79
<b>Правила оформлення та подання статей .....</b>	<b>89</b>

## CONTENTS

### *Science Skylines*

**George W. White, Bruce V. Millett, Kimberly K. Johnson Maier**  
The Dakota Access Pipeline (Dapl): The Political Geographies of a Controversy ..... 7

**Oleksandr Korol**  
The concept of tourist flows and the geography of tourism ..... 19

### *Research Reports*

**Oleh Shabliy, Yurii Borsuk**  
Geologic aspects of railway passenger transportation in Ukraine ..... 37

**Iryna Hudzelyak, Oksana Perkhach**  
Trends in the population of Lviv region in the XIX-XXI centuries ..... 47

**Kseniia Kobets**  
Modern transformation processes in the settlement system of the Zaporizhia region as a result of the reform of the administrative-territorial structure ..... 57

**Kateryna Polyvach**  
Atlas information system of natural and cultural heritage of Ukraine ..... 69

**Nataliia Duk, Iryna Sumatokhina**  
Participatory budgeting: current experience, features of implementation and development in the region ..... 79

**Submission Requirements and Conditions of Paper Acceptance** ..... 89

DOI: <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-01>

UDC 911.3

## **George W. White**

*PhD (Geography), Professor of Geography,  
South Dakota State University, Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA  
e-mail: [George.White@sdstate.edu](mailto:George.White@sdstate.edu), <https://orcid.org/0000-0003-1849-0581>*

## **Bruce V. Millett**

*PhD (Biological Sciences), Assistant Professor of Geography,  
South Dakota State University, Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA  
e-mail: [Bruce.Millett@sdstate.edu](mailto:Bruce.Millett@sdstate.edu)*

## **Kimberly K. Johnson Maier**

*ABD (Geography), Instructor of Geography,  
South Dakota State University, Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA  
e-mail: [Kimberly.JohnsonMaier@sdstate.edu](mailto:Kimberly.JohnsonMaier@sdstate.edu)*

### **THE DAKOTA ACCESS PIPELINE (DAPL): THE POLITICAL GEOGRAPHIES OF A CONTROVERSY**

The Dakota Access Pipeline (DAPL), constructed 2016-2017, is just one of numerous energy pipelines in the United States. As with many pipelines, environmental impact is a potential and a concern, but opposition to the DAPL became more intense than opposition to other pipelines, even reaching the national and international stages. Though competing narratives and the depiction of some actors in the DAPL debate have been elucidated and analyzed, there are still ways to apply theory to explain why the DAPL in particular became such a hot political issue or if this issue did any more than capture the public's attention for a fleeting moment. Assemblage theory should be able to provide an explanation, but it has different genealogies, some diametrically opposed to one another, and they have not been rigorously applied to real-world situations. By carefully applying assemblage theory to the controversy surrounding the DAPL, this article seeks to simultaneously explain the controversy surrounding the DAPL and refine some of the nuanced concepts comprising assemblage theory.

**Keywords:** *Dakota Access Pipeline (DAPL), oil, water, protests, critical realism, response assemblage (RA), Socio-Ecological Systems (SES).*

**In cites:** White, G. W., Millett, B. V., Maier, K. K. J. (2021). The Dakota Access Pipeline (Dapl): The Political Geographies of a Controversy. *Human Geography Journal*, 31, 7-18, <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-01>

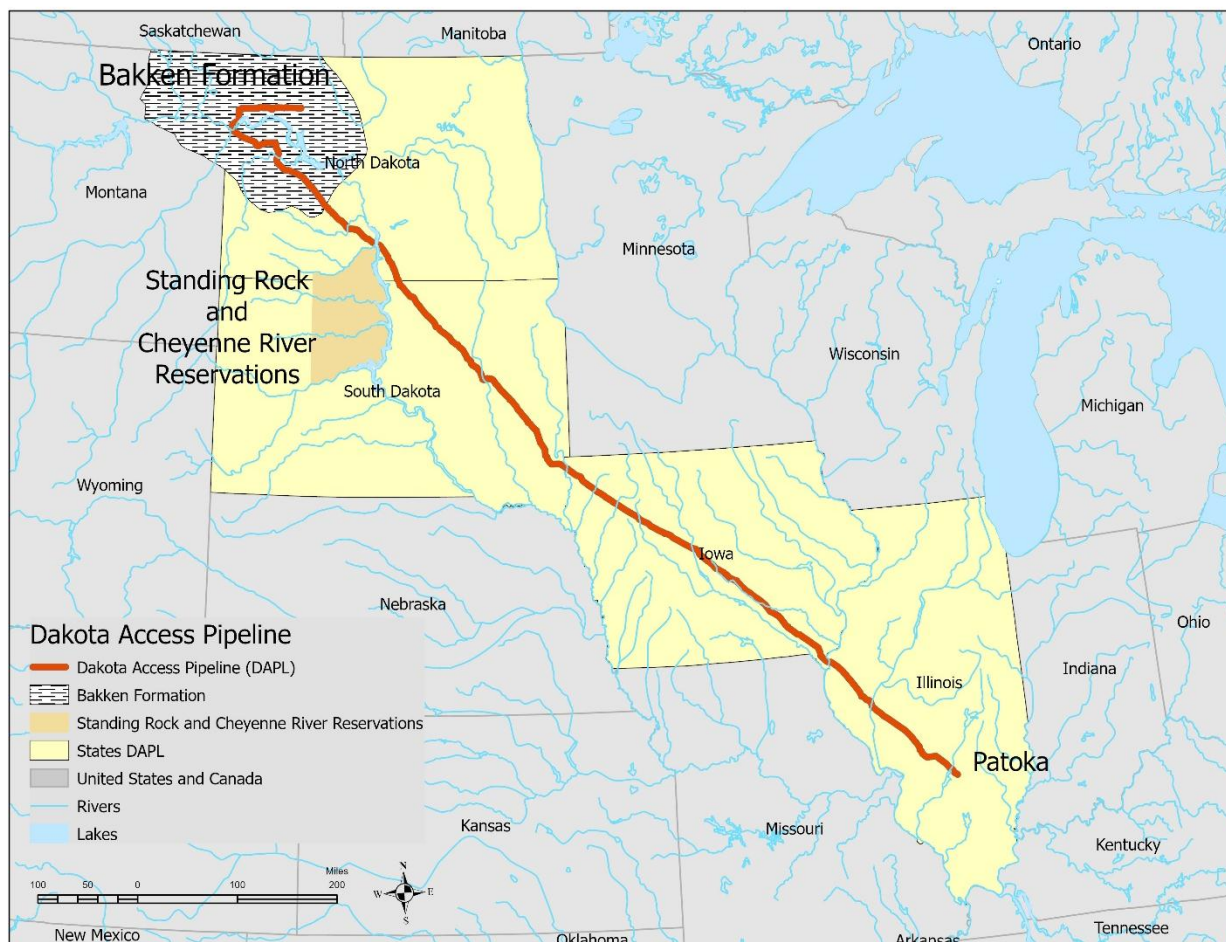
**Problem Definition.** The Dakota Access Pipeline (DAPL) is a 30-inch pipeline that extends from six different terminals in the Bakken and Three Forks shale oil fields in northwest North Dakota to Patoka, Illinois for a distance of 1,172 miles (1,886 km) [1] (Fig. 1). At Patoka, it connects to the Energy Transfer Crude Oil Pipeline ("ETCO") that runs approximately 700 miles (1,127 km) to Nederland, Texas. The DAPL is primarily a project of Dakota Access, LLC, a subsidiary of Dallas-based Energy Transfer Partners, L.P. The project was first announced in June 2014 [2]. Construction began in June 2016 with completion and transportation of oil on June 1, 2017 [3]. Though the DAPL was completed, opposition to it arose shortly before construction commenced and then grew fierce as construction proceeded. Of the 2.4 million miles of energy pipelines in the United States, the DAPL's potential impact, especially concerning the natural environment, is not particularly noteworthy though opposition to it reached the national and

international stages. For example, when then President Obama was on an official visit in Laos in September 2016, a Malaysian woman asked him about the DAPL controversy [4]. This research applies the concept of the response assemblage (RA) to explain the controversy surrounding the DAPL and to determine whether the concept of the RA is a useful tool of analysis.

**Analysis of Current Research.** The concept of the "response assemblage" (RA) has been widely applied in geography in recent years. Its origins trace back to Gilles Deleuze, a French philosopher, and Félix Guattari, a French psychoanalyst and political activist [5] [6]. Others have built on their work. Figures include but are not limited to Manuel DeLanda [7] [8] [9]. Jane Bennett [10], Ben Anderson, Matthew Kearnes, Colin McFarlane, et al. [11], and Eden Kinkaid [12]. In short, response assemblages have been applied in differing situations involving human interactions of varying political, economic, and social types.

Helen Briassoulis has elaborated on the general concept of “assemblages” to advance more specific concepts of “response assemblages” (RAs) and their “socio-ecological fit” to explain human responses to environmental degradation (SEFRA) [13]. In contrast to ontologies of “wholes” and “networks”, the former characterized by positivist analysis and the latter by social con-

structivism, Briassoulis employs the term “assemblages”, which she derives from a critical realist perspective. The key difference among these three ontologies is the conception of the relationships among the “multifarious biophysical and human components” of Socio-Ecological Systems (SESs) [13, p. 169].



**Fig. 1. Route of the Dakota Access Pipeline (DAPL)**

In contrast to positivist and social constructivist understandings, Briassoulis portrays assemblages as entities with autonomous components, which in turn “have variable spatial and temporal extent and reach and play material and expressive roles” [13 p 169]. Additionally, “a component may be detached from one assemblage and inserted into another.” Thus, assemblages are not fixed or given but instead forever “becoming” as the number of components and their relationships endlessly change. It also means that human responses to any event or situation are unique because the set of actors and elements and their interplay producing the event or situation are unique. In other words, human reactions to one another and to elements in the natural environment are “contextual and contingent.”

According to Briassoulis, assemblages and their components emerge, change, disintegrate, and/or become subsumed depending on the nature and evolution of their *properties*, *capacities*, and *tendencies*. “Properties are local results of interactions between entities. They refer

to actual states of affairs and they are given and known (or knowable) [13, 170] Anderson, Kearnes, McFarlane et al. [11].” *Capacities* refer to an entity’s total powers though they may not be fully brought to bear in all instances. The entities’ patterns of behavior in their interactions result in certain *tendencies* of a Socio-Ecological System (SES). The sum total of all entities’ capacities within a SES demarcate a *possibility space* [13 p 170].

Within the possibility space is a region known as the *basin of attraction*, which represents the location of a SES. The initial circumstances of a SES orient a SES toward an *attractor*, the final location of a SES within the basin of attraction [14]. Attractors emerge and exit over time, fading gradually to rapidly (the latter akin to technology disruption). Briassoulis notes the following general example concerning the definition and nature of an attractor: “an agricultural region may persist for centuries as such; it may have traditionally been cultivated with cereals (attractor 1), mechanized cultivation may have followed (attractor 2), trees may have partly or



totally replaced cereals (attractor 3), while tourism pressures may be gradually driving agriculture out, converting the agricultural into a tourist RA (new basin of attraction)” [13 p 177]. This example illustrates that a territory can include multiple RAs, which not only coincide or overlap spatially but also temporally.

The attractor is important because it causes a SES to move and change within its basin of attraction, and thus helps to explain the processes underlying events, change, and movement. More than one attractor can exist within a system, each pulling the SES in diverging directions. Identifying an attractor or attractors reveals the possible trajectory or trajectories of the SES and the Response Assemblages (RAs) that emerge and act within them. Attractors also can exist within and act for more than one system, often with varying effects for the differing systems. Thus, attractors shape possibility spaces for systems and assemblages, not only in terms of internal characters but also in spatial and temporal extent. Drawing on Manuel DeLanda’s work [9], Briassoulis believes that the exploration of tendencies created by attractors is “purely an empirical matter” [13 p 170]. This is a goal of this work vis-à-vis the Dakota Access Pipeline (DAPL) with the intent of illustrating the applicability of SESs and RAs to real-world circumstances.

The identification of attractors and trajectories is important to analysis, but identification alone does not guarantee forgone conclusions concerning events. The actual interactions of the components (i.e., entities) within the SES and RA will determine the degree to which events will unfold, in turn determine the actual directions of the tendencies established by the attractor(s). With each SES and RA being contextual and contingent, essential to the determination of outcomes and final destinations of an assemblage are the interactions of the components within the SES. Because all components are not equal in terms of the power and influence that they exert, Briassoulis employs the term *critical components* and characterizes them as either ‘slow variables’ or ‘fast variables’ [13 p 170]. She elaborates and identifies specific examples accordingly: “Certain critical components (e.g. relief, culture, governance, political regime), the slow variables of an SES, play key, regulating roles, shaping the identity, conditioning the operation, and steering the evolution of the RA while faster changing variables (e.g. temperature, product prices, leaders) may be influential in a period” [13 p 174]. Simultaneously, external forces also can change an RA and the trajectory of a SES.

Response assemblages may offer a better conceptualization and thus more accurate explanations of real human decision-making and action and resultant events. More important is the need to appraise the effectiveness of a response assemblage in environmental conservation and/or preservation. Ideally, response assemblages lead to improved methods of environmental conservation and/or preservation. Processes that reinforce the effectiveness of a response assemblage are known as *territorialization* [13 pp 169-170, 176, 179]. However, scenarios exist whereby certain response assemblages evolve in such a way as to increase environmental degradation. This can occur when components of the response assemblage are disassembled, i.e., *deterritorialization*.

### Pointing out unresolved part of the problem.

Though literature on response assemblages (RAs) is very robust, it is still evolving and with varying emphases. The aim here is to consider the concept of the “response assemblage” in reference to the Dakota Access Pipeline (DAPL) with the intent of asking and answering pertinent questions. Most importantly, does the concept of the response assemblage provide the best explanation for the events surrounding the DAPL? Does the concept of the response assemblage demonstrate that best decision-making practices are implemented which, in turn, protect the natural environment and secure continuous provision of ecosystem services? Or, in the case of the DAPL, did the response assemblage become deterritorialized and fail? In short, this case study will demonstrate that the concept of the response assemblage is a useful tool of description and organization. However, it also will show that deterritorialization can occur when certain entities within the response assemblage use their capacities to assert outcomes beneficial to their own agendas but at the expense of the natural environment and the ways of life of the people and cultures who rely upon it. This can occur when new attractors emerge after fast variables suddenly change circumstances and, in turn, abruptly change *properties, capacities, and tendencies* of a SES. Overall, this research will be shown that Briassoulis’ conception is useful for understanding the events surrounding the DAPL, but it requires modification through the application of other researchers’ ideas to provide more nuanced analysis to account for intersectionalities and synergies.

**The results of the research.** Applying Briassoulis’ terms, the DAPL itself is one component within a Socio-Ecological System (SES) of “multifarious biophysical and human components” [13 p 169]. It was a manifestation of a new attractor within the SES: oil extraction and transport. This new attractor emerged among other existing attractors such as mechanized farming, Native American land uses, recreation, and urban systems. As a new attractor, oil extraction and transport changed the overall *properties, capacities, and tendencies* of the SES by adding new components to the SES. In turn, the *possibility space* was altered and also the location of the *basin of attraction*. As new components (e.g., Dakota Access, LLC) entered the SES and employed their capacities to enact their agendas, they competed and conflicted with existing attractors and the components that developed around them. The competition and conflict intensified in certain locations as the differing components employed their capacities to resist or bring about change in the SES’s trajectory.

When oil extraction and transport became a new attractor in this Socio-Ecological System (SES), the Bakken oil and natural gas fields of western North Dakota simultaneously emerged as a biophysical component and became a critical component after two human components became significant. One was high oil prices on the world market resulting from changes in the global economy and geopolitics. The other was a rapidly improving technology known as hydraulic fracturing (“fracking”). All three synergized and gave rise to the DAPL project, and in turn acted as a catalyst for the corresponding response assemblage and resulting con-

flict that emerged within the SES as other components with the SES contested the construction of the DAPL. To understand each of their roles in the response assemblage, the three new components need detailed examination.

The Bakken oil and natural gas fields of western North Dakota were discovered in 1951, and oil production quickly ensued with a peak reached in 1986. During this period, the state of technology allowed for only a relatively small percentage of the oil and natural gas deposits to be exploited. Estimates ranged from one to 50 percent [15] [16] [17]. Much of the oil and natural gas was inaccessible, trapped within the shale and dolomite rock layers. Hydraulic fracturing (aka “fracking”), eventually allowed far greater accessibility. First tried in 1947, it was not perfected and economically feasible until the 2000s. As it improved, greater quantities of oil and natural gas were unlocked in the Bakken fields, in turning giving hydraulic fracturing new significance and great impact.

The price of crude oil became a critical component of the SES with developments in the global economy and geopolitics. It was less than US\$28 per barrel in the early 2000s, [15] [18], but then rose sharply. On July 11, 2008, it peaked at US\$ 147.27 per barrel. National figures such as oilman T. Boone Pickens stated that “In two or three years, we’re going to be at \$200 a barrel—could be \$300 a barrel for oil” [18]. The backdrop for such beliefs were China’s and India’s rapidly growing economies and a concurrent rise in demand for oil and natural gas. A world recession precluded such an occurrence, but oil rose again to over US\$100 per barrel between 2011 and 2013. In Briassoulis’ concept of the “response assemblage”, the sharp rise in oil prices operated as a “fast variable” [13, pp. 174, 176].

The third aforementioned critical component was rapidly improving hydraulic fracturing (“fracking”) technology, which in turn made extraction with such technology profitable. This cost has varied in terms of geology, geography, and the economic efficiency of each of the numerous companies involved in the activity. Less than one percent could break even when oil sold at US\$30 per barrel. About half of the wells in the Bakken could break even in the US\$60-70 per barrel [15]. However, when the price of a barrel of oil reached US\$ 147.27 in 2008, essentially all the oil wells became profitable. This explains the heavy investment in the Bakken in 2008 and afterwards. As hydraulic fracturing technology has continued to become more efficient, its cost has continued to decline and steadily lowered the breakeven point of a barrel of oil: “Thus what may have only been economical at \$100/bbl in 2006 could have been economical at \$75/bbl by 2010, and perhaps \$60/bbl by 2014” [17]. One analysis showed that the cost of hydraulic fracturing declined 42 percent from early 2013 to early 2017 [16].

To reap the maximum profits, a pipeline was needed to transport Bakken oil to market. The most logical intermediate destinations were tank farms in Patoka, Illinois or Cushing, Oklahoma. Patoka was chosen [19], which required a new oil pipeline from western North Dakota to south central Illinois. The specific route then needed to be mapped.

Any oil pipeline route from western North Dakota to Patoka simultaneously crossed an existing Socio-Ecological System (SES) with its “multifarious biophysical and human components” [13 p 169]. Because the oil pipeline threatened the existing land uses within the SES, the existing components coalesced into a response assemblage to oppose and resist the components, some of them new, which sought to construct, allow, and facilitate the DAPL. The resistance made a fourth component of SES play a prominent role, namely the numerous governmental agencies with their hierarchies and overlapping jurisdictions that needed to approve the pipeline. Indeed, Briassoulis notes that usually no single, central governing power exists concerning ecosystem services [13 p 179]. Instead, governance consists of structures, systems, and processes manifesting themselves in multi-level governance networks. The United States Army Corps of Engineers (USACE) and the Advisory Council on Historic Preservation (ACHP) are just two examples of agencies at the federal level that became involved in the DAPL case. Governmental agencies of North Dakota, South Dakota, Illinois, and Iowa also played roles.

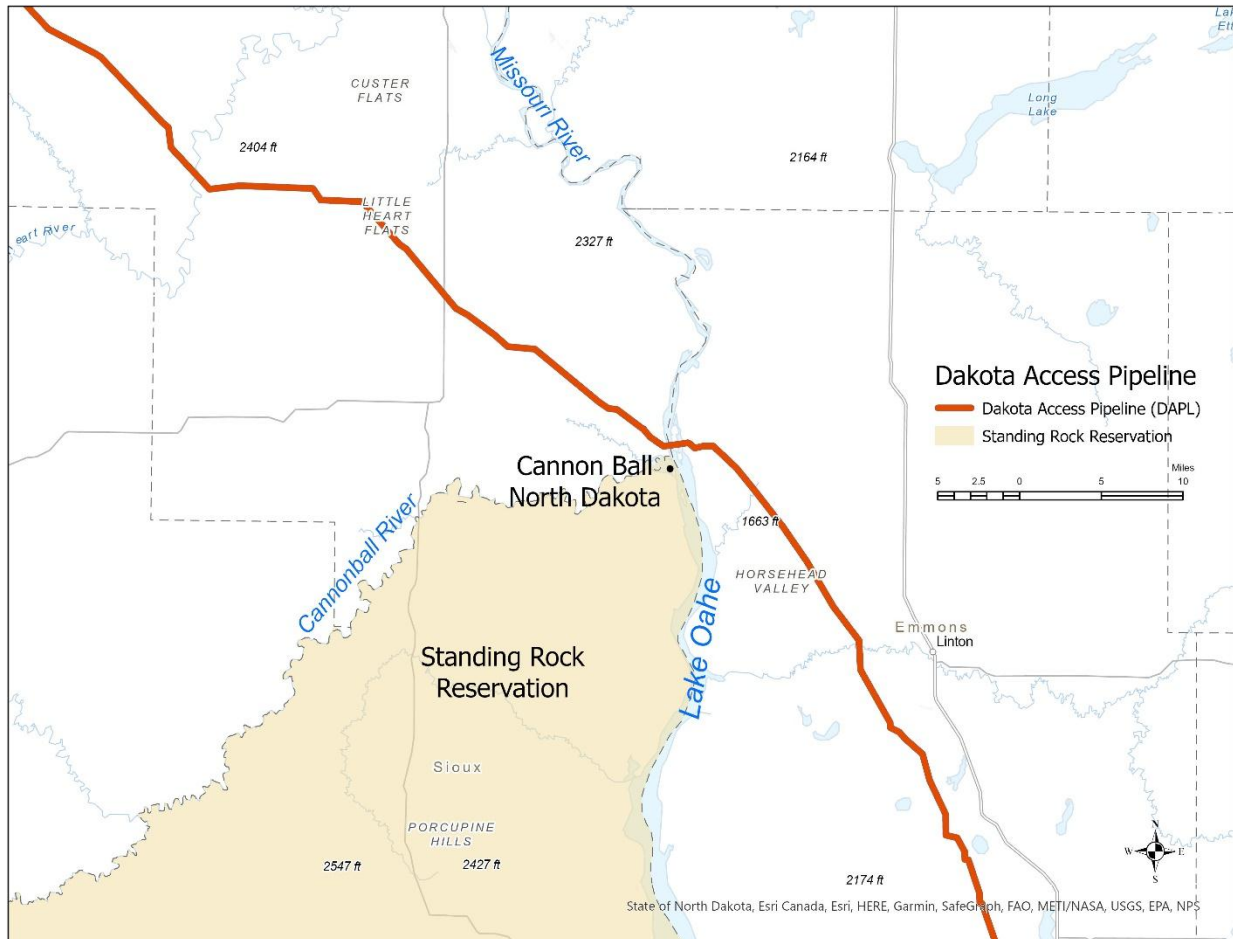
In Iowa, for example, state representatives introduced bills into the Iowa legislature that would have restricted the use of eminent domain in Iowa. “The legislation would have required companies pursuing the projects to secure voluntary easements for 75 percent of the land parcels before eminent domain could be authorized by state officials” [20]. The intent of the legislation was to make it more difficult for Dakota Access, LLC to obtain access to the lands that it needed for an oil pipeline as well as prevent a company seeking to build a high-voltage transmission line. However, opposing interests prevailed and the bills died in committee.

In May 2016, Iowa farmers filed two lawsuits to stop eminent domain proceedings pursued by Dakota Access, LLC and authorized by the Iowa Utilities Board [21]. The plaintiffs argued that Dakota Access, LLC was not a utility and, therefore, had no right to pursue eminent domain cases against their properties. Fifteen other landowners also sued with additional arguments that the pipeline also was not in the public interest as it was only to the interest and benefit of a single company, especially because the oil was to be exported. National organizations like the Sierra Club [22] supported the landowners. The League of Women Voters of Iowa and 27 other state organizations formed the Bakken Pipeline Resistance Coalition [23]. However, a Polk County judge ruled that Dakota Access, LLC had such a right [22].

The variety of actors illustrate that the planning and approval of the Dakota Access Pipeline (DAPL) was not subject to a single, hierarchical, integrated system of governmental agencies acting in harmony. The DAPL illustrates Briassoulis’ argument that assemblages are comprised of autonomous components, many of which enter and exit the assemblage as relationships continually change, forever “becoming” [13 p 169]. In its “becoming”, the greatest number of components opposing the DAPL converged and aligned at Cannon Ball, ND, which was close to the Standing Rock Indian Reservation. One of the Reservation’s members, *LaDonna Bravebull Allard*, set up Sacred Stone Camp for those expressing their opposition [24] (Figure 2). The camp

attracted native peoples from across the country and was touted the largest gathering of native tribes in 100 years and included Native American organizations not tied to any specific tribe. Examples included the Indigenous Environmental Network (IEN), Honor the Earth, and Native Organizers Alliance [25]. Standing Rock tribal members stated that an oil leak would contaminate their

water supply, a simple, yet clear narration: clean water, a basic human need, was threatened by a big oil corporation seeking profit. Integral to this narrative was the argument that those opposed to the DAPL were not *protesters* but instead *protectors*, that the former term “is negative” and “makes Native people seem angry and violent for protecting their resources” [26].



**Fig. 2. The Route of the Dakota Access Pipeline (DAPL) as it crosses under Lake Oahe on the Missouri River near Cannonball, North Dakota and Standing Rock Indian Reservation**

Beside the water issue, tribal members expressed concern that sacred sites could be destroyed during the construction process, sites located on land promised to the Standing Rock Reservation. Thus, the DAPL treaded on feelings of a historical injustice never rectified and now re-committed. Together, the three issues of clean water, sacred sites, historical injustice painted a picture of continued and renewed violations of both the human and cultural rights of a historically oppressed minority. These issues are eloquently outlined in Nick Estes’ recently published book, *Our history is our future: Standing Rock versus the Dakota Access Pipeline, and the long tradition of indigenous resistance* [27]. Succinct and drawing on broad historical and cultural understandings in American culture, these issues had great potential for resonating far beyond the location where the DAPL crossed the Missouri River near Cannonball, ND.

In April 2016, the United States Army Corps of Engineers (USACE) acknowledged five recorded cultural sites and the possible existence of 30 others within a 1-

mile radius but concluded that no historic sites would be harmed [28]. In June 2016, the U.S. government’s Advisory Council on Historic Preservation—representing a new component in this response assemblage—disputed the USACE’s findings, encouraged it to justify its position, and work with tribal leaders. Nevertheless, on July 25, the USACE approved the DAPL project citing “No significant comments remain unresolved” [28]. On July 27, Standing Rock Reservation sued the USACE, alleging that the USACE had violated the National Environmental Protection Act (NEPA), the National Historic Preservation Act (NHPA), the Clean Water Act (CWA), and the Rivers and Harbors Act (RHA) [29] [30]. With court permission, Dakota Access, LLC joined the USACE as a defendant. Onsite protests began and grew as others united with Standing Rock members in protest. Notably, Cheyenne River Sioux Tribe joined the lawsuit as a plaintiff with Standing Rock.

As the legal disputes intensified, the confrontation escalated and enlivened the response assemblage. For

example, on August 15, Dakota Access LLC sued leaders of the Standing Rock Sioux, alleging that protesters “halted construction activities” [28]. On September 3, the Standing Rock Sioux Tribe claimed that Energy Transfer Partners destroyed an area that contained “significant Native artifacts and sacred sites”. Other components joined the response assemblage. For example, North Dakota Governor Jack Dalrymple involved himself on September 8 when he sent the North Dakota National Guard to reinforce local law enforcement [28]. The Justice Department, the Department of the Army and the Interior Department also became involved when they requested Dakota Access, LLC to voluntarily halt construction on land under the jurisdiction of the USACE near the river crossing at Lake Oahe pending further evaluation and consultation.

Increased tensions led to confrontation and arrest on October 10, Columbus Day (celebrated as Native American Day or Indigenous Peoples’ Day in some states and localities) with the gathering of many people at Cannon Ball. For hours, people expressed their opposition to the DAPL in front of a line of police. Eventually, Morton County Sheriff’s department arrested 27 demonstrators [31]. Among them was Shailene Woodley, an award-winning Hollywood actor and environmental activist. At the time of her arrest, the Environmental Media Association (EMA) already planned to award her the Female EMA Futures Award on October 26 [32]. Woodley’s arrest created more press coverage for both the demonstrations against the DAPL and her award [33]. At the moment of her arrest, Woodley was at almost the two-hour mark of a Facebook livestream. Her interaction with law enforcement over the subsequent few minutes [31] [34] was posted as a video entitled “The riot police are arriving” on Woodley’s Facebook page [35]. At the EMA Futures Award on October 26, Woodley received her award and had the stage for nearly 11 minutes [36]. Accompanied by a member of the Diné (Navajo) Nation and a member of the Apache Nation, she yielded to the former for a prayer. Afterwards, she spent the remaining seven minutes talking about Standing Rock Reservation and the DAPL, stating that about 40,000 watched her Facebook livestream on October 10. Woodley then implored people to go to Standing Rock, noting that 35 people were at the protest site when she arrived there, but numbers grew to over 8,000 by the time she left six weeks later. Woodley’s “The riot police are arriving” video had more than five million views by the end of 2018.

Meanwhile, despite the aforementioned requests by federal agencies to temporarily halt the construction of the DAPL at the Lake Oahe river crossing, Energy Transfer Partners resumed construction on October 12 [28]. Using response assemblage terminology, Energy Transfer Partners employed its *capacity* to move forward. Subsequently, tensions continued to increase and more actors joined the response assemblage. For example, on October 23, Jaden and Willow Smith (children of actor Will Smith) attended an anti-pipeline march in Los Angeles [37]. Days later, Jaden Smith received the Male EMA Futures Award for his sustainable water bottle project at the same time that Woodley received the female version of the award for her work [38]. Other Hol-

lywood celebrities also had environmental interests, but Shailene Woodley’s activism encouraged others to become involved in opposing the DAPL and bring the issue to the attention of a wider audience. Examples include Susan Sarandon, Leonardo DiCaprio, Rosario Dawson, Riley Keough, and Pharrell Williams [37] [39].

The rapid addition of these aforementioned individuals illustrates that they can grow with a broadening number and variety of components, illustrated by the heterogeneity of the components surrounding the DAPL. Also, each component has autonomy and “may be detached from one assemblage and inserted in another” [13, p 169], demonstrated by various government agencies, police forces, and Native American groups. The Hollywood celebrities also clearly had their own projects and operated with other corresponding response assemblages but found resonance and solidarity with the Native American opposition to the DAPL, expressing their autonomy by simply joining with Native Americans through their own volition. As they joined, the response assemblage continued to evolve and transform as the growing number of components multiplied the interactional relationships [11 p 177] [7].

Soon, politicians entered the response assemblage. The impending U.S. presidential election heightened the political aspects of this oil project to the extent that politicians either saw an opportunity or felt pressured to take a position on the issue. For example, Bernie Sanders, U.S. Senator for Vermont and former presidential candidate for the Democratic Party, declared his opposition to the DAPL on August 25 [40]. On October 24, Dave Archambault II, the chairman of the Standing Rock Sioux, sent a letter to Loretta Lynch, U.S. Attorney General asking for an investigation “to protect civil rights” of the protesters and expressed a concern of “overall militarization of law enforcement response” [28]. On October 25, former vice president Al Gore publically expressed his solidarity with the Standing Rock tribe [41]. On October 26, Jesse Jackson arrived at the camp near Cannonball, ND. Appearing on a horse, he declared that the rerouting of the pipeline from north of Bismarck where white landowners dominated to a southern path through Native American lands was “the ripest case of environmental racism I’ve seen in a long time” [42] [43].

On November 2, President Obama stated that the USACE was “examining whether there are ways to re-route this pipeline in a way. So we’re going to let it play out for several more weeks and determine whether or not this can be resolved in a way that I think is properly attentive to the traditions of the first Americans” [28]. Then Donald Trump won the U.S. presidential election on November 8. Trump’s financial disclosure forms indicated that Trump had invested between \$500,000 and \$1,000,000 in Energy Transfer Partners and a similar sum of money invested in Phillips 66, which was to have a 25% stake in DAPL after its completion. Kelcy Warren, the chief executive of Energy Transfer Partners, already had donated \$103,000 directly to the Trump campaign, \$66,800 to the Republican National Committee, and \$100,000 to the Trump Victory Fund [44]. Also on November 8, Energy Transfer Partners announced that it would begin the final phase of construction (under Lake Oahe). On November 14, the USACE announced

that it needed more time to make a decision and encouraged more public input [45].

Meanwhile, the number of components in the response assemblage opposed to the DAPL had grown significantly, perhaps as a direct result of the preceding events. Additional groups joined such as National Nurses United, Hip Hop Caucus, UPROSE, Justice and Witness Ministries-United Church of Christ, the Arab American Institute, Iraq Veterans against the War [25] and Veterans Stand for Standing Rock [46], helping to make the DAPL part of frequent national discussion. The *capacity* of those opposing the DAPL apparently increased, seemingly as a direct result of the election of Donald Trump and Energy Transfer Partners sudden and aggressive moves to press ahead with construction of the DAPL. Soon a rumor spread about Energy Transfer Partners: “We got word that the drill is now on the pad so tensions are high right now” said a tribal member [47]. At 5pm on November 20, a semi-truck drove up to a barricade placed by law enforcement on a bridge that linked the main highway from Standing Rock Reservation to Bismarck; the barricade consisted of two burned out trucks, concrete, and barbed wire [48]. A group of fewer than 10 people exited the semi-truck and began dismantling the barricade. Police fired rubber bullets and took other actions. Smoke filled the air. By 6:15, a steady stream of protestors arrived on the bridge as the barricade was pulled apart. Police then used tear gas and eventually a water cannon. The next day, national and international news agencies showed images of battered protestors sprayed with water in subfreezing temperatures and reported that as many as 200-300 people required medical treatment for hypothermia; a further 150 people were injured with seven suffering from serious injuries; twenty-six were hospitalized [49]. The ACLU called again for the Department of Justice to determine if law enforcement had improperly used force against protestors [50]. Amnesty International and the National Lawyers Guild also condemned the use of force against the protestors.

On November 25, the U.S. Army Corps of Engineers (USACE) instructed protestors to leave “Corps-managed lands” by December 5, citing safety concerns during “harsh North Dakota winter conditions” [51]. North Dakota’s governor also issued a similar evacuation order [52]. DAPL opponents seemed unsuccessful in their efforts to stop the DAPL’s construction, but on December 4, the USACE denied the permit necessary for Energy Transfer Partners to build the section of the DAPL under the Missouri River [53]. Jo-Ellen Darcy, the USACE’s secretary for civil works stated that it was “clear that there’s more work to do” and that “the best way to complete that work responsibly and expeditiously is to explore alternate routes for the pipeline crossing” [53]. The USACE stated that it planned to issue an Environment Impact Statement with “full public input and analysis” [53]. Protestors near Cannonball, ND expressed jubilation.

The news spread to Hollywood celebrities like Shailene Woodley who, in turn, disseminated the news even more widely, especially through Twitter [54]. They not only expressed jubilation but also certain views about the achievements of their activism. For example,

Pharrell Williams wrote that “Solid proof that people coming together can change things for the better”. Katy Perry tweeted that “PROOF THAT YOUR VOICE ACTUALLY MATTERS!” Sally Fields stated “Bravo Army Corps of Engineers, bravo Standing Rock, bravo Sioux Nation. You’ve taught us all something of great value. Stand your ground!” [54]. It seemed that their decisions to join the response assemblage had changed the trajectory of the DAPL project, in turn leading to more sensitive practices concerning the natural environment.

Though those wanting to stop the construction of the DAPL appeared to have succeeded, the situation completely changed in January 2017. Donald Trump became president of the United States and with a few days issued an executive memorandum directing the USACE to expedite the process for the approval of the DAPL [55]. Energy Transfer Partners immediately resumed construction, finished the DAPL in June 2017, and began pumping oil through it.

**Conclusion.** The DAPL case certainly illustrates Briassoulis’ main argument that actual relationships are not best characterized by “wholes” and “networks” but rather by assemblages of autonomous components as succinctly summarized by lawyer Maranda Compton:

Crude oil pipelines like Dakota Access are constructed without any overarching or centralized permitting scheme—relying instead upon piecemeal state-by-state approval, with federal permits required only where the pipeline crosses federal lands, including tribal lands, or federal water. . . . This whole permitting scheme is a real mess. [56]

Briassoulis’ conception of the response assemblage (RA) provides a useful vocabulary includes ideas of *territorialization* and *detrterritorialization* [13, pp 169-170]. Therefore, as part of the broader determination as to whether the concept of the response assemblage (RA) is a valuable framework for analysis, we must ask whether Briassoulis’ ideas of *territorialization* and *detrterritorialization* are applicable to the Dakota Access Pipeline (DAPL) case. In other words, did the events and actions surrounding the DAPL employ or produce “best practices” and good environmental conservation and /or preservation? Or, did one or more fast variables (e.g., cheaper technology, rapidly rising oil prices) allow certain (new) components (actors) (e.g., oil interests) to employ their capacities to achieve their goals but likewise harm the natural environment?

The DAPL began construction in June 2016 and transporting oil in June 2017, but harm to the natural environment (e.g., clean water) has not been identified. Yet, this does not mean environmental harm will never occur, and it is just as likely to occur later as sooner. Therefore, it is not completely possible to apply the concepts of *territorialization* and *detrterritorialization* at this time; “the proof is yet to be found in the pudding”. Nevertheless, it is possible to examine the policies and procedures that were followed, modified, and circumvented to build the DAPL to demonstrate the appropriateness of the response assemblage concept as lens of analysis and highlight the decisions and policies that contribute to *territorialization* and *detrterritorialization*.

Overall, Briassoulis’ conception of response assem-

blages is a valuable tool of description and organization. When applied to actual cases, indeed Briassoulis calls for empirical testing of her ideas [13 p 182], nuances are revealed that can be employed to refine the concept. Indeed, Leah Horowitz already identified a refinement when considering her research in New Caledonia [57]. She discovered that a local protest movement comprised of indigenous members (Rhéébù Nùù) co-merged with an IGO (the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)) as a response to an emerging economic activity that would have damaged coral reefs [58].

The idea of co-merging is important and should be examined for entire response assemblages and their individual components. Briassoulis notes that “a component may be detached from one assemblage and inserted into another” [13] [11] [7]. This statement describes components as something analogous to a nut or bolt, which can be removed from one machine and incorporated into another. While such may be the case in some situations, it does not capture the effects of components on one another and subsequently on entire response assemblages. For example, why did the DAPL become such a national, even international, issue when oil pipelines frequently are constructed in the United States? The DAPL case indicates that the interactions of components create synergies. In the beginning of the conflict when farmers protested the use of eminent domain to obtain their lands for DAPL, their protests received limited support. In contrast, Standing Rock Reservation was able to put up much greater resistance to DAPL’s construction. Its reasons for resistance (i.e., clean water and sacred land) resonated widely and attracted allies such as other Native American groups across the United States. Significantly, it attracted Hollywood celebrities who were interested in environmental causes and human rights. These celebrities were not components who merely detached themselves from one response assemblage

and reattached themselves to the Standing Rock response assemblage, contributing merely an additive effect. Instead, they already had projects and campaigns and viewed Standing Rock’s struggle against the DAPL as a concrete example of their projects and campaigns. The intersection of their response assemblages with that of Standing Rock’s created synergies that had a multiplier effect, not merely an additive one.

The attention that Hollywood celebrities brought to Standing Rock’s resistance to the DAPL created further attention of national political figures as it coincided with the final month of the 2016 U.S. presidential election. The appearance of political figures, especially Jesse Jackson who accused the USACE of environmental racism, helped keep the issue in the national spotlight, even make it an international again. The intersection of their projects with Standing Rock’s also created synergies and had a multiplier effect.

By President Trump’s inauguration day on January 20, 2017, Standing Rock’s resistance to the DAPL had become part of the national political discourse. For those opposed to President Trump, the DAPL became one of the concrete reasons for their opposition. For example, it appeared on banners carried during protests marches on President Trump’s inauguration day. However, this was the high water mark for protests against the DAPL. After President Trump ordered the USACE to expedite the process for reviewing the DAPL and the DAPL was approved, national interest in the DAPL waned and active resistance to the DAPL shrunk back to Standing Rock, its tribal allies, and environmental groups such as *Earthjustice* [59]. Nevertheless, the case of the DAPL illustrates that concept of the response assemblage is a useful tool of description and organization. Also, DAPL case demonstrates that part of the contingency of response assemblages depends on intersectionalities and synergies.

#### References:

1. Energy Transfer Partners, L. P. (2017). Energy Transfer Announces the Bakken Pipeline is in Service Transporting Domestic Crude Oil from the Bakken/Three Forks Production Areas. 1 June, <http://ir.energytransfer.com/phoenix.zhtml?c=106094&p=irol-newsArticle&ID=2278014> (accessed 7 September 2021).
2. Business Wire (2014). Energy Transfer Announces Crude Oil Pipeline Project Connecting Bakken Supplies to Patoka, Illinois and to Gulf Coast Markets. 14 June, <https://www.businesswire.com/news/home/20140625006184/en/Energy-Transfer-Announces-Crude-Oil-Pipeline-Project> (accessed 7 September 2021).
3. Nicholson, B. (2017). \$3.8 billion Dakota Access oil pipeline begins service. *Chicago Tribune* 1 June, <https://www.chicagotribune.com/nation-world/ct-dakota-access-oil-pipeline-20170601-story.html> (accessed 7 September 2021).
4. Hult, J. (2016). How did Dakota Access become the world’s largest pipeline protest? *Argus Leader* 19 November, <https://www.argusleader.com/story/news/2016/11/19/how-did-dakota-access-become-worlds-largest-pipeline-protest/94036392/> (accessed 7 September 2021).
5. Deleuze, Gilles and Félix Guattari (1983). *Anti-Oedipus: Capitalism and Schizophrenia*. Translated by Robert Hurley, Mark Seem and Helen R. Lane. London: Athlone.
6. Buchanan, I. (2021). *Assemblage theory and method*. New York: Bloomsbury Academic.
7. DeLanda, M. (2006a). *A New Philosophy of Society: Assemblage Theory and Social Complexity*. London: Continuum.
8. DeLanda, M. (2006b). Deleuzian social ontology and assemblage theory. In: Fuglsang M and Sorensen BM (eds) *Deleuze and the social*. Edinburg: Edinburg University Press, pp. 250-265.
9. DeLanda, M. (2011). *Philosophy and Simulation: The Emergence of Synthetic Reason*. New York: Continuum.
10. Bennett, J. (2005). The agency of assemblages and the North American Blackout. *Public Culture*, 17(3): 445-465.

11. Anderson, B., Kearnes, M., McFarlane, C., et al. (2012). On assemblages and geography. *Dialogues in Human Geography*, 2(2): 171-189.
12. Kinkaid, E. (2019). Assemblage as ethos: Conceptual genealogies and political problems. *Area* 52(3): 1-8. <https://doi.org/10.1111/area.12600>
13. Briassoulis, H. (2017) Response assemblages and their socioecological fit. *Dialogues in Human Geography*, 7:2, 166-185. <https://doi.org/10.1177/2043820617720079>
14. DeLanda, M. (2002). *Intensive Science and Virtual Philosophy*. London: Continuum.
15. Berman, A. (2015). Only 1% of the Bakken play breaks even at current oil prices. *Forbes Magazine* 3 November. <https://www.forbes.com/sites/arthurberman/2015/11/03/only-1-of-the-bakken-play-breaks-even-at-current-oil-prices/#9d47ea069469> (accessed 7 September 2021).
16. Mandel, M. (2017). Average U.S. shale breakeven oil price has dropped 42 percent in four years. *EnergyInDepth: A project of the Independent Petroleum Association of America*. 30 October. <https://www.energyindepth.org/average-u-s-shale-breakeven-oil-price-has-dropped-42-percent-in-four-years/> (accessed 7 September 2021).
17. Rapier, R. (2016). The break even cost for shale oil. *Forbes Magazine* 29 February. <https://www.forbes.com/sites/rrapier/2016/02/29/the-break-even-cost-for-shale-oil/#6eef23a040d4> (accessed 7 September 2021).
18. Lynch, M. (2017). The next oil price collapse. *Forbes Magazine* 19 December. <https://www.forbes.com/sites/michaelylynch/2017/12/19/the-next-oil-price-collapse/#5559a9a46126> (accessed 7 September 2021).
19. *Reuters* (2012). Update 1-Plains reaps benefits of low-priced Bakken crude. 9 February. <https://www.reuters.com/article/plains-bakken-eastcoast/update-1-plains-reaps-benefit-of-low-priced-bakken-crude-idUSL2E8D9GKT20120209> (accessed 7 September 2021).
20. Petroski, W. & Pfannestiel, B. (2015). Which bills passed and died in 2015 Iowa Legislature. *Des Moines Register* 9 June, <https://www.desmoinesregister.com/story/news/politics/2015/06/08/dead-passed-bills-legislature/28671627/> (accessed 7 September 2021).
21. Petroski, W. (2016). Iowa farmers sue to block use of eminent domain for Bakken pipeline. *Des Moines Register* 20 May, <https://www.desmoinesregister.com/story/news/politics/2016/05/20/farmers-sue-to-block-use-of-eminent-domain/84676294/> (accessed 7 September 2021).
22. Hardy, K. (2017). Dakota Access pipeline had right to take Iowa land, judge rules. *Des Moines Register* 15 February, <https://www.desmoinesregister.com/story/money/business/2017/02/15/dakota-access-pipeline-had-right-take-iowa-land-judge-rules/97966662/> (accessed 7 September 2021).
23. Waddington, L. (2015). Eminent domain bill deserves fair hearing. *The Gazette* 18 May. <https://www.thegazette.com/subject/opinion/blogs/lynda-waddington/eminent-domain-bill-deserves-fair-hearing-20150518> (accessed 7 September 2021).
24. *Bravebull, A. L. (2016). Why the Founder of Standing Rock Sioux Camp Can't Forget the Whitestone Massacre. Yes! Magazine* 30 September. <http://www.yesmagazine.org/people-power/why-the-founder-of-standing-rock-sioux-camp-cant-forget-the-whitestone-massacre-20160903> (accessed 12 September 2021).
25. *The Action Network* (2016). Nov15#NoDAPL Day of Action at Army Corps of Engineers. 10 November, [https://actionnetwork.org/event\\_campaigns/nov-15-nodapl-day-of-action-at-army-corps-of-engineers](https://actionnetwork.org/event_campaigns/nov-15-nodapl-day-of-action-at-army-corps-of-engineers) (accessed 7 September 2021).
26. Herrera, A. (2016). Standing Rock activists: Don't call us protesters. We're protectors. *PRI Public Radio International* 31 October, <https://www.pri.org/stories/2016-10-31/standing-rock-activists-dont-call-us-protesters-were-water-protectors> (accessed 7 September 2021).
27. Estes, N. (2019). *Our history is the future: Standing Rock versus the Dakota Access Pipeline, and the long tradition of indigenous resistance*. New York: Verso.
28. Hersher, R. (2017). America: Key moments in the Dakota Access Pipeline fight. *National Public Radio (NPR)* 22 February, <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2017/02/22/514988040/key-moments-in-the-dakota-access-pipeline-fight> (accessed 7 September 2021).
29. Parker, J. (2018). Case Name: Standing Rock Sioux Tribe v. Dakota Access (EJ-DC-0001). Civil Rights Litigation Clearing House University of Michigan Law School 20 July. <https://www.clearinghouse.net/detail.php?id=16671> (accessed 7 September 2021).
30. White, G. W., & Millett, B. V. (2019). Oil transport and protecting clean water: The case of the Dakota Access Pipeline (DAPL). *Present Environment and Sustainable Development* 13 (2): 115-128. <https://doi.org/10.2478/pesd-2019-0029>. [http://www.pesd.ro/articole/nr.13/nr.2/10432%20-Volume13\\_issue\\_2%2008\\_paper.pdf](http://www.pesd.ro/articole/nr.13/nr.2/10432%20-Volume13_issue_2%2008_paper.pdf)
31. Funes, Y. (2016a). 27 arrested at DAPL worksite a day after a court loss for the Sioux: Actress Shailene Woodley was among those detained when military-style tactics were used against the water protectors. *Colorlines* 11 October, <https://www.colorlines.com/articles/27-arrested-dapl-worksite-day-after-court-loss-sioux> (accessed 8 September 2021).
32. Terry, J. (2016). Environmental Media Association awards to honor Shailene Woodley. *Variety* 22 September, <https://variety.com/2016/film/news/shailene-woodley-environmental-media-awards-honor-1201868466/> (accessed 8 September 2021).

33. Ogweng, S. (2016). Shailene Woodley to be honoured with 'Futures Award' by the Environmental Media Association. *ET Canada* 12 October, <https://etcanada.com/news/173713/shailene-woodley-to-be-honoured-with-futures-award-by-the-environmental-media-association/> (accessed 8 September 2021).
34. Hill, L. (2016). Shailene Woodley arrested while peacefully protesting Dakota Access pipeline. *Los Angeles Times* 10 October. <https://www.latimes.com/entertainment/gossip/la-et-mg-shailene-woodley-arrested-dapl-20161010-snap-htmlstory.html> (accessed 8 September 2021).
35. Woodley, S. (2016). The riot police are arriving. *Facebook*, <https://www.facebook.com/ShaileneWoodley/videos/624178791076838/> (accessed 22 January 2021)
36. *Youtube* (2016). Shailene Woodley's speech at the 2016 Environmental Media Awards, 25 October, <https://www.youtube.com/watch?v=1UIC8oH-kWM> (accessed 8 September 2021).
37. Blais-Billie, B. (2016). How Hollywood is supporting standing rock's fight against the Dakota Access Pipeline. *I-D* 24 November, [https://i-d.vice.com/en\\_us/article/7xbz7e/how-hollywood-is-supporting-standing-rocks-fight-against-the-dakota-access-pipeline](https://i-d.vice.com/en_us/article/7xbz7e/how-hollywood-is-supporting-standing-rocks-fight-against-the-dakota-access-pipeline) (accessed 11 September 2021).
38. Miller, M. (2016). Jaden Smith to be honored by Environmental Media Association for his sustainable water bottle project, *People Magazine* 28 September, <https://people.com/celebrity/jaden-smith-to-be-honored-by-environmental-media-association/> (accessed 12 September 2021).
39. *Indian Country Today* (2016). Dakota Access: Stars from Hollywood to Washington support water protectors. 27 August, [https://newsmaven.io/indiancountrytoday/archive/dakota-access-stars-from-hollywood-to-washington-support-water-protectors-IG7d-0JloOW7eSeF\\_PPHww/](https://newsmaven.io/indiancountrytoday/archive/dakota-access-stars-from-hollywood-to-washington-support-water-protectors-IG7d-0JloOW7eSeF_PPHww/) (accessed 11 September 2021).
40. *Bernie Sanders, U.S. Senator for Vermont* (2016). Sanders Opposes Dakota Access Pipeline. 25 August, <https://www.sanders.senate.gov/newsroom/press-releases/sanders-opposes-dakota-access-pipeline> (accessed 9 January 2020).
41. *Associated Press*. 2016. Rev. Jesse Jackson, Al Gore support Standing Rock Sioux Tribe's opposition to the Dakota Access Pipeline. 25 October. <https://www.kfyrtv.com/content/news/Rev-Jesse-Jackson-Al-Gore-support-Standing-Rock-Sioux-Tribes-opposition-to-Dakota-Access-Pipeline-398611721.html> (accessed 11 September 2021).
42. Funes, Y. (2016b). Jesse Jackson in North Dakota to contest Dakota Access Pipeline. *Colorlines* 26 October, <https://www.colorlines.com/articles/jesse-jackson-north-dakota-contest-dakota-access-pipeline> (accessed 11 September 2021).
43. Tolan, S. (2016). Even the Rev. Jesse Jackson on horseback can't end pipeline showdown. *Los Angeles Times* 26 October. <http://www.latimes.com/nation/la-na-north-dakota-pipeline-20161026-story.html#> (accessed 11 September 2021).
44. Milman, O. (2016). Dakota Access pipeline company and Donald Trump have close financial ties. *The Guardian* 26 October, <https://www.theguardian.com/us-news/2016/oct/26/donald-trump-dakota-access-pipeline-investment-energy-transfer-partners> (accessed 11 September 2021).
45. Norris, C. (2016). Army Corps delays Dakota Access pipeline, calls for further review. *Public Broadcasting Systems (PBS)* 15 November, <https://www.pbs.org/newshour/nation/army-corps-delays-dakota-access-pipeline-calls-review> (accessed 11 September 2021).
46. Mele, C. (2016). Veterans to serve as 'Human Shields' for Dakota pipeline protesters. *The New York Times* 29 November, <https://www.nytimes.com/2016/11/29/us/veterans-to-serve-as-human-shields-for-pipeline-protesters.html?module=inline> (accessed 11 September 2021).
47. Wong, J. C. (2016a). Standing Rock protest: hundreds clash with police over Dakota Access Pipeline. *The Guardian* 21 November, <https://www.theguardian.com/us-news/2016/nov/21/standing-rock-protest-hundreds-clash-with-police-over-dakota-access-pipeline> (accessed 11 September 2021).
48. Lenoble, M. (2016). Standing at Standing Rock, November 20, 2016. *Ravishly* 23 November, <https://ravishly.com/2016/11/23/standing-standing-rock-november-202016> (accessed 11 September 2021).
49. Hawkins, D. (2016). Police defend use of water cannons on Dakota Access protesters in freezing weather. *The Washington Post* 21 November, [https://www.washingtonpost.com/news/morning-mix/wp/2016/11/21/police-citing-ongoing-riot-use-water-cannons-on-dakota-access-protesters-in-freezing-weather/?noredirect=on&utm\\_term=.67eba1db0bfc](https://www.washingtonpost.com/news/morning-mix/wp/2016/11/21/police-citing-ongoing-riot-use-water-cannons-on-dakota-access-protesters-in-freezing-weather/?noredirect=on&utm_term=.67eba1db0bfc) (accessed 11 September 2021).
50. Wong, J. C. (2016b). Dakota Access pipeline: 300 protesters injured after police use water cannons. *The Guardian* 21 November. <https://www.theguardian.com/us-news/2016/nov/21/dakota-access-pipeline-water-cannon-police-standing-rock-protest> (accessed 11 September 2021).
51. Overland, M.A. (2016). Army Corps of Engineers tells pipeline protesters to leave camp by Dec. 5. *National Public Radio (NPR)* 25 November, <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2016/11/25/503379401/army-corps-of-engineers-tells-pipeline-protesters-to-leave-camp-by-dec-5> (accessed 12 September 2021).
52. Farrington, D. (2016). N.D. governor issues evacuation order for pipeline protest area. *National Public Radio (NPR)* 28 November, <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2016/11/28/503663673/north-dakota-governor-issues-evacuation-order-for-pipeline-protest-area> (accessed 12 September 2021).
53. Rott, N. & Peralta, E. (2016). In victory for protesters, Army halts construction of Dakota pipeline. *National Public Radio (NPR)* 4 December, <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2016/12/04/504354503/army-corps-denies-easement-for-dakota-access-pipeline-says-tribal-organization> (accessed 12 September 2021).



54. Lawler, K. (2016). Shailene Woodley, more celebrities celebrate as work is halted on Dakota Access Pipeline. *USA Today* 5 December, <https://www.usatoday.com/story/life/people/2016/12/05/shailene-woodley-more-celebrities-celebrate-work-halted-dakota-access-pipeline/94985160/> (accessed 12 September 2021).
55. *The White House, Office of the Press Secretary* (2017). Construction of the Dakota Access Pipeline. 24 January, <https://www.npr.org/assets/news/2017/01/DakotaAccessConstruction.pdf> (accessed 12 September 2021).
56. Mufson, S. (2017). How the Army Corps of Engineers wound up in the middle of the fight over the Dakota Access Pipeline. *The Washington Post* 8 February, [https://www.washingtonpost.com/business/economy/how-the-army-corps-of-engineers-wound-up-in-the-middle-of-the-fight-over-the-dakota-access-pipeline/2017/02/08/33eadedde8a-11e6-9662-6eedf1627882\\_story.html?utm\\_term=.26450afd3db1](https://www.washingtonpost.com/business/economy/how-the-army-corps-of-engineers-wound-up-in-the-middle-of-the-fight-over-the-dakota-access-pipeline/2017/02/08/33eadedde8a-11e6-9662-6eedf1627882_story.html?utm_term=.26450afd3db1) (accessed 12 September 2021).
57. Horowitz, L. S. (2017). Power, cooptation, and the multiplicity of response assemblages: An example from New Caledonia. *Dialogues in Human Geography*, 7(2): 192-196.
58. Horowitz, L. S. (2016). Rhizomic resistance meets arborescent assemblage: UNESCO World Heritage and the disempowerment of indigenous activism in New Caledonia. *Annals of the Association of American Geographers*, 106(1): 167-185.
59. *EarthJustice*. 2021. Updates & frequently asked questions: The Standing Rock Sioux Tribe's litigation on the Dakota Access Pipeline. <https://earthjustice.org/features/faq-standing-rock-litigation> (accessed 12 September 2021).

Received 03 October 2021

Accepted 22 October 2021

### **Джордж В. Уайт**

доктор філософії (географія), професор географії,  
Університет штату Південна Дакота, США,  
Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA,  
e-mail: [George.White@sdstate.edu](mailto:George.White@sdstate.edu), <https://orcid.org/0000-0003-1849-058>

### **Брюс В. Міллетт**

доктор філософії (біологія), доцент кафедри географії,  
Університет штату Південна Дакота, США,  
Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA,  
e-mail: [Bruce.Millett@sdstate.edu](mailto:Bruce.Millett@sdstate.edu)

### **Кімберлі К. Джонсон Майєр**

докторант (географія), викладач географії,  
Університет штату Південна Дакота, США,  
Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA,  
e-mail: [Kimberly.JohnsonMaier@sdstate.edu](mailto:Kimberly.JohnsonMaier@sdstate.edu)

## **ТРУБОПРОВІД ДАКОТА ACCESS (DAPL): СУПЕРЕЧНОСТІ ПОЛІТИЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ**

Трубопровід Dakota Access (DAPL), побудований у 2016-2017 роках, є лише одним з численних енергетичних трубопроводів у США. Вплив даного трубопроводу на навколишнє середовище, як і інших, є потужним, важливим та викликає занепокоєння. Однак протидія DAPL стала більш різною, ніж протидія іншим трубопроводам, та навіть сягнула національного і міжнародного рівнів. Крім огляду суперечливих розмов та розповідей деяких акторів, що брали участь у DAPL дебатах, існують інші способи застосувати теорію та пояснити, чому саме DAPL стала гарячою політичною проблемою або ймовірно важливістю даного питання скороминуша. Дана стаття надасть теоретичне тлумачення, хоча вона має різну генеалогію, деякі діаметрально протилежні одна одній, до того ж вони не були застосовані у реальній ситуації. Обачно використовуючи теорію до суперечок навколо DAPL, ця стаття прагне одночасно пояснити суперечки навколо DAPL та підкреслити деякі нюанси концепції, що складають теорію публікації.

**Ключові слова:** трубопровід Dakota Access (DAPL), нафта, вода, протести, критичний реалізм, відповідна збірка (RA), соціально-екологічні системи (СЕС).

***Джордж В. Уайт***

доктор философии (география), профессор географии,  
Университет штата Южная Дакота, США,  
Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA,  
e-mail: [George.White@sdstate.edu](mailto:George.White@sdstate.edu), <https://orcid.org/0000-0003-1849-058>

***Брюс У. Миллетт***

доктор философии (биология), доцент кафедры географии,  
Университет штата Южная Дакота, США,  
Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA,  
e-mail: [Bruce.Millett@sdstate.edu](mailto:Bruce.Millett@sdstate.edu)

***Кимберли К. Джонсон Майер***

докторант (география), преподаватель географии,  
Университет штата Южная Дакота, США,  
Wecota Hall 115F, Box 506, 1101 Medary Ave., Brookings, SD 57007, USA,  
e-mail: [Kimberly.JohnsonMaier@sdstate.edu](mailto:Kimberly.JohnsonMaier@sdstate.edu)

**ТРУБОПРОВОД DAKOTA ACCESS (DAPL):  
СПОРЫ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ**

Трубопровод Dakota Access (DAPL), построенный в 2016–2017 годах, является лишь одним из многочисленных энергетических трубопроводов в Соединенных Штатах. Как и в случае со многими трубопроводами, воздействие на окружающую среду значимо и вызывает беспокойство, но противодействие DAPL стало более интенсивным, чем противодействие другим трубопроводам, даже достигло национального и международного уровней. Кроме обозрения спорных обсуждений некоторых акторов, которые принимали участие в DAPL дебатах, есть другие способы применить теорию, чтобы объяснить, почему DAPL стал таким горячим политическим вопросом, или напротив, этот вопрос не что иное, чем мимолетная заинтересованность. Данный материал предлагает теоретическое объяснение, хотя содержит разные генеалогии, некоторые диаметрально противоположные друг другу, к тому же они не были строго применены к ситуациям реального мира. Тщательно используя теорию сборки к спорам вокруг DAPL, эта статья пытается одновременно объяснить эти споры и уточнить некоторые тонкие концепции, составляющие теорию сборки.

**Ключевые слова:** *трубопровод Dakota Access (DAPL), нефть, вода, протесты, критический реализм, ответная сборка (PA), социально-экологические системы (СЭС).*

### Олександр Король

д. геогр. н., доцент, завідувач кафедри географії та менеджменту туризму  
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича,  
вул. М. Коцюбинського, 2, м. Чернівці, 58012, Україна  
e-mail: [o.korol@chnu.edu.ua](mailto:o.korol@chnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0002-1114-1090>

## КОНЦЕПЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ І ГЕОГРАФІЯ ТУРИЗМУ

Здійснено критичний аналіз основних концепцій географії туризму, та встановлено, що найпопулярніші з-поміж них присвячені місцям призначення туристів, що правильно для рекреації, а для туризму – наполовину хибне через односторонність, адже ігнорується звичне середовище, звідки походить турист, де, власне, і формуються рекреаційні потреби, які лише потім задовольнятимуться в дестинаціях. Щоби уникнути цього недоліку, запропоновано розглядати туризм як форму міграції населення через туристичні потоки, які з'єднують місця походження та призначення туристів, що дозволяє побачити це явище цілісно. За теоретико-методологічний фундамент обрана парадигма поведінкової географії, яка розглядає територіальну поведінку людей через їхні життєві лінії, які в туризмі постають як туристичні поїздки. При цьому має значення масова поведінка як односпрямовані численні поїздки, що формують туристичні потоки. Розкривається діалектичний характер туристичного потоку, коли місця походження та призначення туристів єднає механічний рух людей, який заснований на протиставленні тимчасового перебування в дестинації постійному мешканню у звичному середовищі.

Як головне авторське бачення, запропонована та обґрунтована концептуальна модель формування та розподілу міжнародних туристичних потоків у географічному просторі, яка актуальна й для внутрішнього туризму. Вона побудована на висвітленні апперцепції звичного середовища через формування динамічних стереотипів, а також на основі запропонованих базових туристичних мотивів. До них віднесені: мотив міграції, комфорту, контрасту, естетики. Мотив міграції, який виштовхує туристів зі звичного середовища, узгоджується з відомою концепцією ескапізму як втечею від рутини повсякденності. Мотив контрасту, що притягує до відмінних від звичного середовища місць призначення, знаходить своє відображення в інверсійній поведінці туриста, запропонованій Грабурном. Ці мотиви отримали обґрунтування на основі динамічних стереотипів І. Павлова, що викрило ланку, якої бракувало для розуміння мотиву комфорту. На основі цих мотивів, об'єднаних в мотиваційну систему, що структурована за такими географічними складовими туристичного потоку, як звичне середовище і дестинації, на тлі таких властивостей географічного простору, як протяжність і строкатість, запропонована концептуальна модель територіальної поведінки людей у модусі туриста.

**Ключові слова:** концепції географії туризму, поведінкова географія, туристичні потоки, апперцепція звичного середовища, базові туристичні мотиви, концептуальна модель.

**Як цитувати:** Король, О. (2021). Концепція туристичних потоків і географія туризму. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 19-36. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-02>

**In cites:** Korol, O. (2021). The concept of tourist flows and the geography of tourism. *Human Geography Journal*, 31, 19-36 <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-02>

**Постановка проблеми.** Ще у ХХ ст. за залучення значної кількості людей та зростаючий вплив на багато сфер людської діяльності туризм назвали феноменом, що актуально дотепер. Так лише у міжнародному туризмі у світі в 2000 р. було зафіксовано 677 млн прибуттів, а після 2011 р. їхня кількість перевищила 1 млрд і сягнула 1,250 млрд у 2016 р. Того ж року доходи від іноземного туризму становили 1240 млрд US\$, що склало 7% світового експорту. Розвиток туризму обумовлює необхідність наукового забезпечення цієї діяльності на засадах, адекватних його динаміці. При цьому необхідно враховувати те, що він стає вагомою складовою сучасної мобільності, яка на думку Дж. Уррі лежить в основі соціально-життя та культурної ідентичності у ХХІ столітті.

Однією із засадничих у цій галузі знань є концепція територіальних рекреаційних систем (ТРС) В. Преображенського. В ній робиться акцент на територіальній концентрації та комбінуванні природних, культурно-історичних ресурсів і туристичної інфраструктури, які у місцях їхнього розташування забезпечують певний набір суспільно необхідних

рекреаційних функцій. Для туристів це будуть місця призначення. У подальшому В. Преображенський зміщує акцент із ресурсів та інфраструктури на рекреаційну діяльність, розвиваючи концепцію рекреаційно-географічного простору (РГП). Однак знову ж цей підхід розглядає туриста лише через рекреаційні заняття в місці призначення, а його мешкання в звичному середовищі залишається поза увагою.

Протилежним до попереднього, таким, що розгортається з місця походження туриста, є теоретичний туристичний простір Й. Місека. На його думку центром сприйняття цього простору постає місто, для мешканців якого туризм – це міграція до периферії. Модель Й. Місека більшою мірою фіксує структуру туристичного простору, а не зосереджує увагу на туристичних потоках.

В цих та інших концепціях побудова теоретичних моделей ґрунтується на окремих територіях, зокрема місцях призначення або походження туристів, вмісті їхнього середовища, просторових структурах, образах та ін. В умовах глобалізації й високої мобільності, внаслідок переходу від жорстко

структурованого до «ліквідного» простору, як зазначає Дж. Уррі, першість місць і пов'язаних із ними жорстких структур втрачена, а на передній план виходять «канали і потоки». Це акцентує увагу на географічній сутності туризму як форми міграції населення. Тому розгляд дестинації без зв'язку зі звичним середовищем через туристичний потік не відповідає реаліям сьогодення.

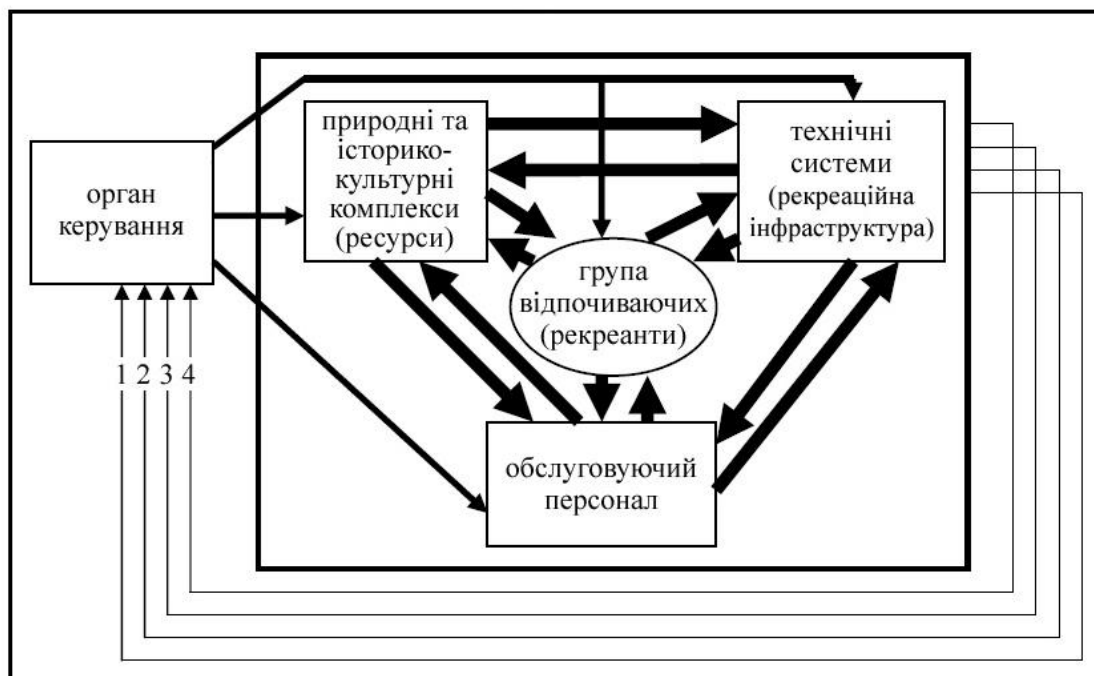
Виходячи з вищевказаного, перша проблема в теоретичних підходах у географії туризму полягає у відсутності цілісного погляду на це явище, адже зазвичай наукові пошуки присвячуються дестинаціям (концепції В. Преображенського), рідше – розгортаються із місць походження (концепція Й. Місека). У міжнародному туризмі, наприклад, якщо виїзний та в'їзний туризм і поєднуються, то у балансі для певної країни. Натомість цілісно побачити це явище можна лише як туристичний потік.

Друга проблема пов'язана з тим, що в умовах «ліквідного» простору збагнути динамічну геоспросторову організацію туризму неможливо на засадах парадигм, які не відповідають концепції сучасної мобільності Дж. Уррі. Найкраще для цього підходить поведінкова географія, що розглядає туризм з боку людини, через її життєві лінії, агреговані в туристичні потоки. Саме в людині варто шукати ті сталості, які залишаються незмінними за такої динамічності явища. Ними можуть бути мотивації, які рухають людьми в модусі туриста й проявляються в особливостях і закономірностях формування та розподілу

туристичних потоків у географічному просторі.

**Метою дослідження** є розробка концептуальних засад у географії туризму на науковій парадигмі, що забезпечить розв'язання вказаних проблем.

**Стан вивчення питання та аналіз останніх досліджень і публікацій.** З-поміж перших найбільш фундаментальних концепцій, що зберігає значний вплив на вітчизняну географію рекреації та туризму, виділяється концепція територіальних рекреаційних систем (TPC) В. Преображенського. Він висунув гіпотезу про рекреаційну систему (РС) як одну із підсистем народного господарства – об'єктивне й соціальне за своєю функціональною сутністю утворення, що має певний набір суспільно необхідних рекреаційних функцій [15]. Оскільки рекреаційна діяльність має територіальний характер, що визначається географічною вибірковістю рекреаційних занять через строкате просторове поширення природних та історико-культурних ресурсів, було запропоновано використовувати термін територіальна рекреаційна система (TPC). Модель TPC, розроблена В. Преображенським та Л. Мухіною, представляє собою специфічну соціально-географічну систему (геосистему), яка складається з взаємопов'язаних елементів (підсистем): органу керування, рекреантів, природних та історико-культурних комплексів, технічних систем, обслуговуючого персоналу, що характеризується як функціональною (стан підсистем визначається функцією системи в цілому), так і територіальною цілісністю (див. рис. 1).



*Рис. 1. Базисна модель рекреаційної системи (за В. Преображенським)*

*Fig. 1. Basic model of the recreation system*

Стрілками зображені ієрархічно: зв'язки між підсистемами; команди управління. Найтонші стрілки відображають рух інформації про стан підсистем: 1 – про задоволення потреб рекреантів; 2 – про відповідність природних комплексів потребам рекреантів; 3 – про збереженість корисних властивостей і можливостей технічних систем; 4 – про стан обслуговуючого персоналу.

Дана модель значно відрізнялась від інших геосистем, які використовувались в географії тим, що до неї було введено специфічний блок – група відпочиваючих, що надало їй антропоцентричного характеру, тобто центральне місце в ТРС посідає людина (турист, рекреант), зі своїми рекреаційними потребами. Згодом на цих засадах В. Преображенський запроваджує концепцію рекреаційно-географічного простору (РГП), в якій ресурси та інфраструктура вже постають умовами для рекреаційної діяльності. В базисну модель РГП покладено уявлення про єдність географічного простору і рекреаційної діяльності, що здійснюється групою відпочиваючих через елементарні рекреаційні заняття. Останні стають основою для

конструювання циклів рекреаційної діяльності на засадах комплексного використання усіх складових ТРС [14].

Ця концепція виявилася дуже вдалою та отримала продовження в західній туризмознавчій літературі, хоча навряд там послуговувалися роботами В. Преображенського. Зокрема теорія туристичного простору була розвинена Р. Батлером моделлю циклу еволюції туристичного простору, в якій зроблено спробу пояснити механізм його формування та еволюції. Автор концепції стверджує, що розвиток туристичного регіону відбувається відповідно до визначеного циклу, в якому можна виділити певні характерні етапи або фази (див. рис. 2) [22].

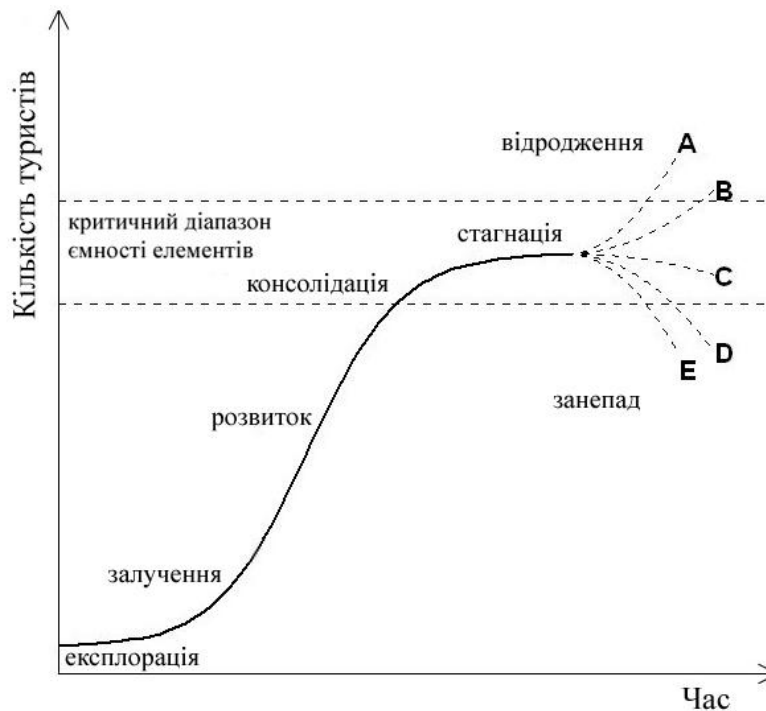


Рис. 2. Модель циклу еволюції туристичного простору (за Р. Батлером)  
Fig. 2. Model of the cycle of the evolution of the tourist space

Представлена модель Р. Батлера є однією з основних дослідницьких концепцій, які застосовуються у вивченні дестинацій. Вона дозволяє охопити багато зв'язків і відносин між природними, суспільними, економічними явищами, які відбуваються у місцевостях і регіонах туристичної спеціалізації, разом з інтенсифікацією туристичних явищ. Вона знаходить широке застосування в інтерпретації та прогнозуванні дестинацій [11].

На думку О. Любіцева, М. Мальської, Ю. Зінько рекреаційно-географічний (туристичний) простір є основним поняттям, що охоплює всі прояви туризму у географічному середовищі [11]. Саме концепція РГП у поєднанні з концепцією ТРС можуть розглядатися як базові при формуванні системи дестинацій і опорного туристичного каркасу території. Відповідно виділяють три види рекреаційно-географічного (туристичного) простору:

а) реальний або формальний – що ідентифікується з простором облаштованим, головним чином,

зкладами гостинності та супутньою базою;

б) функціональний – що є виразом рекреаційно-туристичної активності людини в географічному просторі;

в) перцепційний або перцепційно-ментальний, який є індивідуальною чи груповою уявою реального рекреаційно-географічного (туристичного) простору (віртуальне його відображення).

Перші два простори генетично пов'язані зі школою В. Преображенського: територіально-рекреаційними системами (а) і циклами рекреаційної діяльності (б). Третій простір, перцепційний, вочередь виник під впливом поведінкової географії. У часи постіндустріального суспільства та постмодерну, коли людина з її потребами, насамперед духовними, постає в центрі уваги, це цілком закономірно та актуально. Він пов'язаний із першими двома просторами та є їхнім ментальним продовженням, у т.ч. завдяки тому, що В. Преображенський ще у 1970 рр. завбачливо надав ТРС антропоцентризму (див.

рис. 1).

У західному туризмознавстві, зокрема географії туризму, останньому простору приділяється значна увага і йому присвячена окрема концепція «перцепції туристичного простору», яку відносять до поведінкової географії. [11]. На думку С. Кузика більшість сучасних теорій і концепцій географії туризму мають бігейвіористичне спрямування [9].

Концепція рекреаційно-географічного простору в географії туризму доволі непохитна, поки не задаватися питанням чи туризм та рекреація одне й те саме. Для рекреаційної географії ці два поняття часто є синонімами. Визначення туриста через рекреаційні цілі набуло такого поширення, що закріпилося в українському законі про туризм, де він трактується як тимчасовий виїзд особи з місця проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа від'їжджає.

Через це виникає плутанина, що лише затуляє сутність туризму та рекреації, які не варто повністю ототожнювати. Так, вони багато в чому накладаються, а переважна більшість видів туризму виділяються на основі рекреаційних цілей. Однак достатньо задатися питанням, чи всі рекреанти є туристами або навпаки, та згадати заміську рекреацію або діловий туризм, аби переконатися, що це не так.

Трактування рекреанта не піддається сумніву та тлумачиться в традиційному розумінні рекреаційної географії. Натомість визначення туриста варто розглядати без огляду на рекреацію, зокрема за стандартами UNWTO, що трактує його як відвідувача, тобто «особу, яка подорожує і здійснює перебування в місцях, що знаходяться за межами її звичного середовища, на термін не більше 12 місяців з будь-якою метою, крім заняття діяльністю, що оплачується з джерел у місцях, які відвідуються».

Одна із головних концептуальних відмінностей полягає в тому, що рекреант може бути місцевим мешканцем, а турист – це завжди відвідувач. Такий підхід вводить в поле зору, окрім місця призначення туриста (дестинації), ще звичне середовище, звідки він походить. Головним недоліком концепцій ТРС і рекреаційно-географічного простору, є те що вони розглядають лише ті території, які для туризму є дестинаціями.

*Такі концептуальні підходи правильні для рекреації, а для туризму вони наполовину хибні через односторонність, адже ігнорують звичне середовище, звідки походить турист, де власне і формуються рекреаційні потреби, які лише потім задовольнятимуться в дестинаціях.*

Протилежною до попередніх концепцій, такою, що розгортається з місця походження туриста, є концепція периферії або теорія розташування об'єктів туризму і відпочинку, сформульована відомим німецьким географом-теоретиком В. Крісталлером у 1960-тих роках. Ця концепція пояснює причини і мотиви вибору окремих місць і регіонів як територій для відпочинку. Вона є розширенням теорії центральних місць цього ж автора, згідно якої основними центрами є урбанізовані території (міста), які виконують визначені функції (напр.

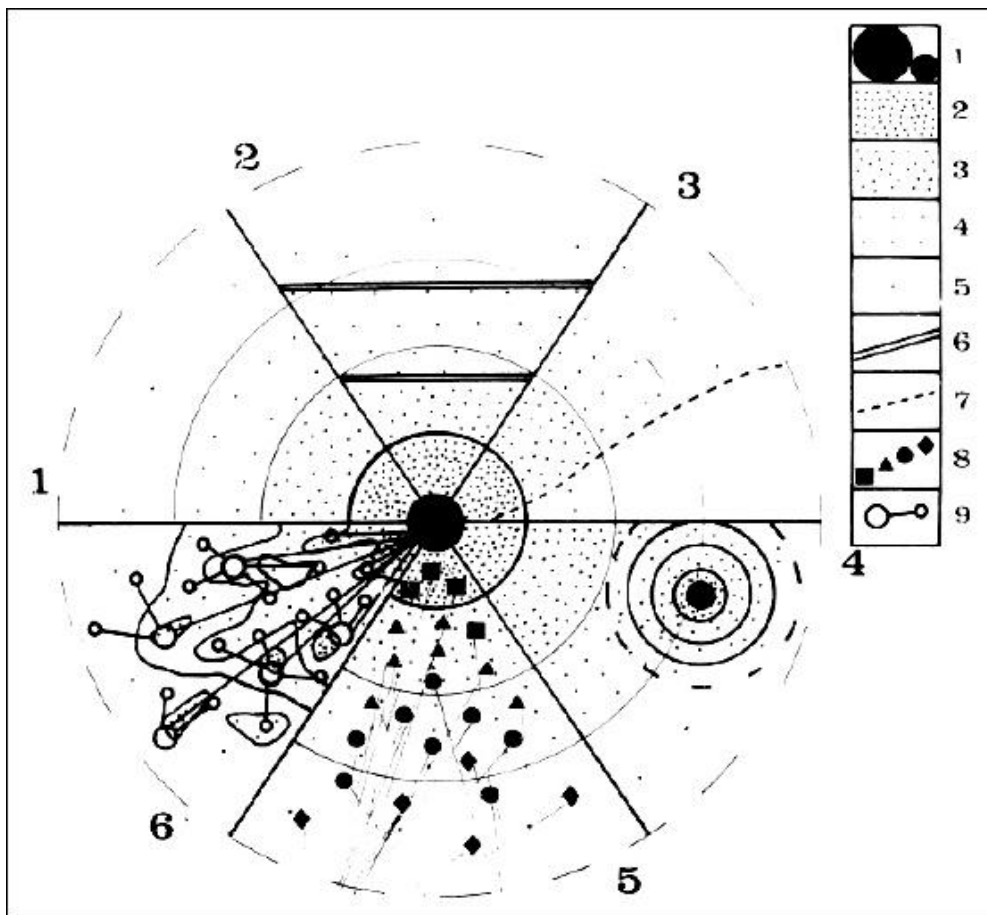
управлінські, господарські) відносно своїх мешканців, а також населення довколишніх територій. Центральні території не можуть повністю задовольнити потреби у відпочинку мешканців, тому вони змушені виїжджати на неурбанізовані периферійні території (периферію). Згідно концепції периферії, учасники туристичного руху з метою задоволення туристичних потреб керуються перш за все красою природи і потребою близького контакту з природою, не беручи до уваги міські центри. У межах територій, що визначаються як периферія, розвиток туризму базується головним чином на відпочинку [11].

В монографії С.П. Кузика, присвяченій теоретичним проблемам і суспільно-географічним підходам у туризмі, з-поміж нових теорій та концепцій розглянута модель сприйняття туристичного простору, автором якої вважається Й. Міссек [9]. Ця концепція увібрала в себе теорію центральних місць В. Крісталлер і найцікавіша з тих, що розгортається з місця походження туриста. На думку Й. Міссека, центром сприйняття простору постає місто, для мешканців якого туризм – це міграція до периферійного простору. За основу для моделі взяті кільця Тюенна, доступність яких від центру залежить від витрат на проїзд і перебування та тривалості вільного часу. Основною перемінною постає відстань, від якої залежать види транспорту, що використовуються туристами [25].

Всього Й. Міссек виділяє чотири концентричні пояси, які розходяться від центру – місця походження туристів: перший пояс охоплює сусідні країни, що регулярно відвідуються туристами, у т.ч. з одноденними поїздками, для цього використовуються наземні види транспорту; другий пояс – це країни, які часто відвідуються, насамперед через ефект тропізму (рух туристів у напрямку до зовнішньої принади); третій пояс складається з країн із сильним ефектом тропізму, які через значну відстань відвідуються рідше, після країн попереднього поясу. На такій відстані авіація починає конкурувати з наземними видами транспорту; четвертий пояс поширюється на решту світу, є піонерним і рідко відвідуються. Літак для нього – єдиний транспортний засіб (див. рис. 3).

У цій моделі за секторами відображаються складові та чинники, які визначають сприйняття туристичного простору, зокрема у першому секторі він ізотропний із єдиним чинником – відстанню. На думку Й. Міссека, туристичні потоки до найближчих поясів розподіляються відцентрово рівномірно, а на значних відстанях зосереджуються за найпопулярнішими напрямками задля економії від масштабу. Виходячи з цього, схема сприйняття туристичного простору має концентрично-радіальний вигляд.

Зрештою, Й. Міссек зазначає, що насправді ці пояси не стали: під час рецесії чи політичної кризи спостерігається звуження, збільшення ж середніх доходів населення в країні походження або технічний прогрес на транспорті подовжують їх. Також вони не регулярно концентричні, а часто деформуються, зокрема строкатістю середовища, що стає причиною азональних зміщень за поясами, як це показано в секторі 6 із ієрархією дестинацій.



*Рис. 3. Теоретичний туристичний простір (за Й. Міссеком)*  
*Fig. 3. Theoretical tourist space*

1 – місця походження туристів (первинні та вторинні); 2-5 – пояси від 1-го до 4-го; 6 – межа кліматичної зони: тропізм; 7 – державний кордон; 8 – туристичні дестинації в чотирьох поясах; 9 – ієрархія дестинацій.

Хоча у цій моделі зроблений акцент на сприйнятті туристичного простору за поясами, через що її відносять до поведінкової географії, за походженням вона належить до попереднього періоду розвитку суспільно-географічної думки – до просторової географії, адже побудована на кільцях Тюнена та теорії центральних місць Крісталера. Через це модель Й. Міссека більшою мірою фіксує відцентрову структуру туристичного простору.

З точки зору цілісного бачення, відцентрово-периферійні концепції туристичного простору вже охоплюють як місця походження туристів, так і місця їхнього призначення. Однак вони не розглядаються діалектично. У такий спосіб побачити туризм можна лише через туристичні потоки в тому, як вони зв'язують ці місця.

Теоретична розробка туристичних потоків не нова. Вперше їх схематизував Н. Лейпер. Він розглядає туризм як систему, що складається з таких основних елементів: географічний компонент; туристи й туристична індустрія [24]. Географічний компонент містить у собі три основні складові: регіон, що генерує туристичний потік, транзитний регіон і регіон, що приймає туристичний потік (див. рис. 4).

Б. Боніфаче і К. Купер стверджують, що розгляд туристичних потоків між країнами або регіонами є

засадничим для географії туризму і дозволяє побачити всі важливі взаємозв'язки між трьома компонентами за схемою Лейпера. На їхню думку туристичні потоки – це форма просторової взаємодії двох регіонів: місця призначення, що містить надлишок послуг або ресурсу (наприклад, пляжі або гірськолижні схили), з територією, де вони у дефіциті та яка генерує потоки. У цій взаємодії виявляються закономірності, які засновані на дії чинників за схемою «штовхай-тягни» [21].

Була здійснена низка спроб пояснити чинники, що формують геопросторовий патерн туристичних потоків, і встановити закономірності, що впливають на це. Ще у 1970 р. Вільямс і Зелінський відібрали 14 країн, які мали відносно стабільні туристичні потоки протягом декількох років і які склали основну частину міжнародного туризму [21]. Вони визначили наступні фактори:

- відстані між країнами (чим більша відстань, тим менший обсяг потоку);
- міжнародні зв'язки (спільні ділові чи культурні зв'язки між країнами);
- загальна привабливість однієї країни для іншої.

Одне з останніх досліджень (Король О.Д., 2018 р.) суспільно-географічних аспектів формування та

розподілу міжнародних туристичних потоків у географічному просторі за результатами статистичного аналізу близько 50 країн походження та стільки ж країн призначення із застосуванням авторських індексів зарубіжної туристичної активності та іноземної туристичної привабливості встановило дію таких чинників [6]:

- економічний чинник має вирішальний вплив на формування зарубіжних (виїзних) туристичних потоків, а його дію можна представити схемою з двох ланок стохастичних зв'язків: споживчі витрати → витрати на туризм → туристичні вибуття. Економічний чинник є одним із головних і для в'їзних туристичних потоків, зокрема висока іноземна туристична привабливість спостерігається у країнах призначення зі значною територіальною густрою споживчих витрат місцевого населення;

- площа території країни впливає на формування зарубіжних туристичних потоків у маргінальних випадках. Коли вона мала настільки, що близька до площі звичного середовища або рідного краю, то спостерігається підвищена зарубіжна туристична активність, адже за таких умов відсутній внутрішній туризм. Натомість у країнах з площею території понад 1 млн км<sup>2</sup> спостерігається низька зарубіжна туристична активність. Це представляє територію як геопросторовий базис для туризму;

- кліматичні умови впливають на формування та розподіл міжнародних туристичних потоків у географічному просторі через комфортність для тепловідчуття людини та купально-пляжної рекреації. Встановлено, що у країнах походження, розташованих на північ від річної ізотерми +10 °С (для північної півкулі), спостерігається підвищена зарубіжна туристична активність, а з наближенням до полюсу вона зростає. Натомість підвищена іноземна туристична привабливість має місце в країнах призначення із комфортними для тепловідчуття людини, а найбільша – з придатними для рекреації на морі кліматичними умовами. Цей чинник діє опозитно (навпаки) на два напрямки міжнародного туризму;

- транспортно-географічне положення впливає на формування та розподіл міжнародних туристичних потоків через відстані між країнами походження і призначення туристів, що обмежують інтенсивність туристичного обміну між ними за експонентою, а також через протяжність спільного коду суходолом, яка у багатьох випадках визначає обсяги туристичних потоків між країнами-сусідами. Цей вплив є обопільним (однаковим) на зарубіжний та іноземний напрямки міжнародного туризму;

- ментальна близькість населення країн походження та призначення, яка полягає у мовній спорідненості, помітно впливає на обсяги туристичних потоків між ними. Протилежний за дією до ментального, але також зумовлений мотивом психологічного комфорту, є чинник загроз і небезпек, який справляє істотний негативний вплив на міжнародний туризм як глобально, так і локально в окремих країнах призначення.

Дослідження, що проводилися на парадигмі просторової географії намагалися пояснити туристичні

потоки на основі гравітаційних моделей. Вони, враховуючи фактори що виштовхують і притягують туристів, розглядали маси як населення регіону походження, рекреаційну ємність і привабливість регіону призначення, а також відстань між ними [16]:

$$V_{ij} = K * \frac{P_i^p * C_j^c}{D_{ij}^d},$$

де  $V_{ij}$  – ймовірна кількість відвідувачів регіону призначення  $j$ , які прибули з регіону походження  $i$ ;

$P_i^p$  – людність регіону походження;

$C_j^c$  – рекреаційна ємність, атрактивність та ін. регіону призначення;

$D_{ij}$  – відстань між регіонами походження та призначення;

$K, p, c, d$  – емпіричні коефіцієнти, які відображають дію чинників.

Недоліком моделі виявилось те, що в ній не враховувався фактор психологічної інерції туристів. Для вирішення виявленої проблеми Р. Вольф запровадив «інерцію спокою» та «інерцію руху», які пояснювали чому на малих відстанях спостерігається менша, а на великих – більша кількість відвідувачів за очікувану згідно гравітаційної моделі. Серед інших варто виділити модель Б. Томпсона, в якій враховується наявність між взаємодіючими пунктами destinations-субститутів [16].

Моделі, зокрема математичні, сформульовані на парадигмі просторової географії, часто не узгоджувалися з реальністю. Це пояснювалося тим, що вони ґрунтувалися на поведінці «економічної людини», яка прагнула максимальних вигод чи мінімальних витрат, що приймалося як аксіома. Гіпотези виведені на таких засадах, зазвичай за допомогою дедукції в ізотропному просторі, часто не підтверджувалися конкретними дослідженнями. Р.Дж. Джонстон зазначає, що потрібні були нові моделі. Головним завданням стає індуктивне дослідження поведінки людини з метою накопичення достатнього матеріалу для моделей вищого рівня [5]. Просторову парадигму витісняє поведінкова географія, яка «економічній людині» протиставляє таку, що приймає раціональні рішення, однак робить це виходячи зі своєї позиції у матриці поведінки, яка відрізняється від позицій інших людей і може змінюватися із набутим життєвим досвідом. Аксіоматична поведінка замінюється людиною з її мотиваціями, яка прагне не оптимального варіанту, а задовольняється одним із кількох підходящих рішень, послуговується при цьому стереотипами як із власного життєвого досвіду, так і перейнятими у певному соціальному середовищі. Виходячи з цього, різні люди за тих самих обставин поводитимуться по-різному. Однак, за масової поведінки можуть вимальовуватися певні стохастичні закономірності, які можуть бути предметом дослідження.

*Синтез цих стохастичних закономірностей у формальні багатофакторні моделі повертав би до хиб просторової географії. Тому вбачається необхідним побудова на їх основі концептуальних моделей, які б пояснювали особливості формування та розподілу туристичних потоків через аналіз масової*



територіальної поведінки людей у модусі туриста.

### Виклад основного матеріалу

**Парадигма дослідження.** Збагнути сучасну динамічну геопросторову організацію туризму можна на парадигмі поведінкової географії, яка розглядає це явище не з боку ресурсів та інфраструктури, а з боку людини, через її життєві лінії, що постають як туристичні поїздки.

Найвагоміший внесок у поведінкову географію зробив Т. Гегерstrand. Він зазначав, що будь-яка поведінка, пов'язана з переміщенням, відбувається одночасно у просторі та часі, які її обмежують, зокрема через прив'язаність людей до місця ночівлі та необхідність перебувати там циклічно впродовж певного часу. Всі можливі такі переміщення схематично окреслюються просторово-часовою призмою, в якій рух вздовж осі абсцис відповідає доланню простору, а по осі ординат – часу (див. рис. 6). Кожне таке переміщення, яке починається у певному пункті часу і простору та повертається в той самий пункт у просторі, але в інший час, Т. Гегерstrand називає «життєвою лінією» [5]. Туристична поїздка теж є життєвою лінією, з тією особливістю, що вона виходить за межі просторово-часової призми постійного місця проживання. Тобто в туризмі йдеться не про одну, а кілька просторово-часових призм, які заякорені до місць ночівлі.

Спостереження за життєвими лініями дозволяють фіксувати як часто відвідуються ті чи інші місця, як довго там перебувають люди, як далеко при цьому вони переміщуються. Узагальнюючи такі переміщення за місцями, спільними для великої кількості життєвих ліній, стає можливими виявити територіальні переваги, у т.ч. за тим чи іншим видом діяльності. Вони стають одним із ключових термінів поведінкової географії [5]. Територіальні переваги добре піддаються квантифікації, зокрема за кількістю відвідувань і часом перебування. Таким чином, при вивченні територіальної поведінки людей можна використовувати традиційні позитивістські положення про залежні перемінні, які знаходяться під впливом незалежних перемінних, що варіюються від місця до місця, однією з яких буде відстань. Це дозволяє застосовувати методи математичної статистики. До речі, на думку Р.Дж. Джонстона, поведінковий підхід так і не зміг витіснити просторову парадигму, а став доповненням до неї.

Поведінковий підхід за своєю природою індуктивний, такий, що прагне через узагальнення численних спостережень виявити певні закономірності. Однак, якщо не обмежуватися в позитивістському дусі лише їх фіксацією, а намагатися збагнути ці закономірності, то напрашується висновок, що люди поводяться на якійсь одній когнітивній основі, через що і можливі ці закономірності. Принаймні, на це вказує Г. Раштон, зазначаючи, що діяльність людей здійснюється за принципами аксіоматичного сприйняття світу [5]. Тобто, поведінкова географія йде далі за позитивізм і намагається заглянути у «чорну скриньку» людини задля розуміння мотивацій тієї чи

іншої територіальної поведінки. У цьому вона навіть звертається до психології, зокрема Дж. Голд у своїй книзі присвятив основним напрямкам психології цілу главу [2]. На цьому ж наголошує Р.Дж. Джонстон, який стверджує, що у поведінковій географії сформувалися два основних напрямки досліджень: перший заснований на вивченні видимої територіальної поведінки на позитивістських засадах, а зусилля в цьому напрямку привели до розширення арсеналу статистичних методів, що використовують географи. Другий пов'язаний зі спробами з'ясувати хід мислення людей, який визначає їхню поведінку [5]. Мотивації людей у модусі туриста в останні роки непогано розроблені (Айзо-Еола, Грабурн та ін.) [27].

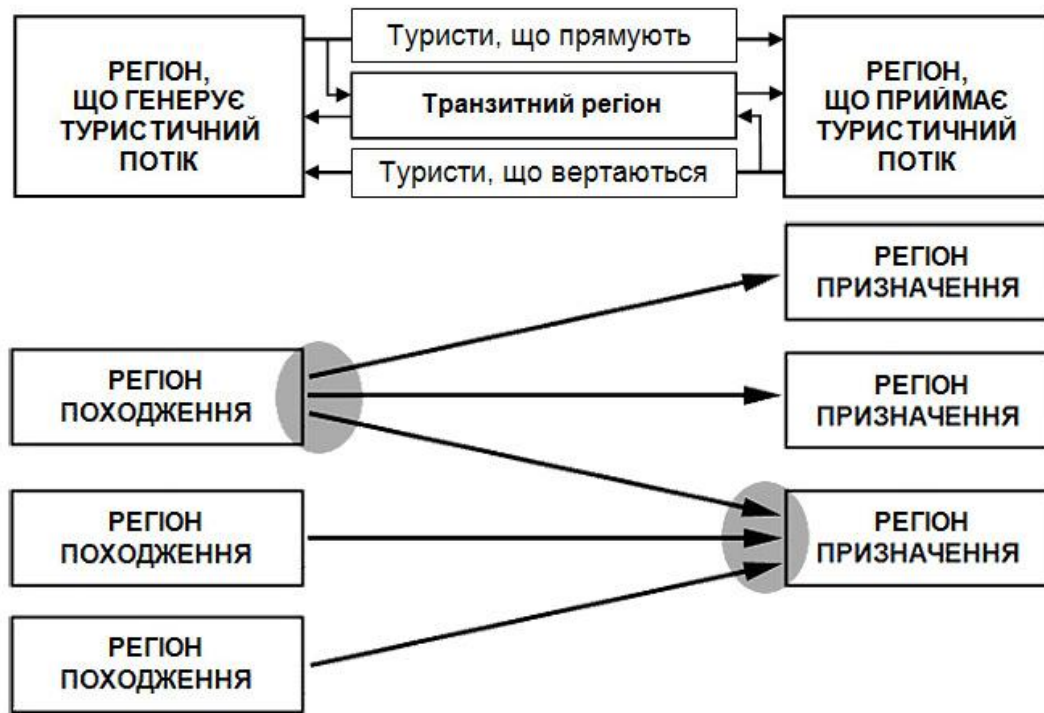
Ці два напрямки досліджень у поведінковій географії не варто протиставляти. З'ясування мотивацій як погляд у «чорну скриньку» людини можливе лише на основі дедукції шляхом умовиводів таким чином, щоби вони узгоджувалися із особливостями та закономірностями в територіальній поведінці людей у модусі туриста. Встановлення останніх можливе лише на основі індукції та позитивістських наукових засадах.

### КОНЦЕПЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ

#### Об'єкт дослідження

Об'єкт дослідження підказує парадигма поведінкової географії, яка розглядає територіальну поведінку людей через їхні життєві лінії, які в туризмі постають як туристичні поїздки. Вони розкладаються на два геоповедінкових акти: перебування та переміщення. Перебування розглядається в контексті середовища, як звичного, так і місця призначення; для останнього береється до уваги тривалість тимчасового перебування. Для переміщення має значення відстань від звичного середовища до місця призначення. При цьому досліджується масова поведінка як односпрямовані численні поїздки, тому об'єктом стають **туристичні потоки**. Цей об'єкт повністю узгоджується з концепцією сучасності та мобільності Дж. Уррі, в якій надійна позиція жорстких структур втрачена, а на передній план виходять «канали і потоки».

*Туристичний потік* – це односпрямовані туристичні поїздки, які мають масовий характер і спостерігаються впродовж одного циклу, насамперед річного. Їхня односпрямованість фіксується на основі територіальної спільності місць походження з одного боку та призначення з іншого боку туристичного потоку. Якщо цю спільність фіксувати лише з одного боку, то потоки, які в одному кінці сходяться, а з іншого розходяться як «віяло», називатимуться *агрегованими* (див. рис. 4). Запровадження останніх має велике методичне значення, адже дозволяє обліковувати туристичні потоки за регіонами походження або призначення на основі аналізу структури вибуттів або прибуттів. Це уможливило застосування методичного інструментарію та статистичних даних, які загальноприйняті в туризмознавстві та є у вільному доступі.



**Рис. 4. Модель туристичного потоку (за Н. Лейпером)  
та агрегування туристичних потоків за регіоном походження чи призначення**  
**Fig. 4. Tourist flow model (according to N. Leiper)  
and aggregation of tourist flows by region of origin or destination**

В рекреаційній географії турист як рекреант завжди розглядається лише у дестинації, а звідки він прибув, про це забуто. Через це туристично-рекреаційні потреби постають як абсолютні, як такі що притаманні людям загалом. Натомість концепт туристичного потоку чітко показує, що є не лише дестинація, але й звичне середовище, яке завжди спочатку. Тобто туристична подорож – це, насамперед, поїздка від чогось і звідкілясь, й лише на основі цього, потім – заради чогось і кудись.

Концептуально *туристична поїздка* розглядається як форма *епізодичної міграції населення* – територіальне переміщення людини як туриста. Водночас – це життєва лінія цієї людини, яка виходить за межі просторово-часової призми її постійного місця проживання. Цим закладається фундамент для застосування парадигми поведінкової географії.

Стосовно віднесення туризму до міграцій населення ведуться дискусії. В понятійно-термінологічному словнику Е. Алаєва «Соціально-економічна географія» висвітлюються два підходи щодо міграцій населення: перший ґрунтується на тому, що це переселення; у другому – міграції сприймаються ширше як будь-які переміщення, що виходять за межі населеного пункту. Е. Алаєв як раз притримується другого підходу та класифікує міграції на безповоротні, циклічні та епізодичні. До останніх вчений відносить рекреаційні поїздки. Мало того, він ще описує міграційні акти: переїзд і поїздка [1]. Туристична поїздка, як варіант, відповідає останньому акту. До епізодичних міграцій населення її також відносить М. Крачило – відомий український економіко-географ і туризмознавець [7] та чимало інших вчених.

Тим не менш, переселення, як критерій міграції населення, властиве туризму з тією особливістю, що воно тимчасове. За ключовою ознакою туристичної поїздки – перебування за межами постійного місця проживання понад одну добу, турист змушений селитися у місцях призначення, тобто здійснює тимчасове переселення. Задоволення цих потреб забезпечує готельне господарство – провідна складова туристичної індустрії. Переселення (тимчасове) як похідне від поселення, має для туризму засадничий характер: туризм можливий лише за осілого способу життя, адже на основі останнього постає постійне місце проживання, яке є ядром для звичного середовища.

Виходячи з попередньо розглянутого, концептуально *турист* – це модус людини, що визначається як *мігрант-споживач* з циклом споживання понад добу. Цим він відтіняється від рекреанта. Таким його робить визначення за стандартами UNWTO, в якому всі туристи, незалежно від мети подорожі, об'єднані в одну категорію на протигагу всім тим, хто мандрує задля працевлаштування. Від них туриста відрізняє відсутність заробітку з джерел в місцях призначення. Перебування будь-де понад добу актуалізує, принаймні, потреби в розміщенні та харчуванні, що неодмінно перетворює подорожуючого на споживача. Якщо в місці призначення, аби уважатися туристом не можна заробляти, то єдине, що залишається для задоволення цих потреб – брати гроші з собою. Тому з економічної точки зору туристи є лише споживачами – у місцях призначення вони завжди витрачають гроші, зароблені деінде, насамперед у звичному середовищі. Це приводить до формування грошових потоків у тому ж напрямку як рухаються туристи.

Отже невід'ємним атрибутом туристичного потоку є у той же бік спрямований рух грошей як споживчих витрат.

#### Двоїстість та облік туристичного потоку

Туристичний потік характеризується двоїстістю, тобто може розглядатися двоюко залежно від того, з якого боку дивитися: один і той же потік для регіону походження туристів буде виїзним, а для регіону призначення – в'їзним (див. рис. 5). Така особливість знайшла своє відображення в багатьох класифікаціях, зокрема міжнародний туризм поділяється на зарубіжний та іноземний. Ці два напрямки потоків фіксуються у кількості вибуттів у країні походження та прибуттів у країні призначення. Для грошей як споживчих витрат туристів використовуються витрати і

доходи відповідно. Ці статистичні показники добре розроблені й обліковуються Всесвітньою туристичною організацією (UNWTO). Окрім кількості відвідувачів, для поведінкової географії ще має значення час, який може визначатися як пересічна тривалість перебування туристів у певній дестинації. На жаль цей статистичний показник не включений Всесвітньою туристичною організацією до обов'язкових. Однак, до них належать вартісні показники: туристичні витрати і доходи. Такий відносний показник, як доходи від туризму на одне прибуття залежить від тривалості перебування в регіоні призначення, а отже опосередковано засвідчує час, проведений там туристом.



Рис. 5. Двоїстість туристичного потоку, його облік в регіонах походження та призначення  
Fig. 5. Duality of the tourist flow, its accounting in the regions of origin and destination

Виходячи з розглянутих концептуальних підходів, кількісно туристичний потік виражається в натуральних і вартісних показниках як кількість туристів і їхні споживчі витрати, що прямують з одного регіону походження до певного регіону призначення впродовж періоду часу з одним і тим же річним циклом (за рік). Ці показники безпосередньо по-дорозі не рахують. Первинна статистика обліковує агреговані туристичні потоки на виході та вході для регіонів походження та призначення туристів як, відповідно, вибуття та прибуття, витрати і доходи (див. рис. 4, рис. 5). Статистку за певними туристичними потоками можна виокремити через аналіз структури вибуттів за регіонами призначення, або прибуттів за регіонами походження. Така статистика обліковується та доступна для міжнародного туризму, з внутрішнім туризмом – суцільні проблеми. Тому не дивно, що дослідження туристичних потоків, найчастіше, присвячені міжнародному туризму.

Двоїстість туристичного потоку за суттю має діалектичний характер. Місця походження та призначення туристів єднає механічний рух людей, який заснований на протиставленні перебування: туристи у дестинаціях гадають бути по-різному, але головне – не так, як вдома. Тобто формування виїзного (агрегованого) туристичного потоку в регіоні походження знаходиться в діалектичній єдності з його розподілом за регіонами призначення. Це концептуально визначає, що **предмет дослідження** має водночас стосуватися як виїзного, так і в'їзного напрямку туристичних потоків. Це, в свою чергу, методологічно задає подвійний хід дослідження: аналіз агрегованих туристичних потоків за регіонами походження

має доповнюватися подібним аналізом за регіонами призначення на той самий **предмет**. При цьому виявлений вплив чогось може бути як прямим (обопільним) так і оберненим (опозитним). Наприклад, клімат на формування та розподіл туристичних потоків у регіонах походження та призначення впливає опозитно, тоді як відстань між ними – обопільно [6].

#### Географічна компонента

Формування та розподіл туристичних потоків відбуваються у географічному просторі – частині простору, що охоплює географічну оболонку. Та частина географічного простору, яка обжита суспільством, є географічним середовищем [1]. В контексті поведінкової та гуманістичної географії [26] останнє містить «посередині» людину, яка не просто знаходиться в ньому, а є із середовища та в середовище. І тут йдеться не про задоволення фізіологічних потреб.

Виходячи з Картезіанського cogitans, Людина насамперед – це її свідомість. Продовжуючи Картезіанську традицію, один із засновників феноменології Е. Гуссерль розробив інтенціональність як свідомість, що завжди є усвідомленням чогось. Свідомість завжди предметна зі світу людини. Світ – це все те, що усвідомлюється та переживається «нескінченно розпростертим у просторі, що нескінченно стає і сталося в часі», що «оточено неясно усвідомленим обрієм невизначеної дійсності», що представляє всілякі кореляції свідомості, отримані у власному досвіді, а також у збагненні досвіду інших людей із цього світу. Свідомість немислима без світу, тому що вона дає про себе знати як думка про щось. Одночасно світ неможливий без свідомості: «Якщо ми

викреслюємо чисту свідомість, то ми викреслюємо світ» [4].

Щось інтенції в актуалізації має місце, тобто є лишедесь. Людина в цілості занятя, що має, єднає ці місця в регіон [20]. Отже двоскладовий нерозривний феномен «свідомість-у-світі» в географічному аспекті постає як «людина-в-середовищі». Це «в» означає всередині, а не по-центру. Людина може переміщуватися в середовищі, міняти своє положення щодо місця, а саме середовище як куди-приналежності місць того, що має значення, залишається геостационарним. В цих переміщеннях людина віддаляє одні місця та наближає інші. Так в інтенції до приналежного їм сущого людина актуалізує себе такою чи іншою, міняє модули.

Середовище людини не замкнуте, а розчиняється на периферії в географічний простір, який постає як terra incognita. Це означає що людина може залишити середовище та опинитися в географічному просторі, а скрізь нього переміститися до іншого середовища. Тільки так можливий туризм. Отже у людини середовищ може бути кілька, однак завжди актуальне тільки одне, решта – це ті, в яких людина була в минулому та може бути в майбутньому, насамперед як повернення. Всі вони замошують лише мізерну частку географічного простору.

Для поведінкової та гуманістичної географії [26] відмінність між середовищем і географічними простором є перцепційна. Тут вони тлумачаться наближено до того, як І-Фу Туан трактував простір і місце, з тією відмінністю, що місце не буває одне, а єднається з іншими місцями в середовищі. Тому їм притаманні ті ж особливості в сприйнятті, про які І-Фу Туан пише: «Простір є більш абстрактним за місце. Що починається як нерозрізнений простір, стає місцем коли ми пізнаємо його краще та наділяємо значенням... Із безпеки та усталеності місця ми усвідомлюємо відкритість, свободу і загрозу простору, і навпаки. Більш того, якщо ми думаємо про простір як такий, що уможливує рух, то місце – це зупинка; кожна зупинка в русі робить можливим перетворення локації на місце» [26].

Середовищу притаманне апостеріорне сприйняття через місця, що формується в результаті осілого способу життя. Тобто з середовищем пов'язане перебування. Воно постає як одночасний порядок місць як куди-приналежності того, чим людина зайнята день за днем. Орієнтування тут відбувається від місця до місця на основі когнітивної карти як чекана одночасного порядку місць у пам'яті.

Географічний простір сприймається апріорно як Евклідов, а на основі екстраполяції – як куди-приналежності ймовірних середовищ, де людина може бути, але ще не відомо як. Апперцепція цієї terra incognita відбувається за напрямом, відстанню та знаками. Останні тлумачаться за М. Хайдеггером [20]. Знаки дозволяють асоціювати фрагменти географічного простору з місцями середовищ людини, а отже покладатися на набутий досвід. Завдяки цьому частина географічного простору, де людина зупиняється на перебування, може перетворитися на місця, а згодом – на середовище. В актуалізації географічний простір пов'язаний із переміщенням і постає як

шлях із краєвидами обабіч.

Як вже зазначалося, туристична поїздка складається з двох геоповедінкових актів: перебування і переміщення. Перше пов'язане із середовищем, а друге – з географічним простором. На основі цього географічна компонента структурує туристичний потік як такий, що завжди розпочинається із середовища (регіон походження) та прямує скрізь географічний простір (транзитний регіон) до інших середовищ (регіон призначення), але не завжди. Коли дестинація відвідується вперше, спочатку вона може бути частиною географічного простору та лише згодом постане для туриста як середовище. Однак турист – не мандрівник, він не готовий прямувати туди, де не знає як бути. До речі, саме тому мандрівник може бути «великим», а для туриста – це оксюморон. Останній наважується відвідувати незвідані території лише знаючи, що там вже є середовище. Воно не його, а інших – місцевих людей. Саме на них турист покладається в тому, що ці мешканці «розділять» із ним своє середовище. Такі очікування притаманні туристу як споживачу. В цьому суть сфери гостинності.

Географічна компонента не лише структурує туристичні потоки, але є основою для їхнього формування та розподілу. Засадничими тут постають такі властивості географічного простору, як протяжність і дискретність. Остання проявляє себе у просторовій гетерогенності. Лише на її основі можливі відмінності «від місця до місця», а отже – від середовища до середовища. Туризм за гомогенного простору нікчемний, адже куди б людина не подорожувала її всюди оточувало б одне і те саме.

Між протяжністю та дискретністю географічного простору простежується прямий зв'язок: разом із віддаленістю зростають відмінності. Це пояснюється як випадковими факторами, так і детермінованими. Значне простягання території з півночі на південь приводить до чіткого прояву широтної зональності, вздовж широти – змінює клімат від морського до континентального. А це урізноманітнює ландшафти. Залежність між наявністю різних форм рельєфу та акваторій з одного боку, та площею території з іншого, носить імовірнісний характер. Так само етнокультурне розмаїття частіше зустрічається на великих територіях, де у географічному середовищі спостерігаються значні відмінності.

Безпосередній вплив протяжності географічного простору на формування та розподіл туристичних потоків полягає в тому, що відповідно до географічної структури туристичного потоку середовища регіонів походження та призначення розділені географічним простором, який сприймається через відстані. Долання останніх відбувається за використанням пасажирського транспорту і пов'язане з витратами грошей і часу. Тому протяжність географічного простору перетворюється на чинник, який впливає на формування та розподіл туристичних потоків залежно від відстаней між регіонами походження та призначення туристів: чим ближча дестинація, тим частіше може відвідуватися. Дослідження показало, що частка прибуттів або вибуттів у структурі міжнародного туризму певної країни може бути будь-якою,

але зазвичай не перевищує значення, яке з відстанню зменшується за експонентою (див. рис. 6). Тобто відстань є чинником, що не визначає, а обмежує інтенсивність туристичного обміну між країнами [6].

У випадку із туристичними потоками по сусідству протяжність проявляється через довжину спільної межі суходолом. Згідно статистичної теорії переміщень Хегерстранда очікується, що чим ближче до кордону проживає населення, тим частіше відвідує прилеглі території сусіднього регіону [23]. Можна припустити, що населення регіону походження розмірене по території більш-менш рівномірно, особливо біля спільної з регіонами призначення межі суходолом. При цьому туристи не надають переваги за будь-яким напрямом, адже сусідні середовища мало чим різняться. За таких умов туристичні потоки до сусідів розподілятимуться як «дифузія», тобто їхня частка в структурі вибуттів узгоджуватиметься з протяжністю спільної межі суходолом. Проведений аналіз частки вибуттів і прибуттів у структурі міжнародного туризму засвідчив, що близько 50% туристичного обміну відбувається між країнами-сусідами зі спільним кордоном суходолом, а їхні потоки у більшості випадків мають характер «дифузії». Винятки, при цьому, пояснюються спотворенням ізотропності географічного простору, насамперед, на прикордонних територіях [6].

#### **Апперцепція та мотиви**

**Апперцепція звичного середовища.** Зasadничим поняттям туризму є «звичне середовище», адже кожна людина у модусі туриста повинна виїхати за його межі. Передусім, звичне середовище охоплює населений пункт і місця навколо, де людина повсякдень перебуває. Тому це середовище сприймається як буденне. Повсякдення людини має добовий цикл, який пов'язаний з осілим способом життя та передбачає, що вночі під час сну вона перебуває вдома. Виходячи з цього, межі звичного середовища можна окреслити за допомогою просторово-часової призми Хегерстранда [23].

Осілий спосіб життя є доволі схематизованим і монотонним. Як наслідок, у своїй просторово-часовій призмі людина схильна до формування стереотипів, адже цьому сприяють ті самі щоденні заняття. Зокрема, про це зазначав У. Ліппмана: «тут відомі всі ходи та виходи, все знайоме, нормальне, надійне..., допоки сприйняття життя навколо не суперечить стереотипам, людина відчувається як вдома, як складова частина цього світу» [10].

Не суперечать такій трактовці стереотипів і дослідження фізіологів, зокрема вчення І. Павлова про динамічний стереотип [13]. Водночас, він відмічав, що у рутинному повсякденні приховані істотні недоліки, без яких, до речі, не було б туризму. По-перше, людина все рідше відчуває емоції, адже вони, згідно з ученням фізіолога І. Павлова, виникають за умови порушення стереотипу, а життя без емоцій перетворюється на рутину. По-друге, стереотипи, впорядковуючи подразнення, увесь час збуджують одні й ті ж ділянки кори головного мозку. Тривале, як казав І. Павлов, «довбання в одну клітину» призводить до того, що вона тимчасово втрачає здатність до збудження та у ній настає гальмування, а у людини ви-

никає стомлення.

**Базові туристичні мотиви.** Отже, апперцепція звичного середовища зводиться до формування динамічних стереотипів, які значно полегшують повсякденне життя, однак перетворюють його на рутину та сприяють виникненню та нагромадженню втоми. Щоб отримати емоції та повноцінне психологічне розвантаження, людині потрібно «вийти за межі стереотипів». Зрозуміло, що для цього необхідно залишити «налагоджене життя», а найкраще – виїхати за межі звичного середовища. Так формується **мотив міграції**. У зарубіжній літературі він узгоджується з відомою концепцією ескапізму як втечею від рутини повсякденності [27]. Цей мотив знаходиться в основі діалектичної двоїстості туристичного потоку, коли турист за межами звичного середовища гадає бути по-різному, але головне – не так, як вдома.

Водночас, коли не спрацьовують динамічні стереотипи, насамперед, виникають негативні переживання [13], адже людина не знає чого очікувати та як поводитися. Однак, фізіолог А. Ухтомський справедливо вважав, що не завжди така «зустріч» з невідомим викликає суто негативні емоції [19]. Якщо для людини у незвичних середовищах справа не йде про задоволення первинних потреб і можна обійтися без набутих стереотипів, то у неї сформується позитивні очікування від зустрічі з доквіллям, в якому не знаєш як бути. Найлегше домогтися такої психологічної установки можна за умови, що людина залишає «налагоджене життя» лише на деякий час, тобто виїжджає за межі звичного середовища тимчасово і незабаром повернеться, що властиве туризму.

Для остаточного розвіювання побоювань за межами звичного середовища, у місцях тимчасового перебування понад 1 добу мають гарантовано задовольнятися такі потреби людини, які біхевіорист А. Маслоу відносить до первинних: фізіологічні – потреби в їжі, воді, ночівлі тощо, які у туристів задовольняються послугами гостинності; потреби в безпеці та захищеності, які є відчуттями та усвідомленням необхідності захисту від фізичної та психологічної небезпеки з боку навколишнього світу [12].

Першочергова необхідність задоволення первинних потреб, за ієрархією А. Маслоу, формує в туристів **мотив комфорту**. На першому шаблі піраміди він втілюється у фізіологічний комфорт, який передбачає гарантоване забезпечення ночівлі та харчування. У цьому контексті мотив комфорту перетворюється на економічний чинник, який визначає можливість для реалізації мотиву міграції. Він відіграє провідну роль у формуванні виїзних туристичних потоків. Однак мало мати достатньо грошей, аби бути впевненим, що у дестинації неодмінно будуть задоволені основні фізіологічні потреби туриста. Для цього у регіонах призначення повинні бути готелі, ресторани та інші подібні підприємства. Отже, мотив фізіологічного комфорту виступає також, як фактор вибору дестинації – масовий турист прямує туди, де розвинута сфера гостинності.

Крім того, мотив фізіологічного комфорту полягає у відчутті теплового комфорту людини, яке залежить від характеристик клімату. Клімат, як чинник

фізіологічного комфорту, у звичному середовищі підсилює або послаблює мотив міграції. А в регіоні призначення є елементом атрактивності, що впливає на розподіл туристичних потоків між окремими дестинаціями.

Мотив комфорту на другому щаблі ієрархії потреб, за А. Маслоу (потреби в безпеці та захищеності), втілюється у психологічний комфорт. Як вже з'ясовано, коли не спрацьовують набуті стереотипи, у людини з'являються емоції. Щоби вони були позитивними, ніщо не повинно викликати тривоги, а тим більше страху.

Ще одним мотивом, який впливає на формування й, насамперед, на розподіл туристичних потоків, є **мотив контрасту**. Виходячи з двоїстості туристичного потоку, цей мотив знаходиться в діалектичній єдності з мотивом міграції, з тією відмінністю, що турист гадає бути по-різному, але – не так, як раніше. Для цього «раніше» має значення як часто і довго воно було.

Якщо середовище регіону призначення подібне до звичного, то легко актуалізуються набуті у повсякденні динамічні стереотипи. Тому, людині не байдуже куди мандрувати, нею рухає «мотив контрасту». Туристи намагаються відвідувати місця, які відрізняються від звичного середовища, є контрастними (екзотичними) до нього. З віддаленістю від звичного середовища мотив контрасту діятиме сильніше, адже відмінності в географічному просторі зростають разом із відстанню. У виборі дестинацій туристи також відштовхуються від середовищ регіонів призначення, які вже відвідували.

Мотив контрасту знаходить своє відображення в інверсійній поведінці туриста, запропонованій Н. Грабурном. Згідно з цією концепцією люди «тікають» від норми до тимчасової протилежності. Він пропонує кілька вимірів, за якими туристи у своїй поведінці прагнуть протилежного: навколишнє середовище, спосіб життя, норми поведінки, здоров'я (див. табл. 1) [27].

Таблиця 1

*Інверсійна поведінка в туризмі*  
*Inversion behavior in tourism*

Вимір	Континуум	Туристична поведінка
Навколишнє середовище	Зима проти літа Холод проти тепла Натовп проти усамітнення Сучасне проти стародавнього Своє проти чужого	Туристи тікають з холодних широт до сонячних дестинацій. Мешканці міст прагнуть усамітнення в сільській або віддаленій місцевості. Історичні місця приваблюють туристів, які живуть у сучасних умовах. Звичне місце замінюється незвичним з інших країв
Спосіб життя	Ощадливість проти потурання втіхам Достаток проти простоти Робота проти дозвілля	Зростання споживчих витрат на відповідні заходи, товари та послуги. Обирається дозвілля, що контрастує з домашньою рутинною або роботою
Норми поведінки	Порядок проти поблажливості Офіційність проти невимушеності Обмеження проти вільностей	Правила дотримання часу й соціальних контактів на роботі та в побуті, дрес-код замінюються поблажливою і невимушеною поведінкою
Здоров'я	Дієта проти обжерливості Стрес проти спокою Лінощі проти фізичних вправ Вік проти омолодження	Туристи балують себе збільшенням споживання, розслабляються без рутинних стресів. На противагу сидячому способу життя обирається активний відпочинок. Оздоровлення на курортах і фізичні вправи використовуються задля сповільнення старіння

Н. Грабурн наголошує, що в окремо взятій туристичній поїздки, як правило, зміни на протилежне спостерігатимуться лише за деякими вимірами. Це дозволяє пояснити, як ті самі люди можуть відпочивати по-різному в різний час і в різних середовищах. Окрім того, фактична поведінка туристів лише деякою мірою відхилятиметься від норми, а не демонструватиме повну протилежність. Це дозволяє узгодити «інверсійну» модель із поведінкою туристів, які в подорожі не надто змінюють своє звичне життя. Але головне, що в цій мотиваційній теорії втеча та контраст мають вирішальне значення для розуміння формування й розподілу туристичних потоків у географічному просторі.

На формування та розподіл туристичних потоків, зокрема на вибір дестинацій також впливає **мотив естетики**. Він полягає в сприйнятті людиною естетичної цінності ландшафтів як звичного середо-

вища, так і регіону призначення. Тобто, його вплив є двояким, адже з одного боку потворність ландшафтів у звичному середовищі може посилювати мотив міграції. З іншого – за межами звичного середовища мотив естетики впливає на вибір дестинацій: туристи надають перевагу середовищам із естетичними ландшафтами.

Естетичні підходи, які ґрунтуються на біолого-еволюційному сприйнятті конфігурації ландшафту (Appleton, 1975), пов'язані з таким людськими емоціями, як побоювання за власне життя, радість через відсутність небезпеки та можливість задоволення фізіологічних потреб тощо [3]. Тобто, ці відчуття мають дещо спільне із вищерозглянутим мотивом комфорту, який передбачає, що у туриста мають гарантовано задовольнятися такі потреби людини, які А. Маслоу відносить до первинних: фізіологічні – потреби в їжі, воді, ночівлі тощо; потреби в безпеці

та захищеності. Вони туристом усвідомлюються та потребують неодмінного задоволення, наприклад через купівлю та споживання послуг гостинності. В мотиви естетики такі ж потреби, але в доісторичній інтерпретації, витіснені в глибини колективного несвідомого сучасної людини, звідки спливають у вигляді естетичних почуттів, а «задовольняються» вони через перебування в середовищах із «гарними» краєвидами.

#### Концептуальна модель

За результатами встановлених особливостей і закономірностей формування та розподілу міжнародних туристичних потоків у географічному просторі (Король О.Д., 2018 р.) [6], на основі апперцепції звичного середовища та базових туристичних мотивів, запропонована концептуальна модель територіальної поведінки людей у модусі туриста (див. рис. 6). Взятий за основу фрагмент контурної карти як двовимірна модель земної поверхні вже відображає таку властивість географічного простору, як **протяжність**. Зокрема, країни на ній займають певну площу та місцезональність, між їхніми кордонами є деяка відстань, а сусідні країни мають спільний кордон певної довжини. Така властивість географічного простору, як відмінності від середовища до середовища, тобто **гетерогенність**, зображена якісним фоном, який градієнтом змінюється від білого до майже чорного. Поступовий перехід між цими кольорами відображає зростання з відстанню відмінностей від місця до місця, зокрема через дію закону зональності. Водночас випадкові географічні чинники формують азональні ареали.

Формування туристичного потоку розпочинається зі звичного середовища, яке зображується колом, спроектованим на земну поверхню добовою просторово-часовою призмою Гегерстранда (див. рис. 6). Апперцепція звичного середовища зводиться до набуття динамічних стереотипів, які формують рутину повсякденності та «через довбання в одну клітину» сприяють психологічному виснаженню. За таких умов формується **мотив міграції**, який виштовхує людей у модусі туриста зі звичного середовища. Він узгоджується з відомою концепцією ескапізму як втечею від рутини повсякденності.

Виходячи з вчення про динамічні стереотипи, концепту звичного середовища та концепції ескапізму обґрунтовано **мотив комфорту**. Коли за межами звичного середовища не спрацьовують набуті стереотипи, як правило, виникають негативні переживання. Щоби цього не сталося, у DESTINATIONAХ мають гарантовано задовольнятися потреби людини, які біхевіорист А. Маслоу відносить до первинних. Це формує у туристів мотив комфорту (див. рис. 6). Окрім двох перших шаблів піраміди Маслоу, мотив комфорту включає також біокліматичний комфорт, який оцінюється людиною через власні тепловідчуття та відповідність певним видам рекреаційної діяльності.

Мотив міграції, проходячи через піраміду мотиву комфорту, втілюється в конкретні потреби (опредметнюється), які мають бути задоволені під час

подорожі. Так мотив комфорту стає підставою для економічного, кліматичного, ментального та безпечного чинників.

Мотив міграції немовби виштовхує туристів за межі звичного середовища, а найпершими на їхньому шляху трапляються сусідні DESTINATIONAИ. Потоки до сусідніх країн – наймасовіші в міжнародному туризмі. На них припадає близько половини тих, хто подорожує за кордон. Туристичний обмін між сусідніми країнами часто охоплює прикордонні території та має характер «дифузії», а його обсяг залежить від протяжності спільного кордону суходелом. Ці поїздки на моделі позначені широкими та короткими стрілками, які відображають кількість подорожуючих пропорційно до довжини кордону (див. рис. 6).

Під час поїздок до сусідніх країн часто трапляється так, що DESTINATIONAИ, які близько розташовані, мало чим незвичні або неістотно відрізняються від звичного середовища. Це пояснюється частотою відвідування, а також просторовою гетерогенністю, яка за географічними законами багато у чому зростає разом із відстанню. У звичних і подібних до звичного середовища місцях можуть активізуватися набуті в повсякденні стереотипи. Отже, людям не байдуже, куди подорожувати, ними рухає **мотив контрасту**. Саме тому туристи прагнуть відвідувати місця, що значно відрізняються від звичного середовища, контрастні (екзотичні) до нього. Мотив контрасту, що притягує до відмінних від звичного середовища місць призначення, знаходить своє відображення в інверсійній поведінці туриста, запропонованій Грабурном.

Через дію мотиву контрасту, на який часто накладається мотив естетики, формуються туристичні потоки до віддалених DESTINATIONAИ, як це видно на моделі (див. рис. 6). Їм притаманна схема «штовхай→тягни»: мотив міграції штовхає туристів, а мотиви контрасту та естетики – притягують. Одним із головних чинників, що впливає на обсяги таких туристичних потоків, є відстань, яка обмежує кількість подорожуючих із віддаленістю місця призначення. На моделі на це вказує характер стрілок, які звужуються з наближенням до DESTINATIONAИ. Зокрема, частота відвідування зарубіжної DESTINATIONAИ може бути будь-якою, але здебільшого вона не перевищуватиме значення, яке зменшуватиметься за експонентою залежно від відстані до неї.

Виходячи з цієї моделі, міжнародні туристичні потоки поділяються на: *спрямовані до сусідів* – переважно самодіяльні, короткотривалі тури з низькою прибутковістю, що формуються завдяки мотиву міграції та мають характер дифузії; *спрямовані до віддалених DESTINATIONAИ* за схемою «штовхай→тягни» – зазвичай тривалі, організовані тури, що розподіляються у географічному просторі на основі мотиву контрасту та під впливом закономірності, за якою з відстанню кількість подорожуючих обмежується за експонентою. Такий поділ узгоджується з концентрично-радіальним виглядом теоретичного туристичного простору Й. Міссека.

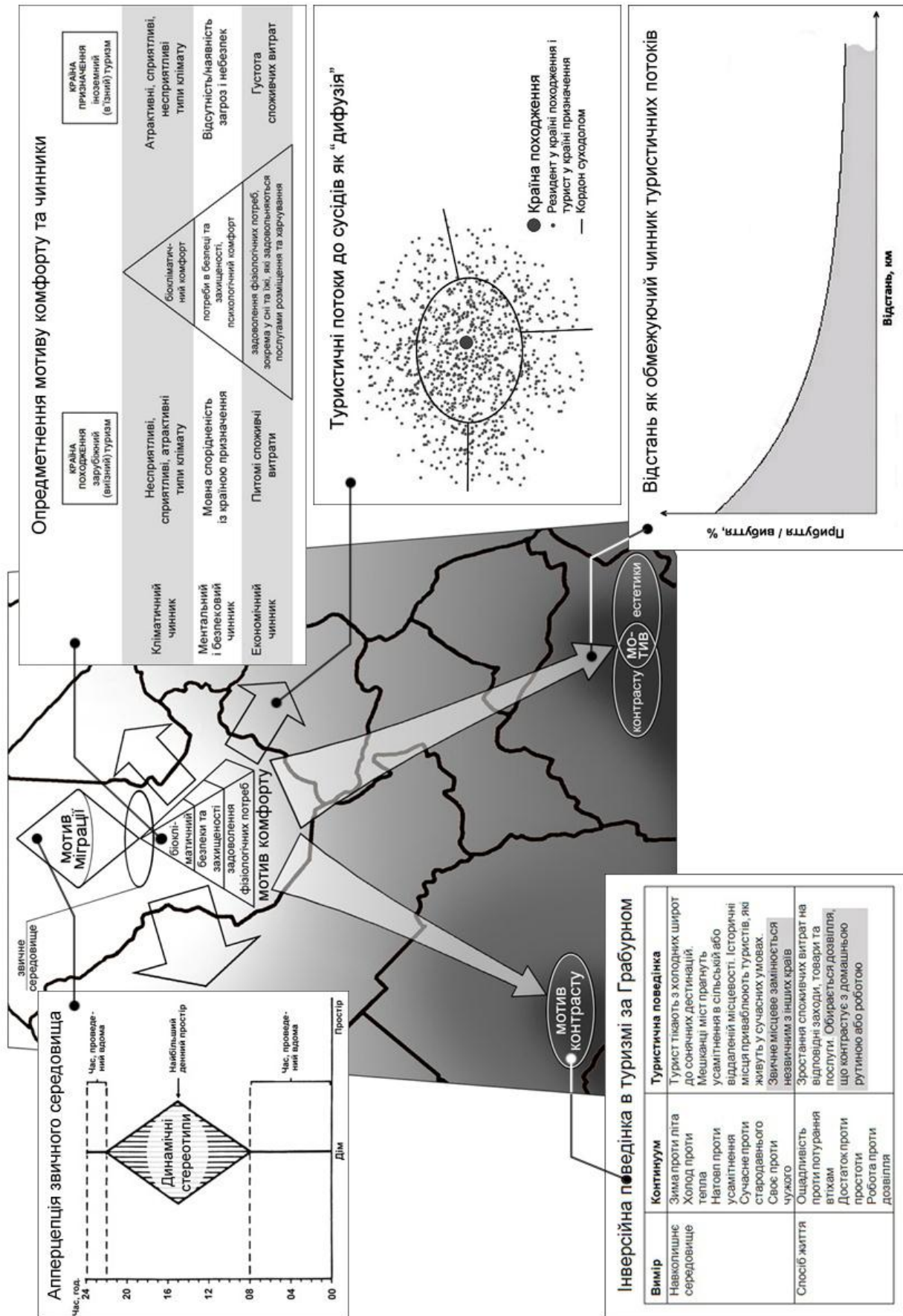


Рис. 6. Концептуальна модель формування та розподілу міжнародних туристичних потоків у географічному просторі  
 Fig. 6. Conceptual model of formation and distribution of international tourist flows in geographical space



**Висновки.** Запропонована розробка концепції туристичних потоків – це спроба наукового забезпечення явища, яке в своєму розвитку пішло вперед за існуючу теорію, насамперед у вітчизняній географії туризму. Водночас теоретичні розробки в інших галузях знань, у т.ч. у суспільній географії, насамперед англо-американській, дозволяють надолужити це відставання.

Глобалізація світової економіки з вільним рухом капіталів та існуючим рівнем технологій відриває від «території» багато явищ, які раніше могли бути лише в певних місцях. За сучасної мобільності туристичний простір стає ліквідним. Тим не менш його дослідження потребує сталості, на яку можна було б опертися в теоретико-методологічних розробках. І така опора є – це людина-в-середовищі з її осілим способом життя. Отже теоретичні засади про туризм як туристичні потоки, які діалектично єднають звичне середовища та місця призначення, дозволяють збагнути це явище на фундаменті, який не «розмивається» у «ліквідному» просторі Дж. Уррі.

У даному дослідженні запропонована концептуальна модель формування та розподілу туристичних потоків на засадах поведінкової географії, однак правомірним є застосування й інших парадигм. Зокрема гравітаційна модель – це «святий грааль» концепції туристичних потоків у парадигмі просторової географії.

Концепція туристичних потоків жодним чином не заперечує існуючих загальноприйнятих концепцій, насамперед рекреаційно-географічного простору В. Преображенського та відцентрово-периферійних, на кшталт Й. Міссека. Навпаки вона їх поглинає та діалектично єднає в двоїстості туристичного потоку. Це дозволяє визначити місце концепції туристичних потоків у географії туризму як засадниче. Виходячи з цього, наприклад, дослідження туристичних дестинацій на предмет територіально-рекреаційних систем як середовища для тих чи інших рекреаційних занять має відбуватися вже у діалектичній єдності з особливостями звичного середовища, звідки походять туристи. А це можливо лише через аналіз агрегованих в'їзних туристичних потоків. Концепція туристичних потоків не відкидає традиційних методологічних підходів рекреаційної географії, а вимагає лише бачення дестинації на тлі звичного середовища з огляду на мотиви, які звідти рухають людьми у модусі туриста.

Отже **новизна дослідження** полягає в розробці теоретичних засад і методологічних підходів концепції туристичних потоків на парадигмі поведінкової географії, запровадженні концептуальної моделі формування та розподілу туристичних потоків у географічному просторі. Ці результати не голослівні, а були отримані та водночас апробовані у масштабному дослідженні міжнародних туристичних потоків, опублікованому в одноосібній монографії [6].

#### Список використаної літератури:

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.
2. Голд Дж. Основы поведенческой географии. – М.: Прогресс, 1990. – 280 с.
3. Гродзинський М. Д., Савицька О. В. Естетика ландшафту: навч. посіб. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2005. – 183 с.
4. Гуссерль Э. Идеи к чистой феноменологии и феноменологической философии. – М.: Академ. Проект, 2009. – 489 с.
5. Джонстон Р. Дж. География и географы: Очерк разв. англо-амер. соц. географии после 1945 г. / Под ред. Э. Б. Алаева. – М.: Прогресс, 1987 – 368 с.
6. Король О. Д. Міжнародні туристичні потоки: суспільно-географічні аспекти формування та геопросторовий розподіл: монографія. – Чернівці: Чернівецький нац. ун-т, 2018. – 512 с.
7. Крачило М. П. Географія населення. – К.: НМК ВО, 1992. – 180 с.
8. Крачило Н. П. География туризма. – К.: Вища школа, 1987. – 208 с.
9. Кузик С. Теоретичні проблеми туризму: суспільно-географічний підхід: монографія. – Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2010. – 254 с.
10. Липпман У. Общественное мнение. – М.: Институт Фонда «Общественное мнение», 2004. – 384 с.
11. Любіцева О. О., Мальська М. П., Зінько Ю. В. Концептуальні засади географії рекреації і туризму // Географія та туризм. – 2010. – № 11. – С. 3-13.
12. Маслоу А. Мотивация и личность. – Издательство: Питер, 2012. – 352 с.
13. Павлов И. П., Полн. собр. соч., 2 изд., т. 4, М.–Л., 1951
14. Покоłodна М. М. Рекреаційна географія: навч. посібник / М. М. Покоłodна; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2012. – 275 с
15. Преображенский В. С., Веденин Ю. А., Зорин И. В., Мухина Л. И. Территориальная рекреационная система как объект изучения географических наук. / Известия АН СССР. Серия географическая. 1984. № 2.
16. Саранча М. А. К изотропным моделям туристско-рекреационных миграций // Вестник Удмуртского университета: Биология. Науки о земле. – 2009. – Вып. 1. – С. 137-141.
17. Теоретические основы рекреационной географии. Ред. В. С. Преображенский. – М.: Наука, 1975. – 224 с.
18. Урри Дж. Взгляд туриста и глобализация // Массовая культура: Современные западные исследования. – М.: Прагматика культуры, 2005. – С. 136-150.
19. Ухтомский А. А. Доминанта. "Наука", М.-Л., 1966.
20. Хайдеггер М. Бытие и время / Пер. с нем. В. В. Библихина. – 5-е изд. – М.: Академ. проект, 2015. – 460 с.

21. Boniface B., Cooper C. *Worldwide Destinations: The Geography of Travel and Tourism*. – Elsevier Ltd. Fifth edition, 2009. – 644 p.
22. Butler R. W. The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources // *Canadian Geographer*. – 1980. – No 24, P. 5-12.
23. Hagerstrand T. *What about people in regional science?* Lund: Springer – Verlag, 1970.
24. Leiper N. The framework of tourism: towards a definition of tourism, tourist, and the tourist Industry // *Annals of Tourism Research*. Vol. 6(4). 1979. P. 390-407.
25. Miossec Jean-Marie. Un modèle de l'espace touristique. In: *Espace géographique*, tome 6, NO 1, 1977. pp. 41-48.
26. Tuan Yi-Fu. *Space and Place: The Perspective of Experience*. – University of Minnesota Press, 2001. – 235 p.
27. Williams S. *Tourism geography: a new synthesis*. – New York, Routledge, 2009. – 310 p.

Стаття надійшла до редакції 21.08.2021 р.

Стаття рекомендована до друку 12.09.2021 р.

### **Oleksandr Korol**

*DSc (Geography), Associate Professor, Head of the Department of Geography and Management of Tourism, Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University, M. Kotsyubinsky st., 2, Chernivtsi, 58012, Ukraine, e-mail: [o.korol@chnu.edu.ua](mailto:o.korol@chnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0002-1114-1090>*

## **THE CONCEPT OF TOURIST FLOWS AND THE GEOGRAPHY OF TOURISM**

The critical analysis of the main concepts of the geography of tourism was carried out. It was found that the most popular among them are devoted to the destinations of tourists, which is correct for recreation, and for tourism only half is adequate because of the one-sidedness, since the usual environment where the tourist comes from is ignored, where, in fact, recreational needs are formed that only afterwards will be satisfied in the destination. In order to avoid this drawback, it is proposed to consider tourism as a form of population migration through tourist flows connecting the places of origin and destination of tourists, which makes it possible to see this phenomenon holistically. As a theoretical and methodological foundation, the paradigm of behavioral geography was chosen, which considers the territorial behavior of people through their life lines, which appear in tourism as tourist trips. At the same time, it matters mass behaviors as unidirectional numerous trips that form tourist flows. The dialectical nature of the tourist flow is revealed, when the places of origin and destination of tourists are united by the mechanical movement of people, based on the opposition of temporary stay in a destination to permanent residence in the usual environment.

As the main author's vision, a conceptual model of the formation and distribution of international tourist flows in the geographical space, which is also relevant for domestic tourism, is proposed and substantiated. It is built on the illumination of the apperception of the usual environment through the formation of dynamic stereotypes, as well as on the basis of the proposed basic tourist motives. These include the motives of migration, comfort, contrast, and aesthetics. The motive of migration that pushes tourists out from the usual environment is consistent with the well-known concept of escapism as a break from the routine of everyday life. The motive of contrast that attracts to destinations different from people's usual environment is described by the tourist's inversion behavior suggested by Graburn. All these motives have found their substantiation on the basis of I. Pavlov's dynamic stereotypes which were helpful in disclosure of one lacking link in understanding the motive of comfort. Basing on all aforesaid motives combined into motivational system structured according to such geographical components of tourism flows as usual environment and destinations, and against the background of such properties of geographical space as length and heterogeneity, a conceptual model of territorial behavior of people in the modus of tourists was suggested.

**Keywords:** *concepts of tourism geography, behavioral geography, tourist flows, apperception of the usual environment, basic tourist motives, conceptual model.*

### **References:**

1. Alaev, E. B. (1983). *Socialno-ekonomicheskaja geografiia: poniatiino-terminologicheskii slovar* [Socio-economic geography: conceptual and terminological dictionary]. M.: Mysl, 350 p. [in Russian].
2. Gold, J. (1990). *Osnovy povedencheskoi geografii* [Fundamentals of behavioral geography]. M.: Progress, 280 p. [in Russian].
3. Grodzinsky, M. D., & Savitskaya, O. V. (2005). *Estetyka landshaftu: navch. posib.* [Aesthetics of the landscape: textbook], Kyiv, VPC, 183 p. [in Ukrainian].
4. Husserl, E. (2009). *Idei k chistoi fenomenologii i fenomenologicheskoi filosofii* [Ideas for pure phenomenology and phenomenological philosophy]. M.: Academ. Project, 489 p. [in Russian].
5. Johnston, R. J. (1987). *Geografiya i geografyy: Ocherk razv. anglo-amer. sots. heohrafii posle 1945 h.* [Geography and Geographers: Essay on the development of Anglo-American. soc. geography after 1945]. Ed. by E.B. Alaev, M.: Progress, 368 p. [in Russian].

6. Korol, O. D. (2018). Mizhnarodni turystychni potoky: suspilno-heohrafichni aspekty formuvannia ta heoprostorovi rozpodil: monohrafiia [International tourist flows: socio-geographical aspects of formation and geospatial distribution]. Chernivtsi: Chernivtsi National University, 512 p. [in Ukrainian].
7. Krachylo, M. P. (1992). Heohrafiia naseleння [Geography of the population]. Kyiv, NMC, 180 p. [in Ukrainian].
8. Krachilo, N. P. (1987). Heohrafiia turizma [Geography of tourism]. Kyiv, Vyshcha shkola, 208 p. [in Russian].
9. Kuzyk, S. (2010). Teoretychni problemy turyzmu: suspilno-heohrafichni pidkhid: monohrafiia [Theoretical problems of tourism: socio-geographical approach]. Lviv, LNU by Ivan Franko Publishing Center, 254 p. [in Ukrainian].
10. Lippman, W. (2004). Obshchestvennoe mnenie [Public opinion]. Moscow: Institute of Public Opinion Foundation, 384 p. [in Russian].
11. Lyubitseva, O. O., Malska, M. P., & Zinko, Y. V. (2010). Kontseptualni zasady heohrafiï rekreatsii i turyzmu [Conceptual principles of geography of recreation and tourism]. *Heohrafiia ta turizm – Geography and tourism journal*, 11, 3-13 [in Ukrainian].
12. Maslow, A. (2012). Motivatsiia i lichnost [Motivation and personality]. Publisher: Peter, 352 p. [in Russian].
13. Pavlov, I. P. (1951). Polnoe sobranie sochinenii [Full composition of writings]. 2nd ed., vol. 4, M.–L. [in Russian].
14. Pokolodna, M. M. (2012). Rekreatsiina heohrafiia: navch. posibnyk [Recreational geography: textbook]. Kh.: Kharkiv nat. acad. city households, 275 p. [in Ukrainian].
15. Preobrazhenskii, V. S., Vedenin Y. A., Zorin, I. V., & Mukhina, L. I. (1984). Territorialnaia rekreatsionnaia sistema kak ob'ekt izucheniia heohraficheskikh nauk [Territorial recreational system as an object of study of geographical sciences]. *Izvestiia AN SSSR: Serii heohraficheskaiia – Proceedings of the USSR Academy of Sciences: Geographic series*, No. 2 [in Russian].
16. Sarancha, M. A. (2009). K izotropnym modeliam turistsko-rekreatsionnykh mihratsii [On isotropic models of tourist and recreational migrations]. *Vestnik udmurtskoho universiteta: Biologiia, Nauki o zemle – Bulletin of the Udmurt University: Biology, Earth Sciences*, 1, 137-141 [in Russian].
17. Preobrazhenskii, V. S. (1975). Teoreticheskie osnovy rekreatsionnoi geografii [Theoretical foundations of recreational geography]. Ed. by V. S. Preobrazhenskii. M.: Science, 224 p. [in Russian].
18. Urri, J. (2005). Vzgliad turista i globalizatsiia, Massovaia kultura: Sovremennye zapadnye issledovaniia [The view of the tourist and globalization, Mass culture: Modern Western research journal]. M.: Pragmatics of culture, pp. 136-150 [in Russian].
19. Ukhtomskii, A. A. (1966). Dominanta [Dominant]. M.-L.: Science [in Russian].
20. Heidegger, M. (2015). Bytie i vremia [Being and time], transl. by V. V. Bibihin, 5th ed, M.: Academ. Project, 460 p. [in Russian].
21. Boniface, B., & Cooper, C. (2009). *Worldwide Destinations: The Geography of Travel and Tourism*, Elsevier Ltd. Fifth edition, 644 p.
22. Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12.
23. Hagerstrand, T. (1970). *What about people in regional science?* Lund: Springer, Verlag.
24. Leiper, N. (1979). The framework of tourism: towards a definition of tourism, tourist, and the tourist Industry. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 390-407.
25. Miossec, Jean-Marie (1977). Un modèle de l'espace touristique. In: *Espace géographique*, tome 6, No 1, pp. 41-48.
26. Tuan, Yi-Fu (2001). *Space and Place: The Perspective of Experience*, University of Minnesota Press, 235 p.
27. Williams, S. (2009). *Tourism geography: a new synthesis*, New York, Routledge, 310 p.

Received 21 August 2021

Accepted 12 September 2021

### **Александр Король**

д. геогр. н., доцент, заведуючий кафедрой географии и менеджмента туризма,  
Черновицкий национальный университет имени Юрия Федьковича,  
ул. М. Коцюбинского, 2, г. Черновцы, 58012, Украина,  
e-mail: [o.korol@chnu.edu.ua](mailto:o.korol@chnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0002-1114-1090>

## **КОНЦЕПЦИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ И ГЕОГРАФИЯ ТУРИЗМА**

Осуществлен критический анализ основных концепций географии туризма, и установлено, что самые популярные среди них посвящены местам назначения туристов, что правильно для рекреации, а для туризма адекватно только наполовину из-за односторонности, поскольку игнорируется обычная среда, откуда происходит турист, где, собственно, и формируются рекреационные потребности, которые лишь затем будут удовлетворяться в дестинации. Во избежание этого недостатка, предложено рассматривать туризм как форму миграции населения посредством туристических потоков, соединяющих места происхождения и назначения туристов, что позволяет увидеть это явление целостно. В качестве теоретико-методологического фундамента выбрана парадигма поведенческой географии, которая рассматривает территориальное поведение людей посредством их

жизненных линий, предстающих в туризме туристическими поездками. При этом имеет значение массовое поведение как однонаправленные многочисленные поездки, формирующие туристические потоки. Раскрывается диалектический характер туристического потока, когда места происхождения и назначения туристов объединяет механическое движение людей, основанное на противопоставлении временного пребывания в дестинации постоянному проживанию в обычной среде.

Как главное авторское видение, предложена и обоснована концептуальная модель формирования и распределения международных туристических потоков в географическом пространстве, которая актуальна и для внутреннего туризма. Она построена на освещении апперцепции обычной среды посредством формирования динамических стереотипов, а также на основе предложенных базовых туристических мотивов. К ним отнесены: мотив миграции, комфорта, контраста, эстетики. Мотив миграции, выталкивающий туристов из обычной среды, согласуется с известной концепцией эскапизма как бегством от рутины повседневности. Мотив контраста, притягивающий к отличным от обычной среды местам назначения, находит свое отражение в инверсионном поведении туриста, предложенном Грабурном. Эти мотивы получили обоснование на основе динамических стереотипов И. Павлова, что выявило звено, недостающее для понимания мотива комфорта. На основе этих мотивов, объединенных в мотивационную систему, структурированную по таким географическими составляющими туристического потока, как обычная среда и дестинации, на фоне таких свойств географического пространства, как протяженность и разнородность, предложена концептуальная модель территориального поведения людей в модусе туриста.

**Ключевые слова:** *концепции географии туризма, поведенческая география, туристические потоки, апперцепция обычной среды, базовые туристические мотивы, концептуальная модель.*

# Наукові повідомлення

DOI: <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03>

УДК [911.3:338.47:656.2.025.2](477)

**Олег Шаблій**

д. геогр. н., професор кафедри економічної і соціальної географії  
Львівський національний університет імені Івана Франка,  
вул. П. Дорошенка, 41, м. Львів, 79000, Україна  
e-mail: [oleh.shablii@lnu.edu.ua](mailto:oleh.shablii@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0002-1519-160X>

**Юрій Борсук**

аспірант кафедри економічної і соціальної географії,  
Львівський національний університет імені Івана Франка,  
вул. П. Дорошенка, 41, м. Львів, 79000, Україна  
e-mail: [borsukurij2@gmail.com](mailto:borsukurij2@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0002-1348-7191>

## ГЕОЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

У статті проаналізовано пасажирське господарство української залізниці в контексті далекого та приміського сполучень. Основою дослідження у далекому сполученні виступає частка певних категорій (нічних швидких, регіональних, нічних експресів, швидкісних експресів Інтерсіті+ та Інтерсіті).

Особливу увагу зосереджено на відстані нічних швидких поїздів понад 1000 км у межах України. Регіональні маршрути виділені за протяжністю і трасуванням у різних економічних районах. Це сприяє виділенню міст у близьких регіонах, між якими немає прямого сполучення. Для характеристики швидкісних поїздів категорії Інтерсіті+ використано показники швидкості, що дозволяє визначити найкращі маршрути за швидкістю. Також виявлено причини повільного руху окремих швидкісних експресів. У матеріалі наведено різницю категорій Інтерсіті+ та Інтерсіті. Коротко згадується лише один із класу нічних пасажирських поїздів, що вважається найбільш мальовничим із туристичної точки зору.

Детально описано приміське сполучення після відновлення пасажирського руху на початку літа 2020 року. Найголовнішим показником цього аналізу є кількість пар приміських поїздів, що були призначені до перевезень. У табличному форматі подано станції у кожній області, із яких здійснюється рух до кінцевих точок. Під час написання статті було досліджено найбільші пасажиромісткі точки за кількістю рейсів приміського транспорту й виділено їх адміністративно-територіальне підпорядкування до певних одиниць. Крім того, наведено області з доволі малим рухом приміських поїздів і причини цього соціально-економічного явища. Визначено проблему видовжених маршрутів, що обслуговують малозаселені райони, особливо в областях на півдні України. На прикладі найбільшого за протяжністю приміського сполучення запропоновано суспільно-географічний підхід до зменшення кількості зупинок.

**Ключові слова:** геологістика, маршрут, далеке сполучення, приміське сполучення, пасажирський транспорт, залізничний транспорт, перевезення, рухомий склад.

**Як цитувати:** Шаблій, О., Борсук, Ю. (2021). Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 37-46. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03>

**In cites:** Shablii, O., Borsuk, Yu. Geologic aspects of railway passenger transportation in Ukraine. *Human Geography Journal*, 31, 37-46. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03>

**Постановка проблеми.** У процесі реформування АТ “Українська залізниця” було створено філію “Пасажирська компанія”, завданням якої є виконання внутрішньодержавних і міжнародних пасажирських перевезень. У межах України пасажирські поїзди курсують у всіх областях, крім тимчасово окупованих територій Автономної Республіки Крим, Донецької і Луганської областей.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Для написання статті було використано напрацювання доктора економічних наук, професора Юрія Бараша. У його монографії “Управління залізничним транспортом країни” подається проблема конкурентоспроможності залізничного транспорту України за

рахунок проведення структурної реформи та зниження збитковості пасажирських перевезень [1]. Крім того, окремі знання отримано з досліджень аспіранта кафедри економічної і соціальної географії Юрія Борсука спільно з доцентом Степаном Кузиком. Особливо цікаві матеріали наведені в публікації “Соціально-економічні передумови функціонування приміського залізничного транспорту (на прикладі Львівської області)”, де вперше проаналізовано населеність приміського маршруту при віддаленні від міста, а з отриманих даних визначено економічно обґрунтовану тарифну мережу. Зі статті “Формування приміських залізничних перевезень у Західному регіоні України” варто взяти до уваги необхідність

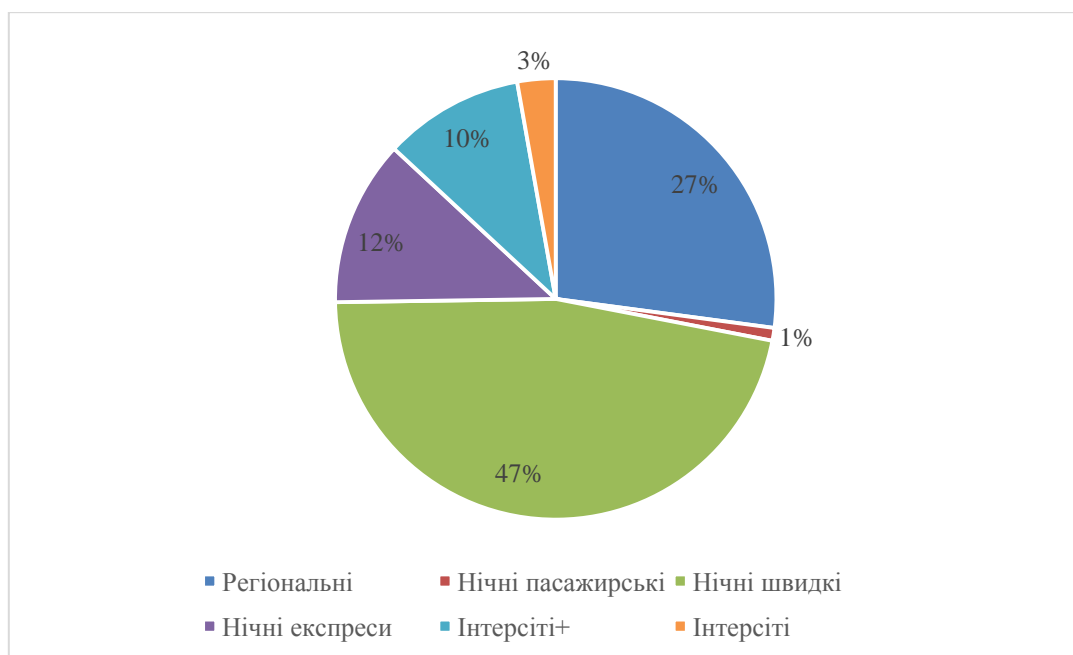
прискорення надто видовжених маршрутів за рахунок меншої кількості зупинок. Саме такий підхід дає можливість визначити потрібні точки для зупинки з урахуванням людності поселення, розташованого збоку залізниці. Транспортну геологістику Західного регіону досліджує кандидат географічних наук Сеньків Мар'яна. Доцент Іван Рудакевич у своїй дисертації розглядає суспільно-географічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури великого міста (на матеріалах обласних центрів Західного регіону України).

**Виділення загальної проблеми.** Пасажирські перевезення у межах України формуються залежно від наявних технічних ресурсів. У процесі експлуатації враховуються такі геологістичні чинники, як місця локалізації депо або ж наявність більш економічних електрифікованих ліній. Це призводить до того, що часом кінцеві точки не відповідають пасажиропотоку, а маршрути прокладені в малозаселених районах. У такому разі пасажирські поїзди переходять до списку збиткових, що збільшує імовірність їх оптимізації (відміни або зменшення періодичності). Для пасажирів це створює незручності, які проявляються у вигляді соціального невдоволення і наступному небажанні користуватись залізничним транспортом.

**Формулювання мети статті.** Завданням статті є аналіз залізничного пасажирського господарства України з точки зору наявних поїздів далекого та приміського сполучення. Особливо важливим буде виділення областей із дуже малою кількістю пасажирських поїздів та географічний розподіл найбільш видовжених приміських маршрутів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Пасажирське господарство поділяється на різні види сполучень: далеке, приміське, міжнародне. Найбільш відомі – пасажирські потяги далекого сполучення. До складу таких поїздів входять нічні експреси, нічні швидкі, нічні пасажирські, регіональні, швидкісні потяги категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті (експреси). Станом на 1 травня 2021 року в Україні забезпечують перевезення 107 пар поїздів далекого сполучення.

Найбільша частка пасажирських поїздів, що задіяні в далекому сполученні, стосується класу нічних швидких (47%). Це пов'язано з високою протяжністю України зі сходу на захід. Так, маршрут поїзда № 45 Ужгород – Лисичанськ сягає 1656 км та виступає найдовшим на території України. Також відстань понад 1500 км має сполучення Маріуполь – Львів [12, с. 173-178].



**Рис. 1. Частка пасажирських потягів далекого сполучення**  
**Fig. 1. The share of long-distance passenger trains**

З табл. 1 видно, що 18 нічних швидких поїздів мають протяжність понад 1000 км. Найбільше таких маршрутів курсує через Хмельницьку (15), Львівську (14), Київську й Вінницьку (13) області. Луганська й Чернівецька області виступають найменш доступними в контексті видовжених сполучень. Причиною залишається наявність кінцевих точок без транзитного потенціалу: у Луганській області станція Лисичанськ розташована неподалік лінії розмежування зони АТО/ООС, а в Чернівецькій області станція

Чернівці втратила пересадкові функції у напрямку Румунії та Молдови через коронавірусні обмеження.

Регіональні поїзди займають 27% від усіх пасажирських потягів. Майже в кожній області можна побачити близько третини маршрутів, що виконують рейси в межах одного або двох регіонів [4, с. 16].

Загалом регіональні сполучення сягають відстані до 500 км. Найбільшим за протяжністю у межах кількох економічних районів є маршрут регіонального поїзда №769 Київ – Кам'янець-Подільський (відс-

тань – 469 км), що проходить через Київську, Вінницьку, Хмельницьку області. Понад 300 км мають потяги, що відправляються зі столиці в напрямку Хмельницької (Кам'янець-Подільський, Шепетівка), Сумської (Зернове, Суми, Шостка, Ворожба), Полтавської (Кременчук), Рівненської (Рівне), Вінницької (Могилів-Подільський), Кіровоградської (Кропивницький) областей. Найменшу відстань проїжджають регіональні маршрути ім. Т. Шевченка – Черкаси (30 км). Вони зосереджені в межах Черкаської області. Варто сказати, що в Житомирській і Дніпропетровській областях також поширені внутрішньообла-

сні сполучення (Коростень – Житомир і Кривий Ріг – Дніпро відповідно). У Волинській, Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Одеській, Тернопільській, Херсонській областях регіональні поїзди недоступні для населення. Шляхом виходу з ситуації може бути запуск міжобласних сполучень, особливо в південно-східній частині України. До прикладу, було б доцільно забезпечити курсування декількох поїздів на “степовому поясі” Лисичанськ – Костянтинівка, Костянтинівка – Запоріжжя, Кривий Ріг – Бердянськ, Маріуполь – Авдіївка, Херсон – Бердянськ, Херсон – Одеса, Одеса – Ізмаїл.

Таблиця 1

**Характеристика нічних швидких поїздів за протяжністю маршруту понад 1000 км [12]**  
**Characteristics of night speed trains along a route of more than 1000 km [12]**

№	Назва сполучення	Відстань, км	Адміністративно-територіальні одиниці, на території яких призначені зупинки
45	Ужгород – Лисичанськ	1656	Закарпатська, Львівська, Рівненська, Житомирська, Київська обл., м. Київ, Чернігівська, Сумська, Харківська, Луганська обл.
70	Маріуполь – Львів	1587	Донецька, Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
134	Миколаїв – Рахів	1475	Миколаївська, Херсонська, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Житомирська, Хмельницька, Рівненська, Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська обл.
142	Львів – Бахмут	1471	Львівська, Волинська, Рівненська, Житомирська, Київська обл., м. Київ, Полтавська, Харківська, Донецька обл.
86	Львів – Новоолексіївка	1416	Львівська, Тернопільська, Хмельницька, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Запорізька, Херсонська обл.
88	Ковель – Новоолексіївка	1342	Волинська, Рівненська, Хмельницька, Житомирська, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Запорізька, Херсонська обл.
120	Запоріжжя – Львів	1243	Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Миколаївська, Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
41	Дніпро – Трускавець	1200	Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
188	Миколаїв – Ковель	1179	Миколаївська, Херсонська, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Житомирська, Хмельницька, Рівненська, Волинська обл.
149	Полтава – Ворохта	1152	Полтавська, Київська обл., м. Київ, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська обл.
130	Кременчук – Ворохта	1136	Полтавська, Київська обл., м. Київ, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська обл.
110	Львів – Херсон	1136	Львівська, Тернопільська, Хмельницька, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська обл.
84	Маріуполь – Київ	1032	Донецька, Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська обл., м. Київ
108	Одеса – Ужгород	1032	Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Закарпатська обл.
25	Одеса – Рахів	1024	Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська обл.
13	Київ – Солотвино	1016	м. Київ, Київська, Житомирська, Хмельницька, Рівненська, Львівська, Закарпатська обл.
270	Одеса – Лисичанськ	1016	Одеська, Миколаївська, Кіровоградська, Полтавська, Харківська, Луганська обл.
136	Одеса – Чернівці	1011	Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька обл.

*Аналіз регіональних поїздів у межах кількох економічних регіонів [12]*  
*Analysis of regional trains within several economic regions [12]*

№	Назва сполучення	Відстань, км	Економічні райони за маршрутом	Адміністративно-територіальні одиниці за маршрутом
769	Київ – Кам’янець-Подільський	479	Центральноподільський	м. Київ, Київська обл.
			Подільський	Вінницька, Хмельницька обл.
884	Фастів – Зернове	418	Центральноподільський	Київська обл., м. Київ, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
792	Київ – Кременчук	403	Центральноподільський	м. Київ
			Центрально-український	Кіровоградська обл.
			Північно-Східний	Полтавська обл.
885	Київ – Рівне	391	Центральноподільський	м. Київ, Київська, Житомирська обл.
			Подільський	Вінницька, Хмельницька обл.
			Західноподільський	Рівненська обл.
757	Київ – Могилів-Подільський	382	Центральноподільський	м. Київ, Київська обл.
			Подільський	Вінницька обл.
780	Київ – Суми	351	Центральноподільський	м. Київ, Київська, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
790	Київ – Кропивницький	363	Центральноподільський	м. Київ
			Центрально-український	Кіровоградська обл.
896	Київ-Волинський – Шостка	309	Центральноподільський	м. Київ, Київська, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
869	Київ – Шепетівка	306	Центральноподільський	м. Київ, Київська, Житомирська обл.
			Подільський	Вінницька, Хмельницька обл.
784	Київ – Шостка	303	Центральноподільський	м. Київ, Чернігівська обл.
786			Північно-Східний	Сумська обл.
888	Київ-Волинський – Ворожба	302	Центральноподільський	м. Київ, Київська, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
794	Харків – Дніпро	300	Північно-Східний	Харківська обл.
796			Придніпровський	Дніпропетровська обл.
828	Жмеринка – Київ	269	Подільський	Вінницька обл.
			Центральноподільський	Житомирська, Київська обл., м. Київ
787	Київ – Черкаси	246	Центральноподільський	м. Київ, Київська обл.
			Центрально-український	Черкаська обл.
887	Коростень – Вінниця	222	Центральноподільський	Житомирська обл.
			Подільський	Вінницька обл.
779	Київ – Вінниця	220	Центральноподільський	м. Київ, Київська обл.
			Подільський	Вінницька обл.
804	Рівне – Львів	207	Західноподільський	Рівненська обл.
806			Карпатський	Львівська обл.

Нічні експреси та швидкісні поїзди категорії Інтерсіті+ становлять досить однакові значення – 12 і 10 % від загального обсягу пасажирських потягів. Ці класи поїздів доволі близькі за швидкістю і комфортом. Відмінність полягає у тому, що нічні експреси складаються із локомотива, спальних і купейних вагонів, а швидкісні поїзди Інтерсіті+ обслуговуються сучасною електротехнікою (10 електропоїздів Hyundai Rotem, 2 – Skoda, 2 – Крюківський “Тарпан”, 2 – Крюківський із локомотивною тягою).

Нічні експреси здійснюють найменше зупинок на маршруті та мають швидкість понад 70 км/год. У більшості випадків такі потяги призначаються на відстані понад 1000 км.

Найбільша відстань руху серед нічних експресів – у поїзда №1/2 Івано-Франківськ – Костянтинівка (1449 км). Крім того, маршрути потягів Запоріжжя – Ужгород, Херсон – Ужгород, Харків – Ужгород, Харків – Рахів, Харків – Трускавець мають відстані більше 1 тис. км. Варто наголосити, що в деяких



потягів показники швидкості не відповідають вимогам нічних експресів. Так, у сполученнях Харків – Трускавець, Київ – Маріуполь, Київ – Запоріжжя, Харків – Рахів, Харків – Одеса, Херсон – Ужгород загальна швидкість коливається у діапазоні від 60 до 70 км/год, а в маршруту Київ – Попасна досягає 59 км/год. Очевидно, це пояснюється курсуванням через одноколіїні тепловозні ділянки, де швидкість

руху є невисокою. До прикладу, в потяга Київ – Попасна довжина одноколіїної тепловозної ділянки дорівнює 112 км (Куп'янськ – Попасна) [12, с. 70–72], що становить 14,4% від загальної відстані. Головним завданням у розвитку нічних експресів має бути прокладання їх маршрутів на двоколіїних електрифікованих лініях із можливістю прискореного руху.

Таблиця 3

*Геологістичні показники нічних експресів [12]  
Geologic indicators of night express trains [12]*

№	Назва сполучення	Відстань, км	Швидкість, км/год	Кількість зупинок, од.	Фірмова назва
1/2	Івано-Франківськ – Костянтинівка	1449	71,3	12	Єдність
3/4	Запоріжжя – Ужгород	1440	70,5	11	-
5/6	Херсон – Ужгород	1424	63,8	13	-
7/8	Харків – Одеса	762	64,9	7	Пальміра
7/8	Київ – Чернівці	838	70,5	6	-
9/10	Київ – Маріуполь	973	69,2	6	Приазов'я
11/12	Одеса – Львів	745	71,2	5	Західний експрес
15/16	Харків – Рахів	1338	67,9	10	Владислав Зубенко
17/18	Харків – Ужгород	1345	70,1	11	Мрія
19/20	Київ – Попасна	780	58,9	10	-
21/22	Харків – Трускавець	1281	69,9	12	Вечірні зорі
29/30	Київ – Ужгород	853	70,0	8	-
37/38	Київ – Запоріжжя	657	69,2	4	-

Швидкість поїзда збільшується і за рахунок малої кількості зупинок. Серед діючих нічних експресів найбільшу кількість зупинок має потяг №5/6 Ужгород – Херсон (13 точок). Доволі багато зупинок (12) залишається у поїздів Івано-Франківськ – Костянтинівка й Харків – Трускавець. Також потрібно сказати, що сполучення Івано-Франківськ – Костянтинівка кодується під номером один/два й називається “Єдність”. У вагонному депо Харків-Сортувальний відбуваються формування фірмових маршрутів “Пальміра” (Одеса), “Владислав Зубенко” (Рахів), “Мрія” (Ужгород), “Вечірні зорі” (Трускавець). Особливо іменною є назва потяга Харків – Рахів на честь героя Небесної Сотні Владислава Зубенка. До слова, Владислав навчався у Харківській залізничній академії і працював контролером на Південній залізниці.

Було б доцільно назвати й інші сполучення, наприклад Київ – Попасна. Це також могла б бути іменна назва когось із учасників АТО, що загинув поблизу Попасної. У такому випадку необхідно згадати полеглих у боях за Луганський аеропорт і назвати потяг Київ – Попасна “Іван Пасевич” іменем старшого лейтенанта ЗСУ. Цікавим символічним виявом буде факт, що Іван Пасевич народився у селі Залізниця Любешівського району Волинської області, але при цьому ніколи не працював у транспортно-логістичній галузі.

У швидкісних експресів маршрутна схема розроблена з обов'язковим обслуговуванням у Дарниці (Київ). Таким чином усі сполучення зосереджуються у столиці.

Найбільшу відстань проїжджає експрес Київ – Покровськ (735 км). Однак середня швидкість –

86 км/год – не є максимальною серед інших швидкісних поїздів. Так, експрес Інтерсіті+ сполученням Київ – Костянтинівка рухається із середньою швидкістю 103 км/год. Майже всі маршрути Київ – Харків, а також Дарниця – Львів переміщуються зі швидкістю понад 100 км/год. Це зумовлено наявністю підготовленої колійної мережі до проведення Чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Тоді ж було проведено реконструкцію залізничного полотна зі столиці до трьох міст – Донецька, Львова, Харкова. На напрямку Київ – Дніпро не проводилась модернізація, тому зараз експresi до Запоріжжя й Покровська не мають середньої швидкості понад 100 км/год. Найбільш низька швидкість (74 км/год) фіксується у швидкісного поїзда Київ – Кривий Ріг, який також проїжджає ділянкою залізниці в напрямку Дніпра. В такому разі це свідчить про необхідність капітального ремонту залізничного полотна на ділянці Миронівка – Ім. Т. Шевченка – Знамянка – П'ятихатки.

Варто зазначити, що експresi Інтерсіті+ використовують електроенергію, тому курсують виключно на електрифікованих лініях. Це дозволяє здійснювати перевезення до всіх обласних центрів України, крім міст Івано-Франківськ, Миколаїв, Суми, Херсон, Черкаси, Чернівці. Звичайно, в такому випадку можна забезпечувати курсування сидячих вагонів під локомотивною тягою (електровоз або тепловоз). Такі поїзди належать до категорії Інтерсіті. Важливою умовою їх запуску має бути дотримання середньої швидкості понад 70 км/год. У межах країни потяги Інтерсіті використовують на маршрутах Київ – Івано-Франківськ, Київ – Херсон.

*Характеристика швидкісних поїздів категорії Intercity+ [12]*  
*Characteristics of Intercity+ high-speed trains [12]*

№	Назва сполучення	Відстань, км	Швидкість, км/год	Адміністративно-територіальні одиниці за маршрутом
712	Київ – Костянтинівка	679	103	м. Київ, Полтавська, Харківська, Донецька обл.
715	Київ – Львів	627	91	м. Київ, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
722	Київ – Харків	489	101	м. Київ, Полтавська, Харківська обл.
724	Київ – Харків	489	101	
726	Київ – Харків	489	102	
720	Київ – Харків	489	95	
732	Київ – Запоріжжя	658	86	м. Київ, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Запорізька обл.
734	Київ – Покровськ	735	86	м. Київ, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Донецька обл.
740	Київ – Кривий Ріг	448	74	м. Київ, Черкаська, Дніпропетровська обл.
743	Дарниця – Львів	586	102	м. Київ, Житомирська, Рівненська, Львівська обл.
745	Київ – Славське	710	97	м. Київ, Житомирська, Львівська обл.
763	Київ – Одеса	655	89	м. Київ, Вінницька, Одеська обл.

Найменшу частку серед пасажирських поїздів займає категорія нічних пасажирських (1%). До цього класу входить лишень одне сполучення – №357 Київ – Рахів. Маршрут поїзда є доволі мальовничим, оскільки проходить через декілька відомих туристичних місць (Теребовля, Чортків, Заліщики, Коломия, Яремче, Татарів, Ворохта, Ясіня, Кваси).

Приміське сполучення АТ “Українська залізниця” охоплює всі області України. Кількість приміських рейсів залежить від дійсного пасажиропотоку, сформованого в час пік до великого міста. Під час відновлення пасажирських перевезень на початку літа 2020 року було визначено першочергові приміські маршрути в кожній області.

Найбільше пар у приміському сполученні після завершення жорсткого карантину було призначено в Харківській області (46). Це перевищувало кількість пар електропоїздів у Київській області. Така ситуація зумовлена тим, що Харків зосереджує удвічі більше приміських ліній, ніж столиця України. Київський вузол генерує лише п'ять напрямів, із яких щоденно здійснюються приміські потоки.

Низька інтервальність руху в час пік зумовлює високу скупченість приміських поїздів на головних (пасажиромістких) вузлах. Станом на 13 грудня 2020 року до станцій із найбільшою кількістю електропоїздів потрібно віднести Дарницю (128), Видубичі (124), Караваєві Дачі (114), Київ-Волинський (112). Усі згадані точки адміністративно належать до міста Київ і знаходяться на головній осі зі сходу на захід (табл. 5).

У діапазоні від 50 до 100 приміських поїздів на добу виділяються також такі станції як Харків-Пасажирський, Київ-Пасажирський (Північна), Борщагівка, Фастів-1, Київ-Деміївський, Ніжин. Можна сказати, що найбільші точки з приміським пасажиропотоком зосереджені в містах-мільйонниках. Це

вимагає постійну роботу з оновлення і закупівлі рухомого складу для великих міст і їх агломерацій. Саме в цьому контексті й відбувається реалізація програми City Express. Протягом другої половини 2021 року виконуються роботи з модернізації колії до станції Васильків-2, що дає можливість запуску приміського маршруту Київ – Васильків. Подібні сполучення уже призначені в човниковому форматі до станції Буча й зупинного пункту Тарасівка. В Харківській області доцільно запровадити рух човникових електропоїздів за маршрутом Харків-Пас. – Лосєве. Це буде сприяти мобільному переміщенню пасажирів із головного вокзалу міста до східної окраїни з можливою пересадкою у Куп'янському напрямку.

Якщо в одних областях через певну станцію може проїжджати більше 50 пар поїздів приміського сполучення, то в інших не має навіть половини з того. У Волинській, Житомирській, Закарпатській, Запорізькій, Івано-Франківській, Кіровоградській, Луганській, Миколаївській, Рівненській, Тернопільській, Херсонській, Хмельницькій, Чернівецькій областях відсутні залізничні станції, де могло би відбуватись курсування більше 24 приміських потягів за добу. Це пов'язано з низьким пасажиропотоком, відсутністю технічно справного рухомого складу, неповною сплатою компенсації за перевезення пільговиків. Високий попит у приміському залізничному транспорті формується довкола міст із людністю понад півмільйона осіб. У межах Західного регіону України таким містом виступає Львів. Усі довколишні області не мають точок притягання, які б обслуговували понад 24 приміських рейси. До Львова спрямовані приміські сполучення із усіх сусідніх областей, крім Волинської, Івано-Франківської [2].

Таблиця 5

**Залізничні станції із найбільшою кількістю приміських поїздів, станом на 13 грудня 2020 року**  
**Railway stations with the largest number of suburban trains, as of December 13, 2020**

Назва станції	Кількість рейсів	Адміністративне підпорядкування	Напрямки
Дарниця	128	м. Київ	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Ніжин, Яготин
Видубичі	124	м. Київ	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Миронівка, Ніжин, Яготин
Каравасві Дачі	114	м. Київ	Біла Церква, Гребінка, Київ-Пас. (Північна), Київ-Пас. (Приміський), Козятин-1, Коростень-Пас., Миронівка, Ніжин, Тетерів, Фастів-1
Київ-Волинський	112	м. Київ	Біла Церква, Гребінка, Київ-Пас. (Північна), Київ-Пас. (Приміський), Козятин-1, Коростень-Пас., Миронівка, Ніжин, Тетерів, Фастів-1
Харків-Пасажирський	93	Харківська обл.	Біляївка, Гаврилівка, Золочів, Ізюм, Козача Лопань, Красноград, Куп'янськ-Вузловий, Лихачове, Лозова, Люботин, Огульці, Мерефа, Мерчик
Київ-Пасажирський (Північна)	90	м. Київ	Гребінка, Миронівка, Ніжин, Яготин
Борщагівка	60	м. Київ	Київ-Пас. (Приміський), Коростень-Пас., Святошин, Тетерів, Фастів-1
Фастів-1	57	Київська обл.	Житомир, Біла Церква, Київ-Пас. (Приміський), Козятин-1, Миронівка, Святошин
Київ-Деміївський	53	м. Київ	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Миронівка, Ніжин, Яготин
Ніжин	53	Чернігівська обл.	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Конопот-Пас., Чернігів

Як правило, це маршрути на відстані від 140 до 230 км. Логіка приміського сполучення на такому видовженому маршруті відпадає, оскільки в багатьох випадках це є міжобласним рухом (Львів – Мукачєво, Львів – Рівне). Наприклад, на міжобласному маршруті Львів – Мукачєво (відстань – 225 км) можна виокремити три приміських: Львів – Стрий (75 км), Стрий – Лавочне (73 км), Лавочне – Мукачєво (77 км) [7, с. 78]. У такому випадку з одного сполучення, що обслуговується одним потягом, довелось би запроваджувати три з потребою експлуатації трьох електропоїздів. Враховуючи високу

зношеність і нестачу моторвагонного рухомого складу, АТ “Українська залізниця” намагається об’єднувати декілька приміських маршрутів до одного, створюючи “видовжені склади” з часом руху понад 5 і більше годин. Такі дії не є цілком правильні, оскільки з віддаленням від міста населеність вагона зменшується, на малих зупинках часом нема посадки й висадки, а витрати за виконання рейсу не покриваються суб’єктом господарювання. При цьому в межах України можна нарахувати більше десятка приміських поїздів, що проїжджають понад 200 км.

Таблиця 6

**Видовжені приміські маршрути, відстань яких понад 200 км [9]**  
**Elongated suburban routes, the distance of which is more than 200 km [9]**

Назва приміського сполучення	Відстань, км	Час руху, хв	Кількість зупинок, од.
Запоріжжя-2 – Сиваш	237	345	31
Львів – Мукачєво	225	361	49
Львів – Рівне	207	298	43
Миколаїв-Вантажний – Апостолове	220	416	29
Миколаїв-Вантажний – Долинська	157	283	28
Миколаїв-Вантажний – Тимкове	166	312	29
Колосівка – Знам’янка	285	407	47
Знам’янка – Одеса-Головна	412	579	69
Одеса-Головна – Балта	209	316	37
Одеса-Головна – Валнярка	304	425	54
Одеса-Головна – Помічна	273	422	54
Харків-Пас. – Слов’янськ	252	319	43
Херсон – Нововесела	229	400	29
Черкаси – Христинівка	213	311	22
Черкаси – Умань	234	388	38

З табл. 6 видно, що найбільші відстані проїжджають приміські поїзди в південних областях. Лідером можна назвати маршрут Знам'янка – Одеса, відстань якого становить 412 км, а час руху – 9 год 39 хв. Незрозуміло, чи є сенс користуватись таким повільним сполученням, якщо із Знам'янки до Одеси в доступі є п'ять поїздів далекого сполучення із часом руху від 6 год до 6 год 55 хв. Більш виправданим рішенням буде залишатись прискорення поїзда. Наприклад, усі сполучення на відстані більше 200 км повинні зупинятись у точках, де поселення мають від 5 тис. осіб [8]. Якщо застосувати цю закономірність у сполученні Знам'янка – Одеса, то на маршруті можуть бути зупинки Знам'янка-Пасажирська, Знам'янка-Сортувальна, Знам'янка-2, Кропивницький, Лелеківка, Новоукраїнка, Помічна, Южноукраїнська, Олександрівка, Вознесенськ, Веселинове,

Колосівка, Березівка, Одеса-Східна, Одеса-Сортувальна, Одеса-Пересип, Одеса-Застава-2, Одеса-Поїзна, Одеса-Мала, Одеса-Головна. Тобто можна отримати 20 зупинок замість 47.

**Висновки.** Таким чином, у статті досліджено суспільно-географічні аспекти функціонування пасажирських перевезень у межах України в контексті далекого та приміського сполучень. Головним показником пасажирського руху визначено відстань, а в категорії швидкісних поїздів Інтерсіті+ також швидкість. Приміські перевезення виступають найбільш доступною формою перевезень, оскільки є доступні в кожній області. Для більш мобільного обслуговування пасажирів необхідно здійснювати прискорення видовжених маршрутів, застосовуючи геологістичні аспекти.

#### Список використаної літератури:

1. Бараш Ю. Управління залізничним транспортом країни: монографія. Дніпропетровськ: ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, 2006. 252 с.
2. Борсук Ю. Економіко-географічна характеристика приміського залізничного транспорту в умовах збитковості (на прикладі Львівської області) // Економічні та соціальні інновації як фактор розвитку економіки: зб. матер. II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 27 червня 2020 року). С. 34-40.
3. Борсук Ю. Суспільно-географічні проблеми транспортного сполучення західноукраїнського прикордоння з країнами-сусідами Європейського Союзу в контексті розвитку міжнародного туризму // *Débats scientifiques et orientations prospectives du développement scientifique: collection de papiers scientifiques «ЛОГОС» avec des matériaux de la II conférence scientifique et pratique internationale (Vol. 2)*, Paris, 1er octobre 2021. Paris-Vinnitsia, 2021. С. 109-115. <https://doi.org/10.36074/logos-01.10.2021.v2.34>
4. Заставний Ф. Економічні райони України. Реалії та перспективи. Львів: Априорі, 2010, 222 с.: іл.
5. Кузик С., Борсук Ю. Економічна ефективність використання залізничних пасажирських маршрутів Західного регіону України // *Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис. Тернопіль, 2017. Вип. 36. С. 99-105.*
6. Кузик С., Борсук Ю. Практичне використання геологістики в транспортній галузі Західного регіону України // *Вісник Львівського університету. Серія географічна. Львів, 2018. Вип. 52. С. 152-162.* <http://dx.doi.org/10.30970/vgg.2018.52.10181>
7. Кузик С., Борсук Ю. Соціально-економічні передумови функціонування приміського залізничного транспорту (на прикладі Львівської області) // *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка. Одеса, 2020. Вип. 3 (82). С. 76-84.* <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-82-12>
8. Кузик С., Борсук Ю. Формування приміських залізничних перевезень у Західному регіоні України // *Науковий економічний журнал «Інтелект ХХІ».* – Київ, 2020. С. 51–55. <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-5.9>
9. Розклад руху приміських поїздів // Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://uz.gov.ua/passengers/suburban\\_train\\_schedule/](https://uz.gov.ua/passengers/suburban_train_schedule/)
10. Рудакевич І. Суспільно-географічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури великого міста (на матеріалах обласних центрів Західного регіону України): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: спец. 11.00.02 “Економічна та соціальна географія”. 2010. 20 с.
11. Сеньків М. Транспортна та розподільча геологістика Західного регіону: дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: спец. 11.00.02 “Економічна та соціальна географія”. Львів, 2017. 210 с.
12. Службовий розклад руху пасажирських поїздів 2020-2021, введений з 13.12.2020 року. Київ, 2020. 726 с.
13. Смирнов І. Логістичний напрям в суспільній географії: теорія і практика дослідження: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора геогр. наук: спец. 11.00.02 “Економічна та соціальна географія”. Київ, 2004. 33 с.
14. Шаблій О. И. Межотраслевые территориальные системы: проблемы методологии и теории. Львов: Вища школа, 1976. 200 с.

Стаття надійшла до редакції 01.11.2021 р.

Стаття рекомендована до друку 15.11.2021 р.

### **Oleh Shabliy**

DSc (Geography), Professor, Department of Economic and Social Geography,  
Ivan Franko National University of Lviv,  
P. Doroshenko street, 41, 79000, Lviv, Ukraine  
e-mail: [oleh.shabliy@lnu.edu.ua](mailto:oleh.shabliy@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0002-1519-160X>

### **Yurii Borsuk**

PhD Student (Geography), Department of Economic and Social Geography,  
Ivan Franko National University of Lviv,  
P. Doroshenko street, 41, 79000, Lviv, Ukraine  
e-mail: [borsukuriy2@gmail.com](mailto:borsukuriy2@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0002-1348-7191>

## **GEOLOGISTIC ASPECTS OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORTATION IN UKRAINE**

The passenger economy of the Ukrainian railway in the context of long-distance and suburban services has been analyzed. The basis of long-distance research is the share of certain categories (night speed, regional, night express, high-speed express Intercity+ and Intercity).

Particular attention is paid to the distance of night high-speed trains over 1000 km within Ukraine. Regional routes are distinguished by length and route in different economic regions. This contributes to the selection of cities in nearby regions between which there is no direct connection. To characterize high-speed trains of the Intercity+ category, speed indicators are used, which allows to determine the best routes by speed. The reasons for the slow movement of some express trains have also been identified. The material shows the difference between the categories Intercity+ and Intercity. Only one of the class of night passenger trains is briefly mentioned, which is considered to be the most picturesque from the tourist point of view.

Suburban service after the resumption of passenger traffic in early summer 2020 is described in detail. The most important indicator of this analysis is the number of suburban train pairs that were destined for transportation. Stations in each region are presented in tabular format, from which the movement to the endpoints is carried out. During the writing of the article, the largest passenger-intensive points were investigated in terms of the number of suburban transport flights and their administrative-territorial subordination to certain units was identified. In addition, areas with relatively low traffic of suburban trains and the causes of this socio-economic phenomenon are given. The problem of elongated routes serving sparsely populated areas, especially in the regions of southern Ukraine, has been identified. On the example of the longest suburban service, a human-geographical approach to reducing the number of stops has been proposed.

**Keywords:** *geologistic, route, long-distance communication, suburban communication, passenger transport, railway transport, transportation, rolling stock.*

### **References:**

1. Barash, Yu. (2006). Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy: monohrafiia [Management of railway transport of the country: monograph]. Dnipropetrovsk: DNUZT im. akad. V. Lazariana, 252 [in Ukrainian].
2. Borsuk, Yu. (2020). Ekonomiko-heohrafichna kharakterystyka prymiskoho zaliznychnoho transportu v umovakh zbytkovosti (na prykladi Lvivskoi oblasti) [Economic and geographical characteristics of suburban railway transport in terms of losses (on the example of Lviv region)]. *Ekonomichni ta sotsialni innovatsii yak faktor rozvytku ekonomiky: zb. mater. II Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (m. Zaporizhzhia, 27 chervnia 2020 roku)*. Zaporizhzhia, 34-40 [in Ukrainian].
3. Borsuk, Yu. (2021). Suspilno-heohrafichni problemy transportnoho spoluchennia zakhidnoukrainskoho prykordonnia z krainamy-susidamy Yevropeiskoho Soiuzu v konteksti rozvytku mizhnarodnoho turyzmu [Human-geographical problems of transport connections of the western Ukrainian border with the neighboring countries of the European Union in the context of international tourism development]. *Débats scientifiques et orientations prospectives du développement scientifique: collection de papiers scientifiques «ΑΟΗΟΣ» avec des matériaux de la II conférence scientifique et pratique internationale (Vol. 2), Paris, 1er octobre 2021*. Paris-Vinnytsia, 109-115. <https://doi.org/10.36074/logos-01.10.2021.v2.34> [in Ukrainian].
4. Zastavnyi, F. (2010). Ekonomichni raiony Ukrainy. Realii ta perspektyvy [Economic regions of Ukraine. Realities and prospects]. Lviv: Apriori, 222 [in Ukrainian].
5. Kuzyk, S., & Borsuk, Yu. (2017). Ekonomichna efektyvnist vykorystannia zaliznychnykh pasazhyrskykh marshrutiv Zakhidnoho rehionu Ukrainy [Economic efficiency of the use of railway passenger routes in the Western region of Ukraine]. *Istoriia ukrainskoi heohrafi. Vseukrainskyi naukovy-teoretychnyi chasopys*. Ternopil, 2017, 36, 99-105.
6. Kuzyk S., & Borsuk, Yu. (2018). Praktychne vykorystannia heolohistyky v transportnii haluzi Zakhidnoho rehionu Ukrainy [Practical use of geologistics in the transport industry of the Western region of Ukraine]. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Serii heohrafichna*. Lviv, 52, 152-162. <http://dx.doi.org/10.30970/vgg.2018.52.10181> [in Ukrainian].
7. Kuzyk, S., & Borsuk, Yu. (2020). Sotsialno-ekonomichni peredumovy funktsionuvannia prymiskoho zaliznychnoho transportu (na prykladi Lvivskoi oblasti) [Socio-economic prerequisites of functioning suburban railway

- transport (on the example of Lviv region)]. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Serii: Ekonomika*. Odesa, 3 (82), 76-84. <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-82-12> [in Ukrainian].
8. Kuzyk, S., & Borsuk, Yu. (2020). Formuvannia prymiskykh zaliznychnykh perevezhen u Zakhidnomu rehioni Ukrainy [Formation of suburban railway transportation in the Western region of Ukraine]. *Naukovyi ekonomichnyi zhurnal "Intelekt XXI"*. Kyiv, 51-55. <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-5.9> [in Ukrainian].
  9. Rozklad rukhu prymiskykh poizdiv [Suburban train schedule]. Ofitsiyniy veb-sait Ukrzaliznytsi. Retrieved from [https://uz.gov.ua/passengers/suburban\\_train\\_schedule/](https://uz.gov.ua/passengers/suburban_train_schedule/) [in Ukrainian].
  10. Rudakevych, I. (2010). Suspilno-heohrafichni problemy rozvytku transportnoyi infrastruktury velykoho mista (na materialakh oblasnykh tsestriv Zakhidnoho rehionu Ukrayiny): avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. heohr. nauk: spets. 11.00.02 "Ekonomichna ta sotsialna heohrafiia". [Human-geographical problems of development of transport infrastructure of the big city (on materials of the regional centers of the Western region of Ukraine). Dissertation Abstract]. Lviv, 20 [in Ukrainian].
  11. Senkiv, M. (2017). Transportna ta rozpodilcha heolohistyka Zakhidnoho rehionu: dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. heohr. nauk: spets. 11.00.02 "Ekonomichna ta sotsialna heohrafiia" [Transportation and distribution geology of the Western region (Unpublished doctoral dissertation)]. Lviv, 210 [in Ukrainian].
  12. Sluzhbovyi rozklad rukhu pasazhyrskykh poizdiv 2020-2021, vvedenyi z 13.12.2020 roku (2020) [The service schedule of passenger trains 2020-2021, introduced on 13.12.2020]. Kyiv, 726 [in Ukrainian].
  13. Smyrnov, I. (2004). Lohistychnyi napriam v suspilnii heohrafi: teoriia i praktyka doslidzhennia: avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia doktora heohr. nauk: spets. 11.00.02 "Ekonomichna ta sotsialna heohrafiia" [Logistic direction in social geography: theory and practice of research. Dissertation Abstracts International]. Kyiv, 33 [in Ukrainian].
  14. Shablyi, O. I. (1976). Mezhotraslevye terrytoryalnye systemy: problemy metodologii i teorii [Cross-sectoral territorial systems: problems of methodology and theory]. Lvov: Vyshcha shkola, 200 [in Russian].

Received 01 November 2021

Accepted 15 November 2021

### **Олег Шаблій**

*д. геогр. н., професор кафедри економічної та соціальної географії,  
Львівський національний університет імені Івана Франка,  
ул. П. Дорошенко, 41, г. Львів, 79000 Україна  
e-mail: [oleh.shabliy@lnu.edu.ua](mailto:oleh.shabliy@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0002-1519-160X>*

### **Юрий Борсук**

*аспірант кафедри економічної та соціальної географії,  
Львівський національний університет імені Івана Франка,  
ул. П. Дорошенко, 41, г. Львів, 79000, Україна  
e-mail: [borsukuriy2@gmail.com](mailto:borsukuriy2@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0002-1348-7191>*

## **ГЕОЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ**

В статье проанализировано пассажирское хозяйство украинской железной дороги в контексте дальнего и пригородного сообщения. Основой исследования в дальнем сообщении выступает доля определенных категорий (ночных скорых, региональных, ночных экспрессов, скоростных экспрессов Интерсити+ и Интерсити).

Особое внимание сосредоточено на расстоянии ночных скорых поездов более 1000 км в пределах Украины. Региональные маршруты выделены по протяженности и трассировке в разных экономических районах. Это способствует выделению городов в близких регионах, между которыми нет прямого сообщения. Для характеристики скоростных поездов категории Интерсити+ использованы показатели скорости, позволяющие определить наилучшие маршруты по скорости. Также обнаружены причины медленного движения отдельных скоростных экспрессов. В материале представлена разница категорий Интерсити+ и Интерсити. Подробно описано пригородное сообщение после возобновления пассажирского движения в начале лета 2020 года. Самым главным показателем этого анализа является количество пар пригородных поездов, предназначенных для перевозок. В табличном формате представлены станции в каждой области, из которых осуществляется движение к конечным точкам. При написании статьи были исследованы крупнейшие пассажироёмкие точки по количеству рейсов пригородного транспорта и выделено их административно-территориальное подчинение к определенным единицам.

Определена проблема удлиненных маршрутов, обслуживающих малозаселенные районы, особенно в областях на юге Украины. На примере наибольшего по протяженности пригородного сообщения предложен общественно-географический подход к уменьшению количества остановок.

**Ключевые слова:** геологистика, маршрут, дальнее сообщение, пригородное сообщение, пассажирский транспорт, железнодорожный транспорт, перевозка, подвижной состав.

### Ірина Гудзеляк

к. геогр. н., доцент кафедри економічної і соціальної географії,  
Львівський національний університет імені Івана Франка,  
вул. П. Дорошенка, 41, 79000, м. Львів, Україна  
e-mail: [iryna.hudzelyak@lnu.edu.ua](mailto:iryna.hudzelyak@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0003-0890-5085>

### Оксана Перхач

к. геогр. н., доцент кафедри раціонального використання природних ресурсів і охорони природи,  
Львівський національний університет імені Івана Франка,  
вул. П. Дорошенка, 41, 79000, м. Львів, Україна  
e-mail: [oksana.perkhach@lnu.edu.ua](mailto:oksana.perkhach@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0001-5702-9048>

## ТЕНДЕНЦІ ЗМІНИ ЛЮДНОСТІ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ У ХІХ – ХХІ СТОЛІТТЯХ

У статті характеризуються тенденції зміни людності Львівської області з 1857 р. по наш час. Проаналізовано праці географів та інших вчених з даної проблематики, які були опубліковані раніше. Емпіричною базою дослідження були матеріали переписів населення Австрійської імперії 1857 р., Австро-Угорської імперії – 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 років, польських переписів 1921 та 1931 років, радянських – 1959, 1970, 1979, 1989 років і Всеукраїнського перепису 2001 року. Головним методом дослідження є історико-географічний, який дозволив провести аналіз людності в сучасних границях Львівської області з початку 1857 р.

В динаміці людності Львівської області виділяються два етапи: тривалого зростання до 1993 р. і подальшої депопуляції після 1993 р. Різні темпи зростання є підставою для виокремлення у складі цих етапів семи періодів зміни людності. У першому періоді (1857-1910 рр.) кількість населення області збільшилась, наприклад у 1869 р. на 102 тис. осіб порівняно з 1857 р. Середньорічний темп приросту у 1869-1880 роках становив більше, ніж 2 %. Другий період (1910-1921 рр.) відзначався депопуляційними процесами у результаті значних демографічних втрат у Першій світовій війні та національно-визвольній боротьбі українського народу. Для третього періоду (1921-1939 рр.) характерне зростання людності. Львівська область відзначалася достатньо високим приростом, вона не зазнала втрат внаслідок Голодомору в Україні 1932-1933 рр. Четвертий період (1939-1946 рр.) – це роки найбільших темпів депопуляції, через Другу світову війну 1939-1945 рр., коли щороку кількість населення скорочувалась на понад 4 %. П'ятий період (1946-1993 рр.) характеризується приростом людності регіону. Особливо швидкими темпами зростала кількість міського населення, тоді як в сільській місцевості скорочення кількості населення почалося вже у 1950 р. Шостий період (1994-2009 рр.) відзначається найвищими темпами депопуляції. Упродовж цього періоду майже 80 % загального зменшення кількості населення в області зумовлено негативним міграційним сальдо. Упродовж сьомого періоду (2010-2021 рр.) Львівська область демонструє більш сприятливі демографічні тенденції, порівняно з загальнонаціональними. Темпи депопуляції уповільнилися: у 2013-2017 рр. кількість населення області щорічно скорочувалась лише на 0,08 %, тоді як в Україні – на 1,7 %. Загалом, головною причиною скорочення кількості населення області є значні міграційні втрати упродовж декількох десятиліть ХХ-ХХІ ст.

**Ключові слова:** людність, кількість населення, середньорічний темп приросту, депопуляція, природний приріст, природне скорочення, міграції.

**Як цитувати:** Гудзеляк, І., Перхач, О. (2021). Тенденції зміни людності Львівської області у ХІХ – ХХІ століттях. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 47-56. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-04>

**In cites:** Hudzelyak, I., Perkhach, O. (2021). Trends in the population of Lviv region in the XIX-XXI centuries. *Human Geography Journal*, 31, 47-56. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-02>

**Актуальність.** Історико-географічні особливості формування населення регіону є головною передумовою соціально-економічного розвитку, а сприятливі демографічні тенденції є важливим чинником швидких інноваційних змін у різних сферах суспільства. Львівська область, як і решта областей Західного регіону, відзначається достатньо позитивними демографічними параметрами, порівняно з іншими областями України. Розуміння характеру зміни людності регіону необхідне для усвідомлення майбутніх тенденцій і загроз у функціонуванні усіх підсистем суспільства, особливо важливо для аналізу формування працересурсного потенціалу, від кількості і якості якого залежить стан економіки регіону та можливості інноваційного розвитку. З іншого боку – динаміка людності певної території – це ре-

зультат соціально-економічного розвитку, це критерій позитивних трансформацій, успішності, прогресу, чи навпаки – занепаду і деградації суспільно-територіальних систем.

Цілком очевидно, що для збереження чи поліпшення існуючих демографічних тенденцій необхідно розуміти історичну зумовленість демографічного розвитку та коригувати демографічні і міграційні процеси адекватними механізмами у рамках державних та регіональних політик і стратегій.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Перші наукові праці про населення Галичини, які головно базувалися на достатньо повній статистиці австро-угорських переписів, були опубліковані у кінці ХІХ ст. Це роботи В. Рапацького та інших вчених [19]. На позитивне значення австрійського та

австро-угорських переписів для дослідження соціально-демографічного розвитку Галичини вказували, зокрема, польський вчений К. Заморський [23]. І. Франко підготував декілька праць, присвячених українській еміграції у кінці XIX ст. та її впливу на економіку та людність Галичини. На матеріалах польських переписів 1921 і 1931 рр., а також власних досліджень базуються демогеографічні праці першої половини XX ст. В. Кубійовича та В. Садовського [5, 11]. Загалом результати переписів стосовно чисельності населення дозволяють простежити демографічну динаміку у межах сучасної Львівської області.

Комплексне дослідження динаміки людності України у XX ст., що базувалося не лише на переписних даних, а й враховувало інші джерела інформації по областях, провів польський науковець П. Еберхардт [15] та український демограф Гладун О.М. [1]. Серед важливих праць, які розкривають окремі історико-географічні аспекти заселення та демографічний розвиток Львівської області, є роботи В. Огоновського «Еволюція населення Галичини» (1946), В. Круля «Краєзнавче дослідження географічних процесів заселення Галичини» (1996), М. Дністрянського «Роль різноспрямованих колонізаційних рухів у заселенні Українських Карпат упродовж XIII – першої половини XIX ст. (2019).

Різні аспекти демографічного розвитку та розселення населення Західного регіону загалом та Львівської області зокрема ґрунтовно вивчали географи Львівського національного університету імені Івана Франка: Г. Анісімова, І. Гудзеляк, Н. Дністрянська, Ф. Заставний, І. Пандяк, Н. Паньків, О. Перхач, О. Склярська, О. Шаблій.

**Методика.** Емпіричною базою дослідження були матеріали переписів Австрійської імперії 1857 року, Австро-Угорської імперії – 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 років, польських переписів 1921 та 1931 років, радянських – 1959, 1970, 1979, 1989 років і Всеукраїнського перепису 2001 року. Інформація про кількість населення у XXI ст. базується на даних поточного обліку, що містяться на офіційному сайті Державної служби статистики України. Важливою статистичною базою є також вторинна демографічна інформація у наукових публікаціях з даної тематики. Так, за 1939 р. використано дані, які обчислені українським ученим-географом В. Кубійовичем [5].

Головним методом дослідження був історико-географічний, який дозволив провести аналіз людності в сучасних кордонах Львівської області з 1857 р. За допомогою відповідного математичного апарату проведено розрахунки коефіцієнта, який відображає швидкість зміни населення у різні часові інтервали. Середньорічний темп приросту населення розраховано за формулою:

$$T = \left( \sqrt[n-1]{\frac{P_n}{P_0}} \cdot 100 \right) - 100$$

де  $P_n$  – кількість населення на кінець періоду,  $P_0$  – кількість населення на початку періоду,  $n-1$  – різниця між кінцевою і початковою датою у динамічному ряді даних.

Етапи зростання та депопуляції виділені на основі графічного методу. Періоди зміни людності виокремлені на основі аналізу показників темпу приросту. Історичний метод забезпечив виявлення чинників динаміки людності упродовж різних часових інтервалів. Проведено порівняльний аналіз динаміки людності Львівської області з середньоукраїнськими тенденціями.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасна територія Львівської області до XII ст. була складовою Київської Русі, у 1199–1349 рр. Галицько-Волинської держави. З 1387 по 1772 р. територія Львівщини входила до складу Речі Посполитої: більша частина області належала до Руського воєводства з центром у Львові, а невелика північна частина була у складі Белзького воєводства. Кількість населення упродовж багатьох століть від появи людини і аж до початку XX ст. найбільшою мірою визначалася динамікою смертності, яка була зумовлена головно екзогенними чинниками. Епідемії, нестача продуктів харчування, великі людські втрати у частих військових конфліктах зумовлювали вкрай повільне зростання населення, що чергувалося з періодами депопуляції. Напади монголо-татарів, поширення чуми, наприклад у 1602, 1622–1623, 1625–1626 рр. в результаті активних торговельних зв'язків (ярмаркової діяльності) з країнами Європи та Азії на тривалий період призводили до демографічних криз. Додатковим чинником депопуляції були міграційні втрати – вплив на схід, де не було кріпацтва. Кількість населення області у середині XVII ст. оцінюють в 100–150 тис. осіб [4, с. 258].

З 1772 р. по 1918 р. територія Львівської області була складовою Австрійської (з 1867 р. Австро-Угорської) імперії. В цей період Львівщина входила до коронного краю Галичини, який був поділений на шість округів: Львівський, Самбірський, Жовківський, Перемиський (1/4 частина належала сучасній території Львівщини), Стрийський (2/3), Золочівський (2/3). Центром краю був Львів з населенням 22 тис. осіб (1772 р.). За нашими обчисленнями на основі перепису населення 1857 р. на території сучасної Львівської області нараховувалось 1 087,8 тис. осіб [18] (рис. 1).

У динаміці людності Львівської області виділяємо два етапи: тривалого зростання до 1993 р. і подальшої депопуляції. Різні темпи зростання та депопуляції, а також роки першої і другої світової війни, які короткочасно, але суттєво змінювали динаміку людності, є підставою для виокремлення семи періодів зміни людності (рис. 1).

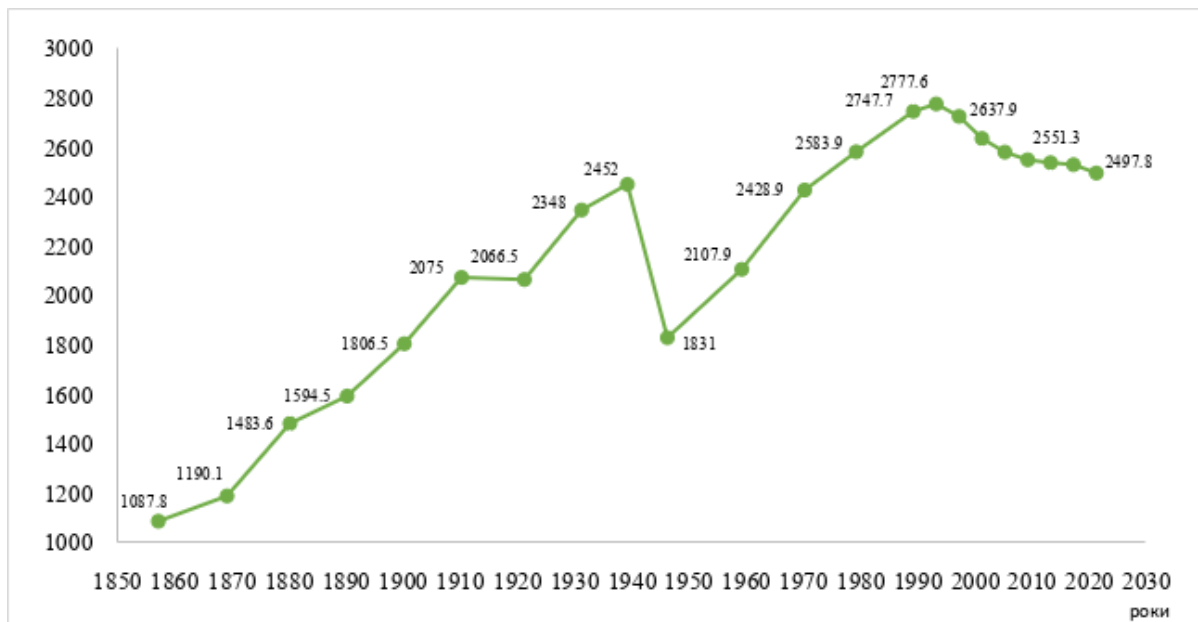
*Етап тривалого зростання людності* був зумовлений стабільно високими показниками народжуваності водночас з достатньо високим рівнем смертності. У XIX ст., коли на території Львівської області розпочалися регулярні переписи населення, екзогенна смертність поступово знижувалася, а природний приріст зростав. Це тенденції, які властиві першій фазі демографічного переходу (фазі демографічного вибуху), котра розпочалася в регіоні практично синхронно з іншими європейськими країнами. За дани-



ми переписів рухомого і нерухомого майна (так званих “Йозефінської” (1785–1788 рр.) і “Францисканської” (1819–1820 рр.) метрик) уся територія області була густо заселена. Найбільша щільність населення була у Львівському (без м. Львова) і Самбірському повітах, відповідно 33,9 і 28,4 осіб/миліон<sup>2</sup> [19].

Для *першого періоду* (1857–1910 рр.) характерні сприятливі економічні тенденції у регіоні, як результат – у 1869 р. кількість населення області збільшилась до 1190 тис. осіб, тобто на 102 тис. порівняно з

1857 р. [17]. У 1869–1880 рр. середньорічний темп приросту у Львівській області був найвищий і становив більше 2 % (табл. 1). Водночас демографічний вибух у другій половині XIX ст. був причиною загострення багатьох економічних проблем, зокрема низька забезпеченість земельними ресурсами зумовила явище еміграції за океан. Та попри міграційні втрати, населення Львівської області зростало дещо нижчими темпами завдяки дуже високому природному приростові.



**Рис. 1. Динаміка населення Львівської області, тис. осіб** (побудовано за [10, 18, 24])  
**Fig. 1. Dynamics of the population of Lviv region, thousand people** (based on [10, 18, 24])

Таблиця 1

**Середньорічний темп приросту (скорочення) населення Львівської області**  
(розраховано авторами за [3, 7, 8, 9, 12, 24])  
**Average annual growth (decrease) rate of the population of Lviv region**  
(calculated by the authors according to [3, 7, 8, 9, 12, 24])

Роки	1087,8	%	Роки		%
1857–1869	1190,1	0,752	1970–1979	2583,9	0,690
1869–1880	1483,6	2,024	1979–1989	2747,7	0,617
1880–1890	1594,5	0,723	1989–1993	2777,6	0,271
1890–1900	1806,5	1,256	1993–1997	2727,2	-0,457
1900–1910	2075	1,395	1997–2001	2637,9	-0,829
1910–1921	2066,5	-0,037	2001–2005	2582,6	-0,528
1921–1931	2348	1,285	2005–2009	2551,3	-0,304
1931–1939	2452	0,543	2009–2013	2539,6	-0,115
1939–1946	1831	-4,086	2013–2017	2531,8	-0,077
1946–1959	2107,9	1,089	2017–2021	2497,8	-0,337
1959–1970	2428,9	1,297			

*Другий період* (1910–1921 рр.) відзначався депопуляційними процесами у результаті значних демографічних втрат у Першій світовій війні та національно-визвольній боротьбі українського народу. Виражена депопуляція простежувалася у 1914–1919 рр. Висока смертність також була спричинена

епідемією віспи, яка розпочалася по завершенню війни, та пандемією іспанського грипу в 1918–1920 рр. У Львові у 1918 р. і 1919 р. природне скорочення населення становило відповідно -12,5% і -10,8% [16]. Упродовж десятиліття середньорічне скорочення населення області становило -0,037 %, а загалом

людність зменшилася на 8,5 тис. осіб.

У 1919 р. Львівщина відійшла до Польщі й перебувала у її складі до 1939 року. На початку цього періоду відбулася реформа адміністративного поділу. Більша частина теперішньої території області стала Львівським воєводством. Сюди входили такі повіти (колишні округи): Сокальський, Раваруський, Жовківський, Яворівський, Городоцький, Львівський, Бібрський, Мостиський, Рудківський та 1/3 території Добромільського (з центром Доброміль), Самбірський, Дрогобицький, Турківський райони. Східна частина (Радехівський, Кам'яно-Струмилівський, Бродівський, Золочівський і Перемишлянський повіти) входила до складу Тернопільського воєводства, а південно-східна (Жидачівський і Стрийський повіти) належала Станіславському воєводству (сучасній Івано-Франківській області).

Для *третього періоду* (1921–1939 рр.) характерне зростання людності: фаза демографічного вибуху поступово змінювалася другою фазою демографічного переходу, природний приріст поступово знижувався при повільному падінні рівня народжуваності. Варто зауважити, що Львівська область відзначалася достатньо високим приростом, порівняно з середньоукраїнськими тенденціями, адже Україна зазнала ще й дуже великих демографічних втрат унаслідок голоду 1921–1923 рр., Голодомору 1932–1933 рр., сталінських репресій та масового виселення селян у 1930-х рр.

*Четвертий період* (1939–1946 рр.) – це роки найбільших темпів депопуляції, коли щороку населення скорочувалося на понад 4 %. З початком Другої світової війни у 1939–1941 рр. з регіону радянськими каральними органами було примусово переселено на схід активістів українського національно-визвольного руху та членів їх сімей, частину польського населення та ін. У 1939 р. Львівщина приєднана до УРСР. На території сучасної області у 1939 р. було утворено Львівську та Дрогобицьку області. Остання в 1959 р. приєднана до Львівської. У червні-липні 1941 р. тисячі людей були замордовані НКВД при відступі радянської армії з території області. За роки гітлерівської окупації (1941–1944 рр.) людність зменшилась на 715 тис. осіб, у тім числі на декілька сот тисяч єврейського населення. За 1939–1946 рр. абсолютне скорочення становило 621 тис. осіб. Багато людей було знищено в результаті більшовицького етноциду. Проводились масові депортації людей, запідозрених у співпраці з УПА. У 1944–1946 рр. з території сучасної Львівської області, згідно з польсько-радянською міждержавною угодою, до Польщі було переселено 333 989 осіб поляків [1, с. 91]. У другій половині 1940-х років в області оселилась значна кількість українців-переселенців з Закарпаття та росіян зі сходу. У 1946 р. на Львівщині налічувалось 1831 тис. осіб, після чого почалось зростання кількості населення [15, с. 178].

*П'ятий період* (1946–1993 рр.) характеризувався приростом людності регіону. У 1959 р. перепис населення зафіксував в області 2107,9 тис. осіб [3, с. 15]. Фактично чисельність населення області досягла рівня 1944 р., а 1971 р. населення регіону зросло до

передвоєнного значення. Саме протягом 1959–1970 рр. спостерігався найвищий середньорічний темп приросту у повоєнний період – 1,3 %. Розширене природне відтворення, а також міграційний приріст з 1954 р. до кінця 1970-х рр., пов'язаний з індустріалізацією області та прибуттям з інших регіонів України та СРСР. Особливо швидкими темпами зростало міське населення, тоді як в сільській місцевості скорочення населення почалося з 1950 р. Тому вже у цей період назрівали демографічні проблеми, зумовлені міграційними втратами, старінням населенням, та й загалом виснаженням демографічного потенціалу сільських поселень. Просте заміщення поколінь в області відбувалося до 1988 р., коли сумарний коефіцієнт народжуваності становив 2,2 особи на одну жінку. Максимальна кількість населення за усю історію регіону – 2777,6 тис. осіб – була станом на 1 січня 1993 р., а пік міської людності припав на один рік пізніше.

З 1994 р. у Львівській області розпочинається *етап депопуляції*, який був зумовлений переходом до звуженого природного відтворення та зростанням негативного балансу міграції (рис. 2).

*Шостий період* (1994–2009 рр.) відзначався найвищими темпами депопуляції. За переписом 2001 р. населення області становило 2637,9 тис. осіб, тобто абсолютне скорочення склало майже 140 тис. осіб порівняно з піковим значенням. А до 2009 р. воно скоротилося ще на 87 тис. осіб. Головними причинами депопуляції було різке скорочення народжуваності у 1990-х рр., що було зумовлено передусім структурно-демографічним чинником – у репродуктивний вік вступило малочисельна когорта онуків воєнного покоління. Додатком негативним чинником була економічна криза. Найнижчий рівень народжуваності у Львівській області простежувався у 2001–2002 рр. – 1,2 особи (в Україні – 1,1 особа), а загальний коефіцієнт народжуваності був нижчий на 36,4 %, порівняно з 1990 р. Однак, якщо на початку 1990-х природне скорочення частково нівелювалося міграційним притоком, то у кінці десятиліття посилювався міграційний відтік за кордон. І саме завдяки втратам працездатного, репродуктивного населення період 1997–2001 рр. відзначився найбільш негативними тенденціями: щороку населення області зменшувалося на понад 0,8 %. Упродовж шостого періоду майже 80 % загального зменшення населення в області зумовлено негативним міграційним сальдо. Для України були характерні аналогічні тенденції, а щорічні темпи депопуляції перевищили 0,9 %. Депопуляційні процеси охопили усі області Західного регіону, за винятком Закарпатської. Проте Львівщина разом з Тернопільською областю відзначається дуже стрімким скороченням сільського населення, тоді як міста і містечка на тлі інших регіонів України демонстрували достатньо сприятливі демографічні тенденції [2].

З 2002 року в області та державі загалом спостерігається зменшення міграційних втрат населення. Рівень народжуваності поступово зростає завдяки кількісному збільшенню репродуктивних когорт (більш чисельне покоління 1980-х), а також зростанню компенсаційної народжуваності в умо-

вах посткризової стабілізації в державі. До кінця періоду, тобто у 2009 р. у Львівській області народжуваність зросла до 1,5 особи на одну жінку (в Україні – 1,4).

Упродовж сьомого періоду (2010–2021 рр.) Львівська область демонструє більш сприятливі демографічні тенденції, порівняно з загальнонаціональними. Темпи депопуляції уповільнилися: у 2013–2017 рр. населення області щорічно скорочувалося лише на 0,08 %, тоді як в Україні – на 1,67 %. Головною причиною уповільнення депопуляційних процесів є зростання народжуваності та зменшення

природного скорочення. У 2011 р. досягнуто мінімального значення природного скорочення в регіоні (-0,6 ‰), в Україні мінімальне значення (-3,1 ‰) було в 2012 р. У подальшому показники природного скорочення знову почали наростати і досягли у 2020 р. значень -6,1 ‰ та -8,1 ‰ в області та Україні відповідно. Покращилась міграційна ситуація в Україні: сальдо міграції стало додатнім ще у 2005 році і зростало до початку російсько-української війни. У Львівській області позитивне сальдо міграції зберігається з 2014 р.

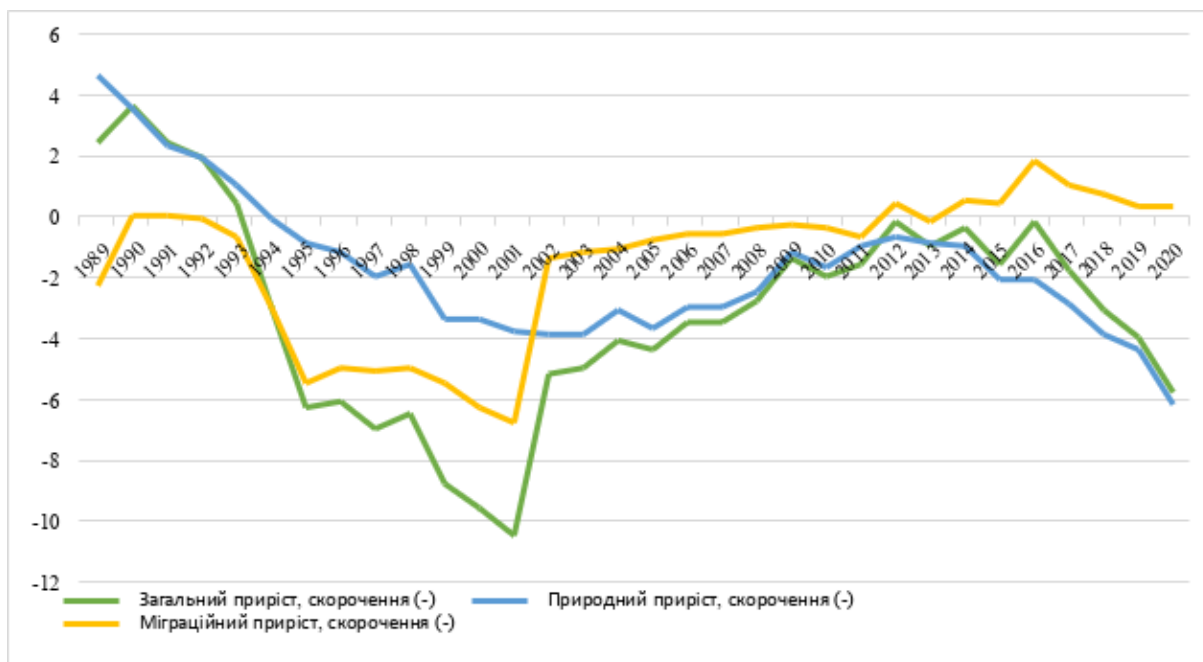


Рис. 2. Формування загального приросту населення Львівської області, осіб на 1000 осіб наявного населення (побудовано за [24])

Fig. 2. Formation of the general increase of the population of the Lviv area, per 1000 de facto population (based on [24])

На 1 січня 2021 р. у Львівській області проживало 2497,8 тис. осіб, або 6 % населення країни. За увесь період депопуляції населення області скоротилося на 280 тис. осіб, або на 10 %, тоді як в Україні загалом скорочення склало майже 20 %. За людністю регіон посідає п'яте місце в Україні після Київської разом з Києвом, Донецької, Дніпропетровської та Харківської областей.

Динаміка людності Львівської області характеризується внутрішніми територіальними відмінностями. Виділено дві групи районів – зі зростаючим населенням та з депопуляційними тенденціями у 1959–1997 рр. (рис. 3). Перша група районів – з позитивним приростом – займає близько 2/3 території Львівщини та охоплює північну і центральну частини області. У ній виділяємо три підгрупи. Перша – з найвищим приростом (70 % і більше) представлена містом Львів (разом з приміською зоною) і Сокальським районом, де інтенсивно розвивалася видобувна промисловість та інші галузі економіки, формувалася Червоноградська агломерація, зона впливу якої поширювалася на три суміжні райони. Друга – центральнопівденні райони з високою часткою міського

населення: Миколаївський, Дрогобицький, Стрийський (35–70 %) зі значними темпами розвитку добувних і переробних галузей промисловості, достатньо розвинутою соціальною інфраструктурою. Третя підгрупа представлена центральнопівнічними районами (Пустомитівський, Яворівський, Самбірський, Жовківський, Кам'яно-Бузький, Городецький, Радехівський): це суміжні з Львівською агломерацією території, які відзначалися відтоком населення до обласного центру, а також райони з домінуванням агропромислового комплексу та іншим виробництвом на базі місцевої сировини (приріст населення склав менше 35 %). Депопуляція відбувалася в південно-західній та східній частині Львівської області. До південно-західної групи входять гірські карпатські та прикордонні (периферійні) райони – Сколівський, Турківський, Старосамбірський і Мостиський. До східної – території у межах Опілля: Бродівський, Золочівський, Буський, Жидачівський і Перемишлянський райони. Останній відзначався найбільш негативними демографічними тенденціями, тут населення скоротилося на 25 %.

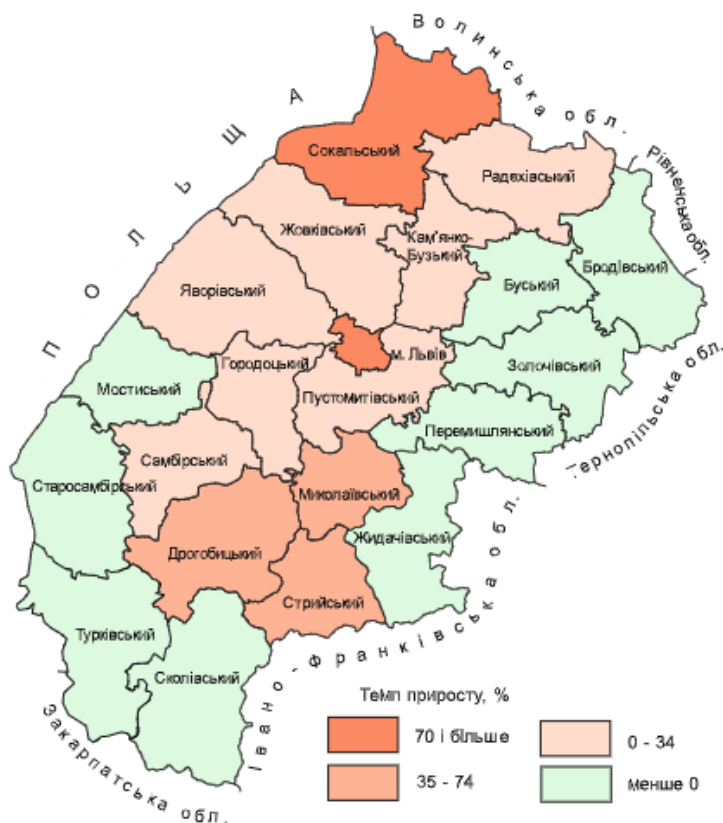


Рис. 3. Приріст (скорочення) населення Львівської області у 1959–1997 рр. (побудовано за [12])  
 Fig.3. Increase (decrease) in population of Lviv region in 1959–1997 (based on [12])

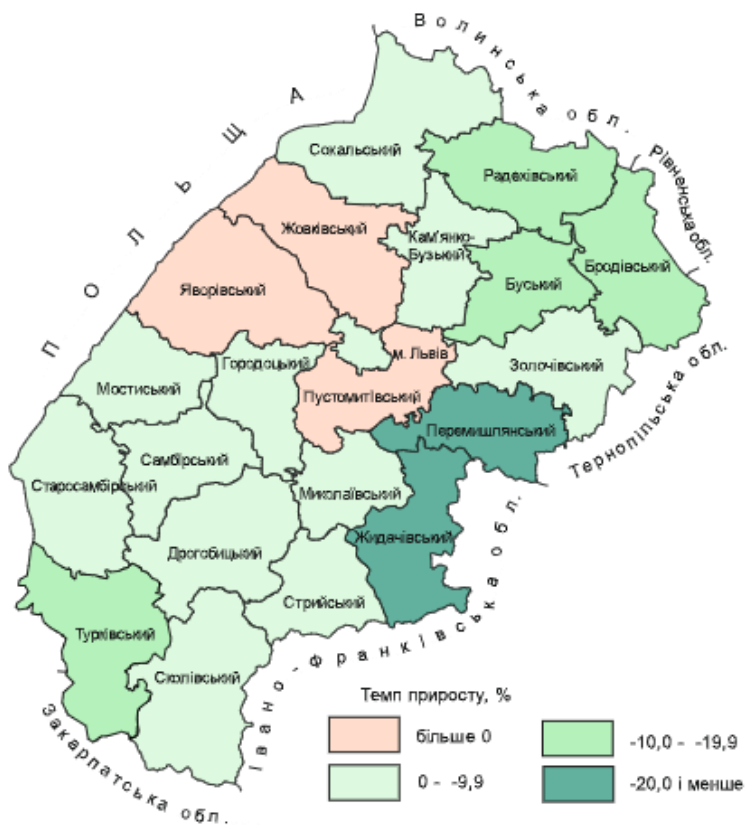


Рис. 4. Приріст (скорочення) населення Львівської області у 2001–2021 рр. (побудовано за [12, 24])  
 Fig. 4. Increase (decrease) in population of Lviv region in 2001–2021 (based on [12, 24])

У XXI ст. депопуляція охопила практично усю Львівську область, за винятком Пустомитівського, Яворівського та Жовківського районів, де зростання людності забезпечувалося переважно за рахунок субурбанізаційних процесів у Львівській агломерації, а також внаслідок подолання депресивних тенденцій у прикордонних поселеннях, які набули нових функцій в умовах розбудови прикордонної інфраструктури та переорієнтації економічних і соціальних зв'язків держави на захід (рис. 4). У решта районів темпи депопуляції суттєво відрізнялися. Найвищими вони виявилися у Перемишлянському (-1,8 %) та Жидачівському (-20,3 %) районах. В області загалом з часу останнього перепису 2001 р. до 1 січня 2021 р. населення зменшилося на 4,9 %, обласний центр втратив 0,6 % населення.

**Висновки.** Львівська область посідає п'яте місце в Україні за кількістю населення, тут проживає 6 % населення держави. Внаслідок депопуляційних процесів з 1994 р. область втратила 10 % людності. Населення України скоротилося на 20 % за аналогічний період. Особливо швидкими темпами скорочується сільське населення Львівської області, демографічний потенціал якого уже практично вичерпаний. Водночас, у містах демографічна ситуація є більш сприятливою. Головною причиною скорочення населення є значні міграційні втрати упродовж декількох десятиліть XX–XXI ст.

Протягом останніх семи років зменшення людності в області посилюється, а незначне додатне саль-

до міграції не в змозі компенсувати зростаючі обсяги природного скорочення. Потенціал зростання населення, який сформувався у результаті сприятливих структурно-демографічних чинників у кінці 2000-х – на початку 2010 рр., не був підтриманий адекватною соціально-економічною та демографічною політикою. Отже, у майбутньому існують реальні загрози скорочення працесурсного потенціалу та виникнення дефіциту робочої сили в економіці регіону. Вважаємо, що головним резервом для зростання населення області є зниження передчасної смертності та зростання тривалості життя. Рівень народжуваності суттєво підняти неможливо навіть грандіозними фінансовими механізмами, адже в області утвердилася нова європейська модель репродуктивної поведінки з установкою на малодітність. Також важливою складовою зростання людності могла би бути зворотна міграція українських заробітчан з інших країн. Однак для цього в області, та й країні загалом, мають бути створені якісно нові умови, які забезпечували б гідне життя людей – можливості працевлаштування та високих заробітних плат, розвинена соціальна інфраструктура, відсутність корупції, гарантування державою безпеки для своїх громадян. У таких умовах Львівська область може уникнути необхідності залучення робочої сили з країн, що розвиваються, та забезпечити суспільство від нових загроз, пов'язаних з руйнацією етнокультурної гомогенності.

#### Список використаної літератури:

1. Гладун О. М. Нариси з демографічної історії України XX століття: Монографія / О. М. Гладун; НАН України, Ін-т демограф. та соціальн. дослідж. ім. М. В. Птухи. — Київ, 2018. — 224 с.
2. Гудзеляк І. І. Географічні аспекти демографічної ситуації в Західному регіоні України // Вісник Львівського університету. Серія географічна. — Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2018. — Вип. 52. — С. 72-78. <https://dx.doi.org/10.30970/vgg.2018.52.10170>
3. Итоги Всесоюзной переписи населения 1959 года: Украинская ССР. — М.: Госстатиздат СССР, 1963. — 210 с.
4. Крип'якевич І. Історія України. — Львів: Світ, 1992. — 557 с.
5. Кубійович В. Етнічні групи південнозахідної України (Галичини) на 1.1.1939. Національна статистика і етнографічна карта. — Вісбаден: Otto Harrassowitz, 1983. — XXXII + 176 с. + 1 карта.
6. Львівська область. Атлас / Відп. ред. Р. І. Сосса. — М.: ГУГК, 1989. — 40 с.
7. Население Львовской области (по данным Всесоюзной переписи населения на 17 января 1970 г.). — Львов, 1971. — Ч. I. — 80 с.
8. Население Львовской области (по данным Всесоюзной переписи населения на 17 января 1979 г.). — Львов, 1980. — Ч. I. — 79 с.
9. Населення Львівської області (за даними Всесоюзного перепису населення на 12 січня 1989 року). — Львів, 1990. — Ч. I. — 92 с.
10. Перхач О. Р. Динаміка та прогноз чисельності населення Львівської області / Вісник Львівського університету. Серія географічна. — Львів: ЛДУ ім. Івана Франка, 1999. — Вип. 24. — С. 41-46.
11. Садовський В. Людність західно-українських земель по польському перепису 30 вересня 1921 року // Професор Валентин Садовський / Упоряд. О. Шаблій. — Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2004. — С. 144-201.
12. Чисельність, загальна характеристика та територіальне розміщення населення Львівської області. Підсумки Всеукраїнського перепису населення 2001 року (Частина 1) / Львівське обласне управління статистики. — Львів, 2003. — 84 с.
13. Allgemeines Ortschaften-Verzeichniss der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Sänder nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1880. — Wien, 1902. — 445 s.
14. Allgemeines Verzeichniss der Ortsgemeinden und Ortschaften Österreichs. Nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1910. — Wien, 1915. — 411 s.
15. Eberhardt P. Przemiany narodowościowe na Ukrainie XX wieku. — Warszawa: Oboz, 1994. — 337 s.

16. Michalewicz N. Naturalny ruch ludności we Lwowie w latach 1912–1922. – Lwów, 1925. – 68 s.
17. Orts-Repertorium des Königreiches Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau. Auf Grundlage der Volkszählung vom Jahre 1869 bearbeitet von der k.k. statistischen Central-Commission. – Wien: Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn, 1874. – 339 s.
18. Perchacz O. R. Osobliwości historyczno-geograficzne zmian liczby ludności w obwodzie Lwowskim // Acta universitatis Wratislaviensis. Prace instytutu geograficznego. – Wrocław: WUW, 1998. – T. XVII. – S. 69-73.
19. Rapacki W. Ludność Galicji. – Lwów, 1874. – 128 s + 6 m.
20. Skorowidz gmin Rzeczypospolitej Polskiej ludność I budynki na podstawie tymczasowych wyników drugiego powszechnego spisu ludności z dn. 9.XII.1931 R. Powierzchnia ogólna i użytki rolne część III. Województwa południowe. – Warszawa, 1933. – 121 s.
21. Vollständiges Ortschaften-Verzeichniss der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und länder nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1880. Herausgegeben von der K. K. Statistischen Central-Commission in Wien. Zweite Auflage, Zweiter Abdruck. – Wien: Alfred Hölder. K. K. Hof-und Universitäts-Buchhändler, 1882. – 165 s.
22. Vollständiges Ortschaften-Verzeichniss der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und länder nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1890. Nebst vollständigem alphabetischen Namensregister. Herausgegeben von der K. K. Statistischen Central-Commission in Wien. – Wien: Alfred Hölder, 1892. – 667 s.
23. Zamorski K. Informator statystyczny do dziejow społeczno-gospodarczych Galicji. Ludność Galicji w latach 1857–1910. Redaktor Helena Madurowicz-Urbanska. – Kraków: Warszawa, 1989. – 204 s.
24. Населення України. Банк даних / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://database.ukrcensus.gov.ua/MULT/Dialog/statfile\\_c.asp](http://database.ukrcensus.gov.ua/MULT/Dialog/statfile_c.asp)

Стаття надійшла до редакції 28.08.2021 р.

Стаття рекомендована до друку 15.09.2021 р.

### **Iryna Hudzelyak**

*PhD (Geography), Associate Professor, Department of Economic and Social Geography,  
Ivan Franko National University of Lviv,  
P. Doroshenko street, 41, 79000, Lviv, Ukraine  
e-mail: [iryna.hudzelyak@lnu.edu.ua](mailto:iryna.hudzelyak@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0003-0890-5085>*

### **Oksana Perkhach**

*PhD (Geography), Associate Professor, Department of Rational Use of Natural Resources and Nature Protection,  
Ivan Franko National University of Lviv,  
P. Doroshenko street, 41, 79000, Lviv, Ukraine  
e-mail: [okšana.perkhach@lnu.edu.ua](mailto:okšana.perkhach@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0001-5702-9048>*

## **TRENDS IN THE POPULATION OF LVIV REGION IN THE XIX-XXI CENTURIES**

The peculiarities of the population dynamics of the Lviv region from 1857 to the present are characterized. A brief overview of scientific works of Ukrainian and foreign geographers and other scientists on this issue, which have been published in recent years. The statistical materials for this study were the censuses of the Austrian Empire of 1857, the Austro-Hungarian Empire of 1869, 1880, 1890, 1900, 1910, the Polish censuses of 1921 and 1931, the Soviet censuses of 1859, 1970, 1979, 1989 and the All-Ukrainian census. 2001. The main method of research is historical and geographical. With its help the analysis of the population in modern borders of the Lviv area since the beginning of 1857 is carried out.

In changes of the population of the Lviv area it is possible to allocate two stages: long growth before 1993 and the subsequent depopulation after 1993. The basis for the separation of these stages of the seven periods of population change. During the first period (1857-1910) the population of the region increased, for example in 1869 by 102 thousand people compared to 1857. In 1869-1880 the average annual growth rate was more than 2%. The second period (1910-1921) is marked by depopulation processes. This is due to significant demographic losses in the First World War and the national liberation war of the Ukrainian people. The third period (1921-1939) is characterized by population growth. The region was marked by a fairly high growth, as it did not suffer losses due to the Holodomor in Ukraine in 1932-1933. In the fourth period (1939-1946) the highest rates of depopulation were observed, due to the Second World War 1939-1945. at over 4%. In the fifth period (1946-1993) there was an increase in the population of the region. The number of urban population grew rapidly. At that time, as early as 1950, the population began to decline in rural areas. In the sixth period (1994-2009) the highest rates of depopulation are observed. Almost 80% of the total population decline in this period in the region was due to a negative migration balance. Lviv region in the seventh period (2010-2021) shows more favorable demographic trends compared to national ones. The rate of depopulation is slowing down: in 2013-2017, the population of the region decreased by only 0.08% annually, while in Ukraine - by 1.7%. As a result,

the main reason for the decrease in the population of the region is the significant migration losses over several decades of the XX-XXI centuries.

**Keywords:** *population, number of population, average annual growth rate, depopulation, natural increase, natural decrease, migration.*

#### References:

- Hladun, O. M. (2018). *Narysy z demografichnoji istoriji Ukrajinyy XX stolittja* [Essays on the demographic history of Ukraine in the XX century]. Kyiv: Ptoukha Institute for Demography and Social Studies of the National Academy of Sciences of Ukraine [in Ukrainian].
- Hudzelyak, I. I. (2018). *Heohrafichni aspekty demografichnoji situaciji v Zakhidnomu rehioni Ukrajinyy* [Geographical aspects of the demographic situation in the Western Ukraine]. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Seriya heohrafichna – Visnyk of the Lviv university. Series Geography*, 52, 72-78. <https://dx.doi.org/10.30970/vgg.2018.52.10170> [in Ukrainian].
- Results of the 1959 All-Union Census: Ukrainian SSR. (1963). Moscow: Gosstatizdat SSSR [in Russian].
- Krypiakevych, I. (1992). *Istoriya Ukrajinyy* [History of Ukraine]. Lviv: Svit [in Ukrainian].
- Kubiiovych, V. (1983). *Etnichni hrupy pivdennozakhidnoji Ukrainyy (Halychyny) na 1.1.1939*. Nacionalna statystyka i etnografichna karta [Ethnic groups of southwestern Ukraine (Galicia) on 1.1.1939. National statistics and ethnographic map]. Visbaden: Otto Harrassowitz [in Ukrainian].
- Sossa, R. I. (Eds.). (1989). *Lvivska oblast. Atlas* [Lviv region. Atlas]. Moscow: HUHk [in Ukrainian].
- Naselenije Lvovskoj oblasti (po dannym Vsesojuznoj perepisi naselenija na 17 janvarja 1970 g.). Ch. I. [The population of the Lviv region (according to the All-Union census of January 17, 1970). (Vols. 1)]. (1971). Lviv [in Russian].
- Naselenije Lvovskoj oblasti (po dannym Vsesojuznoj perepisi naselenija na 17 janvarja 1979 g.). Ch. I. [The population of the Lviv region (according to the All-Union census of January 17, 1979). (Vols. 1)]. (1980). Lviv [in Russian].
- Naselennja Lvivskoji oblasti (za danymy Vsesojuznogo perepysu naselennja na 12 sichnja 1989 roku). Ch. I. [The population of the Lviv region (according to the All-Union census of January 12, 1989). (Vols. 1)]. (1990). Lviv [in Ukrainian].
- Perkhach, O. R. (1999). *Dynamika ta prohnoz chyselnosti naselennja Lvivskoji oblasti* [Dynamics and forecast of the population of Lviv region]. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Seriya heohrafichna – Visnyk of the Lviv university. Series Geography*, 24, 41-46 [in Ukrainian].
- Sadovskii, V. (2004). *Ljudnist zakhidno-ukrajinskykh zemel po polskomu perepysu 30 veresnja 1921 roku* [Population of western Ukrainian lands according to the Polish census of September 30, 1921]. *Profesor Valentyn Sadovskiy – Professor Valentyn Sadovskii*. O. Shablii (Ed.). (pp. 144-201). Lviv: Lviv Ivan Franko National University Publishing Center [in Ukrainian].
- Chyselnist, zahalna kharakterystyka ta terytorialne rozmishchennja naselennja Lvivskoji oblasti. Pidsumky Vseukrajinskoho perepysu naselennja 2001 roku (Chastyna 1) [Number, general characteristics and territorial distribution of the population of Lviv region. Results of the All-Ukrainian Population Census of 2001 (Vols. 1)]. (2003). Lviv: Lvivske oblasne upravlinnia statystyky [in Ukrainian].
- Allgemeines Ortschaften-Verzeichniss der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Sänder nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1880. (1902). Wien.
- Allgemeines Verzeichniss der Ortsgemeinden und Ortschaften Österreichs. Nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1910 (1915). Wien.
- Eberhardt, P. (1994). *Przemiany narodowościowe na Ukrainie XX wieky* [National changes in Ukraine in the 20th century]. Warszawa: Oboz [in Poland].
- Michalewicz, N. (1925). *Naturalny ruch ludności we Lwowie w latach 1912–1922* [Natural movement of madness in Lviv in the years 1912–1922]. Lwów [in Poland].
- Orts-Repertorium des Königreiches Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau. Auf Grundlage der Volkszählung vom Jahre 1869 bearbeitet von der k.k. statistischen Central-Commission. [Local repertory of the Kingdom of Galicia and Lodomeria with the Grand Duchy of Kraków. Based on the census of Jahne 1869 processed by the k.k. statistical central commission]. (1874). Wien: Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn.
- Perchacz, O. R. (1998). *Osobliwosci historyczno-geograficzne zmian liczby ludności w obwodzie Lwowskim* [Historical and geographical peculiarities of population changes in the Lviv region]. *Acta universitatis Wratislaviensis. Prace instytutu geograficznego – Acta universitatis Wratislaviensis. Works of the geographic institute. T. XVII*. Wrocław: WUW [in Poland].
- Rapacki, W. (1874). *Ludność Galicji* [Population of Galicia]. Lwów [in Poland].
- Skorowidz gmin Rzeczypospolitej Polskiej ludność i budynki na podstawie tymczasowych wyników drugiego powszechnego spisu ludności z dn. 9.XII.1931 R. Powierzchnia ogólna i użytki rolne część III. Województwa południowe. [Index of communes of the Republic of Poland, population and buildings based on the provisional results of the second census of 9.XII.1931 General area and agricultural land part III. Southern provinces]. (1933). Warszawa [in Poland].
- Vollständiges Ortschaften-Verzeichniss der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und länder nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1880. Herausgegeben von der K. K. Statistischen Central-

- Commission in Wien. Zweite Auflage, Zweiter Abdruck. [Complete local directory of the kingdoms and countries represented in the Reichsrath according to the results of the census of December 31, 1880. Published by the KK Statistical Central Commission in Vienna. Second Edition, Second Printing]. (1882). Wien: Alfred Hölder. K. K. Hof-und Universitäts-Buchhändler.
22. Vollständiges Ortschaften-Verzeichniss der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und länder nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1890. Nebst vollständigem alphabetischen Namensregister. Herausgegeben von der K. K. Statistischen Central-Commission in Wien. [Complete local index of the kingdoms and countries represented in the Reichsrathe according to the results of the census of December 31, 1890. Along with a complete alphabetical index of names. Published by the KK Statistical Central Commission in Vienna]. (1892). Wien: Alfred Hölder.
23. Zamorski, K. (1989). Informator statystyczny do dziejow społeczno-gospodarczych Galicji. Ludność Galicji w latach 1857–1910. [Statistical reference book to the socio-economic history of Galicia. Population of Galicia in 1857-1910]. H. Madurowicz-Urbanska (Ed.). Krakow; Warsaw [in Poland].
24. Naselennja Ukrainy. Bank danykh [The population of Ukraine. Data bank]. *database.ukrcensus.gov.ua* Retrieved from [http://database.ukrcensus.gov.ua/MULT/Dialog/statfile\\_c.asp](http://database.ukrcensus.gov.ua/MULT/Dialog/statfile_c.asp) [in Ukrainian].

Received 28 August 2021

Accepted 15 September 2021

### **Ирина Гудзеляк**

*к. геогр. н., доцент кафедры экономической и социальной географии,  
Львовский национальный университет имени Ивана Франко,  
ул. П. Дорошенко, 41, 79000, г. Львов, Украина,  
e-mail: [irynd.gudzelyak@lnu.edu.ua](mailto:irynd.gudzelyak@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0003-0890-5085>*

### **Оксана Перхач**

*к. геогр. н., доцент кафедры рационального использования природных ресурсов и охраны природы,  
Львовский национальный университет имени Ивана Франко,  
ул. П. Дорошенко, 41, 79000, г. Львов, Украина,  
e-mail: [oksana.perkhach@lnu.edu.ua](mailto:oksana.perkhach@lnu.edu.ua), <https://orcid.org/0000-0001-5702-9048>*

## **ТЕНДЕНЦИИ ИЗМЕНЕНИЯ ЛЮДНОСТИ ЛЬВОВСКОЙ ОБЛАСТИ В XIX-XXI ВЕКАХ**

В статье характеризуются тенденции изменения людности Львовской области с 1857 г. по наше время. Проанализированы работы географов и других ученых по данной проблематике, которые были опубликованы ранее. Эмпирической базой исследования были материалы переписей Австрийской империи 1857 г., Австро-Венгерской империи – 1869, 1880, 1890, 1910 годов, польских переписей – 1921 и 1931 годов, советских – 1959, 1970, 1979, 1989 годов и Всеукраинской переписи 2001 года. Главным методом исследования является историко-географический, который позволил произвести анализ людности в современных границах Львовской области с начала 1857 г.

В динамике людности Львовской области выделяются два этапа: длительного роста до 1993 г. и дальнейшей депопуляции после 1993 г. Разные темпы роста являются основанием для выделения в составе этих этапов семи периодов изменения людности. В первом периоде (1857-1910 гг.) количество населения области увеличилось, например в 1869 г. на 102 тыс.чел. по сравнению с 1857 г. Среднегодовой темп роста в 1869-1880 годах составлял более 2 %. Второй период (1910-1921 гг.) отличался депопуляционными процессами в результате значительных демографических потерь в Первой мировой войне и национально-освободительной борьбы украинского народа. Для третьего периода (1921-1939 гг.) характерным является увеличение людности. Львовская область отличалась достаточно высоким приростом, она не ощутила потерь вследствие Голодомора в Украине 1932-1933 гг. Четвертый период (1939-1946 гг.) – это годы наибольших темпов депопуляции, вследствие Второй мировой войны 1939-1945 гг., когда каждый год количество населения сокращалось более чем 4 %. Пятый период (1946-1993 гг.) характеризуется приростом людности региона. Особенно быстрыми темпами росло количество городского населения, тогда как в сельской местности сокращение количества населения началось уже в 1950 г. Шестой период (1994-2009 гг.) отличается наивысшими темпами депопуляции. На протяжении этого периода почти 80 % общего сокращения количества населения в области обусловлено отрицательным миграционным сальдо. На протяжении седьмого периода (2010-2021 гг.) Львовская область демонстрирует более положительные демографические тенденции, по сравнению с общенациональными. Темпы депопуляции замедлились: в 2013-2017 гг. количество населения области каждый год сокращалось только на 0,08 %, тогда как в Украине – на 1,7 %. В общем главной причиной сокращения количества населения области являются значительные миграционные потери на протяжении нескольких десятилетий XX-XXI вв.

**Ключевые слова:** *людность, количество населения, среднегодовой темп прироста, депопуляция, естественный прирост, естественное сокращение, миграции.*



### Ксенія Кобець

к. геогр. н., молодший науковий співробітник,  
приватне підприємство «Центр екологічного управління»,  
вул. Гетьманська 125/13, м. Мелітополь, Запорізька обл., 72319, Україна  
e-mail: [nelipka@ukr.net](mailto:nelipka@ukr.net), <https://orcid.org/0000-0001-5353-3474>

## СУЧАСНІ ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В СИСТЕМІ РОЗСЕЛЕННЯ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ В РЕЗУЛЬТАТІ РЕФОРМУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УСТРОЮ

В статті визначені сучасні трансформаційні процеси в системі розселення Запорізької області в результаті реформування адміністративно-територіального устрою. В ході створення територіальних громад та укрупнення районів відбулася функціональна трансформація системи розселення не тільки в регіоні, а й країні в цілому. Саме функціональна трансформація впливає на умови життя та праці жителів поселень.

В ході дослідження проаналізовано об'єднання територіальних громад в Запорізькій області після завершення реформи децентралізації, розраховано показники щільності населення, поселень та середньої кількості поселень в територіальних громадах по районах Запорізької області. Визначено, що досліджуваний регіон посідає п'яте місце в Україні за кількістю об'єднаних територіальних громад. Проведено порівняльний аналіз територіальних громад регіону за чисельністю, щільністю населення, площею території та щільністю поселень. Визначено, що майже 65% всього населення області припадає на п'ять територіальних громад. Більше третини всіх територіальних громад Запорізької області мають чисельність населення від 5 до 10 тис. осіб. В регіоні переважають громади з площею території 100-200 км<sup>2</sup> та 200-300 км<sup>2</sup>. В роботі проведений кластерний аналіз громад за показниками площі, кількості, щільності населення та поселень, а також кількістю сільських рад, що об'єднались. В процесі дослідження були розраховані коефіцієнти концентрації населення в новостворених районах за допомогою яких можна побачити розподіл населення за територіальними громадами у відношенні до загальної рівномірності населення території районів. Виділені територіальні громади з найбільш рівномірним та нерівномірним заселенням території.

В роботі охарактеризовано проблеми функціонування громад з точки зору розселення. Визначено територіальні громади, які було утворено без врахування доступності публічних послуг для всіх населених пунктів громади. Виділено громади, що зазнали об'єднання великої кількості місцевих рад. Також було виявлено громади, в яких відбувся певний розрив функціональних зв'язків між поселеннями, які були відділені від основної частини території колишніх районів.

**Ключові слова:** децентралізація, трансформація, система розселення, регіон, адміністративно-територіальна форма, об'єднані територіальні громади.

**Як цитувати:** Кобець, К. (2021). Сучасні трансформаційні процеси в системі розселення Запорізької області в результаті реформування адміністративно-територіального устрою. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 57-68. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-05>

**In cites:** Kobets, K. (2021). Modern transformation processes in the settlement system of the Zaporizhia region as a result of the reform of the administrative-territorial structure. *Human Geography Journal*, 31, 57-68. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-05>

**Постановка проблеми.** Трансформація системи розселення – це суспільно-просторовий процес поступового переходу системи розселення до прогресивних (регресивних) станів за рахунок кількісних та якісних змін, що зумовлені демографічними, соціально-економічними та організаційно-управлінськими чинниками [8]. Саме останні чинники стали рушійною силою для нової хвилі трансформації системи розселення.

З погляду організаційно-управлінських трансформацій, у сучасний період відбулось реформування адміністративно-територіального устрою на основі об'єднання сільських, селищних та міських рад у територіальні громади. В результаті утворення останніх є певні особливості та проблеми функціонування з точки зору розселення.

На думку Л. Заставецької, внаслідок реалізації принципів децентралізації в результаті створення об'єднаних територіальних громад (ОТГ), в останніх посилюється горизонтальні та ослабнуть вертикальні

(ієрархічні) зв'язки, що є ознакою мережевої структури нового утворення, яку необхідно досліджувати [3].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** За останні роки з'явилась низка наукових праць вітчизняних вчених присвячених питанню децентралізації, регіональній політиці та їх впливу на систему розселення. М. Барановським [1] в ході дослідження адміністративно-територіальної реформи було визначено головні проблеми та особливості даної реформи, здійснено оцінку ймовірного впливу децентралізації на розвиток сільських територій України.

Л. Немець, К. Сегіда, К. Кравченко, Є. Телебенева, Т. Погребський [14] проаналізували новий адміністративно-територіальний устрій України на субрегіональному рівні з точки зору особливостей регіональних систем розселення; згрупували регіони України з урахуванням особливостей та характеристик субрегіонального рівня системи розселення, а також згрупували новоутворені райони

України з урахуванням особливостей та характеристик локального рівня системи розселення.

Адміністративно-територіальна реформа може створити необхідні передумови для появи нової якості просторового розвитку та стабілізації поселенської мережі. Т. Заяць, Г. Краєвська та Т. Кравцова в своєму дослідженні зазначали, що в основу нової моделі просторового розвитку має бути покладений принцип оптимізації розселення на основі визначення економічно доцільного рівня господарського освоєння територій, розвитку тісних економічних і соціальних міжпоселенських зв'язків на основі кооперації різних видів господарської діяльності з урахуванням вимог екологічності умов проживання [4].

Л. Заставецькою [2] були обгрунтовані напрями оптимізації функціонування Тернопільської обласної системи розселення у процесі здійснення адміністративно-територіальної реформи в країні та розроблені принципи територіальної організації розселення під час формування територіальних громад і районів у схемі нового адміністративно-територіального устрою України.

А. Мельничуком та К. Ганіченко [5] охарактеризовані особливості утворення спроможних територіальних громад, визначені проблеми запровадження реформи децентралізації в Київській області, проведено оцінку спроможності утворених ОТГ Київської області згідно з урядовою методикою формування спроможних громад. Також переваги та недоліки адміністративно-територіальної реформи в Київському регіоні були висвітлені в роботі В. Удовиченка, А. Мельничука, О. Гнатюка та П. Остапенка [16].

Суспільно-географічні підходи щодо дослідження формування ОТГ в Херсонській області були розглянуті в роботі Г. Нападівської та І. Пилипенка [7]. Науковцями була запропонована система кількісних параметрів географічного аналізу процесу формування ОТГ на регіональному рівні, проаналізовані кількісні показники параметрів об'єднання.

П. Жук [18] в своєму дослідженні наголошував на досягненнях реформи децентралізації та проблемних моментах її здійснення, зокрема, пов'язані з необхідністю подолання перешкод, що впливають з принципу добровільності консолідації територіальних громад у більш спроможні адміністративно-територіальні одиниці базового рівня.

Дослідженням питання адміністративно-територіальної реформи в Україні займався американський економіст W. Dudley [13]. На його думку, реформа децентралізації може призвести до зміни ролі обласних і районних рад в системі місцевого самоврядування, а також до трансформації управлінських зв'язків між ними та територіальними громадами. Р. Bardhan [12] наголошує на тому, що підходить до проведення адміністративно-територіальної реформи у розвинутих країнах та країнах, що розвиваються, повинні бути різними.

Після реформування адміністративно-територіального устрою Республіки Польща та створенні 16 воєводств J. Sołtys [15] визначив та систематизував шість моделей систем розселення в регіональному плануванні на типи та підтипи. В роботі ав-

тор наголосив на тому, що не у всіх поселеннях, які були визначені регіональним планом як центри локальних систем розселення, надаються локальні послуги.

На думку С. Von Luebke [17] децентралізація не є панацеєю для вирішення регіональних проблем. Окрім цього, децентралізація здатна призвести до регіональної та просторової фрагментації, що своєю чергою може перешкоджати місцевому та регіональному розвитку.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Оскільки реформа децентралізації нещодавно завершилась, то комплексне дослідження трансформаційних процесів в системі розселення Запорізької області в результаті зміни адміністративно-територіальних меж районів та громад в регіоні практично не здійснювалось. Тому стаття носить ґрунтовний зміст та є досить актуальною.

**Мета і завдання дослідження.** Мета – розглянути сучасні трансформаційні процеси в системі розселення Запорізької області в результаті реформування адміністративно-територіального устрою, визначити проблеми функціонування громад з точки зору розселення та шляхи їх вирішення. Завдання – проаналізувати об'єднання територіальних громад в Запорізькій області після завершення реформи децентралізації; провести кластерний аналіз щодо об'єднання громад; визначити рівномірність заселення територій районів та ОТГ; виділити території, в яких відбулися розриви функціональних зв'язків між поселеннями; визначити проблеми функціонування громад з точки зору розселення та шляхи їх вирішення.

**Результати досліджень.** Відповідно до Постанови Верховної Ради України «Про утворення і ліквідацію районів» № 807-IX від 17.07.2020 р. в Запорізькій області кількість районів було зменшено з 20 до 5 [11]. Таким чином, було утворено наступні райони: Бердянський (з адміністративним центром в м. Бердянськ), Василівський (з адміністративним центром в м. Василівка), Запорізький (з адміністративним центром в м. Запоріжжя), Мелітопольський (з адміністративним центром в м. Мелітополь) та Пологівський (з адміністративним центром в м. Пологи).

Найкрупнішим районом за розміром території в області став Мелітопольський (6,96 км<sup>2</sup>). Потім в порядку зменшення посіли Пологівський (6,76 км<sup>2</sup>), Запорізький (4,60 км<sup>2</sup>), Бердянський (4,46 км<sup>2</sup>) та Василівський (4,40 км<sup>2</sup>) райони [9].

За чисельністю населення найбільшим районом в регіоні є, безперечно, Запорізький, оскільки там знаходиться обласний центр. Загалом чисельність населення в Запорізькому районі складає 874,2 тис. осіб [9]. Далі в порядку зменшення за чисельністю населення посідають Мелітопольський район з чисельністю населення 286,6 тис. осіб, Василівський район – 188,7 тис. осіб, Бердянський район – 183,9 тис. осіб та Пологівський – 172,5 тис. осіб. Найбільша щільність населення спостерігається в Запорізькому районі (190 осіб/км<sup>2</sup>), найменша – в Пологівському (25,5 осіб/км<sup>2</sup>) (табл.1).

**Показники щільності населення, поселень та середньої кількості поселень в ОТГ по районах Запорізької області**  
**Indicators of population density, settlements and average quantity of settlements in the united territorial communities by districts of Zaporizhia region**

№	Назва району	Щільність населення, осіб/км <sup>2</sup>	Щільність поселень на км <sup>2</sup>	Середня кількість поселень в ОТГ
1	Бердянський	41,2	0,03	14
2	Василівський	42,9	0,02	10
3	Запорізький	190	0,06	17
4	Мелітопольський	41,2	0,03	13
5	Пологівський	25,5	0,04	16

Запорізький район, окрім чисельності та щільності населення, також лідирує за кількістю населених пунктів в районі (282 поселення) та за щільністю поселень на км<sup>2</sup>. В Пологівському районі кількість поселень складає 240, в Мелітопольському – 208, в Бердянському – 113. Найменша кількість (109 поселень) та щільність населених пунктів спостерігається у Василівському районі.

В Запоріжжі, як в адміністративному центрі району, сконцентровано близько 84% всього населення району, в Бердянську – 59%, в Мелітополі – 53%, в Пологах – 11%, у Василівці – 7%. Таким чином, в останніх двох районних центрах близько 90% населення цих районів будуть звертатись за наданням соціальних послуг саме до адміністративних центрів, де чисельність жителів невелика відносно чисельності жителів району. Тому необхідним завданням для таких міст як Василівка та Пологи є збільшення кількості та місткості соціальної інфраструктури (центри надання адміністративних послуг, медичні районні заклади та ін.), оскільки раніше вони не були розраховані на обслуговування такої кількості населення.

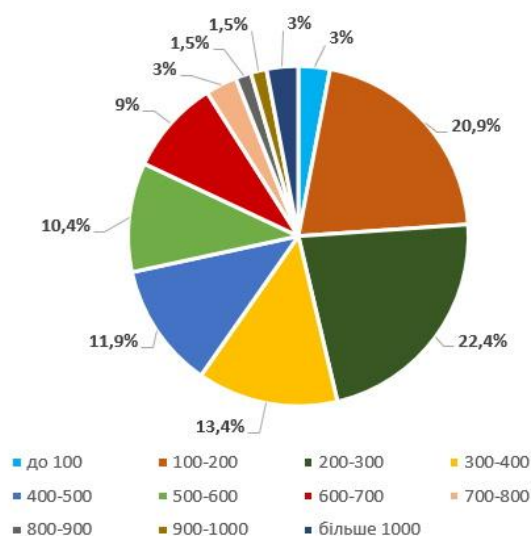
Запорізька область посідає п'яте місце в Україні за кількістю ОТГ (67 громад). Найбільша їх кількість спостерігається в Запорізькому районі (17 громад), а найменша в Бердянському – (8 громад). Середня кількість поселень в ОТГ складає близько 14. В сере-

дньому найбільша кількість поселень в ОТГ спостерігається в Запорізькому та Пологівському районах, а найменша – у Василівському (табл. 1).

Найбільша кількість населення сконцентрована в Запорізькій, Мелітопольській, Бердянській, Енергодарській та Токмацькій міських територіальних громадах. Майже 65% всього населення області припадає саме на ці громади. Найменша чисельність населення спостерігається в Олександрівській (1368 осіб), Воздвижівській (2820 осіб), Малотокмачанській (3051 особа) сільських територіальних громадах. Більше третини всіх територіальних громад Запорізької області мають чисельність населення від 5 до 10 тис. осіб.

З поміж міських територіальних громад в регіоні найбільшою за чисельністю населення є Запорізька громада, а найменшою – Молочанська. Найбільшою селищною територіальною громадою в області є Якимівська, а найменшою – Тернуватська. Серед сільських громад найбільшою є Костянтинівська, а найменшою – Олександрівська.

За площею території найбільшими ОТГ в регіоні є Якимівська, Чернігівська, Приморська громади, а найменшими – Мелітопольська, Степенська та Енергодарська громади. В регіоні переважають громади з площею території 100-200 км<sup>2</sup> та 200-300 км<sup>2</sup> (рис.1).



**Рис. 1. Відсоткове співвідношення площ ОТГ Запорізької області**  
**Fig. 1. Percent correlation of areas of united territorial communities of Zaporizhia region**

Серед міських територіальних громад в області найбільшою за площею є Приморська громада, а найменшою – Мелітопольська. З поміж селищних громад найбільшою є Якимівська, а найменшою – Кушугумська. Найбільшою за площею території сільською громадою є Семенівська, а найменшою – Степненська.

Чернігівська ОТГ єдина в області громада, яка утворилась на базі всієї території Чернігівського району. Тому вона є однією з найбільших за площею в регіоні. Якимівська та Приморська ОТГ також є найбільшими громадами регіону, оскільки були сформовані на більшості території Якимівського та Приморського районів відповідно. Об'єднання даних територіальних громад зі значною територією негативно вплине на поселення, що знаходяться на периферії від адміністративних центрів цих громад. Згідно «Методики формування спроможних територіальних громад» затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 8 квітня 2015 р. № 214 [6], зони доступності адміністративних центрів спроможних територіальних громад повинні визначатись з урахуванням доступності публічних послуг у відповідних сферах, зокрема часу прибуття для надання швидкої медичної допомоги у невідкладних випадках та пожежної допомоги, що не повинно перевищувати 20 хвилин. У вищеперелічених ОТГ від адміністративних центрів до поселень, що знаходяться на периферії, транспортна доступність складає більше 40 хвилин, що суперечить повноцінному наданню екстрених соціальних послуг населенню громади. Найменші за площею ОТГ здебільшого сконцентровані в Запорізькому районі і більшість з них, безпосередньо, межують зі східними, північно-східними та південно-східними околицями міста Запоріжжя.

Найбільша щільність населення спостерігається в Мелітопольській (3057 осіб/км<sup>2</sup>) та Запорізькій (2597 осіб/км<sup>2</sup>) ОТГ – найбільших містах Запорізької області (рис. 2). Найменшою щільністю населення вирізняються наступні ОТГ: Олександрівська, Малинівська, Берестівська та Смирновська. Здебільшого ці громади знаходяться на периферії області. З географічної точки зору, велика щільність населення спостерігається на північному-заході Запорізької області (Запорізькому та Василівському районі) та точково по ОТГ, до складу яких входять великі міста регіону. В прибережних районах області (Мелітопольському та Бердянському) та на заході Пологівського району навпаки щільність населення незначна, що пов'язано з історично пізнім заселенням території відносно інших та віддаленістю від обласного центру.

Серед міських територіальних громад найбільшою в регіоні за щільністю населення є Мелітопольська громада, а найменшою – Молочанська. Кушугумська громада є найбільшою серед селищних територіальних громад, а Нововасилівська – найменшою. З поміж сільських громад найбільшою за щільністю населення є Костянтинівська громада, а найменшою – Олександрівська.

За кількістю поселень в ОТГ найбільшою їх кількістю виділяються Новомиколаївська (54 поселен-

ня), Чернігівська (41 поселення), Якимівська (36 поселень) та Широківська (35 поселень) громади, а з найменшою кількістю – Запорізька, Мелітопольська, Енергодарська та Костянтинівська громади. Остання громада хоча й складається з двох сільських поселень, проте є найбільшою в області сільською територіальною громадою за чисельністю населення. В 25,4% ОТГ всього регіону кількість поселень в одній громаді складає від 6 до 10, в 20,9% громад – від 11 до 15, в 19,4% громад – від 1 до 5. Таким чином, в двох третинах ОТГ Запорізької області кількість поселень не перевищує 15.

З поміж міських територіальних громад найбільшою за кількістю поселень, що входять до їх складу, є Гуляйпільська, а найменшими – Запорізька, Мелітопольська та Енергодарська. Серед селищних громад найбільшою є Новомиколаївська, а найменшою – Кушугумська. З поміж сільських територіальних громад найбільшими за кількістю поселень є Широківська громада, а найменшою – Костянтинівська.

При визначенні щільності поселень в ОТГ з розрахунку на 1000 км<sup>2</sup>, найбільша щільність поселень спостерігається в Павлівській, Вільнянській та Михайлівській (Запорізький район) громадах, а найменша – в Запорізькій, Кам'янсько-Дніпровській, Костянтинівській та Енергодарській громадах (рис. 2). Територіально найбільша щільність поселень спостерігається на півночі Запорізької області, а найменша – на південному-сході та заході.

За щільністю поселень найбільшою міською територіальною громадою в Запорізькій області є Вільнянська, а найменшою – Запорізька. Серед селищних громад найбільшою є Новомиколаївська, а найменшою – Кирилівська. З поміж сільських територіальних громад за найбільшою щільністю поселень виділяється Павлівська громада, а за найменшою – Костянтинівська.

Найбільша кількість сільських, селищних та міських рад, що об'єдналися в ОТГ спостерігається в Чернігівській (12), Якимівській (11), Гуляйпільській (11) та Приморській (10) громадах. Є міськради, які не з ким не об'єднувались при створенні ОТГ – це Запорізька, Мелітопольська та Енергодарська громади. В тих громадах, що зазнали об'єднання великої кількості місцевих рад, найбільше відчуватимуться зміни функціональних зв'язків між поселеннями. Поселення в яких існували місцеві ради до адміністративно-територіальної реформи втратять свої організаційно-управлінські функції. Таким чином, в результаті створення ОТГ та укрупнення районів відбувається функціональна трансформація системи розселення не тільки в регіоні, а й країні в цілому. Саме функціональна трансформація впливає на умови життя та праці жителів поселень.

За допомогою STATISTICA 6.1 проведено кластерний аналіз щодо об'єднання громад та побудовано дендрограму об'єднаних територіальних громад Запорізької області за показниками площі, кількості, щільності населення та поселень, а також кількістю сільських рад, що об'єдналися (рис. 3). Відповідно до дендрограми можна виділити 9 кластерів.

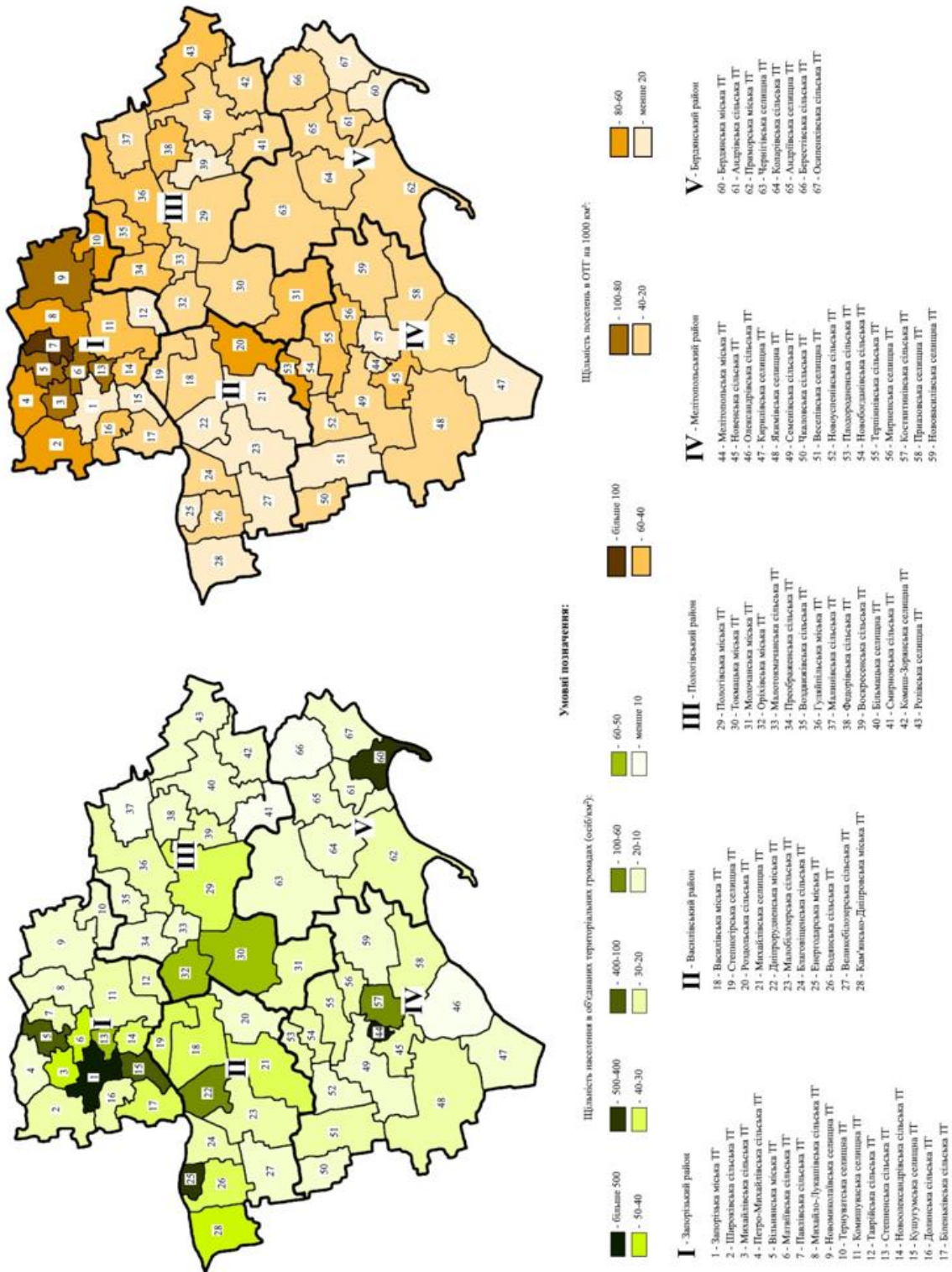
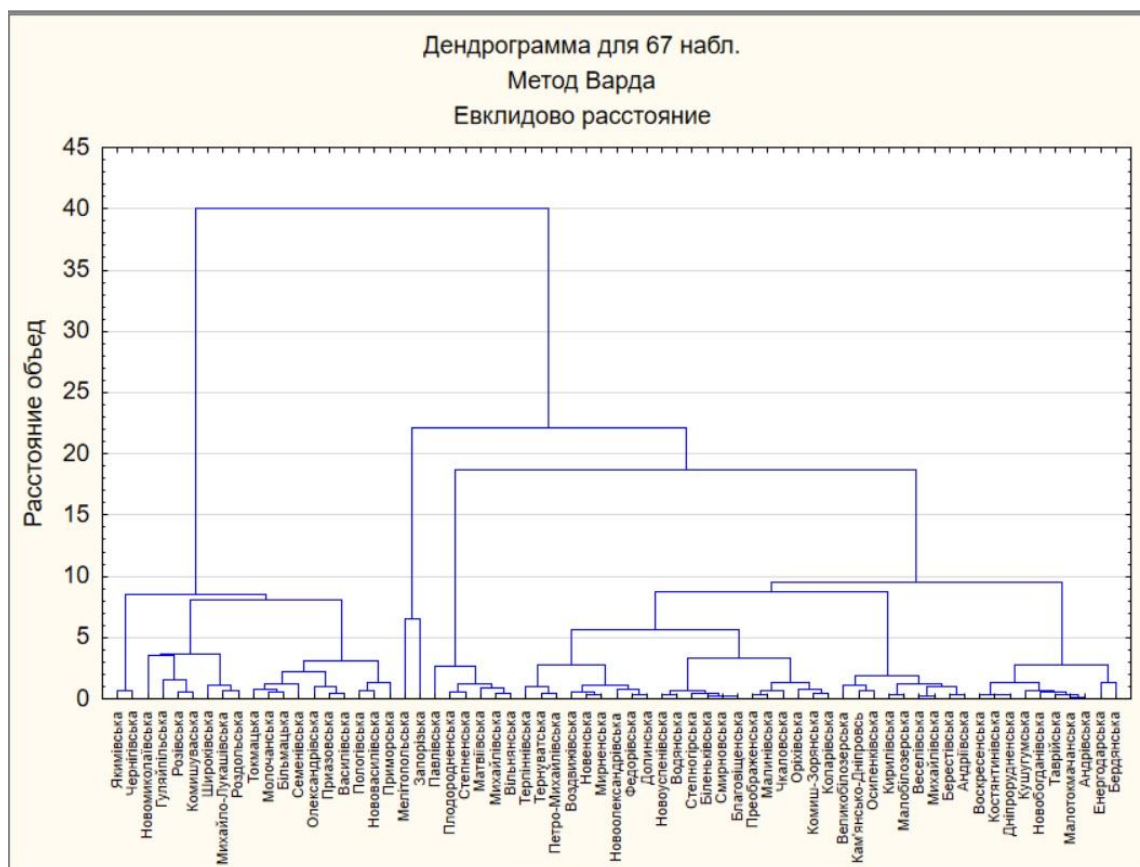


Рис. 2. Щільність населення та поселень по ОТГ Запорізької області  
 Fig. 2. Density of population and settlements in the united territorial communities of Zaporizhzhia region



**Рис. 3. Дендрограма об'єднаних територіальних громад Запорізької області за показниками площі, кількості, щільності населення та поселень, а також кількістю сільських рад, що об'єдналися**  
**Fig. 3. Dendrogram of the united territorial communities of the Zaporizhzhia region on indicators of the area, quantity, density of the population and settlements, and also quantity of the united village councils**

До першого кластеру увійшли Якимівська та Чернігівська ОТГ як найбільші громади за площею та кількістю поселень. До другого – Новомиколаївська, Гуляйпільська, Розівська, Комишуваська, Широка, Михайло-Лукашівська, Роздольська ОТГ як громади зі значною кількістю поселень та подібною площею. До складу третього кластеру відносяться 10 ОТГ, які схожі за площею та щільністю поселень, а саме: Томацька, Молочанська, Більмацька, Семенівська, Олександрівська, Приазовська, Василівська, Пологівська, Нововасилівська, Приморська. Четвертий кластер об'єднав громади з найбільшою чисельністю та щільністю населення – Запорізьку та Мелітопольську. До п'ятого кластеру відносяться громади з невеликою кількістю сільських рад, що об'єдналися та подібною площею (Павлівська, Плодородненська, Степенська, Матвіївська, Михайлівська, Вільнянська ОТГ). Шостий кластер об'єднав в собі громади з чисельністю населення до 10 тис. осіб та подібною щільністю поселень на 1000 км<sup>2</sup>. До нього відносяться Терпіннівська, Тернуватська, Петро-Михайлівська, Воздвижівська, Новенька, Мирненська, Новоолександрівська, Федорівська, Долинська ОТГ. До сьомого кластеру увійшли 12 ОТГ, а саме: Новоуспенівська, Водянська, Степногірська, Біленьківська, Смирновська, Благовіщенська, Преображенська, Малинівська, Чкаловська, Орхівська, Комиш-Зорянська, Коларівська. Ці громади схожі за площею та кількістю поселень, що увійшли

до їх складу. До восьмого кластеру відносяться Великобілозерська, Кам'янсько-Дніпровська, Осипенківська, Кирилівська, Малобілозерська, Веселівська, Михайлівська, Берестівська, Андріївська ОТГ. Їх об'єднує незначна кількість сільських рад, що об'єдналися та подібна площа. Дев'ятий кластер складається з громад з невеликою площею та малою кількістю сільських рад, що об'єдналися. До нього відносяться Воскресенська, Костянтинівська, Дніпрорудненська, Кушугумська, Новобогданівська, Таврійська, Малотокмачанська, Андрівська, Енергодарська, Бердянська ОТГ.

Спробуємо визначити коефіцієнт концентрації населення в новостворених районах. Одним із показників, що відображають рівномірність розселення населення, є індекс концентрації населення (ІКН), за допомогою якого можна побачити розподіл населення за територіальними громадами у відношенні до загальної рівномірності населення території районів.

Індекс концентрації населення (ІКН) районів був розрахований наступним чином (формули 1-3) [10]:

$$ІКН = \frac{\sum |P_{ч} - S_{ч}|}{2} \quad (1)$$

$$S_{ч} = \frac{S_0}{S_p} \times 100\% \quad (2)$$

$$P_{ч} = \frac{P_0}{P_p} \times 100\% \quad (3)$$

де  $S_0$  – площа ОТГ;  $S_p$  – площа району;  $P_0$  – населення ОТГ;  $P_p$  – населення району.

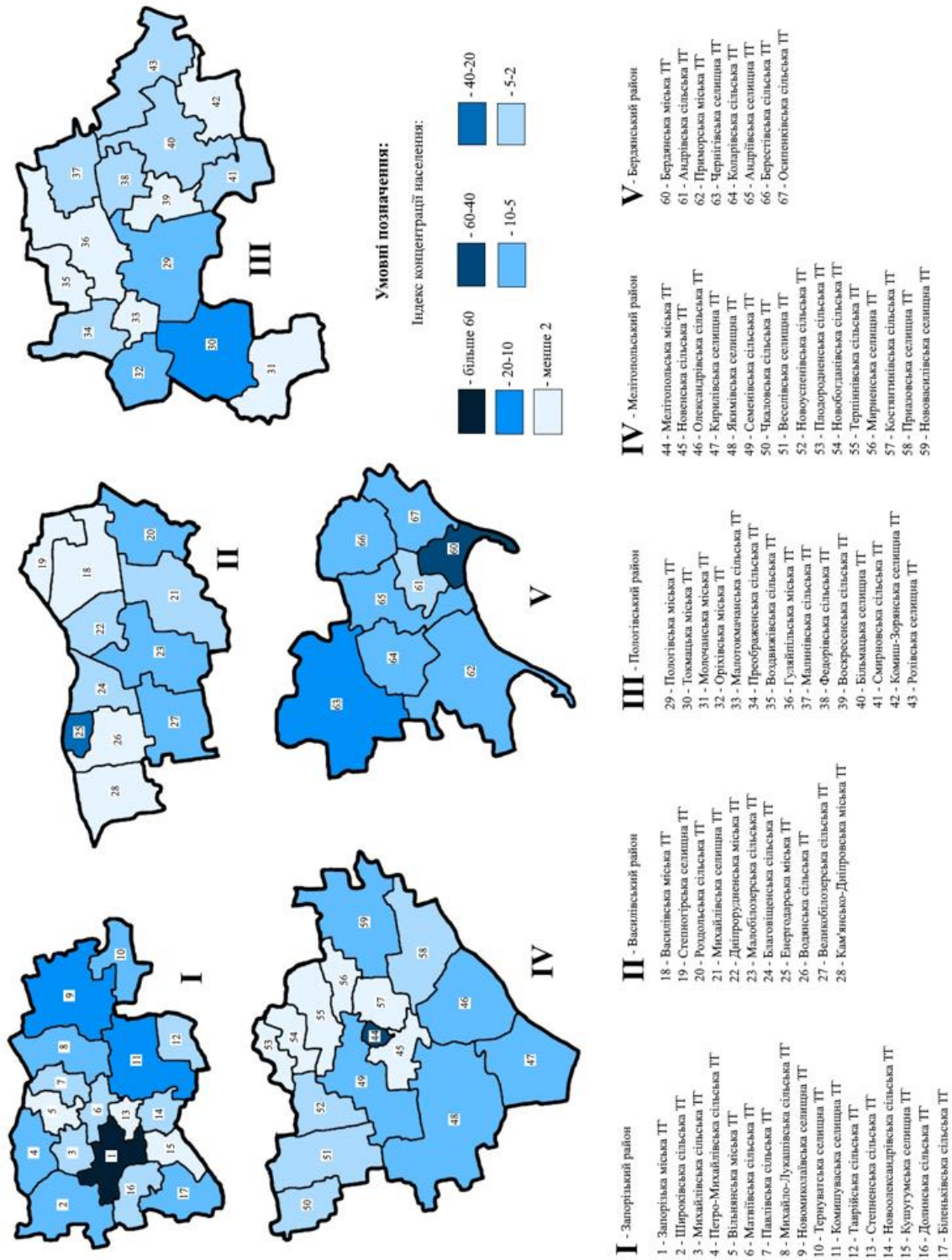


Рис. 4. Індекс концентрації населення в ОТГ районів Запорізької області  
Fig. 4. Index of population concentration in the united territorial communities of Zaporizhzhia region

ІКН може коливатися від 0 до 100%, від абсолютно рівномірного, коли на 1% площі мешкає 1% населення, до абсолютно нерівномірного. При коефіцієнті до 20% – розміщення населення рівномірне, від 20 до 40% – розміщення населення нерівномірне, 40% і більше – розміщення населення різко нерівномірне.

В результаті розрахунків було визначено, що у Василівському та Пологівському районах спостерігається нерівномірне розміщення населення. Їх ІКН склав 30,04% та 24,2% відповідно. Різко нерівномірним розміщенням населення виділяються Запорізький, Мелітопольський, Бердянський райони. ІКН в даних районах складає 78,4%, 55,7% та 57,27% відповідно. Це пов'язано з наявністю в межах цих районів великих міст області – Запоріжжя, Мелітополя та Бердянська, де сконцентрована більша частина населення регіону.

Якщо в межах районів порівнювати між собою територіальні громади за ІКН, то найбільш рівномірне заселення території в Бердянському районі припадає на Андрівську ОТГ, у Василівському – для Василівської, Кам'янсько-Дніпровської, Водянської та Степногірської ОТГ, в Запорізькому – для Степненської, Вільнянської та Кушугумської ОТГ, в Мелітопольському – для Мирненської, Новенської, Костянтинівської, Терпіннівської, Новобогданівської та Плодородненської ОТГ, в Пологівському – для Воскресенської, Малотокмачанської, Молочанської, Воздвижівської, Гуляйпільської та Комиш-Зорянської ОТГ. Найбільш нерівномірно заселені територіальними громадами в межах районів є: Бердянська та Чернігівська ОТГ в Бердянському районі; Енергодарська ОТГ у Василівському районі; Запорізька, Новомиколаївська, Комишуваська ОТГ в Запорізькому районі; Мелітопольська ОТГ в Мелітопольському районі; Токмацька ОТГ в Пологівському районі (рис. 4).

В результаті створення нового адміністративно-територіального устрою під час укрупнення районів деякі території колишніх адміністративних районів були поділені між новими утвореними районами. Таким чином відбувся певний розрив функціональних зв'язків між поселеннями, які були відділені від основної частини території колишніх районів. До таких територій відносяться:

- частина території колишнього Михайлівського району увійшла до складу новоутвореного Мелітопольського району, а саме Плодородненська ОТГ, с. Старобогданівка в Новобогданівській ОТГ;
- частина території колишнього Токмацького району увійшла до складу новоутвореного Василівського району, а саме сс. Кохане, Вишневе, Новолюбимівка, Скелювате, Таврія, Переможне, Зелений Гай, Чорноземне, Новогорівка, Степове в Роздольській ОТГ;
- територія колишнього Оріхівського району була розділена між новоутвореними Запорізьким та

Пологівським районами.

**Висновки.** Реформування адміністративно-територіального устрою на основі об'єднання сільських, селищних та міських рад у територіальні громади призвело до нових трансформаційних процесів в системі розселення Запорізької області та країни в цілому.

Згідно нового адміністративно-територіального устрою регіону у двох районах (Пологівському та Василівському) приблизно 90% населення повинно звертатись за наданням соціальних послуг саме до адміністративних центрів, де чисельність жителів невелика відносно чисельності жителів району. Тому необхідним завданням для таких міст як Василівка та Пологи є збільшення кількості та місткості соціальної інфраструктури.

Запорізький регіон посідає п'яте місце в Україні за кількістю ОТГ. Майже 65% всього населення області сконцентровано в Запорізькій, Мелітопольській, Бердянській, Енергодарській та Токмацькій міських територіальних громадах. Більше третини всіх громад Запорізької області мають чисельність населення від 5 до 10 тис. осіб. В регіоні переважають громади з площею території 100-200 км<sup>2</sup> та 200-300 км<sup>2</sup>. Чернігівську, Якимівську та Приморську ОТГ було створено без врахування доступності публічних послуг для всіх населених пунктів громади.

Найбільша щільність населення спостерігається на північному-заході Запорізької області та точково по ОТГ, до складу яких входять великі міста регіону. В двох третинах ОТГ регіону кількість поселень не перевищує 15. Територіально найбільша щільність поселень спостерігається на півночі Запорізької області, а найменша – на південному-сході та заході. У Василівському та Пологівському районах спостерігається нерівномірне розміщення населення. Різко нерівномірним розміщенням населення виділяються Запорізький, Мелітопольський, Бердянський райони.

За допомогою кластерного аналізу ОТГ Запорізької області за показниками площі, кількості, щільності населення та поселень, а також кількістю сільських рад, що об'єднались було виділено 9 кластерів.

Чернігівська, Якимівська, Гуляйпільська та Приморська громади зазнали об'єднання великої кількості місцевих рад. В них найбільше відчуватимуться зміни функціональних зв'язків між поселеннями. Також певний розрив функціональних зв'язків відбувся у поселеннях, які були відділені від основної частини території колишніх районів. Це стосується частини поселень ліквідованих Михайлівського, Токмацького та Оріхівського районів.

Для покращення якості надання послуг та розвитку територіальних громад необхідно створити якісну та розгалужену дорожньо-транспортну інфраструктуру, збільшити кількість та місткість об'єктів соціальної інфраструктури в центрах громад, покращити доступність до інформаційних технологій в найвіддаленіших населених пунктах громад.



## Список використаної літератури:

1. Барановський М. Пострадянська трансформація сільського простору в Україні: від поляризації до децентралізації / М. Барановський // Часопис соціально-економічної географії. – Харківський національний університет імені ВН Каразіна, 2017. – Вип. 23 (2). – С.23-29. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2017-23-04>
2. Заставецька Л. Кластерний підхід у формуванні нових локальних систем розселення // Історія української географії. – 2008. – Вип. 2 (18). – С. 100-102.
3. Заставецька Л. Б. Трансформація системи розселення регіону в умовах удосконалення адміністративно-територіального устрою України (на прикладі Тернопільської області): автореф. дис... канд. геогр. наук: 11.00.02 / Заставецька Л. Б.; Чернівецький національний ун-т ім. Юрія Федьковича. – Чернівці, 2008. – 21 с.
4. Заяць Т.А. Просторовий розвиток регіонів та поселенських структур: безпековий аспект / Т. А. Заяць, Г. О. Красівська, Т. Г. Кравцова // Ефективна економіка. – 2018. – № 11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11\\_2018/5.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2018/5.pdf). <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.11.3>
5. Мельничук А. Л. П'ять років формування об'єднаних територіальних громад в Україні: ефективність та ефекти адміністративного завершення етапу реформи на прикладі Київської області / А. Л. Мельничук, К. В. Ганіченко // Науковий вісник ХДУ. Серія Географічні науки. – №12. – 2020. – С. 17-24. <https://doi.org/10.32999/ksu2413-7391/2020-12-2>
6. Методика формування спроможних територіальних громад. Постанова Кабінету Міністрів України від 8 квітня 2015 р. № 214 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-%D0%BF#Text>
7. Нападовська Г. Ю. Просторовий аналіз процесу об'єднання територіальних громад / Г. Ю. Нападовська, І. О. Пилипенко // Регіон–2018: стратегія оптимального розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 8-9 листопада, 2019 р.).–Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна. – 2018. – С. 181-183.
8. Неліпа К. Г. Трансформація системи розселення Запорізької області (суспільно-географічне дослідження): автореф. дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02 / К. Г. Неліпа; М-во освіти і науки України, Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. – Київ, 2019. – 20 с.
9. Остапенко П. Атлас адміністративно-територіального устрою України. Новий районний поділ та територіальні громади: 2020 / П. Остапенко, Р. Перхалюк, О. Бончковський, С. Остапенко. – Видання друге. – Київ. – 2020. – 56 с.
10. Пилипенко І. О. Методики суспільно-географічних досліджень (на матеріалах Херсонської області): Навч. посіб. / І. О. Пилипенко, Д. С. Мальчикова. – Херсон: ПП Вишемирський В.С., 2007. – 112 с.
11. Постанова Верховної Ради України «Про утворення і ліквідацію районів» № 807-ІХ від 17.07.2020 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-20#Text>
12. Bardhan P. Decentralization of Governance and Development / P. Bardhan // Journal of Economic Perspectives. – 2020. – № 16(4). – P. 185-205. <https://doi.org/10.1257/089533002320951037>
13. Dudley W. Ukraine's Decentralization Reform / W. Dudley // SWP Working Papers. – 2019. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/Ukraine\\_Decentralization\\_Dudley.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/Ukraine_Decentralization_Dudley.pdf)
14. Niemets L. Regional settlement systems in Ukraine: features of development in terms of decentralization reform / L. Niemets, K. Sehida, K. Kravchenko, I. Tebienieva, T. Pohrebskyi // Часопис соціально-економічної географії. – 2020. – № 29. – С. 6-17. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2020-29-01>
15. Sołtys J. Settlement Networks in Polish Spatial Development Regional Plans / J. Sołtys // IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering. – 2017. – № 245. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/245/4/042083/pdf>. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/245/4/042083>
16. Udovychenko V. Decentralization Reform in Ukraine: Assessment of the Chosen Transformation Model / V. Udovychenko, A. Melnychuk, O. Gnatiuk, P. Ostapenko // European Spatial Research and Policy. – 2017. – 24(1). – P. 23-40. <https://doi.org/10.1515/esrp-2017-0002>
17. Von Luebke C. The Political Economy of Local Governance: Findings From an Indonesian Field Study / C. Von Luebke // Bulletin of Indonesian Economic Studies. – 2009. – 45(2). – P. 201-230.
18. Zhuk P.V. Achievements and problems of decentralization reform in Ukraine / P. V. Zhuk // Регіональна економіка. – 2018. – № 2. – С. 32-38.

Стаття надійшла до редакції 09.10.2021 р.

Стаття рекомендована до друку 23.10.2021 р.

**Kseniia Kobets**

PhD (Geography), Junior Researcher,

Private Enterprise «Center for Environmental Management»

Hetmanska st. 125/13, Melitopol, Zaporizhia region, 72319, Ukraine

e-mail: [nelipka@ukr.net](mailto:nelipka@ukr.net), <https://orcid.org/0000-0001-5353-3474>

**MODERN TRANSFORMATION PROCESSES IN THE SETTLEMENT SYSTEM  
OF THE ZAPORIZHIA REGION AS A RESULT OF THE REFORM  
OF THE ADMINISTRATIVE-TERRITORIAL STRUCTURE**

Reforming the administrative-territorial structure on the basis of union village and urban councils into territorial communities has led to new transformation processes in the settlement system of Zaporizhia region and the country as a whole. The article analyzes the union of territorial communities in Zaporizhia region after the completion of the decentralization reform, calculates the density of population, settlements and the average quantity of settlements in territorial communities in the districts of Zaporizhia region.

The study region ranks fifth in Ukraine among of united territorial communities. Almost 65% of the total population of the region is concentrated in Zaporizhia, Melitopol, Berdyansk, Energodar and Tokmak urban territorial communities. In the course of the research it was determined that more than a third of all communities of Zaporizhia region have a population of 5 to 10 thousand people. In the region is dominated by communities with an area of 100-200 km<sup>2</sup> and 200-300 km<sup>2</sup>. Chernihivska, Yakymivska and Primorska united territorial communities were created without taking into account the availability of public services for all settlements of the community.

The highest population density is observed in the north-west of Zaporizhia region and in points in the united territorial communities, which include large cities in the region. In two thirds of the territorial communities of the region the amount of settlements does not exceed 15. Territorially, the highest density of settlements is observed in the north of Zaporizhia region, and the lowest - in the south-east and west. During the calculation of the population concentration index, it was determined that in Vasylivka and Pologi districts there is an uneven distribution of the population. Zaporizhia, Melitopol, and Berdyansk districts stand out with their abruptly uneven distribution of population.

As a result of the change of the administrative-territorial structure of the Zaporizhia region, the process of functional transformation of the settlement system began. The Chernihivska, Yakymivska, Huliaipilska and Primorska communities have merged a large amount of local councils, so they will be most affected by changes in the functional connections between the settlements. There was also a breaking in functional connections in the settlements that were separated from the main part of the territory of the former districts.

**Keywords:** decentralization, transformation, settlement system, region, administrative-territorial reform, united territorial communities.

**References:**

1. Baranovskyi, M. (2017). Postradianska transformatsiia silskoho prostoru v Ukraini: vid poliaryzatsii do detsentralizatsii [Post-Soviet transformation of rural space in Ukraine: from polarization to decentralization]. *Chasopys sotsialno-ekonomichnoi heohrafii – Human Geography Journal*, 23, 23-29. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2017-23-04> [in Ukrainian].
2. Zastavetska, L. B. (2008). Transformatsiia systemy rozselennia rehionu v umovakh udoskonalennia administratyvno-terytorialnoho ustroiu Ukrainy (na prykladi Ternopilskoi oblasti) [Transformation of the settlement system of the region in the conditions of improvement of the administrative-territorial structure of Ukraine (on the example of Ternopil region)]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Chernivtsi: Chernivetskyi natsionalnyi un-t im. Yuriiia Fedkovycha [in Ukrainian].
3. Zastavetska, L. (2008). Klasternyi pidkhid u formuvanni novykh lokalnykh system rozselennia [Cluster approach in the formation of new local settlement systems]. *Istoriia ukrainskoi heohrafii – History of Ukrainian geography*, 18, 100-102 [in Ukrainian].
4. Zaiats, T. A., Kraievska, H. O., & Kravtsova T. H. (2018). Prostorovyi rozvytok rehioniv ta poselenskykh struktur: bezpekovyi aspekt [Spatial development of regions and settlement structures: security aspect]. *Efektivna ekonomika. – Efficient economy*, 11. Retrieved from [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11\\_2018/5.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2018/5.pdf). <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.11.3> [in Ukrainian].
5. Melnychuk, A. L., & Hanichenko, K. V. (2020). Piat rokiv formuvannia obiednanykh terytorialnykh hromad v Ukraini: efektyvnist ta efekty administratyvnoho zavershennia etapu reformy na prykladi Kyivskoi oblasti [Five years of formation of united territorial communities in Ukraine: efficiency and effects of administrative completion of the reform stage on the example of Kyiv region]. *Naukovyi visnyk KhDU – Scientific Bulletin of Kharkiv State University*, 12, 17-24. <https://doi.org/10.32999/ksu2413-7391/2020-12-2> [in Ukrainian].
6. Metodyka formuvannia spromozhnykh terytorialnykh hromad (2015). [Methods of forming able-bodied territorial communities]. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 8 kvitnia 2015 r. № 214. – Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of April 8, 2015 № 214*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

7. Napadovska, H. Iu., & Pylypenko, I. O. (2019). Prostorovyi analiz protsesu obiednannia terytorialnykh hromad [Spatial analysis of the process of union of territorial communities]. *Rehion – 2018: stratehiia optimalnoho rozvytku: materialy mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii. – Region – 2018: strategy of optimal development: materials of the international scientific-practical conference* (pp. 181-183). Kharkiv: KhNU imeni VN Karazina [in Ukrainian].
8. Nelipa, K. H. (2019). Transformatsiia systemy rozselennia Zaporizkoi oblasti (suspilno-heohrafichne doslidzhennia) [Transformation of the settlement system of Zaporizhia region (socio-geographical investigation)]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Kiev: Kyiv. nats. un-t im. Tarasa Shevchenka [in Ukrainian].
9. Ostapenko, P., Perkhaliuk, R., Bonchkovskiy, O., & Ostapenko, S. (2020). Atlas administratyvno-terytorialnoho ustroiu Ukrainy. Novyi raionnyi podil ta terytorialni hromady: 2020 [Atlas of the administrative-territorial structure of Ukraine. New district division and territorial communities: 2020]. Kyiv [in Ukrainian].
10. Pylypenko, I. O., & Malchykova, D. S. (2007). Metodyky suspilno-heohrafichnykh doslidzhen (na materialakh Khersonskoi oblasti): Navch. posib. [Methods of socio-geographical research (on the materials of the Kherson region)]. Kherson: PP Vyshemyrskiy V. S., 112 [in Ukrainian].
11. Postanova Verkhovnoi Rady Ukrainy «Pro utvorennia i likvidatsiiu raioniv» №807-IX vid 17.07.2020 r. [Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine «On the formation and liquidation of districts» № 807-IX of 17.07.2020]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-20#Text> [in Ukrainian].
12. Bardhan, P. (2020). Decentralization of Governance and Development. *Journal of Economic Perspectives*, 16, 185-205. <https://doi.org/10.1257/089533002320951037>
13. Dudley, W. (2019). Ukraine's Decentralization Reform. *SWP Working Papers*, 1. Retrieved from [https://www.swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/Ukraine\\_Decentralization\\_Dudley.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/arbeitspapiere/Ukraine_Decentralization_Dudley.pdf).
14. Niemets, L., Sehida, K., Kravchenko, K., Telebienieva, I., & Pohrebskyi, T. (2020). Regional settlement systems in Ukraine: features of development in terms of decentralization reform. *Chasopys sotsialno-ekonomichnoi heohrafii – Human Geography Journal*, 29, 6-17. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2020-29-01>
15. Sołtys, J. (2017). Settlement Networks in Polish Spatial Development Regional Plans. *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 245. Retrieved from [https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/245/4/042083](https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/245/4/042083/pdf). <https://doi.org/10.1088/1757-899X/245/4/042083>
16. Udovychenko, V., Melnychuk, A., Gnatiuk, O., & Ostapenko, P. (2017). Decentralization Reform in Ukraine: Assessment of the Chosen Transformation Model. *European Spatial Research and Policy*, 24(1), 23-40. <https://doi.org/10.1515/esrp-2017-0002>
17. Von Luebke, C. (2009). The Political Economy of Local Governance: Findings From an Indonesian Field Study. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 45(2), 201-230.
17. Zhuk, P. V. (2018). Achievements and problems of decentralization reform in Ukraine. *Rehionalna ekonomika. – Regional economy*, 2, 32-38.

Received 09 October 2021

Accepted 23 October 2021

### **Ксения Кобец**

к. геогр. н., младший научный сотрудник,

частное предприятие «Центр экологического управления»,

ул. Гетьманская, 125/13, г. Мелитополь, Запорожская область, 72319, Украина

e-mail: [nelipka@ukr.net](mailto:nelipka@ukr.net), <https://orcid.org/0000-0001-5353-3474>

## **СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСФОРМАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В СИСТЕМЕ РАССЕЛЕНИЯ ЗАПОРОЖСКОЙ ОБЛАСТИ В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УСТРОЙСТВА**

В статье определены современные трансформационные процессы в системе расселения Запорожской области в результате реформирования административно-территориального устройства. В ходе создания территориальных общин и укрупнения районов произошла функциональная трансформация системы расселения не только в регионе, но и стране в целом. Именно функциональная трансформация влияет на условия жизни и труда жителей поселений.

В ходе исследования проанализировано объединения территориальных общин в Запорожской области после завершения реформы децентрализации, рассчитаны показатели плотности населения, поселений и среднего количества поселений в территориальных общинах по районам Запорожской области. Определено, что исследуемый регион занимает пятое место в Украине по количеству объединенных территориальных общин. Проведен сравнительный анализ территориальных общин региона по численности, плотности населения, площади территории и плотности поселений. Определено, что почти 65% всего населения области приходится на пять территориальных общин. Более трети всех территориальных общин Запорожской области имеют числен-

ность населения от 5 до 10 тыс. человек. В регионе преобладают общины с площадью территории 100-200 км<sup>2</sup> и 200-300 км<sup>2</sup>. В работе проведен кластерный анализ общин по показателям площади, количеству, плотности населения и поселений, а также количеству объединившихся сельских советов. В процессе исследования были рассчитаны коэффициенты концентрации населения во вновь созданных районах с помощью которых можно увидеть распределение населения по территориальным общинам в отношении общей равномерности населения территории районов. Выделены территориальные общины из самым равномерным и неравномерным заселением территории.

В работе охарактеризованы проблемы функционирования общин с точки зрения расселения. Определены территориальные общины, которые были созданы без учета доступности публичных услуг для всех населенных пунктов общины. Выделено общины, которые подверглись объединению большого количества местных советов. Также были определены общины, в которых произошел некий разрыв функциональных связей между поселениями, которые были отделены от основной части территории бывших районов.

**Ключевые слова:** *децентрализация, трансформация, система расселения, регион, административно-территориальная реформа, объединённые территориальные общины.*

**Катерина Поливач**

к. геогр. н., провідний науковий співробітник відділу картографії,

Інститут географії Національної академії наук України,

вул. Володимирська, 44, м. Київ, 01054, Україна,

e-mail: [kateryna.polyvach@gmail.com](mailto:kateryna.polyvach@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0001-6823-3431>

## АТЛАСНА ІНФОРМАЦІЙНА СИСТЕМА ПРИРОДНОЇ І КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ УКРАЇНИ: ДОСВІД СТВОРЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗБУДОВИ

У статті розглянуто основні концептуальні та методичні підходи та практичний досвід зі створення атласної інформаційної системи природної та культурної спадщини України (АІС ПіКС) та окреслені напрями її перспективної розбудови. Під АІС ПіКС розуміється проблемно-орієнтована система, що створюється як програмно-технологічний і інструментальний засіб для вирішення завдань зі збору, оброблення, аналізу та представлення просторово-координованих даних, атрибутивної та мультимедійної інформації про наявність, охорону, збереження та використання об'єктів та територій ПіКС, умови і середовище їх розміщення на заданих просторових рівнях з розширеними можливостями геовізуалізації, просторово-статистичного аналізу, інтерактивності та доступності її ресурсів.

На першому етапі своєї розбудови АІС ПіКС знайшла відображення у вигляді відповідних блоків електронного Атласу «Населення України та його природна і культурна спадщина» (далі – Атлас). Серед багатьох науково-прикладних завдань, які вирішувалися при цьому, акцентується увага на дослідженнях їх тематичної складової, серед них – теоретичне розроблення компонентної структури та змістового наповнення АІС ПіКС, розвиток понятійно-термінологічного апарату, аналіз та відображення різної просторово-часової інформації тощо. Інвентаризація (формування інформаційної бази даних) АІС ПіКС здійснювалась в умовах наявності величезної кількості потенційних об'єктів картографування, неефективно функціонуючої державної системи обліку об'єктів та територій ПіКС та необхідності доповнення існуючих переліків даними щодо просторової локалізації об'єктів картографування, візуалізації топографічного розташування та необхідної атрибутивної (описової) інформації.

Необхідність представлення широкого спектру даних з суміжних з географією сфер (в першу чергу, культури) потребувало пошуку нових концептуальних підходів, методичних рішень і відповідних інформаційних джерел. В результаті були створені перші в Україні спеціалізовані тематичні карти етнокультурної, релігійної і науково-технічної спадщини, що становить наукову новизну Атласу. Також вперше було здійснено розроблення культурно-ландшафтного районування України, карта якого стала головною сюжетом вступного розділу Атласу.

Перспективи подальшого розвитку АІС ПіКС можуть бути пов'язані, серед іншого, з поглибленням регіонального аспекту тематичних досліджень, створенням комплексних електронних атласів (та, відповідно, АІС) ПіКС географічних або історико-географічних регіонів, адміністративних областей та окремих міст.

**Ключові слова:** природна і культурна спадщина, електронний атлас, атласна інформаційна система, геовізуалізація, просторово-статистичний аналіз.

**Як цитувати:** Поливач, К. (2021). Атласна інформаційна система природної і культурної спадщини України: досвід створення та перспективи розбудови. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 69-78. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-06>

**In cites:** Polyvach, K. (2021). Atlas information system of natural and cultural heritage of Ukraine. *Human Geography Journal*, 31, 69-78. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-06>

**Постановка проблеми.** Проблеми охорони, збереження та використання природної і культурної спадщини (далі – ПіКС) тісно пов'язані з формуванням ефективних механізмів забезпечення органів управління різного рівня та суспільства в цілому інформацією про спадщину країни та її регіонів.

Одним з найбільш важливих елементів такого механізму є побудова системи інформаційного забезпечення сфери збереження спадщини та створення відповідних картографічних творів – атласів, карт, картосхем та планів. Картографування, як загальноприйнята та міжнародна мова комунікації та спілкування виступає важливим чинником популяризації

спадщини кожної країни, її культурного розвитку та інтеграції у світову спільноту. Саме тому, ЮНЕСКО розглядає картографування в якості найважливішого інструмента збереження культурної (матеріальної та нематеріальної) і природної спадщини світу [13, 23] та фундаментального кроку в досягненні мети щодо збереження культурного розмаїття в світі. [24].

Послідовно здійснюючи роботу з розвитку національної інфраструктури геопросторових даних, Інститут географії НАН України під керівництвом академіка Л.Г. Руденка у 2020 році завершив кількарічне розроблення тематичного електронного атласу

«Населення України та його природна і культурна спадщина» (далі – Атлас)<sup>1</sup>. Вперше в Україні на основі зібраної, систематизованої та наочно представлені ґрунтовної та всебічної інформації показана цілісна картина спадщини країни. Створення Атласу також засвідчило про перехід до нового етапу розвитку вітчизняного тематичного картографування ПіКС, що визначається застосуванням сучасних геоінформаційних, мультимедійних та інтерактивних технологій, які створили широкий спектр нових можливостей для картографування та, як наслідок, обумовили перехід до розроблення електронних атласів та атласних інформаційних систем.

**Аналіз попередніх публікацій та досліджень.** Термін «атлас» відноситься до числа фундаментальних географічних понять ще з часів видання збірника карт Г. Меркатора у 1595 році. З багатьох дефініцій цього терміну наведемо формулювання К.О. Саліщева, який визначив географічний атлас наступним чином – «систематичний збірник географічних карт, виконаний за загальною програмою як цілісний твір» та як «систему карт, що органічно пов'язані між собою і доповнюють одна одну; систему, обумовлену призначенням атласу і особливостями його використання [15].

З 80-х років минулого століття розвиток та впровадження інформаційних і комунікаційних технологій кардинально змінюють процес створення географічних атласів. Як наслідок, у 1983 році канадська дослідниця-картограф Є. Сікерська вводить у науковий обіг, за даними Б. Рістедта [22], термін «електронний атлас». Міжнародна картографічна асоціація (ICA) у 1987 році формує у своєму складі Комісію з атласів, яка мала служити форумом для розроблення концепції та виробництва електронного атласу [21].

В ці роки електронні атласи володіли обмеженою функціональністю (лише адресний пошук, навігація, масштабування, вибір шарів для відображення тощо) та недостатня інтерактивність. Швидкий розвиток інформаційних технологій надав можливості для створення національних атласів нового покоління, які проектувались як інтерактивні атласні інформаційні системи в Канаді, Німеччині, США, Швейцарії та інших країнах.

З 90-х років фокус в діяльності комісії змістився з електронних атласів на національні атласні інформаційні системи, великий внесок у формування теоретичних основ яких внесла дослідницька група з Утрехтського університету (К. ван Ельзаккер, Б. Кеббі, О. Куп, М-Я. Краак і Ф. Ормелінг). Зокрема, вони описали, як інтегрувати таку систему в націо-

нальну геопросторову інфраструктуру, визначили концептуальні визначення статичних, інтерактивних і аналітичних електронних атласів і атласних інформаційних систем [21].

Зокрема, К. ван Ельзаккер прирівняв аналітичний тип електронного атласу з «атласною інформаційною системою» та визначив їх як «комп'ютеризовані географічні інформаційні системи, пов'язані з певною територією або темою в поєднанні із заданою метою – з додатковою наративною (оповідальною) здатністю, в якій домінуючу роль відіграють карти [19].

Л. Хурні, головний редактор «Національного атласу Швейцарії» визначає мультимедійні атласні інформаційні системи як «систематичні цільові збірники просторово пов'язаних знань в електронній формі, які здійснюють орієнтовану на користувача комунікацію з метою інформування та забезпечення прийняття рішень». І далі – які «...складаються, головним чином, з узгодженого набору карт з різною тематикою, масштабами і / або з різних регіонів» [20].

В Україні дотепер зроблено вагомий внесок у розвиток теоретико-методологічних та методичних підходів до традиційного та електронного атласного картографування та накопичено великий практичний досвід їх впровадження, що знайшло своє відображення у працях Л.Г. Руденка, Т.І. Козаченко, Г.О. Пархоменко, А.І. Бочковської, В.С. Чабанюка, О.П. Дишлика, Д.О. Ляшенка, В.В. Путренка, Л.М. Даценко, Е.Л. Бондаренка, Т.В. Дудун, І.П. Ковальчука, В.А. Пересадько, А.М. Байназарова, Ю.І. Прасул, К.В. Шпурік, Ю.М. Андрейчука, Є.А. Іванова, О.В. Барладіна та інших.

Початкові пропозиції щодо картографування ПіКС в Україні та його перспективних напрямків, в тому числі, шляхом створення тематичного атласу «Україна. Культурна та природна спадщина», були викладені автором цієї статті у 2005 році [8], а введення до вступного блоку Національного атласу України у 2007 році декількох авторських карт пам'яток ПіКС, історико-культурних заповідників та історичних населених місць України [5] стало одним з перших практичних кроків на шляху до започаткування цього напрямку вітчизняного тематичного картографування.

В подальших дослідженнях автора здійснювалось доопрацювання проекту концепції Атласу та орієнтовного змісту карт на традиційних засадах його виготовлення [9]. В той же час, швидкий розвиток геоінформаційних, мультимедійних та інтерактивних технологій із застосуванням потужних технічних засобів у світі створили широкий спектр нових можливостей для атласного картографування та, як наслідок, змінили вітчизняні концептуальні підходи до шляхів виготовлення та використання географічних атласів – від традиційних до електронних, та далі – до атласних інформаційних систем.

Саме тому Атлас, створення якого у 2015 році розпочав Інститут географії НАНУ в рамках наукового напрямку «Картографічні дослідження природи і суспільства та їх взаємодії з метою обґрунтування

<sup>1</sup> Розробник структури, тематичного змісту, автор карт та текстових матеріалів блоків Атласу «Природна і культурна спадщина» та «Охорона, збереження, відновлення та використання природної та культурної спадщини» – К.А. Поливач.

Розробники каркасу атласних рішень, включаючи апікаційні та операційні патерни (інтерфейс, дерево змісту, базова карта, тематичні шари карт, картографічний компонент, некартографічний вміст, пошук, представлення) – В.С. Чабанюк та В.І. Подвойська.

збалансованого розвитку регіонів України» з «Основних наукових напрямів та найважливіших проблем фундаментальних досліджень у галузі природничих, технічних і гуманітарних наук Національної академії наук України», був запланований як фундаментальний комплексний електронний картографічний твір науково-довідкового характеру нового покоління. Характерними особливостями Атласу мали стати проблемна орієнтація, багаторівневність картографування, мультимасштабність, мультимедійність та універсальність.

Практичним полігоном для опрацювання методичних підходів до створення Атласу стала підготовка друкованої та електронної форм атласу-довідника «Природно-заповідний фонд Київської області», яку здійснив Інститут географії НАНУ на замовлення Департаменту екології та природних ресурсів Київської обласної державної адміністрації у 2015 році [6, 12].

Важливим етапом також стало розроблення структурних та технологічних засад розбудови атласної інформаційної системи культурної спадщини України, яке здійснювалось за підтримки проекту Українського культурного фонду у 2018 році [3, 11].

Висвітлення основних результатів розроблення Атласу щодо загальних наукових та методичних засад, структури, змісту розділів та деяких карт, функціональності та особливостей технологічних процесів його створення тощо зроблено в колективній монографії його авторів [1], однак оскільки створення атласу, в підтвердження думки Б. Рістедта [22], нами розглядається як попередня стадія на шляху до розбудови «повномасштабної атласної інформаційної системи та як ядро мультимедійної системи», нагальною потребою є подальша деталізація проведених робіт саме за цією складовою розроблення Атласу.

**Мета дослідження.** Метою дослідження є висвітлення концептуальних та методичних підходів та практичного досвіду зі створення атласної інформаційної системи природної та культурної спадщини та напрямів її перспективної розбудови.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Атласну інформаційну систему природної і культурної спадщини України (далі – АІС ПіКС) автором визначено, як проблемно-орієнтовану інформаційну систему, що створюється як програмно-технологічний і інструментальний засіб для вирішення завдань зі збору, оброблення, аналізу та представлення просторово-координованих даних, атрибутивної та мультимедійної інформації про наявність, охорону, збереження та використання об'єктів та територій ПіКС, умови і середовище їх розміщення на заданих просторових рівнях з розширеними можливостями геовізуалізації, просторово-статистичного аналізу, інтерактивності та доступності її ресурсів.

Мета створення АІС ПіКС полягає у науковому забезпеченні належного рівня вивчення, охорони, збереження та використання об'єктів та територій ПіКС у суспільному житті в інтересах і засадах сталого розвитку.

На першому етапі АІС ПіКС знайшла своє відображення у вигляді фундаментального електронного

Атласу. Атлас має комплексну структуру і складається з двох великих тематичних частин – блоку «Населення – суб'єкт формування ПіКС» та блоків «Природна і культурна спадщина» та «Охорона, збереження, відновлення та використання природної та культурної спадщини».

Серед багатьох теоретичних, методичних та науково-прикладних завдань, що вирішувались під час створення АІС ПіКС, акцент було зроблено на їх тематичній складовій, серед них – теоретичне розроблення структури і змістового наповнення АІС ПіКС, розвиток понятійно-термінологічного апарату, інвентаризація, візуалізація і науковий аналіз різної просторово-часової інформації тощо.

Дослідження сучасного стану класифікації об'єктів ПіКС з урахуванням міжнародного та вітчизняного законодавства та тенденцій перспективного розвитку цієї сфери дало можливість запропонувати компонентну структуру ПіКС для цілей картографування, яка включає культурну, природну та культурно-природну (змішану) спадщину [1, с.57] та при формуванні змісту Атласу дозволяє охопити все розмаїття понять, що характеризує цю сферу України.

Інвентаризація, що здійснюється шляхом збору, систематизації та створення баз даних є ключовим етапом побудови АІС, основою для картографування та застосування будь-яких інформаційних технологій в подальших дослідженнях. Виконання цього етапу пов'язане з декількома чинниками, що обумовили, з однієї сторони, труднощі інформаційного характеру при створенні баз даних ПіКС, з іншої – заклали підвалини перспективного розвитку АІС та визначили його стратегічні напрями.

В Україні на час розроблення Атласу внаслідок неефективно функціонуючої державної системи реєстрації та обліку об'єктів була відсутня повна офіційна інформаційна картина щодо обсягів та стану пам'яток (об'єктів) культурної спадщини, що перебувають на державному обліку, в зв'язку з чим, цей стан справ визнають національною катастрофою [2]. Їх загальна кількість, за даними державної статистичної звітності, становила на початок 2019 року 127,6 тис. нерухомих об'єктів культурної спадщини (без урахування тимчасово окупованих територій Автономної Республіки Крим, Донецької й Луганської областей). З метою обліку об'єктів матеріальної та духовної культури виняткової історичної, художньої, наукової чи іншої культурної цінності у 2000 році було запроваджено Державний реєстр нерухомих пам'яток України, наповнення якого здійснюється вкрай повільно – станом на жовтень 2021 року до нього включено менше 10 % від їх загальної кількості об'єктів.

Система обліку об'єктів природної спадщини України, що налічує станом на 01.01.2021 року загальну кількість у 8,5 тис. територій та об'єктів природно-заповідного фонду (ПЗФ) та біля 0,5 тис. природоохоронних територій міжнародного значення, знаходиться у більш задовільному стані. Хоча, лише у вересні 2021 року тестова редакція відкритої бази даних електронного Державного кадастру територій та об'єктів ПЗФ України була розміщена на вебпорталі

галі #ЕкоСистема (<https://eco.mepg.gov.ua/>) та безпосередньо на сайті Державного кадастру (<https://pzf.mepg.gov.ua/>). На цей час оцифрована карта кадастру містить атрибутивну інформацію про 7621 територію та об'єкт ПЗФ та продовжує наповнюватись.

Лише завдяки зусиллям науковців та громадськості в українському сегменті «Вікіпедії» в рамках фотоконкурсів «Вікі любить пам'ятки» та «Вікі любить Землю», що проводяться в Україні з 2012 року, були створені і постійно поповнюються публічні бази даних культурної та природної спадщини України. Бази структуровані згідно офіційних класифікацій та налічували на початок жовтня 2021 року 91,6 тис. об'єктів культурної спадщини та 6,5 тис. об'єктів ПЗФ, що є найбільшим за обсягом і інформативним за змістом ресурсом в Україні. Записи цього реєстру інтегровані в міжнародну базу та містять назву об'єкта, адресу розташування, охоронний номер і дату рішення про взяття на облік, вид і категорію. Наприклад, списки культурної спадщини містять адресу для 72,3 тис. об'єктів, 24,6 тис. – точну географічну довготу і широту, для 37,8 тис. – фотографії та 5,6 тис. – стислий опис [17].

Розроблення бази даних розділу «Природна спадщина України» Атласу також мало певні труднощі понятійного характеру, оскільки в Україні, на відміну від міжнародного права, термін «природна спадщина» не набув відповідного відображення в законодавчому полі, відсутня однозначна дефініція, не розроблено усталеної типології об'єктів тощо. Спираючись на результати попередньо проведених досліджень, при розробленні Атласу прийнято, що під природною спадщиною України мається на увазі сукупність унікальних, рідкісних, зникаючих чи типових об'єктів (територій, акваторій) і явищ середовища природного або природно-антропогенного походження, що мають особливу екологічну, наукову, інформаційну, пізнавально-освітню, оздоровчу, рекреаційну та естетичну цінність, охоплені існуючими та перспективними правовими формами та механізмами особливої охорони на міжнародному, національному, регіональному та місцевому рівнях або потребують їх застосування [14].

Згідно з цим визначенням бази даних та карти розділу охопили наступні категорії об'єктів та територій:

– *природоохоронні території міжнародного значення*, які, незважаючи на відсутність закріплення цієї категорії в національному законодавстві, створюються на виконання підписаних Україною міжнародних конвенцій та включають: об'єкти та номінанти до Списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО; водно-болотні угіддя міжнародного значення («Рамсарські»); об'єкти Світової мережі біосферних резерватів ЮНЕСКО; території особливої природоохоронного значення – об'єкти та номінанти для внесення до Смарагдової мережі Європи;

– *об'єкти та території ПЗФ загальнодержавного та місцевого значення*, за встановленими, згідно законодавства, категоріями. Систематизація цих даних була пов'язана з їх координатною прив'язкою (в умовах відсутності, на той час, картографічної

інформації, яка посилювалася внаслідок труднощів при становленні меж значних за розміром територіальних об'єктів) та формуванням відповідної атрибутивної інформації;

– *перспективні до заповідання об'єкти та території*, що охоплюють потенційні ділянки і території перспективного заповідання та правової охорони у межах рівнинної України з узагальненими напрацюваннями за усіма природними зонами.

Розділ «Культурна спадщина України» є одним із найбільших в Атласі, який розкриває багато тем і містить значну кількість карт. Для цілей розроблення цього розділу було прийнято, відмінне від законодавчо прийнятого, авторське визначення культурної спадщини, як сукупності унікальних успадкованих від попередніх поколінь матеріальних та нематеріальних культурних цінностей, елементів, пам'яток, об'єктів та історико-культурних територій, що мають виняткове історичне значення для збереження і розвитку самобутності України і всіх її етнічних та соціальних спільнот, їхнього внеску до світової цивілізації та формування культурного простору. В цілому це відповідає загальноєвропейському підходу, згідно з яким «культурна спадщина складається з ресурсів, успадкованих від минулого у всіх формах та аспектах – матеріальних, нематеріальних та цифрових (народжених цифровими та оцифрованих), включаючи пам'ятки, місця, ландшафти, навички, практику, знання та вирази творчості людей, а також колекції, що зберігаються та управляються державними та приватними органами, такими як музеї, бібліотеки та архіви. Ці ресурси мають велику цінність для суспільства з культурної, екологічної, соціальної та економічної точки зору, і, отже, їхнє стале управління є стратегічним вибором для 21 століття» [18].

Наявність величезної кількості потенційних об'єктів картографування культурної спадщини значно ускладнило процес формування інформаційної бази даних та доповнення сформованих переліків пам'яток (об'єктів) спадщини даними щодо просторової локалізації об'єктів картографування, візуалізації топографічного розташування та необхідної атрибутивної (описової) інформації.

Постало питання про встановлення такого обсягу об'єктів, який мав би забезпечити повноцінне та цілісне уявлення про культурну спадщину України та врахувати потребу у створенні зручних можливостей для користування Атласом ПіКС в інтернеті або на електронних носіях.

Вирішення цієї проблеми здійснювалось шляхом не включення до інформаційної бази Атласу некрополістичних пам'яток історії, більшості пам'ятних знаків та окремих другорядних споруд (господарських, житлових, виробничих тощо) у складі комплексів (ансамблів) пам'яток архітектури, містобудування, історії. До інших важливих особливостей картографування нерухомої культурної спадщини в Атласі слід віднести відображення, головним чином, пам'яток національного (та, частково, місцевого) значення, при чому археологічна спадщина в Атласі теж представлена лише пам'ятками національного значення та подається в масштабі населеного пункту без точного геокодування.



Загальна характеристика пам'яток культурної спадщини в розрізі регіонів містить показники їх кількості та розподілу за видами; щільність розподілу усіх пам'яток в розрахунку на 1 кв. км території використано в якості фону карт.

В Атласі суттєво розширено склад функціональних груп об'єктів культурної спадщини, як це здійснюється в ряді ініціатив та програм ЮНЕСКО, ICOMOS та інших міжнародних організацій.

Результатом проведеної дослідницької та відповідної інформаційної роботи з інтегрування широкого спектру об'єктів культурної і природної, матеріальної і нематеріальної, рухомої і нерухомої спадщини за окремими дослідницькими областями та їх наступного картографування, стали оригінальні карти етнокультурної, релігійної і науково-технічної спадщини. Зазначені терміни, як окрема категорія, не мають офіційного визначення у міжнародних документах та вітчизняному пам'яткоохоронному законодавстві, однак зустрічаються в деяких нормативно-правових актах, науковій літературі або діловій документації. Ці піонерні для України карти стали особливими розробками Атласу.

Крім цього, головним сюжетом вступного розділу Атласу стала інтегральна за змістом карта «Культурно-ландшафтне районування України» (КЛР), розроблення якого в Україні здійснено вперше. КЛР серед різноманітних методів районування, розроблених в географічних дисциплінах, вважається багатьма дослідниками найбільш адекватним по відношенню до культурної та природної спадщини та є «основоположною процедурою при плануванні управлінських дій щодо культурних ландшафтів» [4] Загальною метою КЛР було виявлення, виділення і розмежування цілісних природно-культурних системних територіальних утворень різного рівня, як сукупностей взаємопов'язаних культурних ландшафтів, які взаємодіють на певній території. Джерельно-інформаційною базою проведення КЛР слугували дослідження, що відображають територіальну диференціацію України за багатьма групами ознак та мають розроблені відповідні схеми районування з їх картографічним втіленням. В результаті, в таксономічній системі КЛР країни виділено 14 культурно-ландшафтних країв та 52 культурно-ландшафтних макрорайонів.

На сьогодні велика кількість потенційних сюжетів карт Атласу ПіКС ще заходить в роботу, має часткове концептуальне, методичне і картографічне опрацювання та достатню забезпеченість вихідними матеріалами.

За допомогою технологічних і інструментальних можливостей створеної АІС передбачається розроблення ряду картографічних творів, можуть доповнити Атлас. Тематика одних карт є продовженням картографування категорій спадщини, які не мають офіційно встановленого статусу – зокрема, культурно-ландшафтної [10], воєнної та військово-історичної, археологічної тощо.

Інший напрямок формують карти з результатами просторового аналізу розміщення об'єктів спадщини, пошуку закономірностей геопросторових варіацій та інтегрального оцінювання потенціалу спадщини регіонів, а саме її опорних каркасів – «Іс-

торико-культурного каркасу України» [7] та «Опорного каркасу природної спадщини України». Комплексний і синтетичний характер мають карти з оцінювання – «Оцінка використання історико-культурного потенціалу регіонів України» [9, 16] та «Оцінка репрезентативності та природоохоронної ефективності сучасної системи ПЗФ України» (зокрема з оцінкою ландшафтної і біоценотичної репрезентативності, рівномірності розміщення та їх зв'язаності в єдину екологічну мережу тощо), спрямовані на вирішення практичних завдань з оцінювання та прогнозування, управління і планування тощо.

Визначальний чинник перспективної розбудови АІС ПіКС пов'язаний з розвитком в країні інфраструктури геопросторових даних відповідно до міжнародних тенденцій впровадження новітніх інформаційно-телекомунікаційних технологій. Створення загальнодержавних механізмів управління просторовими даними і геоінформаційними ресурсами в цілому полягає у формуванні сукупності (наборів) базових та тематичних просторових даних, розміщення в мережі Інтернету та забезпечення доступу до них шляхом підтримки геопорталів та картографічних веб-сервісів. Законодавчі та нормативно-правові засади формування цього механізму встановлені Законом України від 13 квітня 2020 року № 554-ІХ «Про національну інфраструктуру геопросторових даних» та «Порядком функціонування національної інфраструктури геопросторових даних», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 26 травня 2021 р. №532. Зокрема, законом наголошується, що забезпечення замовлення, створення, використання, оновлення, оприлюднення та виконання інших дій з геопросторовими даними та метаданими для відповідної галузі, сфери чи території та забезпечення доступу до своїх геопросторових даних та метаданих, інформаційної взаємодії з іншими держателями даних, у тому числі за допомогою сервісів геопорталів, належить до повноважень держателів даних у сфері національної інфраструктури геопросторових даних.

У сфері ПіКС передбачено створення двох наборів даних: «Природоохоронні території та об'єкти» та «Об'єкти весвітньої спадщини, їх території та буферні зони, об'єкти культурної спадщини». Геопросторові дані, метадані та сервіси, оприлюднення та доступ до яких здійснюються у мережі Інтернет, мають бути включені, відповідно, до Державного кадастру територій та об'єктів природно-заповідного фонду (далі – Держкадастру) та Державного реєстру нерухомих пам'яток України (далі – Держреєстру).

Практична реалізація цих положень здійснюється шляхом виконання відповідних завдань, включених до ряду урядових постанов та розпоряджень, зокрема, Плану пріоритетних дій Уряду на 2021 рік та Плану заходів на 2021-2023 роки з реалізації Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки. В той же час, обсяг даних, включених до зазначених наборів значно перевищує функціональні можливості Держкадастру та Держреєстру, що стримує виконання прийнятих законодавчих положень.

Відкрити базу даних Держкадастру уже створе-

но та тестується можливість відкритого доступу до неї, залишається формування бази даних, що не входять до системи ПЗФ: щодо територій, зарезервованих з метою подальшого заповідання, територій та об'єктів екомережі, природоохоронних територій та об'єктів, створених згідно з міжнародними угодами та програмами. До речі, Національним планом дій з охорони навколишнього природного середовища на період до 2025 року, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 квітня 2021 р. №443-р, з метою посилення системи державного управління територіями та об'єктами ПЗФ передбачається створення центрального органу виконавчої влади – Державного агентства збереження природної спадщини і тим самим вперше з 2000 року застосовано термін «природна спадщина».

У сфері охорони та збереження культурної спадщини формування національної інфраструктури даних здійснюється, в першу чергу, шляхом, закріплення на законодавчому рівні загальних засад функціонування та створення електронного інформаційного ресурсу об'єктів культурної спадщини та культурних цінностей. Порядок формування наборів даних про об'єкти всесвітньої спадщини, їх території та буферні зони, об'єкти культурної спадщини, їх території та зони охорони пам'яток культурної спадщини, історичні ареали населених місць, історико-культурні заповідники, історико-культурні заповідні території, охоронювані археологічні території та музеї потребує свого подальшого розроблення та впровадження.

Перспективи розвитку АІС ПіКС можуть полягати у розбудові інших тематичних інформаційних систем у цій сфері, в тому числі:

- підсистеми даних про історико-культурні території України (історичні ареали міст і селищ, у перспективі також і сіл, що входять до Списку історичних населених місць, історико-культурні заповідники, охоронювані археологічні території тощо);

- підсистеми даних про нерухомі пам'ятки та об'єкти культурної спадщини, що знаходяться в аварійному стані та відповідного порталу в мережі Інтернет з можливістю зворотного зв'язку з користувачами та інтерактивного використання бази даних (внесення інформації про поточний технічний стан, фотографічних матеріалів і графічних або проектних документів та ін.);

- підсистеми даних про ПіКС як ресурсу економічного та стратегічного територіального розвитку країни та її регіонів (картографування впливу за допомогою набору загальноєвропейських соціально-економічних показників, прийнятих у дослідженнях за «Європейською рамковою програмою дій в області культурної спадщини», прийнятої у 2018 році).

- підсистеми даних (електронного каталогу) пам'яток культурної спадщини України згідно матеріалів енциклопедичного науково-довідкового видання «Звід пам'яток історії та культури України»;

- комплексних регіональних та місцевих інформаційних систем даних про об'єкти та території ПіКС (із залученням облікової та архівної документації, матеріалів досліджень наукових та проектних інститутів, краєзнавців тощо), про наукову, проект-

но-кошторисну документацію, проведення інвентаризації, паспортизації та моніторингу;

- розроблення науково-методичних та науково-технічних засад щодо тематичного наповнення, створення та підтримки геопорталів «Природна спадщина України» та «Культурна спадщина України».

Дана система зможе послужити основою при подальшому створенні постійно діючої атласної інформаційної системи ПіКС, доступної в повному обсязі для її використання через Інтернет.

**Висновки та перспективи розвитку подальших досліджень.** В Україні одним із найбільш актуальних завдань у справі збереження ПіКС є формування ефективної інформаційної, мультимедійної та інтерактивної системи даних щодо їх об'єктів та територій, забезпеченої офіційними статистичними та достовірними науковими відомостями, відкритої для доступу широким верствам населення.

Розроблення та впровадження відповідних розробок здійснюється завдяки зусиллям науковців та громадськості. Відсутність сучасної та чіткої інформаційної картини щодо стану ПіКС країни в цілому та її регіонів, що доповнювалась дефіцитом візуалізації топографічного розташування об'єктів, не сприяє розробленню та реалізації довгострокової державної стратегії в цій сфері, якісній законодавчій та нормативно-правовій діяльності, широкому включенню цієї проблематики до стратегій сталого розвитку та соціально-економічного розвитку держави, регіонів, районів, міст та об'єднаних територіальних громад та перешкоджає прийняттю відповідних ефективних управлінських рішень на різних рівнях.

Одним із важливих напрямів щодо подолання існуючого стану у цій сфері стало розроблення електронного Атласу «Населення України та його природна і культурна спадщина», який розглядається як попередня стадія на шляху до розбудови повномасштабної атласної інформаційної системи.

Робота зі створення атласу, що полягала в картографуванні значної кількості об'єктів та територій ПіКС різних видів, типів та категорій на базі створеної атласної інформаційної системи, трансформувалась у складний і багатогранний процес, який базувався на комплексі теоретичних, методологічних та методичних підходів з різних сфер пізнання цього важливого суспільного явища.

Перспективи подальшого розвитку атласного електронного картографування та розвитку відповідних інформаційних систем ПіКС можуть бути пов'язані з виконанням наступних завдань:

- розробленням загальнодержавної стратегії інформаційно-картографічного забезпечення діяльності територій та об'єктів ПіКС як наукової основи їх охорони, збереження та використання на державному, регіональному та локальному рівнях;

- поглибленням регіонального аспекту тематичних досліджень та створенням комплексних електронних атласів (інформаційних систем) ПіКС географічних або історико-географічних регіонів (Карпати, Крим, Полісся, Поділля, Слобожанщина тощо), областей та окремих міст (Київ, Львів тощо);

- поглибленням тематичних досліджень за окремими комплексними категоріями предметного

вивчення ПіКС та створенням відповідних електронних атласів (інформаційних систем) – культурно-ландшафтної, архітектурно-ландшафтної, етнокультурної, релігійної, науково-технічної, воєнно- та

військово-історичної, археологічної, морської та річкової, мистецької спадщини України та окремих її територій.

#### Список використаної літератури:

1. Академічна географія і атласне картографування за роки незалежності України / Руденко Л. Г., Бочковська А. І., Поливач К. А. та ін. За ред. Л. Г. Руденка. – Ін-т географії НАН України, 2021. 120 с.
2. Концепція національної політики щодо культурної спадщини в Україні (Проект) / Під ред. О. П. Олійник. – К.: Архитектура и престиж, Середняк Т. К., 2014. – 134 с.
3. Культурна спадщина в Атласній геоінформаційній системі сталого розвитку України / Л.Г. Руденко, К. А. Поливач, В. С. Чабанюк та ін. / за ред. Л. Г. Руденка. – К.: Арт Економі, 2018. – 172 с.
4. Культурный ландшафт как объект наследия / под ред. Ю. А. Веденина, М. Е. Кулешовой. Москва: Институт Наследия; СПб.: Дмитрий Буланин, 2004. С. 10.
5. Національний атлас України / Гол. ред. Л. Г. Руденко. Київ, 2007. С. 53.
6. Поливач К. А. Інформаційно-довідковий атлас природно-заповідного фонду регіону. *Український географічний журнал*. 2016. № 1. С. 53-60. <https://doi.org/10.15407/ugz2016.1.053>
7. Поливач К. А. Історико-культурний каркас України: методичні підходи до його виявлення та дослідження. *Український географічний журнал*. 2019, № 2 (106). С. 32-40. <https://doi.org/10.15407/ugz2019.02.032>
8. Поливач К. А. Картографування історико-культурної спадщини в Україні. *Український географічний журнал*. 2005. № 3. С. 60-66.
9. Поливач К. А. Культурна спадщина та її вплив на розвиток регіонів України. Київ, Інститут географії НАНУ, 2012. 208 с.
10. Поливач К. А. Культурно-ландшафтна спадщина України: загальні проблеми вивчення і збереження. *Регіон-2021: суспільно-географічні аспекти*: Тези доп. міжн. наук.-практ. конф., м. Харків, 15 квітня 2021 р. Харків, 2021. С. 149-154.
11. Поливач К. А. Передумови, мета і завдання Атласної геоінформаційної системи культурної спадщини України. *Культурна спадщина в Атласній геоінформаційній системі сталого розвитку України*: Л.Г. Руденко, К. А. Поливач, В. С. Чабанюк та ін. / за ред. Л. Г. Руденка. Київ, 2018. С. 68-73.
12. Природно-заповідний фонд Київської області: Атлас-довідник. – К.: АртЕкономі, 2015. – 88 с.
13. Рекомендація про охорону на національному рівні культурної та природної спадщини. URL: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_724](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_724).
14. Руденко Л. Г., Поливач К. А. Природна спадщина: досвід та перспективи картографування в Україні. *Український географічний журнал*. 2015. № 4. С.40-49. <https://doi.org/10.15407/ugz2015.04.040>
15. Салищев К. А. Картоведение. М.: Изд-во Московского ун-та, 1990. С. 185.
16. Chabaniuk, V. S., Polyvach, K. A. Cartographic interpretation of the “meta” notion in the cultural heritage context. *InterCarto. InterGIS*. GI support of sustainable development of territories: Proceedings of the International conference. Moscow: Moscow University Press, 2020. V. 26. Part 4. pp. 371-384. <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2020-4-26-371-384>.
17. Commons: Monuments database. Retrieved from [https://commons.wikimedia.org/wiki/Commons:Monuments\\_database/Statistics](https://commons.wikimedia.org/wiki/Commons:Monuments_database/Statistics)
18. Council of the European Union (2014). Council conclusions on cultural heritage as a strategic resource for a sustainable Europe, Brussels, 21 May 2014. In: *Official Journal of the European Union*, C 183, 14 June 2014. P. 36-38. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:183:FULL&from=EN>
19. Elzakker, C. P. J. M. van. The use of electronic atlases. In: I.Klinghammer e.a. (eds.), *Proceedings of the Seminar on Electronic Atlases*, held in Visegrad. Budapest: Eötvös Lorand University, 1993, pp. 145-157.
20. Hurni, L. Atlas Information Systems. In: Shekhar S., Xiong H., Zhou X. (eds) *Encyclopedia of GIS*. Springer, Cham., 1995. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-23519-6\\_847-2](https://doi.org/10.1007/978-3-319-23519-6_847-2)
21. Ormeling F., Rystedt B. The ICA National Atlas Commission – early history (1987-2007)? 2018. [https://atlas.icaci.org/wp-content/uploads/2018/05/Ormeling\\_The-ICA-National-Atlas-Commission.pdf](https://atlas.icaci.org/wp-content/uploads/2018/05/Ormeling_The-ICA-National-Atlas-Commission.pdf)
22. Rystedt B. Current trends in electronic atlas production. In: *Cartographic Perspectives*, 20, 1995, pp. 5-11. <https://doi.org/10.14714/CP20.889>
23. Havana communiqué on cultural mapping. Produced at the UNESCO conference “New Perspectives on Cultural Diversity: The Role of Communities” Havana, Cuba, February 7-10, 2006 In: Building critical awareness of cultural mapping: a workshop facilitation guide, 2009, pp. 35-37. URL: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000190314>
24. World Heritage Centre – Cultural-mapping. URL: <https://bangkok.unesco.org/content/cultural-mapping>

Стаття надійшла до редакції 18.10.2021 р.

Стаття рекомендована до друку 05.11.2021 р.

**Kateryna Polyvach**

PhD (Geography), Leading Researcher, Department of Cartography,

Institute of Geography, National Academy of Sciences of Ukraine,

Volodymyrska Str., 44, Kyiv, 01054, Ukraine,

e-mail: [kateryna.polyvach@gmail.com](mailto:kateryna.polyvach@gmail.com), <http://orcid.org/0000-0001-6823-3431>

**ATLAS INFORMATION SYSTEM OF NATURAL AND CULTURAL HERITAGE  
OF UKRAINE**

The purpose of this study is to highlight the conceptual and methodological approaches as well as practical experience in creating of an Atlas Information System of natural and cultural heritage of Ukraine (AIS PiKS) and to outline the directions of its long-term development. AIS PiKS means a problem-oriented information system that provides an opportunity to store, systematize and analyze a large amount of accounting and statistical information that will present a modern and clear information picture of the state and trends of the development trends of objects and territories of the country's natural and cultural heritage and its regions, and present it with traditional and modern means of visualization; to assist the bodies of state administration in the formation and implementation of state policy in the field of natural and cultural heritage, such as accounting, protection, conservation and use of its objects and territories etc.

At the first stage of its development, AIS PiKS was reflected in the form of appropriate blocks of the electronic Atlas "Population of Ukraine and its natural and cultural heritage" (hereinafter – the Atlas). The development of the atlas was completed in 2020 by the Institute of Geography of NASU. Among the many scientific and applied tasks that were solved, the focus is on research of their thematic component, among them – the theoretical development of the component structure and content of AIS PiKS, development of conceptual and terminological apparatus, analysis, and visualization of various spatial and descriptive information. The formation of information database AIS PiKS was carried out in the presence of a huge number of potential mapping objects, inefficiently functioning state accounting system of PiKS objects and territories and the need to supplement existing lists with data on spatial localization of mapping objects, visualization of topographic location and necessary attributive (descriptive) information.

The need to present a wide range of data from areas related to geography (primarily culture) required the search for new conceptual approaches, methodological solutions, and relevant information sources. As a result, the first in Ukraine specialized thematic maps of ethnocultural, religious and scientific and technical heritage were created, which is a scientific novelty of the Atlas. For the first time in Ukraine, cultural-landscape zoning of Ukraine has been developed at the macro level, thus starting to fill a gap of the absence of domestic developments of this kind. The map "Cultural-landscape zoning of Ukraine" became one of the key topics of the electronic atlas "Population of Ukraine and its natural and cultural heritage".

The study identified proposals on the main directions of development and practical application of AIS PiKS. Besides actualization of data, they involve the development of the main ideas and areas of research planned in the Atlas, especially on complex electronic atlases, the deepening of the regional aspect of case studies of cultural and natural heritage through inclusion in the systems of national and regional strategy, spatial development planning, research on integrated study of territory, mapping and development of CLZ of cultural and natural heritage of regions and administrative districts, etc.

**Keywords:** *natural and cultural heritage, electronic atlas, atlas information system, visualization, spatial and statistical analysis.*

**References:**

1. Rudenko, L. H. (Ed.) (2021). Akademichna heohrafiia i atlasne kartohrafuvannia za roky nezalezhnosti Ukrainy [Academic geography and atlas mapping during the years of Ukraine's independence] (pp. 31-108). Kyiv: Institute of Geography of NASU [in Ukrainian].
2. Oliinyk, O. P. (Ed.) (2014). Kontseptsiiia natsionalnoi polityky shchodo kulturnoi spadshchyny v Ukraini (Projekt) [Concept of national policy on cultural heritage in Ukraine]. Kyiv: Arkhytektura i prestyzh, Seredniak T. K. [in Ukrainian].
3. Rudenko, L. H., Polyvach, K. A., Chabaniuk, V. S., Bochkovska, A. I., Maryniak, Eu. O., Lisovskyi S. A., et al. (2018). Kul'turna spadshchyna v Atlasnij heoinformatsijnij systemi staloho rozvytku Ukrainy [Cultural heritage in the Atlas geoinformation system of sustainable development of Ukraine]. Kyiv: Art Ekonomii [in Ukrainian].
4. Vedenin, Yu. A. & Kuleshova, M. E. (Eds.). (2004). Kulturnyi landshaft kak ob'ekt naslediya [Cultural Landscape as a Heritage Site] (p. 10). Moskva: Russian Research Heritage Institute; St. Petersburg: Dmitry Bulanin [in Russian].
5. Rudenko, L. H. (Ed.). Natsionalnyi atlas Ukrainy [The National Atlas of Ukraine] (p. 53). Kyiv: SSPE Cartografia [in Ukrainian].
6. Polyvach, K. A. (2016). Informatsiino-dovidkovyi atlas pryrodno-zapovidnoho fondu rehionu [Information and reference atlas of the nature reserve fund of the region]. *Ukrainian geographical journal*, 1, 53-60. <https://doi.org/10.15407/ugz2016.1.053> [in Ukrainian].

7. Polyvach, K. A. (2019). Istoryko-kulturnyi karkas Ukrainy: metodychni pidkhody do yoho vyavlennia ta doslidzhennia [Historical and cultural framework of Ukraine: Methodical approaches to its identification and research]. *Ukrainian Geographical Journal*, 2, 32-40. <https://doi.org/10.15407/ugz2019.02.032> [in Ukrainian].
8. Polyvach, K. A. (2005). Kartohrafuvannia istoryko-kulturnoi spadshchyny v Ukraini [Mapping of Ukraine historical and cultural heritage]. *Ukrainian geographical journal*, 3, 60-66 [in Ukrainian].
9. Polyvach, K. A. (2012). Kulturna spadshchyna ta yii vplyv na rozvytok rehioniv Ukrainy [Cultural heritage and its influence on the development of regions of Ukraine]. Kyiv: Institute of Geography of NASU [in Ukrainian].
10. Polyvach, K. A. (2021). Kulturno-landshaftna spadshchyna Ukrainy: zahalni problemy vyvchennia i zberezhenia [Cultural landscape heritage of Ukraine: general problems of study and preservation] In *Proceedings of the International Scientific and Practical Conference of Students, Graduate Students And Young Scientists Region-2021: Socio-geographical Aspects*. Kharkiv, 149-154 [in Ukrainian].
11. Polyvach, K. A. (2018). Peredumovy, meta i zavdannia Atlasnoi heoinformatsiinoi systemy kulturnoi spadshchyny Ukrainy [Preconditions, purpose and tasks of the Atlas geoinformation system of cultural heritage of Ukraine]. In Rudenko, L. H. (Ed.). *Cultural heritage in the Atlas geoinformation system of sustainable development of Ukraine* (pp. 68–73). Kyiv [in Ukrainian].
12. Rudenko, L. H. (Ed.) (2015). Pryrodno-zapovidnyi fond Kyivskoi oblasti: Atlas-dovidnyk [Nature Reserve Fund of Kyiv Region: Atlas-reference book]. Kyiv: Art Ekonomi [in Ukrainian].
13. UNESCO (1972). Recommendation on the protection of cultural and natural heritage at the national level. [Recommendation on the protection of cultural and natural heritage at the national level] Retrieved from: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_724](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_724) [in Ukrainian].
14. Rudenko, L. H., & Polyvach K. A. (2015). Pryrodna spadshchyna: dosvid ta perspektyvy kartohrafuvannia v Ukraini [Natural heritage: experience and prospects of mapping in Ukraine]. *Ukrainian geographical journal*, 4, 40-49. <https://doi.org/10.15407/ugz2015.04.040> [in Ukrainian].
15. Salyshchev, K. A. (1990) Kartovedenye [Cartography]. Moskva: Izd-vo MGU, p. 185 [in Russian].
16. Chabaniuk, V. S., & Polyvach, K. A. (2020). Cartographic interpretation of the “meta” notion in the cultural heritage context. In: *InterCarto. InterGIS. GI support of sustainable development of territories: Proceedings of the International conference*. Moscow: Moscow University Press. V. 26. Part 4. pp. 371-384. <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2020-4-26-371-384>.
17. Commons: Monuments database. Retrieved from [https://commons.wikimedia.org/wiki/Commons:Monuments\\_database/Statistics](https://commons.wikimedia.org/wiki/Commons:Monuments_database/Statistics)
18. Council of the European Union (2014). Council conclusions on cultural heritage as a strategic resource for a sustainable Europe, Brussels, 21 May 2014. In: *Official Journal of the European Union*, C 183, 14 June 2014.P.36-38. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:183:FULL&from=EN>
19. Elzakker, C. P. J. M. van. (1993). The use of electronic atlases. In: I.Klinghammer e.a. (eds.). *Proceedings of the Seminar on Electronic Atlases*. Budapest: Eötvös Lorand University, pp. 145-157.
20. Hurni, L. (2015). Atlas Information Systems. In: Shekhar S., Xiong H., Zhou X. (eds) *Encyclopedia of GIS*. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-23519-6\\_847-2](https://doi.org/10.1007/978-3-319-23519-6_847-2)
21. Ormeling, F., & Rystedt, B. (2018). The ICA National Atlas Commission – early history (1987-2007). Retrieved from [https://atlas.icaci.org/wp-content/uploads/2018/05/Ormeling\\_The-ICA-National-Atlas-Commission.pdf](https://atlas.icaci.org/wp-content/uploads/2018/05/Ormeling_The-ICA-National-Atlas-Commission.pdf)
22. Rystedt B. (1995). Current trends in electronic atlas production. *Cartographic Perspectives*, 20, pp. 5-11. <https://doi.org/10.14714/CP20.889>
23. UNESCO (2006). Havana communiqué on cultural mapping. Produced at the UNESCO conference “*New Perspectives on Cultural Diversity: The Role of Communities*”, Havana, Cuba, February 7-10, 2006 In: *Building critical awareness of cultural mapping: a workshop facilitation guide*, 2009, pp. 35-37. Retrieved from <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000190314>
24. UNESCO (2017) World Heritage Centre – Cultural-mapping. Retrieved from <https://bangkok.unesco.org/content/cultural-mapping>.

Received 18 October 2021

Accepted 05 November 2021

**Екатерина Поливач**

к. геогр. н., ведучий научний співробітник відділу картографії,  
Інститут географії Національної академії наук України,  
ул. Владимирская, 44, г. Киев, 01054, Україна,  
e-mail: [kateryna.polyvach@gmail.com](mailto:kateryna.polyvach@gmail.com), <http://orcid.org/0000-0001-6823-3431>

**АТЛАСНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПРИРОДНОГО И КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ УКРАИНЫ: ОПЫТ СОЗДАНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

В статье рассмотрены основные концептуальные и методические подходы и практический опыт по созданию атласной информационной системы природного и культурного наследия Украины (АИС ПиКН) и намечены направления ее перспективного развития. Под АИС ПиКН понимается проблемно-ориентированная система, которая создается как программно-технологическое и инструментальное средство для решения задач по сбору, обработке, анализу и представлению пространственно-координированных данных, атрибутивной и мультимедийной информации о наличии, охране, сохранении и использовании объектов и территорий ПиКН, условиях и среды их размещения на заданных пространственных уровнях с расширенными возможностями геоинтеграции, пространственно-статистического анализа, интерактивности и доступности ее ресурсов.

На первом этапе своего развития АИС ПиКН нашла отражение в виде соответствующих блоков электронного Атласа «Население Украины и его природное и культурное наследие» (далее – Атлас). Среди многих научно-прикладных задач, которые решались при этом, акцентируется внимание на исследованиях их тематической составляющей, среди них – теоретические разработки компонентной структуры и содержательного наполнения АИС ПиКН, развитие понятийно-терминологического аппарата, анализ и отображение различной пространственно-временной информации и тому подобное. Инвентаризация (формирование информационной базы данных) АИС ПиКН осуществлялась в условиях наличия огромного количества потенциальных объектов картографирования, неэффективно функционирующей государственной системы учета объектов и территорий ПиКН и необходимости дополнения существующих перечней данными о пространственной локализации объектов картографирования, визуализацией топографического расположения и необходимой атрибутивной (описательной) информацией.

Необходимость представления широкого спектра данных из смежных с географией сфер (в первую очередь, культуры) потребовало поиска новых концептуальных подходов, методических решений и соответствующих информационных источников. В результате были созданы первые в Украине специализированные тематические карты этнокультурного, религиозного и научно-технического наследия, что составляет научную новизну Атласа. Также впервые была осуществлена разработка культурно-ландшафтного районирования Украины, карта которого стала главным сюжетом вступительного раздела Атласа.

Перспективы дальнейшего развития АИС ПиКН могут быть связаны, среди прочего, с углублением регионального аспекта тематических исследований, созданием комплексных электронных атласов (и, соответственно, АИС) ПиКН географических или историко-географических регионов, административных областей и отдельных родов.

**Ключевые слова:** природное и культурное наследие, электронный атлас, атласная информационная система, геоинтеграция, пространственно-статистический анализ.

### Наталія Дук

к. геогр. н., доцент кафедри географії,  
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара,  
просп. Гагаріна, 72, м. Дніпро, 49000, Україна  
e-mail: [natalya.duk@gmail.com](mailto:natalya.duk@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0002-1566-1245>

### Ірина Суматохіна

к. геогр. н., доцент кафедри географії,  
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара,  
просп. Гагаріна, 72, м. Дніпро, 49000, Україна  
e-mail: [sumatokhina\\_ir@ukr.net](mailto:sumatokhina_ir@ukr.net), <https://orcid.org/0000-0002-5892-6362>

## ПАРТИСИПАТОРНЕ БЮДЖЕТУВАННЯ: ПОТОЧНИЙ ДОСВІД, ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА РОЗВИТКУ В РЕГІОНІ

У статті розглянуто сучасний стан та особливості впровадження партисипаторного бюджетування у містах Дніпропетровської області. Встановлено, що бюджет участі впроваджується у містах обласного рівня, і лише в одному місті районного рівня. На основі створеної бази даних розроблені карти та проведено оціночну класифікацію міст області на комплексом показників, що характеризують обсяги фінансування, активність громадян, ступінь та динаміку реалізації проектів. Міста об'єднані у п'ять груп, які відрізняються особливостями, рівнем та ефективністю впровадження партисипаторного бюджетування. Очікувано найуспішнішими виявились найбільші міста області Дніпро і Кривий Ріг. Означені позитивні риси, а також проблеми впровадження бюджету участі та дослідження цього процесу.

**Ключові слова:** партисипаторне бюджетування, громадянський проект, соціальна сфера, картографічне, математико-статистичне моделювання, оціночна класифікація.

**Як цитувати:** Дук, Н., Суматохіна, І. (2021). Партисипаторне бюджетування: поточний досвід, особливості впровадження та розвитку в регіоні. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 79-89. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-07>

**In cites:** Duk, N., Sumatokhina, I. (2021). Participatory budgeting: current experience, features of implementation and development in the region. *Human Geography Journal*, 31, 79-89. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-07>

**Постановка проблеми.** Для ефективного розвитку регіонів особливого значення набувають питання реформи місцевого самоуправління, розробка стратегії управління фінансами, оновлення механізмів управління та ролі громадянського суспільства в прийнятті важливих рішень при плануванні міського простору. Одним із інноваційних інструментів управління є партисипаторне бюджетування як форма участі громадян у регулюванні бюджету [1, 3].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В наукових публікаціях фахівців з правознавства, економіки, державного управління (Г.М. Котіна, М.М. Степура, Г.В. Лещук, А.Ю. Батюга, І.М. Сотник, Я.О. Ус, Ю.А. Глущенко, Е. Балусева, О.І. Дем'янчук та ін.) достатньо широко висвітлено питання теоретико-методологічних та політико-правових засад, детально розглянуто принципи, інструменти, механізм, різні варіанти економічних моделей реалізації партисипаторного бюджетування. В публікаціях наведено результати аналізу зарубіжного досвіду в застосуванні механізмів партисипаторного бюджету в різних країнах світу, охарактеризовано моделі, що використовуються в Європі, визначено переваги та ризики запровадження бюджету участі та його місця в системі державного фінансового регулювання в цілях розвитку людського потенціалу в Україні (Ж.А. Белец,

Л.В. Козарезенко, К.В. Мезенцев). Авторами наукових статей і інтернет-публікацій приділено увагу вивченню практики впровадження партисипаторного бюджету в окремих містах (Київ, Полтава, Суми). Зокрема в роботі [7] автори досліджували розташування публічних просторів в різних зонах Києва та особливості впровадження партисипаторного бюджетування для їх створення. В інтернет-публікаціях представлено аналітичний огляд розвитку бюджетування в ряді міст України [4, 9].

Важливу роль в розвитку процесу демократії участі, одним із інструментів якого виступає партисипаторний бюджет, відіграють веб-портали як джерела актуальної інформації. Так, аналітиком «Центру спільних дій» К. Шокало представлено аналітичний огляд стану та особливостей розвитку громадського бюджету у містах України за загальними показниками – розміром бюджету участі, кількості проектів, поданих до розгляду та проектів-переможців, їх тематики [9].

З 2001 року існує портал «Громадський простір», основними функціями якого є сприяння розвитку громадянського суспільства України через використання інформаційно-комунікаційних технологій, формування та поширення інформаційних продуктів [4].

В дискусіях, що проводяться в рамках порталу, беруть участь науковці-географи К. Мезенцев та

О. Денисенко та ін. За участі географів-урбаністів на порталі проходять обговорення важливих питань партисипації, місця громадської участі в плануванні міського розвитку, а результати публікують на сторінках порталу. Наприклад, в роботі *XX школи-семінару «Проблем розвитку регіонів України» (30 вересня 2021 року) обговорювались питання щодо особливостей процесу становлення партисипаторного планування міст в Україні*, форм партисипації, викликів та тенденцій впровадження, особливостей взаємодії учасників цього процесу, існування проблеми пострадянської парадигми міського планування, окремих інструментів та підходів, гібридних практик.

Застосування географічного підходу до вивчення будь-якого суспільного явища чи процесу дозволяє обробляти та візуалізувати великі обсяги статистичних даних, виконувати географічні інтерпретації системи показників, що характеризують просторові особливості розвитку цих процесів [5]. Однак, географічні дослідження теоретичних засад і практичних заходів щодо впровадження партисипаторного бюджетування в аспекті розвитку поселень різного рівня не набуло настільки широкого розгляду, тому виступає важливим і актуальним напрямом сучасного географічного дослідження.

**Формування цілей статті.** Метою статті є географічний аналіз поточного досвіду, особливостей впровадження та перспектив розвитку партисипаторного бюджетування як інструменту вирішення нагальних суспільних завдань з врахуванням потреб громадян в містах України. У цьому дослідженні ми акцентуємо увагу на аналізі особливостей перебігу процесу громадського бюджетування у містах Дніпропетровської області з використанням картографічного методу та методів географічної інтерпретації результатів математико-статистичного моделювання.

**Виклад основного матеріалу.** Процес партисипаторного або громадського бюджетування як інструмент міського управління, що ґрунтується на принципах демократії, соціальної справедливості та відкритості, розвивається в Україні з 2015 року. За цей період проходження проєктів громадян на бюджет участі спостерігалось в містах різних категорій усіх областей України.

Термінологія партисипаторного бюджетування остаточно не визначена і потребує удосконалення. За результатами досліджень на онлайн-платформах міських рад використовується до 15 варіацій назв і дефініцій. В науковій літературі та практиці місцевого управління найчастіше використовують терміни громадський (учасницький) бюджет, бюджет участі, партисипаторний (партисипаторний) бюджет, партисипативний бюджет, інклюзивний бюджет тощо. Ми використовуємо термін «партисипаторне бюджетування», але розуміємо актуальність проблеми лінгвістичного характеру у використанні його в українській науці.

Під поняттям партисипаторний бюджет розуміється спосіб визначення видатків частини бюджету громади з допомогою прямого волевиявлення

громадян. Це демократичний процес дискусії та прийняття рішень, в якому кожен житель населеного пункту має можливість вирішувати, у який спосіб витратити частину місцевих чи державних фінансових, визначати пріоритетні напрямки розвитку соціальної сфери, вирішувати актуальні проблеми на місцевому рівні [2].

Як приклад детально розглянемо хід запровадження партисипаторного бюджетування в містах Дніпропетровської області. З 20 міст Дніпропетровської області, серед яких 13 – міста обласного значення, 7 – районного, бюджет участі запроваджено в одинадцяти містах обласного рівня і в одному місті районного рівня (рис. 1). Інформація про бюджет участі розміщується на офіційних сайтах міських рад, найчастіше використовується платформа Громадський проєкт [8].

Для дослідження стану та особливостей впровадження партисипаторного бюджетування в містах області нами створена база даних, яка містить по кожному місту Дніпропетровської області таку щорічну інформацію: кількість проєктів, поданих на конкурс; сумарний бюджет поданих проєктів; кількість, статеві та вікова структура авторів проєктів; кількість проєктів-переможців, а також реалізованих і таких, що реалізуються; сумарний бюджет реалізованих проєктів; розмір коштів, що виділяються на реалізацію проєктів; категорії поданих, а також реалізованих проєктів. За цими даними були розраховані усереднені дані за період функціонування бюджету участі та відносні показники, що характеризують як активність громадян (кількість та вартість поданих і реалізованих проєктів у розрахунку на 10000 мешканців міста, частка містян, які взяли участь у голосуванні та ін.), так і фінансові можливості міст (частка бюджету участі від загального бюджету міста), а також динаміку (темпи зростання/скорочення кількості поданих і реалізованих проєктів, їх авторів та фінансових обсягів). Аналіз цієї інформації дав можливість встановити особливості впровадження партисипаторного бюджетування в містах області.

Усвідомлення можливості вплинути на низку рішень місцевої влади, спонукає громадян долучатись до процесу управління й висувати ініціативи різної проблематики. Однак на платформах бюджету участі різних міст назви категорій можуть мати й інші формулювання. Так, на частині сайтів проєкти поділяються не за тематикою, а за масштабом: великі, малі та міні-проєкти. На інших сайтах наявні обидва підходи до класифікації. Відсутність єдиного підходу до структури і систематизації даних щодо проєктів участі суттєво ускладнює проведення порівняльного аналізу динаміки показників і перебігу процесу в загалом.

В цілому спостерігається значно ширший перелік категорій у великих містах порівняно з малими. Найширший діапазон зафіксовано у 2021 році в Дніпрі – 28 тематичних категорій проєктів. В малих і середніх містах значно переважають проєкти, що стосуються благоустрою та освіти. Остання категорія суттєво переважає у всіх містах.



В процесі відбору проєктів на реалізацію кількість категорій скорочується у 2-3 рази (рис. 2).

Ми здійснили спробу оціночної класифікації офсетним методом міст області за наборами показників, що характеризують обсяги бюджетування, активність громадян та динаміку процесу. Означені

вище дані були пронормовані і на їх основі розраховано для кожного міста два варіанти бальної оцінки, за якими міста були об'єднані в групи, що відрізняються особливостями, рівнем та ефективністю впровадження партисипаторного бюджетування.

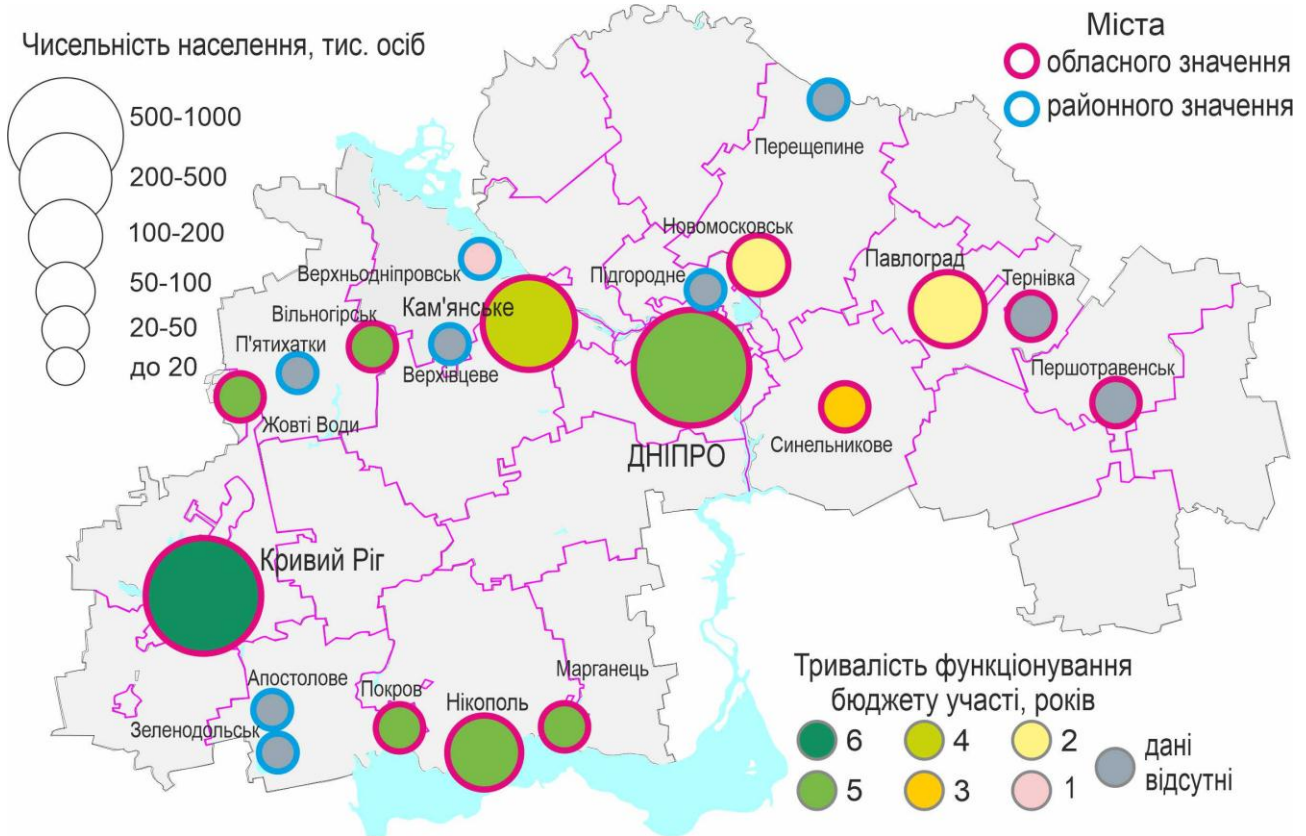


Рис. 1. Тривалість функціонування бюджету участі у містах Дніпропетровської області  
 Fig. 1. The duration of the participation budget functioning in the cities of the Dnipropetrovsk region

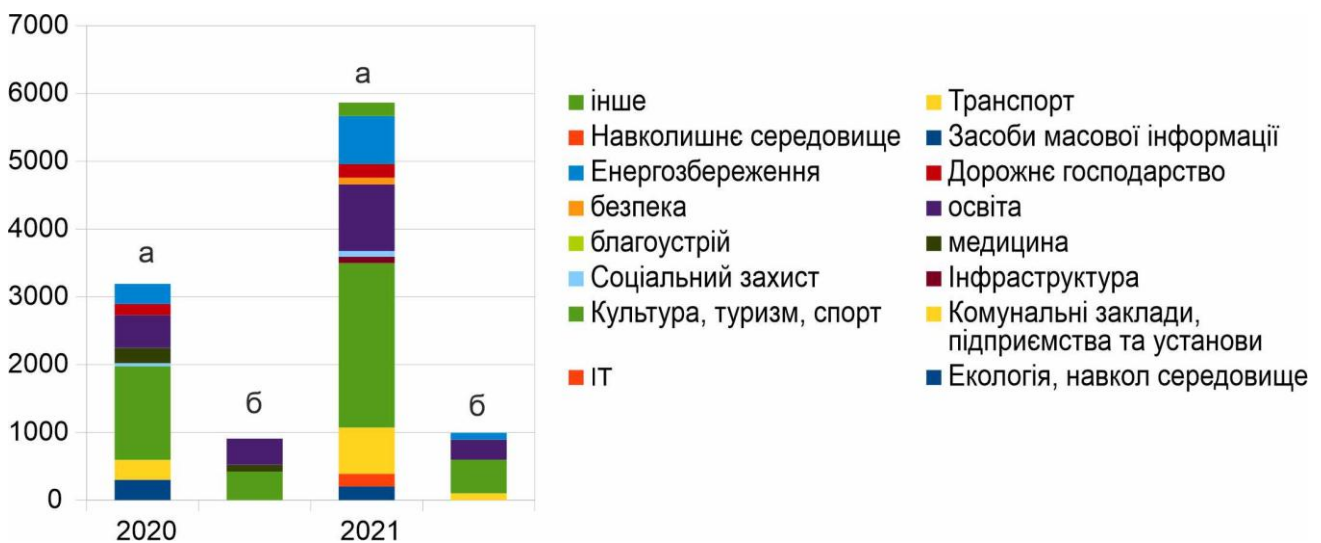
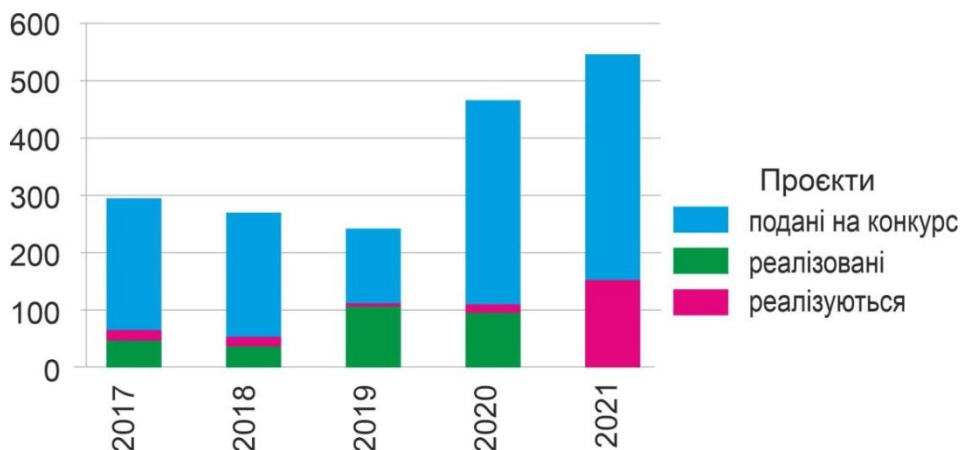


Рис. 2. Тематика і вартість поданих (а) та реалізованих (б) проєктів бюджету участі у Новомосковську за 2020 р. (тис. грн.)  
 Fig. 2. Topics and cost of submitted (a) and implemented (b) projects of the budget of participation in Novomoskovsk for 2020 year (thousands of hryvnias)

Перший варіант обчислення, коли враховувались і абсолютні, і відносні показники, показав високу їх залежність (кореляція становить 0,85) від людності міста, що зрозуміло, адже від людності міст залежать і кількість проектів, і число тих, хто проголосував, і бюджети міст. В другому варіанті враховувались переважно відносні показники, що знизило залежність від людності міст і дало, на наш погляд, більш об'єктивні оцінку.

В першу групу з найвищими балами зі значним відривом очікувано потрапили найбільші міста:

Дніпро і Кривий Ріг – багатопрофільні потужні промислові, освітні, культурні центри, де активно впроваджується бюджет участі з 2017 та 2016 років відповідно. Дніпро посідає третю позицію в рейтингу бюджетів обласних центрів України. Інформація про бюджет участі Дніпра та Кривого Рогу розміщена на платформах Громадський проект і містить дані про кількість, зміст громадських ініціатив, поданих на розгляд, та стан їх реалізації за весь період громадського бюджетування не лише по місту в цілому, а й по кожному району міста.



**Рис. 3. Кількість проектів бюджету участі, поданих, реалізованих та таких, що знаходяться на реалізації, на території м. Дніпро за період 2017-2021 рр.**

**Fig. 3. The number of participatory budget projects submitted, implemented and under implementation in the city of Dnipro for the period 2017-2021**

В 2021 році у Дніпрі до розгляду подано 396 проектів громадян. Місто виділяє на реалізацію громадських ініціатив суму 48 млн грн. За п'ять років кількість і поданих, і реалізованих проектів збільшилась майже вдвічі (рис. 3), спостерігається і поетапне розширення тематики проектів (в 2021 р. 28 тематичних категорій), а також зростання кількості авторів проектів. Це свідчить про позитивні зрушення у впровадженні партисипаторного бюджетування та зростання соціальної активності населення. Зазначимо, що найбільш ініціативними виявилися громадяни віком 36-45 років (36%), характерно також переважання жінок серед авторів проектів. Такі ж тенденції спостерігаються і в інших містах регіону.

Серед реалізованих проектів бюджету участі у місті найбільша кількість стосується таких сфер: муніципальна - благоустрій житлових та громадських зон, пішохідна і велосипедна інфраструктура, енергозбереження, комунальне господарство тощо - 38%; освітня - дошкільна, шкільна, позашкільна освіта - 29,6% від загальної кількості реалізованих проектів (рис. 4).

Представлені карти унаочнюють просторовий аспект розвитку процесу громадського бюджетування на локальному рівні (рис. 4, 5).

У територіальному розрізі відзначається більша активність мешканців правобережних районів міста Дніпро. Це пояснюється як більшою чисельністю населення цих районів, так і їх функціональними

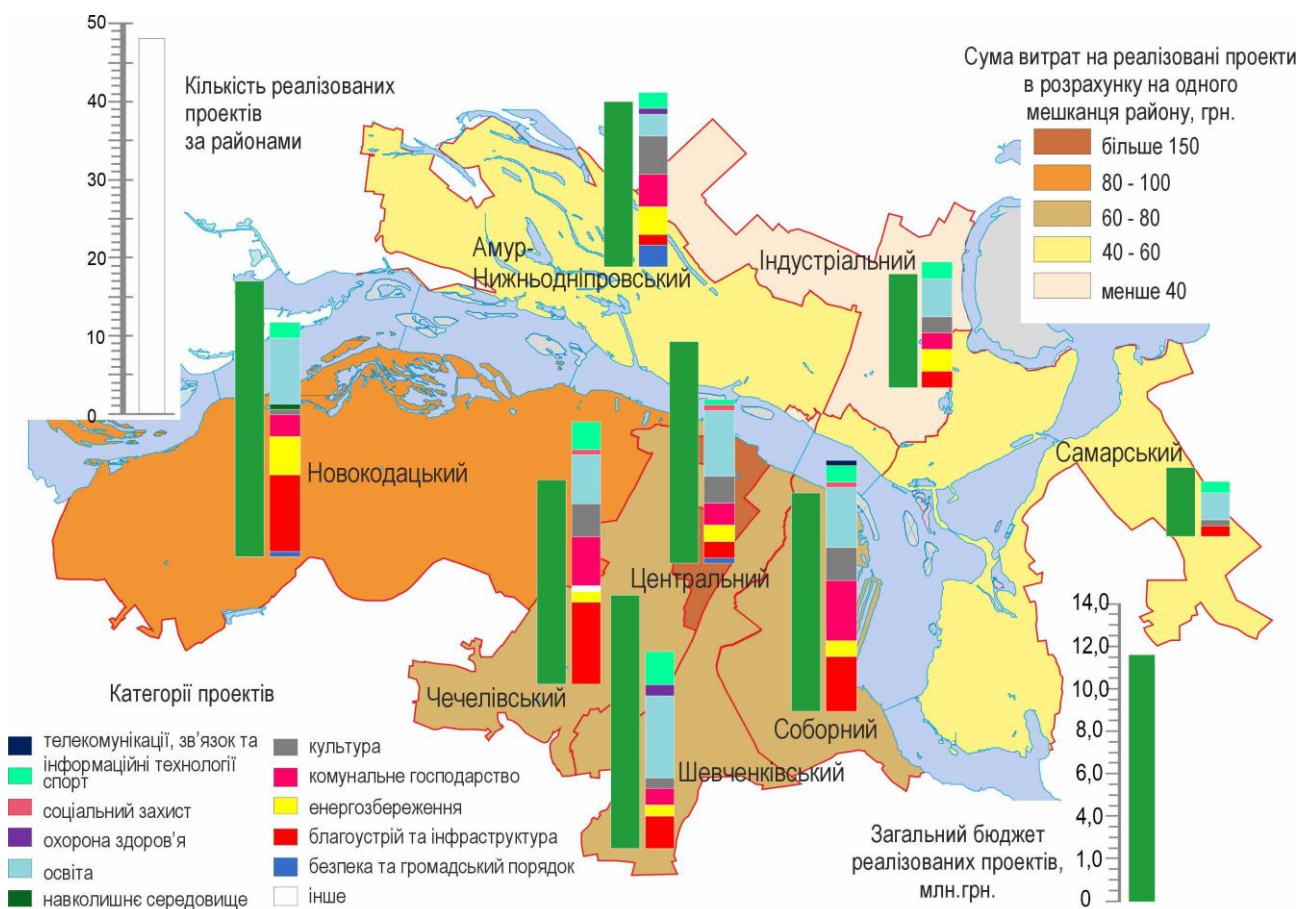
особливостями, різницею в умовах проживання, забезпеченні соціальною інфраструктурою та екологічним станом довкілля. Так, у Соборному, Шевченківському та Центральному районах зосереджені заклади вищої освіти, науково-дослідні та проектні інститути, добре розвинена соціальна інфраструктура. Тому зрозумілим є переважання проектів освітньої тематики. Натомість на території Чечелівського і Новокодацького районів знаходяться найбільші промислові зони, а поблизу них – житлові квартали, відтак для них актуальними є проблеми екологічного стану, благоустрою та інфраструктури. Значна частина Амур-Нижньодніпровського та Індустріального районів – це житлові масиви одноповерхової приватної забудови, а також промислові зони. Тут простежується підвищена частка проектів, що стосуються проблем безпеки, комунального господарства та енергозабезпечення. Загалом мешканці цих районів протягом всього періоду залишаються менш активними.

Після обласного центру найкраще громадське бюджетування функціонує у *Кривому Розі*. Про це свідчать статистичні дані, які розміщені у вільному доступі на платформі бюджету участі сайту міської ради м. Кривий Ріг (табл. 1).

Аналіз статистичних даних свідчить про позитивні зміни й розвиток процесу громадського бюджетування у місті. За шестирічний період (2016-2021 рр.) кількість поданих проектів бюджету участі

збільшилась в чотири рази, що демонструє зростання соціальної активності мешканців міста. За цей час зросли також суми з бюджету міста на їх реалізацію з 4,899 млн. грн. у 2016 році до 7,664 млн. грн. у 2021 році.

Містяни проявляють ініціативу у плануванні міського простору у різних напрямках, реєструють проекти в п'ятнадцяти категоріях (рис. 5), проекти-переможці, за які подано понад 25% від загальної кількості голосів, належать переважно до категорій благоустрій та освіта.



**Рис. 4. Кількість, тематика та обсяги бюджету реалізованих проектів в районах м. Дніпро (2017-2020 рр.)**  
**Fig. 4. Number, topics and budget volumes of implemented projects in the districts of Dnipro for the period 2017-2021**

**Динаміка розвитку партисипаторного бюджетування у м. Кривий Ріг за період 2016-2022 років**  
 (складено за [https://gb.kr.gov.ua/statistics/10])  
**Dynamics of participatory budgeting development in Kryvyi Rih for the period 2016-2022**

Показники розвитку партисипаторного бюджетування	Роки						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Подано проектів, од.	46	45	145	146	124	132	164
Подано проектів на загальну суму, млн. грн.	9,580	14,758	71,456	62,120	64,08	81,048	99,385
Виділено коштів на реалізацію проектів-переможців, млн. грн.	4,899	6,304	7,330	7,857	7,565	7,664	невизначено
Частка авторів жіночої статі, %	91	73	64	69	63	69	70
Кількість категорій, за якими зареєстровано проекти, од.	8	7	6	11	5	6	11
Переважаючий вік авторів (більше 30% від загальної кількості авторів), років	36-45	36-45; 46-65	46-65	36-45; 46-65	25-35; 46-65	46-65	46-65
Категорії, за які подано понад 25% голосів від загальної кількості	благоустрій	освіта	благоустрій, освіта	освіта	освіта	освіта	невизначено

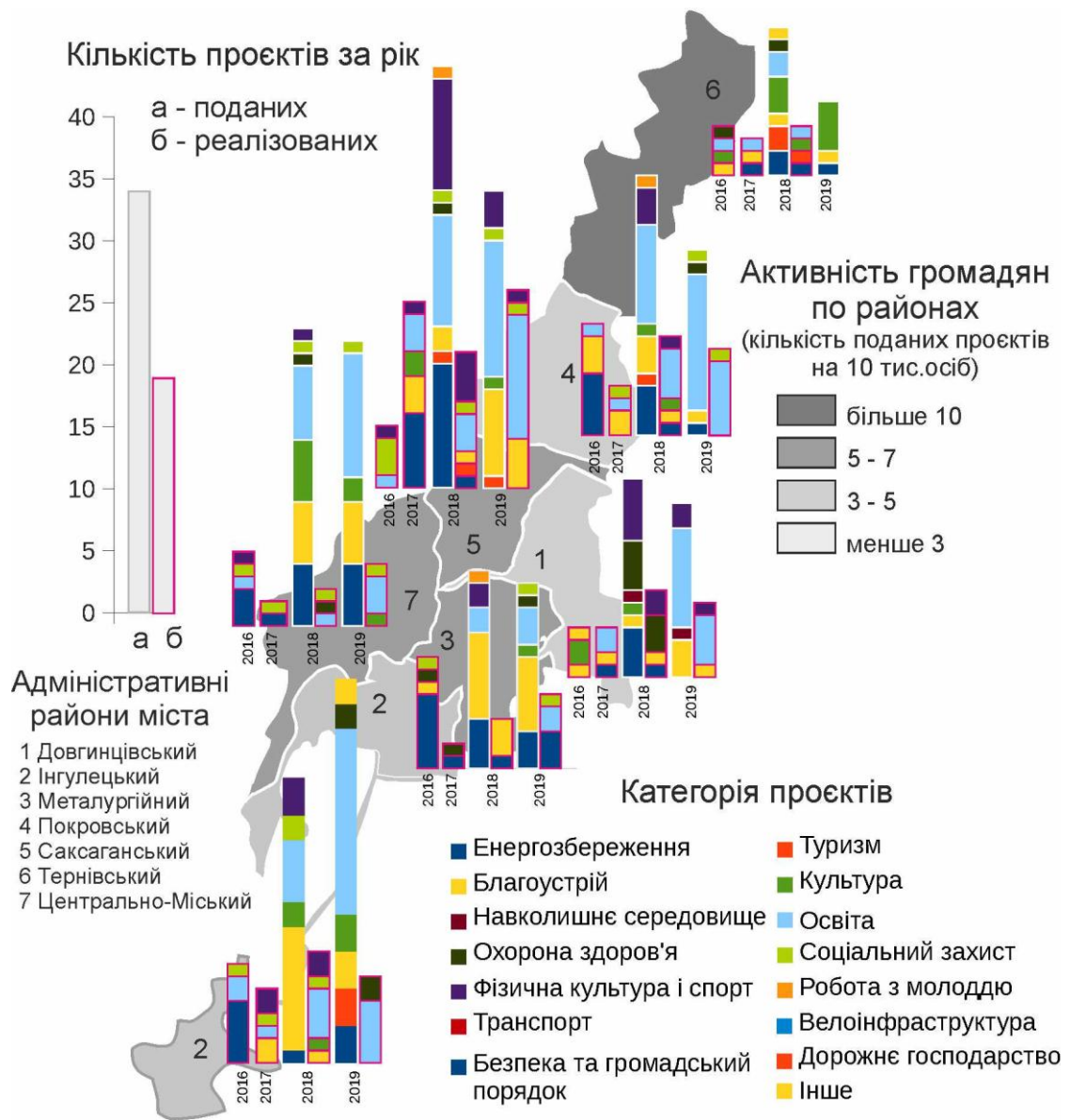


Рис. 5. Структура проєктів за категоріями по районах Кривого Рогу, 2021 р.  
 Fig. 5. Structure of projects by categories by districts of Kryvyi Rih, 2021

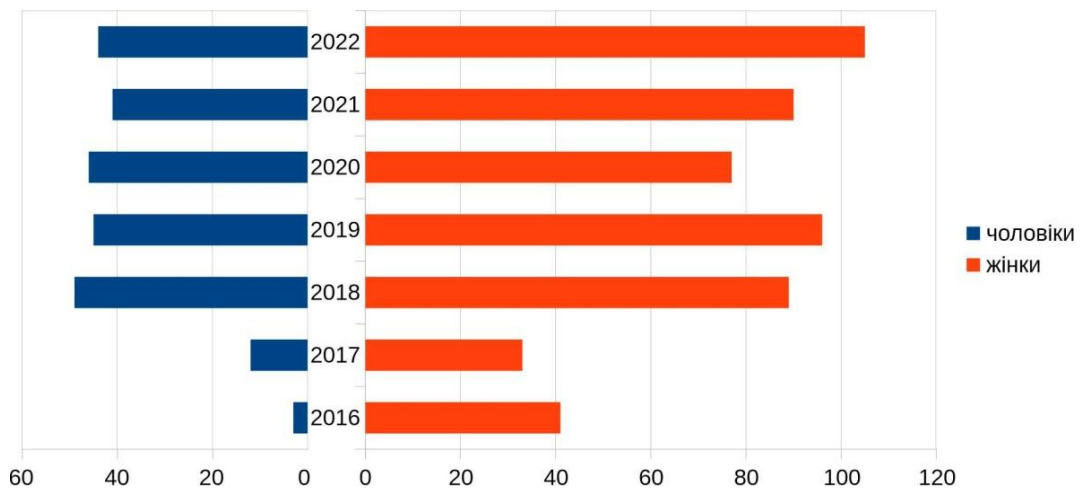


Рис. 6. Статева структура авторів проєктів участі в Кривому Розі  
 Fig. 6. Gender structure of participation projects authors in Kryvyi Rih

Як ми вже зазначали, більшу ініціативу виявляють громадяни жіночої статі (рис. 6), які є авторами більшості проектів (від 63 до 91%), а також люди вікових категорій 36-45 та 46-65 років.

В другу групу потрапили два великих міста – Кам'янське та Нікополь, і два напівсередніх – Марганець та Покров. Зрозуміло, що великі міста мають як значно більші обсяги як міського бюджету, так і бюджету участі.

Кам'янське – третє за чисельністю населення

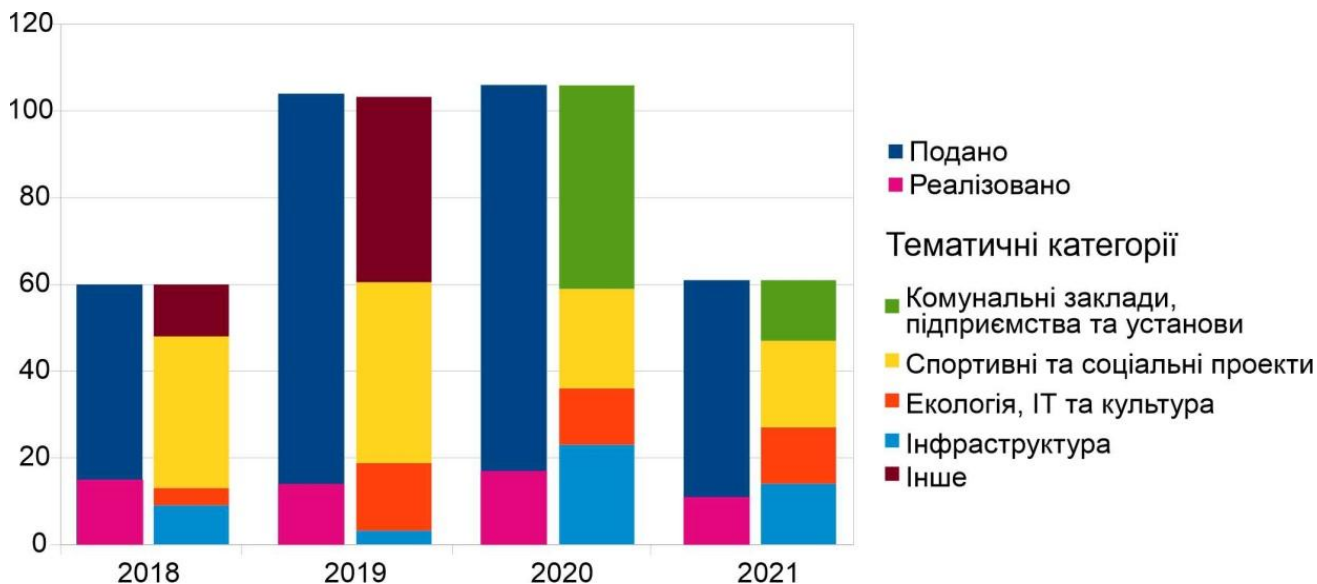


Рис. 7. Кількість та категорії проектів бюджету участі у м. Кам'янське, 2018-2020 рр.  
Fig. 7. Number and categories of participation budget projects in Kamianske, 2018-2020

В Нікополі у 2017 році німецьке товариство міжнародного співробітництва здійснило грантову підтримку громадського проекту «Нікополь Туристичний» на загальну суму гранту 300,0 тис. грн. Це стало початком розвитку партисипаторного бюджетування в місті. З 2017 по 2019 рр. бюджет участі зріс з 0,3 до 1,5 млн. грн., в зв'язку з цим збільшується й кошторис одного проекту з 15 до 50 тис. грн. У 2021 році з міського бюджету для реалізації партисипаторного бюджетування передбачено 2,2 млн. гривень, гранична вартість одного проекту – 200 тис. грн.

Марганець і Покров належать до напівсередніх міст, але відзначаються динамічністю впровадження бюджету участі: високою активністю населення (кількість поданих та реалізованих проектів на 10 000 населення), швидким зростанням кількості поданих та реалізованих проектів, рівня реалізації проектів та обсягів їх фінансування.

Так, у місті Покров, де бюджет участі практикується з 2017 року, в перший рік загальна сума бюджету участі склала близько 100 тис. грн, у 2018 році вона зростає в п'ятеро і до цього часу становить 500 тис. грн. За час існування бюджету участі соціальна активність мешканців зростає майже в сім разів.

Жовті Води, Новомосковськ, Павлоград об'єдналися у третю групу. При цьому вони різняться

місто Дніпропетровської області, розвинений культурний та промисловий центр. Бюджет участі у місті розвивається з 2018 року, на сайті міської ради міста розміщена детальна інформація як стосовно запропонованих проектів так і проектів-переможців (рис.7). Однак, у зв'язку зі зміною підходу до групування проектів за категоріями складно проаналізувати динаміку процесу громадського бюджетування за весь період.

ся за чисельністю населення. Павлоград і Новомосковськ — це велике та середнє міста відповідно, однак вони мають найменший досвід партисипаторного бюджетування. Попри це, їх мешканці проявили значну активність щодо бюджету участі (рис. 8).

Досить висока активність громадян спостерігається і в Новомосковську: до розгляду було подано 61 проект на суму 5,865 млн. грн., серед яких належить до категорії «спорт» (38%) і «благоустрій» (24%). Зацікавленість ініціативами містян оцінюється у 5950 голосів. Абсолютна більшість авторів проектів (72%) – це жінки. Цікавим фактом є рівномірний розподіл авторів за віком: на кожну вікову категорію (26-35; 36-45; 46-65 років) приходить по 31-33%.

Жовті Води – напівсереднє місто, де бюджет участі функціонує п'ять років. В цій групі місто вирізняється стабільними показниками та практично відсутністю прогресу в обсягах партисипаторного бюджетування.

В останню групу увійшли міста Синельникове та Вільногірськ. Синельникове має невеликий термін існування бюджету участі, який впроваджується тут дуже повільно. За останні два роки було реалізовано лише по два проекти громадських ініціатив. Подібна ситуація спостерігається й у Вільногірську, де за п'ять років було запропоновано всього 16 проектів, з них у 2021 р. лише два.

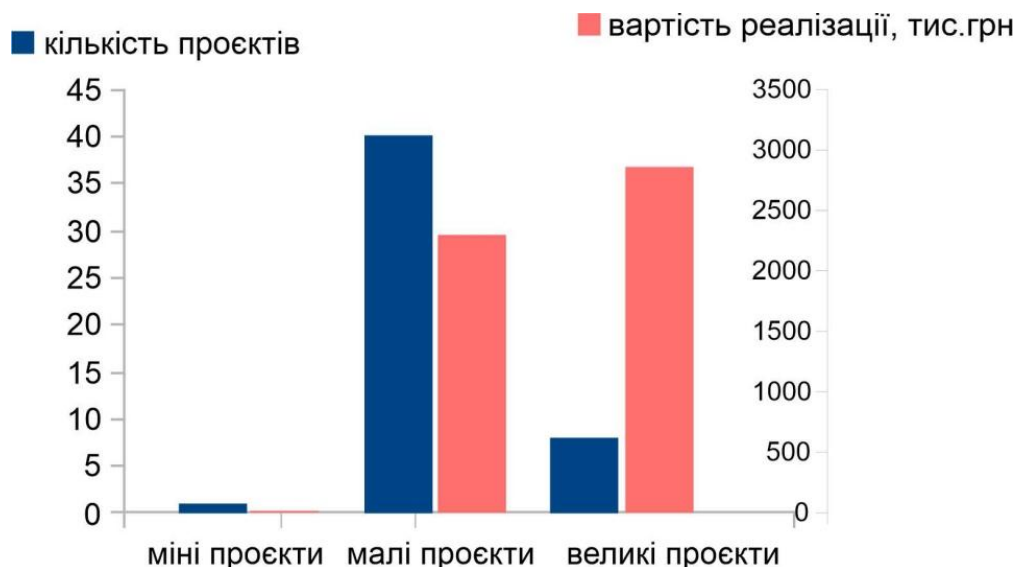


Рис. 8. Кількість допущених до голосування проектів та вартість їх реалізації в м. Павлоград на 2021 р.  
 Fig. 8. The number of projects admitted to voting and the cost of their implementation in Pavlograd in 2021

**Висновки.** В результаті опрацювання статистичних даних виконано групування міст Дніпропетровської області за особливостями впровадження та ефективністю проекту участі. Встановлено, що найбільш ефективним є партисипаторне бюджетування в Дніпрі та Кривому Розі. Встановлена залежність рівня розвитку цього процесу від людності поселення, якості організації інформування та залучення населення до вирішення нагальних потреб. У великих містах активність громадян та категорії запропонованих проектів залежать від функціональних особливостей та центральності/периферійності районів міста.

До позитивних особливостей реалізації партисипаторного бюджетування у містах Дніпропетровської області можна віднести такі: зростання кількості проектів та обсягів їх фінансування; суттєві позитивні зміни рівня благоустрою та інфраструктури, якості надання освітніх послуг; посилення напрямів розвитку гуманітарної політики; підвищення соціальної активності населення; містами-лідерами з розвитку бюджету участі в області є найбільші міста Дніпро та Кривий Ріг.

Оцінка перебігу процесу партисипаторного бюджетування дозволяє вивчити суспільну думку найактивніших представників місцевих громад та виділити на цій основі основні потреби й пріоритетні напрями розвитку громадського простору міст та їх окремих районів. Найбільшу зацікавленість громадяни виявляють до вирішення нагальних проблем закладів освіти, житлового та комунального господарства, благоустрою та інфраструктури. Водночас питаннями екології та охорони середовища майже не опікуються.

Аналіз процесу партисипаторного бюджетування виявив наявність низки проблем: загальних – недосконалість теоретико-методологічного забезпечення, невизначеність економічної моделі, невідпрацьований механізм реалізації бюджету участі, обме-

женість фінансових можливостей громадського бюджету територіальних громад; регіональних – відсутність системного підходу та комплексного бачення соціального розвитку міста у авторів громадських ініціатив, наявність низки малих міст, що взагалі не мають досвіду громадського бюджетування; локальних – велика кількість допущених до голосування проектів малої вартості та ін.

В процесі роботи виявлені проблеми дослідження партисипаторного бюджетування в містах, які технічно ускладнюють проведення аналізу та негативно позначаються на узагальнених висновках:

- невирішеність питань термінології та відсутність єдиного методичного підходу до систематики громадських проектів за категоріями і масштабом;
- некоректна структура та обсяг статистичних даних на платформах, що представляють громадський бюджет;
- відсутність загальноприйнятої методики обробки даних;
- порушення принципу інформаційної відкритості в ряді міст;
- недосконала методика оцінки ефективності використаних коштів бюджету участі.

Підкреслимо, що географічний аспект дослідження такого нового суспільного явища як партисипаторне бюджетування у містах України є актуальним і перспективним науковим напрямком. На локальному рівні важливо виявити реальні місцеві проблеми і запити населення, дослідити активність громадян у вирішенні соціальних проблем, шляхи трансформації та розвитку публічних просторів в різних зонах міст. На більш високих рівнях – дослідити просторові особливості впливу децентралізації, практики місцевого самоврядування та залучення громадян до трансформації та розвитку поселень як одного з напрямків оптимізації територіального планування.

**Список використаної літератури:**

1. Белец Ж. А. Партиципаторне бюджетування як інноваційний демократичний інструмент участі громадян в управлінні справами територіальних громад // Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. – 2016. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://el-zbirn-du.at.ua/2016\\_1/19.pdf](http://el-zbirn-du.at.ua/2016_1/19.pdf)
2. Бюджетний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 12 травня 2015 р.: (ОФЦ. ТЕКСТ). – К.: ПАЛИВОДА А. В., 2015. – 212с.
3. Глущенко Ю. А. Партиципаторний бюджет як інноваційний інструмент управління на місцевому рівні. – Вісник НАДУ при Президентові України (Серія “Державне управління”). – 2017. - № 4. – С. 100-106.
4. Громадський простір: інтернет-портал [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <http://Prostir.Ua>.
5. Дук Н. М. Просторові особливості зміни соціальної сфери міст Дніпро в результаті впровадження партиципаторного бюджету / Н. М. Дук, І. М. Суматохіна, П. П. Крайтор // The 5th International scientific and practical conference “Fundamental and applied research in the modern world” (December 16-18, 2020) BoScience Publisher, Boston, USA. 2020. 822 p. – P. 361-368.
6. Козарезенко Л. В. Бюджет участі в систем державного фінансового регулювання розвитку людського потенціалу /Л.В. Козарезенко // Економічний вісник університету. – Вип.28/1. – 2016. – С. 180-188.
7. Мезенцев К. В. Публічні простори через призму партиципативного міського планування – приклад Києва / К. В. Мезенцев, Н. І. Провотар, В. П. Пальчук // Укр. геогр. журн. – 2020, 2(110). – Київ, 2020. – С. 30-37. <https://doi.org/10.15407/ugz>
8. Платформа реалізації ідей для покращення твого міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://adm.dniprorada.gov.ua/>
9. Центр спільних дій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://centreua.org/mistsevi-vibori-2020/byudzhetniy-proces-vs-uchast-gromadyan-realiyi-gromadskih-byudzhativ-u-mistah-ukrayini/>

Стаття надійшла до редакції 15.10.2021 р.

Стаття рекомендована до друку 02.11.2021 р.

***Nataliia Duk***

*PhD (Geography), Associate Professor, Department of Geography,  
Oles Honchar Dnipro National University,  
Gagarin ave., 72, Dnipro, 49000, Ukraine,  
e-mail: [natalya.duk@gmail.com](mailto:natalya.duk@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0002-1566-1245>*

***Iryna Sumatokhina***

*PhD (Geography), Associate Professor, Department of Geography,  
Oles Honchar Dnipro National University,  
Gagarin ave., 72, Dnipro, 49000, Ukraine,  
e-mail: [natalya.duk@gmail.com](mailto:natalya.duk@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0002-1566-1245>*

**PARTICIPATORY BUDGETING: CURRENT EXPERIENCE,  
FEATURES OF IMPLEMENTATION AND DEVELOPMENT IN THE REGION**

The article is devoted to the problems and achievements of participatory budgeting as a new form of citizen participation in the regulation of the municipal budget. The current experience, features of implementation and prospects of development of participatory budgeting as a tool for solving urgent social problems taking into account the needs of citizens in cities on the example of Dnipropetrovsk region are analyzed. The research was conducted using the cartographic method and methods of geographical interpretation of the results of mathematical and statistical modeling. An attempt to make an assessment classification of the region's cities according to the sets of indicators (the amount of budgeting, project topics, citizen activity and the dynamics of the process and other) was made. The indicators were standardized and based on them, scores were calculated for each city. According to this the cities were combined into five groups that differ in the features, level and effectiveness of participatory budgeting.

The dependence of the level of development of this process on the population of cities, transparency and openness of information and level of population involvement in the solution of urgent needs is established. In large cities the activity of citizens and the categories of proposed projects depend on the city districts functional features and there centrality / peripherality.

The positive features of the implementation of participatory budgeting in the cities of Dnipropetrovsk region include the following: increasing the number of projects and the amount of their funding; significant positive changes in the level of amenities and infrastructure, the quality of educational services; strengthening the humanitarian policy development; increasing social activity of the population. In the region the most successful cities in participatory budget implementation are the largest cities Dnipro and Kryvyi Rih.

The analysis of the participatory budgeting process revealed a number of general, regional and local problems of

both methodological and technological nature. It is emphasized that the geographical aspect of the study of such a new social phenomenon as participatory budgeting in the cities of Ukraine is a relevant and promising scientific field.

**Keywords:** *participatory budgeting, public projects, social sphere, cartographic, mathematical and statistical modeling, assessment classification.*

#### References:

1. Belec, Zh. A. (2016). Partycypatorne bjudzhetuvannja jak innovacijnyj demokratychnyj instrument uchasti gromadjan v upravlinni spravamy terytorial'nyh gromad [Participatory budgeting as an innovative democratic tool for citizen participation in the management of local communities]. *Teorija ta praktyka derzhavnogo upravlinnja i misceвого samovrjaduvannja*, № 1. Retrieved from [http://el-zbirn-du.at.ua/2016\\_1/19.pdf](http://el-zbirn-du.at.ua/2016_1/19.pdf) [in Ukrainian].
2. Bjudzhetnyj kodeks Ukraïny: chynne zakonodavstvo zi zminamy ta dopov. stanom na 12 travnja 2015 r. [Budget Code of Ukraine: current legislation with changes and additions as of May 12, 2015] (OFIC. TEKST). – K.: PALYVODA A. V., 2015. 212 p. [in Ukrainian].
3. Glushhenko, Ju. A. (2017). Partycypatornyj bjudzhet jak innovacijnyj instrument upravlinnja na miscevomu rivni [Participatory budget as an innovative management tool at the local level]. *Visnyk NADU pry Prezydentovi Ukraïny (Serija "Derzhavne upravlinnja")*, 4, 100-106 [in Ukrainian].
4. Gromadskyj prostir: internet-portal [Public space: Internet portal]. Retrieved from <https://www.prostir.ua/> [in Ukrainian].
5. Duk, N. M., Sumatohina, I. M., & Krajtor, P. P. (2020). Prostorovi osoblyvosti zminy social'noi' sfery mist Dnipro v rezultati vprovadzhennja partycypatornogo bjudzhetu [Spatial features of the change of the social sphere of the cities of Dnipro as a result of the introduction of the participatory budget]. *The 5th International scientific and practical conference "Fundamental and applied research in the modern world"* (December 16-18, 2020) BoScience Publisher, Boston, USA. 2020. 822 p. P. 361-368 [in Ukrainian].
6. Kozarezhenko, L. V. (2016). Bjudzhet uchasti v system derzhavnogo finansovogo reguljuvannja rozvytku ljuds'kogo potencialu [The participation budgeting in the system of state financial regulation of human development]. *Ekonomichnyj visnyk universytetu*, 28/1, 180-188 [in Ukrainian].
7. Mezentsev, K. V., Provotar, N. I., & Pal'chuk, V. P. (2020). Publichni prostory cherez pryzmu partycypatoryvnoho mis'kogo planuvannja – pryklad Kyjeva [Public spaces through the lens of participatory urban planning – the case of kyiv]. *Ukr. geogr. zhurn.*, 2(110). 30-37. <https://doi.org/10.15407/ugz> [in Ukrainian].
8. Platforma realizacii' idej dlja pokrashennja tvogo mista [A platform for implementing ideas to improve your city]. Retrieved from: <https://adm.dniprorada.gov.ua/> [in Ukrainian].
9. Centr spil'nyh dij [Joint Action Center]. Retrieved from <https://centreua.org/mistsevi-vibori-2020/byudzhetnij-proces-vs-uchast-gromadyan-realiyi-gromadskih-byudzhetiv-u-mistah-ukrayini/> [in Ukrainian].

Received 15 October 2021

Accepted 02 November 2021

#### **Наталья Дук**

*к. геогр. н., доцент кафедры географии,*

*Днепропетровский национальный университет им. Олеся Гончара,*

*просп. Гагарина, 72, г. Днепр, 49000, Украина,*

*e-mail: [natalya.duk@gmail.com](mailto:natalya.duk@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0002-1566-1245>*

#### **Ирина Суматохина**

*к. геогр. н., доцент кафедры географии,*

*Днепропетровский национальный университет им. Олеся Гончара,*

*просп. Гагарина, 72, г. Днепр, 49000, Украина,*

*e-mail: [sumatokhina\\_ir@ukr.net](mailto:sumatokhina_ir@ukr.net), <https://orcid.org/0000-0002-5892-6362>*

## **ПАРТИСИПАТОРНОЕ БЮДЖЕТИРОВАНИЕ: ТЕКУЩИЙ ОПЫТ, ОСОБЕННОСТИ ВНЕДРЕНИЯ И РАЗВИТИЯ В РЕГИОНЕ**

В статье рассмотрено современное состояние и особенности внедрения партисипаторного бюджетирования в городах Днепропетровской области. Установлено, что бюджет участия внедряется в городах областного уровня и только в одном городе районного уровня. На основе созданной базы данных разработаны карты и проведена оценочная классификация городов области по комплексу показателей, характеризующих объемы финансирования, активность граждан, степень и динамику реализации проектов. Города объединены в пять групп, отличающихся особенностями, уровнем и эффективностью внедрения партисипаторного бюджетирования. Успешными оказались крупнейшие города области Днепр и Кривой Рог. Указаны положительные черты, а также проблемы внедрения бюджета участия и исследования этого процесса.

**Ключевые слова:** *партисипаторное бюджетирование, гражданский проект, социальная сфера, картографическое, математико-статистическое моделирование, оценочная классификация.*



## Правила оформлення та подання статей

«Часопис соціально-економічної географії» приймає до друку матеріали обсягом понад 20 друкованих сторінок до рубрики «Горизонти науки», понад 15 сторінок до рубрики «Наукові повідомлення», до 5 сторінок до рубрики «Рецензії», до 3 сторінок до рубрики «Постаті», до 1 сторінки до рубрик «Хроніка» та «Ювілеї».

Згідно з вимогами ДАК України оригінальна стаття у фаховому виданні має складатися з таких розділів:

- 1) постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями;
- 2) аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Згідно з вимогами, що висуваються до наукових видань міжнародного рівня, статті мають містити глибокий аналіз попередніх досліджень;
- 3) виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття;
- 4) формулювання цілей статті (постановка завдання);
- 5) виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів;
- 6) висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

**Вимоги до оформлення статті:** Текстовий редактор Microsoft Word. Всі поля по 20 мм, формат 210x297 мм, шрифт Times New Roman 14 пт, інтервал 1,5. Для статті необхідно вказати УДК (у лівому верхньому куті), нижче посередині рядка ім'я та прізвище автора, під ними – його науковий ступінь, вчене звання та посада. Нижче наводяться e-mail та ORCID ID автора, відомості про установу, її поштова адреса з індексом. Після цього з нового рядка посередині великими буквами наводиться заголовок статті.

Під заголовком з абзацу наводиться **анотація статті** (не менш як 1800 знаків) та **ключові слова** (5 – 8 слів чи словосполучень) українською мовою (шрифт 10 пт). Нижче наводиться ім'я та прізвище автора, назва статті, анотація та ключові слова російською мовою (шрифт 10 пт).

Після анотацій подається ім'я та прізвище автора, назва статті, реферат та ключові слова англійською мовою (шрифт 10 пт).

**Вимоги до реферату:** обсяг не менше 1800 знаків; інформативність (не містити загальних речень); оригінальність (не бути калькою анотації українською чи російською мовами); змістовність (відображати головний зміст статті та результати досліджень); структурованість (відповідати логіці опису результатів у статті).

Нижче наводиться **текст статті**. Таблиці та рисунки мають бути розміщені у тексті статті. Рисунки мають бути виконані у чорно-білому форматі.

**Список використаних джерел** подається в кінці статті в алфавітному порядку і оформляється згідно з ДСТУ 8302:2015. До списку обов'язково повинна бути включена література за останні п'ять років.

Нижче подається **перелік посилань (References)** (кирилиця транслітерується в латиницю) та його переклад англійською мовою, який необхідно оформляти згідно міжнародного бібліографічного стандарту *APA (American Psychological Association)*.

Посилання на джерела слід давати у прямокутних дужках [ ] із зазначенням порядкового номера, а в окремих випадках і сторінок.

Автори подають окремим файлом **особисті дані** українською, англійською та російською мовами: прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання, місце роботи, посада, поштова адреса установи з індексом, контактний телефон, e-mail, ORCID ID.

Рукописи, що не оформлені належним чином, не приймаються до публікації.

Редакція залишає за собою право проводити редакційну правку рукопису.

Статті перевіряються на наявність плагіату та проходять внутрішнє і зовнішнє рецензування.

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за підбір, точність наведених фактів, власних імен тощо.

## Submission Requirements and Conditions of Paper Acceptance

«Human Geography Journal» seeks to publish those papers that are most influential in the fields or across the fields of Social and Economic Geography and that will significantly contribute to the advances of scientific understanding. We also welcome all other relevant subject areas. Selected papers should present novel and broadly important data, syntheses, concepts as well as some narrower research in the subject area. We welcome submissions from all fields of Geography and from any source. We are committed to the prompt evaluation and publication of submitted papers. «Human Geography Journal» is published in print twice per year.

«Human Geography Journal» accepts papers to the following sections: «Science Skylines» (more than 20 pages); «Research reports» (more than 15 pages); «Reviews» (up to 5 pages); «Personalities» (up to 3 pages); «Chronicle» (up to 1 page); «Jubilees» (up to 1 page).

All authors must agree to be so listed and must have seen and approved the manuscript, its content, and its submission to the Journal. The Journal will send an email to all authors to confirm receipt of each paper. Submission of a paper that has not been approved by all authors may result in immediate rejection without further appeal.

According to the requirements of HAC Ukraine original articles in professional journals should contain the following sections:

- 1) Problem definition and its connection with important scientific and practical tasks;
- 2) Analysis of recent research and publications discussing the problem the author relies on;
- 3) Pointing out unresolved part of the problem which the article concerns;
- 4) Formulation of the purpose of the article (setting a problem);
- 5) The main material of the research and explanation of the obtained scientific results;
- 6) Conclusion from the research and prospects for further development in this direction.

**Requirements to the Manuscript:** Every page field is 20 mm; 210x297 mm page format; Times New Roman 14; spacing 1.5. For his/her paper the author must specify universal decimal classification number (on the left) and the author's name is printed on the right (in the same line). The paper title is printed in the following line in capitals.

**An abstract** (up to 1800 characters) and **key words** (5 – 8) in Ukrainian and Russian (font 10) should be placed just below the paper title. It is followed by the author, a paper title, **summary** (200 – 250 words) and **key words** in both English.

**The summary** must be: up to 1800 characters; informative (not include general sentences); original (not a copy of Russian or Ukrainian annotations); profound (show the main content of articles and research results); structuring (meet the description logic results in the article).

**The paper text** is placed just below this summary. All illustrations and figures should be embedded in the paper text. All visuals must be in black and white.

**The list of references** is placed in the end of the paper in alphabetical order. References should be given in the square brackets [ ] indicating the number of source in the list. In some cases the reference source pages should be indicated too. The list of references is given transferred to Latin (transliterated and translated into English if there is English version of the source) and links placed in accordance with international standards APA (American Psychological Association).

Authors should submit the following **personal information**: full name, academic degree and academic status, place of employment, position, address of the organization, contact phone number, e-mail, ORCID ID.

Manuscripts that are not designed properly, will not be accepted for publication.

Editors reserve the right to make editorial revision of the manuscript.

Наукове видання

# ЧАСОПИС соціально-економічної географії

*Збірник наукових праць*

**Випуск 31**

Українською та англійською мовами

Комп'ютерне верстання – *Юрій Кандиба*

Підписано до друку 06.12.2021 р. Формат 60x84/8. Папір офсетний.  
Друк ризографічний. Ум. друк. арк. 7,9. Обл.-вид. арк. 9,2.  
Наклад 50 пр. Ціна договірна.

---

Видавець та виготовлювач  
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна  
61022, Харків, майдан Свободи, 4  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 3367 від 13.01.09.