
ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ И ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

УДК 332.14:352.075+528.91

С. И. ГРЕЧАНАЯ,
*доцент, кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник,*

Ю. С. РОГОЗЯН,
*кандидат экономических наук,
заместитель завотделом проблем межрегионального сотрудничества*

*Институт экономико-правовых исследований НАН Украины
(Киев)*

КАРТОГРАФИЧЕСКИЙ МЕТОД В ОБЕСПЕЧЕНИИ РАЗВИТИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВА ОБЪЕДИНЕННЫХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОБЩИН

Определены особенности и необходимость применения картографического метода в процессе раскрытия теоретико-методических принципов развития территориальных общин. Предложена методика расчета структурного соотношения объектов производственной, транспортной и информационной инфраструктур, а также их графически-схематического изображения на карте. С ее помощью построена карта-схема инфраструктуры сотрудничества территориальных общин Луганской области, выделены самые успешные районы и аутсайдеры области.

Ключевые слова: картографический метод, объединенные территориальные общины, развитие, сотрудничество территориальных общин, производственная инфраструктура, транспортная инфраструктура, информационная инфраструктура, методика.

S. I. GRECHANAYA,
*Associate Professor, Cand. of Econ. Sci.,
Senior Researcher,*

Yu. S. ROHOZIAN,
*Cand. of Econ. Sci.,
Deputy Head of Department of Interregional Cooperation Problems*

*Institute of Economic and Legal Research of the NAS of Ukraine
(Kiev)*

CARTOGRAPHIC METHOD TO ENSURE DEVELOPMENT AND COOPERATION OF UNITED TERRITORIAL COMMUNITIES

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

© Гречаная Светлана Ивановна (Grechanaya Svetlana Ivanovna), 2017; e-mail: svigrech@gmail.com;
© Рогозян Юлия Сергеевна (Rohozian Yuliia Sergeevna), 2017; e-mail: j.s.rohozian@gmail.com.

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

Сегодня для объединенных территориальных общин начался новый этап развития. Получив правовое признание, полномочия и ресурсы, они должны спланировать свое развитие таким образом, чтобы обеспечить своим жителям комфортную и безопасную жизненную среду. Ориентирами в этом должны служить три составные стратегии: развитие местной экономики, развитие человеческого капитала, сохранение окружающей природной среды, которые актуализируют исследование имеющейся инфраструктуры регионов и территориальных общин, в том числе вновь созданных объединений [1].

Это связано с тем, что, во-первых, почти все экономические блага человек получает непосредственно через инфраструктурные отрасли, чем субъективно определяется достигнутый уровень благосостояния общества. Во-вторых, состояние, в котором в настоящее время находится инфраструктурный комплекс регионов и страны, трудно назвать удовлетворительным. Особенно это касается Луганской и Донецкой областей, которые вследствие военной агрессии потеряли значительную часть инфраструктурных объектов и нуждаются в срочном восстановлении или переориентации производственных, транспортных и информационных связей. Кроме того, данный вопрос актуален для созданных объединенных территориальных общин (ОТО).

Темпы создания ОТО в Луганской области — одни из самых низких в Украине: на начало января 2017 г. зарегистрированы только три объединенные общины. Это обусловлено рядом причин, таких как низкий уровень доверия к власти, непринятие реформ, территориальная близость к линии разграничения в зоне АТО, риск активизации военных действий, нежелание некоторых руководителей городов или поселков участвовать в процессе децентрализации, невысокая информированность населения и местной власти и т. п. Нивелировать негативное влияние последней причины можно, применив картографический метод исследования инфраструктуры региона и распространив полученные результаты.

Вопросам определения сути инфраструктуры и ее элементов посвящены работы таких отечественных и зарубежных ученых, как П. Беленький [2], З. Герасимчук [3], В. Красовский [4], П. Розенштейн-Родан [5], В. Федько [6], Н. Рогоза [7], И. Заблудская [8], И. Бузина [9], и других. Ситуация осложняется из-за отсутствия общего мнения относительно определения сути инфраструктуры, ее функций и составляющих, а также из-за нехватки наглядной иллюстрации ее нынешнего состояния. Решение данной проблемы заключается, в частности, в применении картографического метода, который обычно используют для исследования закономерностей пространственного размещения явлений, их взаимосвязей, зависимостей и развития.

С учетом этого **цель статьи** — изобразить в виде карты-схемы существующую систему инфраструктурного обеспечения сотрудничества территориальных общин Луганской области с целью его расширения, что будет способствовать росту дееспособности вновь созданных ОТО и уровня жизни населения.

Использование географических, административных или других карт — обязательная необходимость во всех сферах жизни. Взглянув на карту как на модель определенной части действительности, можно полнее понять сущность последней и переосмыслить ее свойства. Тематические карты, на которые нанесены разные или однородные объекты, позволяют отображать их взаимное расположение и взаи-

мосвязи, что поможет на всех этапах исследования с повышением информационной емкости научного материала.

Карты – эффективный инструмент научных исследований. Их использование в научном описании, анализе и познании явлений называется картографическим методом исследования, который становится все более востребованным именно при изучении экономических процессов. Это один из современных научных методов, связанный с использованием карт в качестве самых полных источников информации об изображенных на них объектах. Он применяется для их описания и анализа, а также изучения картографированных явлений с целью получения новых знаний и характеристик, выяснения их пространственных взаимосвязей и прогнозирования их развития [9, с. 46].

Суть данного метода состоит во включении в процесс изучения реальности географической карты или карты-схемы как модели исследуемых явлений. Это дает возможность наглядно воспроизвести особенности территориального размещения производительных сил страны и регионов. В таком виде намного лучше воспринимаются и запоминаются особенности размещения любых экономических объектов или демографические различия. Особое понимание приобретают статистические материалы, характеризующие уровни развития отраслей хозяйства страны и ее регионов.

Луганская область имела достаточно большую и мощную инфраструктурную номенклатуру до военных действий 2014–2015 гг., а теперь превратилась в аутсайдера и по росту показателей социально-экономического развития, и по объемам сотрудничества. Следовательно, важно определить и систематизировать данные о сохранившихся и созданных инфраструктурных объектах региона. Это даст возможность обеспечить сейчас и в будущем активизацию сотрудничества территориальных общин, которые уже объединились или только планируют приобщиться к реформе децентрализации власти.

Систематизация объектов инфраструктуры может происходить с помощью вертикального и горизонтального подходов. Первый рассматривает их внутри определенной сферы экономики, в зависимости от уровня ее формирования и функционирования, что позволяет выделить магистральную, региональную и локально-производственную инфраструктуру. При горизонтальном подходе инфраструктурные объекты группируют по сферам деятельности, различая производственные, транспортные, информационные, социальные, институциональные и т. п.

Для картографического метода исследования были выбраны объекты производственной, транспортной и информационной инфраструктур, что обусловлено следующими факторами. Во-первых, развитие производственной инфраструктуры определяет уровень регионального экономического развития и взаимосвязь со всей национальной экономикой, во-вторых, крупнейшими и наиболее значимыми элементами региональной производственной инфраструктуры являются транспортная и информационная инфраструктуры.

Информационной базой исследования стали основные локальные документы, регламентирующие развитие инфраструктуры: “Стратегия социального и экономического развития Луганской области до 2020 года”, “Программа экономического и социального развития Луганской области”, региональные программы развития в зависимости от отрасли, а также социально-экономические паспорта территориальных общин и статистические данные.

Для отображения реальной картины состояния объектов производственной, информационной и транспортной инфраструктур в виде карты-схемы разработана методика, основанная на ранжировании количественных показателей инфраструктур-

турной системы территориальных общин Луганской области, укрупненных для наглядности до территорий районов и городов. В соответствии с ней, каждой административно-территориальной единице в разрезе видов инфраструктуры присвоена балльная оценка, зависящая от относительной важности показателя (количества объектов инфраструктуры) данного района или города. Затем выполнено ранжирование по двум группам: отдельно для районов и городов областного подчинения.

Поскольку шесть районов Луганской области признаны временно оккупированными территориями (Славяносербский, Перевальский, Лутугинский, Сорокинский (Краснодонский), Антрацитовский, Должанский (Свердловский) и часть Станично-Луганского), процесс сбора и анализа информации о функционировании их инфраструктурных объектов невозможен. Следовательно, были исследованы только объекты производственной, информационной и транспортной инфраструктур, расположенные на подконтрольных украинской власти территориях региона (Троицкий, Белокуракинский, Сватовский, Новопсковский, Марковский, Меловский, Кременский, Старобельский, Беловодский, Попаснянский, Новоайдарский и Станично-Луганский (не оккупированная территория) районы, а также города областного подчинения Северодонецк, Рубежное, Лисичанск и Счастье).

Результаты количественного подсчета, присвоение балльных оценок и их ранжирование, которые станут отправной точкой для построения карты-схемы инфраструктуры сотрудничества территориальных общин, приведены в таблице.

Результаты ранжирования объектов инфраструктуры территориальных общин Луганской области *

Административно-территориальная единица	Производственная инфраструктура		Информационная инфраструктура		Транспортная инфраструктура	
	количество объектов	ранг	количество объектов	ранг	количество объектов	ранг
Районы						
Троицкий	108	8	53	5	79	11
Белокуракинский	98	7	74	9	34	6
Новопсковский	67	6	93	10	24	4
Марковский	34	1	34	1	12	1
Сватовский	189	11	101	11	52	9
Старобельский	192	12	105	12	101	12
Беловодский	126	9	69	8	13	2
Меловский	61	3	48	2	71	10
Кременский	132	10	49	3	31	5
Попаснянский	64	4	58	6	51	8
Новоайдарский	67	6	68	7	19	3
Станично-Луганский	36	2	52	4	35	7
Города						
Северодонецк	48	4	92	4	112	4
Рубежное	37	3	43	2	50	2
Лисичанск	19	1	62	3	64	3
Счастье	24	2	18	1	10	1

* Рассчитано авторами по: Соціально-економічне становище регіону : стат. бюл. за 2016 р. – Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ2_u.htm; соціально-економічним паспортам відповідуючих районів і міст Луганської області (по станомі на 01.01.2016 г.).

Объектам производственной инфраструктуры по данной методике балльные оценки присваивались следующим образом: наивысшие (12 баллов для районов и 4 балла для городов) – административно-территориальной единице, которая владела наибольшим количеством организационно обособленных объектов, обеспечивавших нормальное общественное производство благодаря предоставлению услуг по обмену результатами деятельности между производственными, строительными и сельскохозяйственными предприятиями; самый низкий (1 балл) – административно-территориальной единице с наименьшим количеством объектов. Результаты ранжирования, приведенные в таблице, показывают, что по количеству объектов производственной инфраструктуры лидерами являются Старобельский и Сватовский районы и г. Северодонецк, что свидетельствует об активной производственной деятельности на данных территориях и неплохих возможностях для межрегионального сотрудничества. Аутсайдеры – Марковский район и г. Лисичанск, в связи с закрытием многих производственных предприятий и разрушением некоторых инфраструктурных объектов вследствие военных действий на этих территориях в 2014 г.

Для ранжирования районов и городов по объектам транспортной инфраструктуры исследуемые показатели сначала были приведены к единому количественному сравнимому значению с применением соответствующих коэффициентов значимости (для аэропортов – 10, железных дорог – 5, национальных автомобильных дорог – 3, региональных автомобильных дорог – 2, автомобильных предприятий – 3). Полученные суммарные значения позволили ранжировать административно-территориальные единицы по транспортной инфраструктуре согласно описанной методике.

Аналогично было выполнено ранжирование административно-территориальных единиц Луганской области по объектам информационной инфраструктуры. Для расчета количества инфраструктурных объектов их общее количество было откорректировано согласно абонентской базе телефонной связи.

На рисунке представлена карта-схема инфраструктуры сотрудничества территориальных общин на примере Луганской области, построенная по рассчитанным и ранжированным показателям. Она представляет собой графически-схематическое изображение структурного соотношения объектов производственной, транспортной и информационной инфраструктур по показателям, представленным в таблице. Результаты группирования изображены на карте в виде круговых диаграмм (камамбиров) структурного соотношения основных элементов инфраструктуры по каждой административно-территориальной единице Луганской области. Размер круга отвечает определенному рангу развитости инфраструктуры для обеспечения сотрудничества соответствующих территориальных общин, в том числе объединенных.

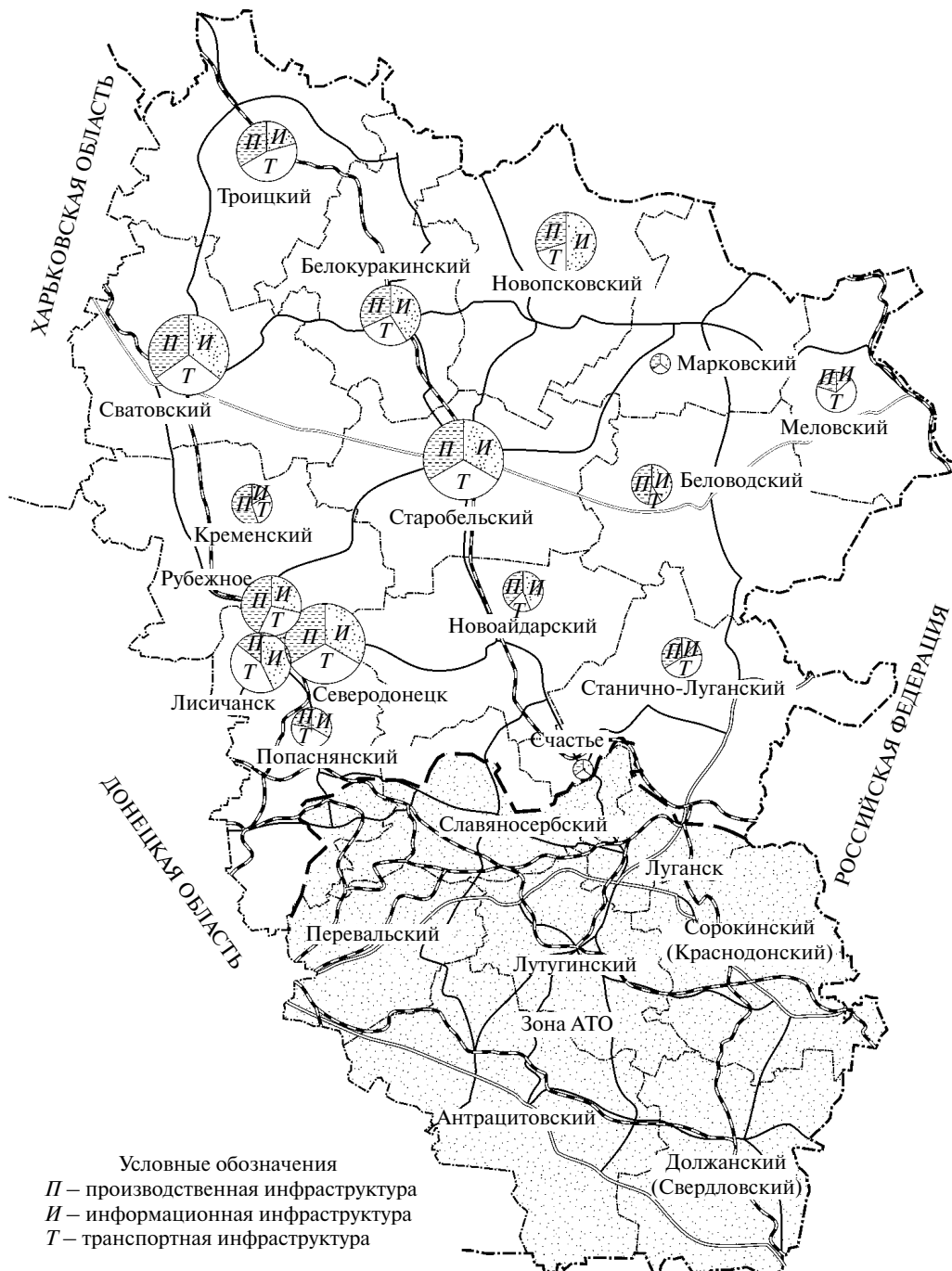
Итак, применение картографического метода исследования дает основания для итогового группирования указанных административно-территориальных единиц Луганской области:

Группа 1. Самые успешные общины области с наиболее высоким развитием производственной, информационной и транспортной инфраструктур. К ним относятся Сватовский и Старобельский (в том числе созданная Чмировская ОТО) районы, а также г. Северодонецк.

Группа 2. Общины, имеющие меньшее количество объектов той или иной инфраструктуры. К ним относятся Троицкий, Белокуракинский (в том числе созданная Белокуракинская ОТО) и Новопсковский (в том числе Новопсковская ОТО) районы, а также города Лисичанск и Рубежное.

Группа 3. Общины, имеющие недостаточный уровень развития объектов двух или трех указанных инфраструктур. Представлена Беловодским, Меловским, Кременским, Попаснянским, Новоайдарским и Станично-Луганским районами.

Группа 4. Административно-территориальные единицы с наихудшим развитием всех инфраструктур – Марковский район и г. Счастье.



Карта-схема инфраструктуры сотрудничества территориальных общин Луганской области

Построено авторами.

Выводы

Подводя итоги, можно сказать, что использование картографического метода визуализации информации целесообразно для упрощения мониторинга и продвижения реформы децентрализации в контексте обеспечения роста внутренних интеграционных процессов в Украине. Формализация текущих результатов такого сотрудничества в виде соответствующих карт-схем позволит интерпретировать их при дальнейшем планировании сотрудничества территориальных общин. Заинтересованные общины и органы местного самоуправления получают инструмент, с помощью которого можно более четко представить состояние и перспективы объединения, дальнейшего развития, выделить самые успешные районы и аутсайдеров, сформулировать план действий и инициировать нужные инфраструктурные проекты. Благодаря этому создается почва для расширения регионального и межрегионального сотрудничества, что будет способствовать росту дееспособности образованных ОТГ и уровня жизни населения.

Картографическая визуализация результатов оценки состояния инфраструктурного обеспечения сотрудничества территориальных общин Луганской области отобразила сложную ситуацию. Часть объектов, через которые осуществлялись межрегиональные производственные и транспортные связи области, стала недоступной для сотрудничества из-за военных действий. Оставшаяся инфраструктура территориальных общин имеет недостаточный потенциал для обеспечения плодотворного сотрудничества как за пределами области (через север Донецкой и Харьковской областей), так и на ее территории.

При этом первые результаты деятельности образованных в Луганской области Белокуракинской, Новопокровской и Чмировской ОТГ показали, что реформа децентрализации позволяет не только преодолеть существующие проблемы, но и оживить интеграционные процессы. Именно эти общины, которые по своему географическому положению сформировали своеобразный центр развития сотрудничества, обеспечили рост количества и качества инфраструктурных объектов соответствующих районов.

Таким образом, построение тематических карт-схем и размещение их в открытом доступе может стать действенным стимулом для дальнейшей модернизации инфраструктуры всего региона, в частности – мотивировать к объединению территориальные общины, входящие в районы с неразвитой инфраструктурой сотрудничества, такие, например, как Попаснянский, Кременский и Троицкий.

Список использованной литературы

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

4. Красовский В. Инфраструктура и интенсификация экономики : моногр. — М. : Экономика, 1980. — 195 с.
5. *Rosenstein-Rodan P.* Notes on the Theory of the Big Push // *Economic Development for Latin America*. — 1961. — Vol. 4. — P. 60–65.
6. Федько В.П., Федько Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. — Ростов-на-Дону : Феникс, 2000. — 512 с.
7. Рогоза Н.А. Оцінка ефективності функціонування інформаційної системи регіонального АПК // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. — Серія : Економіка, аграрний менеджмент, бізнес. — 2014. — Вип. 200 (2). — С. 210–214 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnuai_econ_2014_200\(2\)_39.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnuai_econ_2014_200(2)_39.pdf).
8. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О. та ін. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : моногр. — Сєверодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. — 193 с.
9. Бузіна І.М., Литвиненко Ю.О. Земельно-кадастрове картографування: використання карт земельних ресурсів. — Харків : Харк. нац. аграр. ун-т, 2016. — 132 с.

References

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

Series: Economics, agrarian management, business, 2014, Iss. 200 (2), pp. 210–214, available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnau_econ_2014_200\(2\)__39.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/nvnau_econ_2014_200(2)__39.pdf) [in Ukrainian].

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

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

Статья поступила в редакцию 6 апреля 2017 г.
