

Григор'єв Г. С.

ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-РЕГІОНАЛЬНИХ КЛАСТЕРІВ В УКРАЇНІ З ВИКОРИСТАННЯМ МЕТОДУ ІСТОРИЧНИХ АНАЛОГІЙ

Статтю присвячено проблемам адміністративно-територіального реформування економіки України за галузевим принципом. Проведено історичні паралелі між розвитком територіальних утворень у Київській Русі і Стародавній Греції та Україні.

У транспортній інфраструктурі країни, як у будь-якій системі, можуть відбуватися процеси трансформації, які призводять до кількісних та якісних змін самої системи. Ці зміни можуть мати вартісну, територіальну ознаку або їх комбінації. При цьому зміни відбуваються не лише в єдиній транспортній системі, а й у галузях, які вона обслуговує. Проблема полягає в тому, що 14 років існування незалежної України пройшли без істотного реформування адміністративно-територіальної системи, яка вже не відповідає потребам сьогодення.

Інтерес, що виявляють у всьому світі до проблем економічного розвитку, визначив потребу в більш ретельному й уважному перегляді методології економічної історії. Хоча економічна історія та теорія економічного розвитку належать до різних тимчасових фаз єдиного процесу, між ними не можна звести бар'єр, відносячи одну до минулого, іншу - до майбутнього. З кращим розумінням генетики розвитку з'являються і нові методологічні способи вивчення економічної історії. І, навпаки, існує настільки ж важливий зворотний зв'язок. Це відбувається завдяки тому, що вдосконалена методологія і більш тонка аналітична техніка застосовуються для вивчення економічних змін, які мали місце в минулому, виявляються результати, що можуть викликати перегляд основних засновків теорії розвитку і, отже, принципів, що лежать в основі стратегії розвитку [1].

За останній час з'явилося багато публікацій із проблеми формування кластерів і регіоналізації — це праці М. Азарова, Ю. Бажала, Г. Дзіся, П. Калити, А. Кінаха, С. Соколенка, В. Щелкунова та інших. Однак нині ця проблема ще повністю не вирішена.

Метою статті є подати концептуальний підхід до реформування територіального устрою України за допомогою формування транспортно-тери-

торіальних кластерів з використанням методу історичних аналогій. Метод історизму застосовано з метою порівняти адміністративний устрій Київської Русі і Стародавньої Греції у період їхнього економічного розквіту. Історичне порівняння з певними обмеженнями й адаптацією до сьогодення є варіантом реформування старої адміністративно-територіальної системи.

Безперервний економічний розвиток може відбуватися тільки в тих районах, де склався економічний ландшафт, у якому населені пункти ефективно і раціонально пов'язані між собою за допомогою функціонально диференційованої ієрархії міських центрів. А ті райони, які з тих чи інших причин не мали такого роду доцільної організації простору, не змогли використовувати ні свої природні, ні свої людські ресурси для досягнення задовільного рівня економічного розвитку. Потенційна здатність певного району (чи то область держави або ціла країна) є історичним наслідком дії системи інститутів, що сприяють або перешкоджають розвитку міст і тим самим формують економічний ландшафт.

В організації простору можна знайти фундаментальне пояснення розвитку визначених областей і держав у минулому, і цей гео економічний методологічний підхід може дати один з найважливіших ключів до вирішення проблеми розвитку економічно відсталих областей і країн нині. На жаль, основи теорії простору, закладені такими соціо-географами, як фон Тхенен, Кристаллер, Лех і Галпін, майже ігноруються як істориками-економістами, так багатьма авторами, які працюють над проблемами економічного розвитку. В результаті історикам-економістам поки не вдалося визначити усі важливі фактори змін, а теоретики розвитку намагаються розробити універсальні рецепти, наївно вважаючи, що макроекономічні рішення, які стосуються капіталовкладень, промислового розвитку, технічного

утворення або інфраструктури, можуть бути прийняті без урахування просторових факторів [1].

У нашій статті серед історичних факторів, які вплинули і можуть вплинути в майбутньому на галузево-територіальний ландшафт України, викремлено період існування Київської Русі з її територіальною організацією управління, а також деякі аспекти культури Стародавньої Греції.

Причина постійного інтересу до грецької цивілізації полягає у тому, що протягом багатьох років античний світ та його ідеї визначали напрям і зміст європейської освіти. Принцип демократії не лише у суспільному житті, а й у науці, критичне ставлення до будь-яких авторитетів, раціоналізм – ось основні особливості грецької науки.

Завдання кластерного аналізу полягає в тому, щоб на підставі даних, які утримуються в безлічі X , розбити безліч об'єктів G на m (m – ціле) кластерів (підмножин) Q_1, Q_2, \dots, Q_m так, щоб кожен об'єкт G_j належав одній і тільки одній підмножині розбивки і щоб об'єкти, належні тому самому кластерові, були подібними, у той час як об'єкти, що належать різним кластерам, були різнорідними.

Найбільш відомий метод представлення матриці відстаней або подібності заснований на ідеї дендрограми, або діаграми дерева. Дендрограму можна визначити як графічне зображення результатів процесу послідовної кластеризації, яка здійснюється у термінах матриці відстаней. За допомогою дендрограми можна графічно або геометрично зобразити процедуру кластеризації за умови, що ця процедура оперує тільки з елементами матриці відстаней, або подібностей.

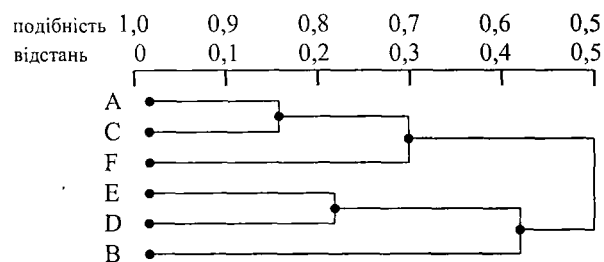


Рис. 1

На рис. 1 показано один із прикладів дендрограми. Рис. 1 відповідає випадку шести об'єктів ($n = 6$) і k характеристик (ознак). Об'єкти A і C найбільш близькі, і тому поєднуються в один кластер на рівні близькості, що дорівнює 0,9. Об'єкти D і E поєднуються при рівні 0,8. Тепер маємо 4 кластери:

$(A, C), (F), (D, E), (B)$.

Далі утворюються кластери (A, C, F) і (E, D, B) ,

які відповідають рівню близькості, що дорівнює 0,7 і 0,6. Остаточно всі об'єкти групуються в один кластер при рівні 0,5 [12].

Одним із найважливіших елементів територіальної організації простору є ефективна інфраструктура, як пронизує решту складових економіки.

Як вихідна інформаційної бази використовуються дані соціально-економічного дослідження транспортної інфраструктури регіонів України. Багатомірна статистика розглядає сукупність досліджуваних багатомірних об'єктів як сукупність точок або векторів у просторі ознак, які їх описують. Кожна регіональна транспортна система характеризується, з одного боку, певним набором X -факторів-детермінантів, а з іншого – набором Y -параметрів поведінки. Для виконання завдання, поставленого у дослідженні, визначимо структуру регіональних транспортних витрат за даними 2002 р. До уваги, серед багатьох інших, візьмемо три складові, які формують транспортний галузевий тариф: заробітна плата найманих працівників, амортизація основних фондів та прибуток до оподаткування. Крім названих показників, використано безрозмірні показники щільності автошляхів та залізниць (співвідношення довжини автошляхів або залізниць з площею території регіонів).

Кластеризація 25 об'єктів (областей України) здійснювалася методом послідовного відсікання об'єктів і формування з них окремого кластеру областей, розташованих на найбільший відстані від інших.

Територіально близькими в дендрограмі № 1 є Донецька, Луганська і Харківська області. Представлений масив статистичних даних не відображає всієї різноманітності транспортно-економічних зв'язків на регіональному рівні. Ось чому було зроблено припущення про неповну однорідність цього кластеру і виділення Одеської області в окремий регіон. Відповідно, сформовано 2 кластери: Східно-Промисловий і Одеський.

У дендрограмі № 2 спорідненими виявилися 7 адміністративних областей України: Полтавська, Черкаська, Вінницька, Запорізька, Дніпропетровська, Львівська та Автономна Республіка Крим. На основі дендрограми формуємо декілька кластерів: Промислово-Дніпровський (Дніпропетровська, Запорізька області); Подільсько-Дніпровський (Вінницька, Черкаська, Полтавська області); Прикарпатський (Львівська область); Кримський (Автономна Республіка Крим).

За допомогою дендрограми № 3 сформовано

такі кластери, як: Волинський (Волинська, Рівненська області); Дніпровсько-Бузький (Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська області); Карпатський (Івано-Франківська, Закарпатська області).

Остаточне групування регіонів України за транспортно-географічною ознакою подано у табл. 1.

Таблиця 1. Транспортно-географічні кластери України

Назва регіону (кластеру)	Адміністративно-територіальні області, які входять до складу регіону (кластеру)
Східно-Промисловий	Харківська Донецька Луганська
Одеський	Одеська
Промислово-Дніпровський	Дніпропетровська Запорізька
Подільсько-Дніпровський	Вінницька Черкаська Полтавська
Подільсько-Буковинський	Хмельницька Тернопільська Чернівецька
Поліський	Сумська Чернігівська Житомирська Київська
Волинський	Волинська Рівненська
Прикарпатський	Львівська
Карпатський	Івано-Франківська Закарпатська
Дніпровсько-Бузький Дніпровсько-Бузький	Кіровоградська Миколаївська Херсонська
Кримський Кримський	Автономна Республіка Крим

Яким чином метод історизму може позитивно вплинути на формування громадської думки щодо створення транспортно-географічних кластерів?

Розглянемо питання про держави-міста у Київській Русі. Проблеми історії давньоруського міста належать до числа найважливіших у вітчизняній історичній науці.

І. Д. Беляев, розмірковуючи про заселення Східної Європи слов'янами, писав, що «слов'яни, виходячи зі свого хиткого та ненадійного становища на чужій землі, можуть селитися не інакше, як укріпленими містечками, утворюючи союзи та общини». Протягом століть, включаючи XI та XII століття, Русь складалась із «різних

великих та дрібних общин, які перебували у більшому або меншому зв'язку одна з одною» [3].

Поділеною на окремі волості уявлялась Київська Русь і В. І. Сергієвичу. У свої книзі «Віче та князь» він розглядав давньоруську волость як самодостатню соціально-політичну систему, яка замикає у собі найголовніше місто, приміські території та сільську округу [4].

У рецензії А. Д. Градовського на працю В. І. Сергієвича зазначено, що волость являла собою мережу громад, пов'язаних між собою ієрархічними відносинами, що складали одне ціле. У результаті виходило, що «держава пристосовується до кожної з общин» [5].

В історичних творах М. І. Костомарова, що стосуються Київської Русі, місту відводиться суттєва роль. Землі на Русі були автономними та мали право на самоуправління. М. І. Костомаров наголошував, що «право землі та її верховна влада над собою висловлюється повсюди в дотатарський час» [6, 24].

Поява такого роду міст, згідно з Д. Я. Самоквасовим, свідчить про перехід суспільства від «нижчих форм людського співіснування до сфер вищих, із форм родового побуту у форми побуту общинно-державного», в умовах якого «родові, споріднені, кровні відносини відходять на другий план» [7].

М. Ф. Владимирский-Буданов говорив про союз волостей та приміських земель під владою старшого міста, який позначався терміном «земля». «Вічова держава - це об'єднання общин, де старша община править іншими общинами; сама община складається із сусідів» [8].

Плідним слід вважати і прагнення дослідників вийти за межі вітчизняного матеріалу, у площину порівняльно-історичних паралелей. Вони, зокрема, зіставляли міський устрій Русі з міським устроєм античного світу та середньовічної Європи [10]. У XII столітті руські міста намагались набути «політичної самобутності». Але «всі установа, в яких виразилась політична автономія міст стародавнього світу та середньовічної Європи - виборчі управителі, урядові ради ніде не виразились в чітких визначених формах». Лише в Новгороді ці «установлення» зміцнилися, та й то лише після завоювання Русі монголами [11].

Політичний устрій Новгорода порівнював з грецькими республіками М. І. Костомаров. Він зазначав: «Жодні історичні дані не дають нам права зробити висновок, щоб Новгород за головними рисами свого суспільного складу у стародавні часи відрізнявся від іншої Русі, як пізніше у XIV та XV століттях» [6, 24].

Великий шлях із Варяг у Греки по лінії Волхова - Дніпра так само, як і шлях по Волзі до Каспійського моря, були поживленими торгівельними шляхами ще в середині дев'ятого і навіть у восьмому століттях. За свідченням арабського письменника Ібн Хордадбе, руські купці везли свої товари, головним чином хутра бобрів та чорно-бурих лисиць, з найвіддаленіших куточків країни по Чорному морю в грецькі (румські) міста та по Волзі і Каспійському морю - до південно-східної його краю, відправляючись іноді й далі суходолом аж до Багададу. Свідчення Ібн Хардадбе підтверджується археологічними даними [2, 57-58].

До цього ж часу відносять виникнення низки торгівельних міст по лінії Дніпро - Волхов, Київ, Переяславль, Чернігів, Смоленськ, Любеч, Новгород, Ладога, Ростов і Полоцьк.

У результаті, у цих торгівельних центрах починає формуватися пласт торгівельної аристократії з прибулих купців-норманів, з вищих кіл місцевого населення [2, 58].

Щодо Стародавньої Греції, то коротко, але чітко охарактеризував стан афінської громади на межі VII-VI століть до н.е. перед Солоном Аристотель. Ця характеристика подана в інтерпретації Ф. Енгельса: «Потрібно мати на увазі, що взагалі державний устрій був олігархічним, але головне було в тому, що бідні перебували у поневоленні. Вся земля знаходилась у руках небагатьох» [11].

Необхідно зазначити, що архаїчна епоха стала періодом діяльності багатьох видатних соціальних посередників, законодавців та реформаторів, зусиллями яких були проведені перші важливі перетворення, що полягали у трансформації хаотичних, стихійно утворених сіл та посадів у правильно організовані поліси. Варто нагадати, що у спадщину від колишнього СРСР Україні дісталась стара адміністративно-територіальна система, яка вже не відповідає сучасним соціально-економічним потребам і певною мірою теж є хаотичною.

Очевидним є величезне значення свідомих зусиль соціальних посередників та законодавців у встановленні громадянської згоди та порядку, створенні конституційних основ полісу. Найбільш яскравим і помітним діячем був Солон, який не лише багато зробив у цьому плані в Афінах, а й проголосив, обганяючи час, основний принцип соціального життя в античному громадянському суспільстві - принцип соціального компромісу та згоди громадян.

Сучасна економіка України потребує нових «Солонів», які знаходили б соціальний комп-

роміс у великих регіональних об'єднаннях.

Проблематика нашої статті робить необхідним переведення соціально-політичних проблем у тісно пов'язані з ними - соціально-економічні. Спроба кластеризації економіки є намаганням утворити соціально-економічні громади зі спільними інтересами на базі регіонів України. Це повинно неминуче посприяти раціональному використанню економічного простору та нагальному вирішенню проблем суспільства за допомогою управління ним громадами, де акцент буде зроблено на подоланні регіонально-економічних (на відміну від регіонально-політичних) проблем.

При утворенні подібних регіональних об'єднань потрібно уникати помилок минулого: надмірна децентралізація влади призведе до розбалансування економіки та до можливих спроб автономізації регіонів України. Ось чому необхідна сильна державна влада, під егідою якої відбувалось би реальне самостійне піднесення окремих регіонів.

Звичайно, створення кластерів не означає формування регіонально-економічного сепаратизму. Держава залишає за собою функції їх моніторингу. Варто зазначити, що створені кластери не є назавжди заданими величинами. Можливим є варіант гнучкого переделегування функцій управління регіональним розвитком тієї або іншої складової кластерного об'єднання при зміні економічної ситуації, коли окремі адміністративно-територіальні області вже не «вписуються» у той чи інший кластер.

Вирішення цієї проблеми країнами, що розвиваються, може полягати у визначеному процесі зміни структури простору, який на сучасній основі повторив би процес містоутворення, що прискорив розвиток передових країн. Задовільне подолання більшості сучасних проблем, пов'язаних із розвитком, потрібно шукати за допомогою поступового створення ієрархії взаємозалежних міських центрів різного масштабу, які, будучи інтегрованими економічними центрами, полегшать максимально можливий економічний розвиток аграрних передмість, адекватно включених у товарну систему. Більшості районів, що розвиваються, або країн для цього будуть потрібні довгострокові програми, що мають на меті не тільки збільшення кількості невеликих торгових центрів, а і включення старих і нових торгових центрів у структурну матрицю, що утворить функціонально ефективну міську ієрархію. Можна послатися на дані економічної історії, які свідчать про те, що економічний потенціал тих або інших районів завжди прямо пропорційно зале-

жав від розосередження промислової діяльності серед великої кількості торгових центрів, тому що найбільш повне використання людських ресурсів неминуче вимагає зручних і доступних каналів застосування різноманітної майстерності, таланту і творчих здібностей населення певної області або країни. Для країн, що розвиваються, необхідно передбачити створення комплексних торгово-промислових центрів обслуговування, розміщених у перспективних районах, що співмірні за своєю чисельністю виконуваним функціям і утворюють ієрархію, подібну тій, яка стихійно складалася в розвинених країнах. Якщо належним чином врахувати просторові фактори, процес розвитку вже не буде таким «сліпим» і марнотратним, яким він нерідко був у минулому.

Висновки

1. У статті наведено авторську концепцію реформування адміністративно-територіальної

системи України з урахуванням формування транспортно-географічних кластерів і використання методу історизму. На основі вищесказаного можна зробити висновок, що адміністративно-територіальне реформування можливе не лише при застосуванні подібних методик до інших галузей та їх комплексному дослідженні, а й при соціально-політичних перетвореннях в Україні. Наведені кластери необхідно враховувати при новому адміністративно-територіальному поділі країни.

2. Транспортно-географічні кластери не можуть бути повністю покладені в основу нового адміністративно-територіального поділу країни, оскільки не є рівноцінними, перш за все, за територією та кількістю населення. При проведенні адміністративно-територіальної реформи появу такого типу кластерів необхідно обов'язково врахувати на тлі низки інших, не менш важливих макро-, мезо- і мікроекономічних та просторових факторів.

1. Джонсон Э. Реконструкция пространства как условие экономического роста // V Международный конгресс экономической истории.- Ленинград, 10-14 августа 1970 г.
2. Тюменев А. И. Капитализм в Древней Греции.- Москва: Прибой, 1923.- 190 с.
3. Беляев И. Д. Рассказы из русской истории.- М., 1865.— Кн. I.-С. 6.
4. Сергеевич В. И. Вече и князь.- М,- 1867.- С. 23-32, 331-337.
5. Градовский А. Д. Собрание сочинений.- СПб., 1899.— Т. 1.-С. 349.
6. Костомаров Н. И. Начало единого государства в Древней Руси // Вестник Европы,- 1870.- Ноябрь.- С. 27-28.
7. Самоквасов Д. Я. Древние города России.- СПб., 1873.-С. 349.

8. Владимирский-Буданов М. Ф. Обзор истории русского права.- К.; СПб., 1907.- С. 11.
9. Фроянов И. Я. К вопросу о городах-государствах в Киевской Руси (историографические и историко-социологические предпосылки) // Город и государство в древних обществах: Межвузовский сборник,- Ленинградский университет им. А. А. Жданова, 1982.- 161 с.
10. Затыркевич М. Д. О влиянии борьбы между народами и сословиями на образование строя русского государства в домонгольский период.- М., 1874,- С. 49.
11. Кузнецов С. А. Управление судоходством в Древней Греции.- Одеса: Юридична література.- 1999.- 640 с.
12. <http://www.myref.ru/> - Кластерный анализ в задачах социально-экономического прогнозирования.

H. Hryhoriev

THE TRANSPORT-REGIONAL CLUSTERS FORMATION IN UKRAINE WITH HISTORICAL APPROACH METHOD APPLICATION

It is necessary to create new administrative-territorial system in Ukraine. This article provides the conceptual model for national economics branch — wise development. Historical comparative approach method was applied, particularly in some aspects of Ancient Greece and Kievan Rus development.