

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С СУЩЕСТВУЮЩИМ
ТЕРРИТОРИАЛЬНО-АДМИНИСТРАТИВНЫМ ДЕЛЕНИЕМ
УКРАИНЫ И ТЕОРИЯ ГРАФОВ**

Кратко рассмотрены географические последствия народнохозяйственной деятельности на территории Украины в условиях существующего в 1930-2010х территориально- административного деления регионов. Предложен качественный анализ на некоторых примерах конкретных микрорегионов Полесского и Подольского регионов Украины.

Постановка проблемы. (Введение)

Знакомство с работой [1], посвященной взаимодействию транспортных путей и препятствий, и рядом современных работ по топологии графов транспортных сетей отдельных регионов, как и Украины в целом, напомнила автору историю, приключившуюся с ним в середине 90х годов. Путешествуя на автомобиле по центральной Украине на юг, мне захотелось проехать без спешки, и не по центральной трассе, для большего знакомства с разными сторонами жизни провинции. Прошло два десятилетия, а случай запомнился и стал отправной точкой для накопления подобных сведений и их осмысления.

Двигаясь по неплохой дороге от райцентра Кировоградской области к райцентру области Николаевской, я достиг наконец, села, обозначенного на моей карте точкой на линии административной границы двух регионов. Поскольку дорога, согласно карте, входила в это село, и явно продолжалась по территории Николаевской области за ним, планы моего дальнейшего продвижения были просты и безоблачны.

Увы, оказалось, после двух часов распросов местного населения, что

эти две дороги между собой не соединяются, как и части села, а яр перехать можно только в сухую погоду. Погода была мокрая. Более того, меня тогда удивило то, что большинство местных жителей несколько шокировало наличие в их селе человека, которому надо в соседнюю область. Они все ездили всегда в свой райцентр.

Чтобы преодолеть эти 500 метров не пешком или на гужевой повозке, а на автомобиле, пришлось поехать в райцентр Кировоградской области, потом до дороги Кировоград-Николаев, потом в райцентр Николаевской области, потом к тому самому пограничному яру с другой стороны. Всего 97 километров.

В 90е годы прошлого столетия проблемы перегрузки основных магистралей не стояли так остро, как сейчас, но и в наше время часто нет понимания, что постройка этого 500 метрового участка нужна не только селу и его жителям. Такой участок снял бы межрайонный трафик с дороги общегосударственного значения. Возможно, небольшой. Но ведь и описанная мной ситуация скорее является в Украине правилом, нежели исключением.

Причины и примеры межобластной несвязности коммуникаций

В общем, причины такого положения понятны. Оно естественным образом возникает в жестко централизованной административной системе, и особенно оказался выражен в советской Украине, где бизнес постройкой дорог для своих целей не занимался. Государство строило и содержало транзитные коридоры общегосударственного значения и дороги к административным центрам областей, от областных центров к районным, а проблемой районов было поддержание связи со своими селами (граф рис.1). В итоге в северных районах восточной и центральной Украины, на Подолье, где административные границы устоялись с начала 30х годов 20ст – многие межрайонные и межобластные границы превратились в естественные непролазные заповедники дикой природы, территории пригодные более всего для

организации охотхозяйств. Пример схемы проезда между конкретными селами показан на рис.2. При этом имеется плотная дорожная сеть по обе стороны границы областей (жирная линия).

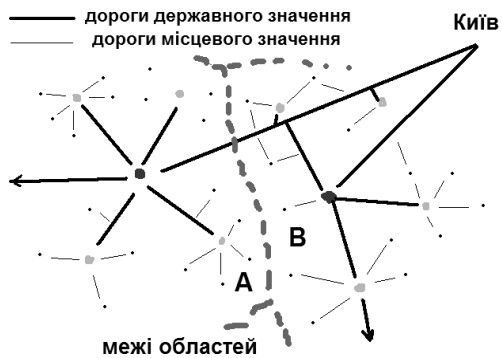


Рис. 1. Типичная картина дорожной сети с низкой областной и межрайонной связностью.

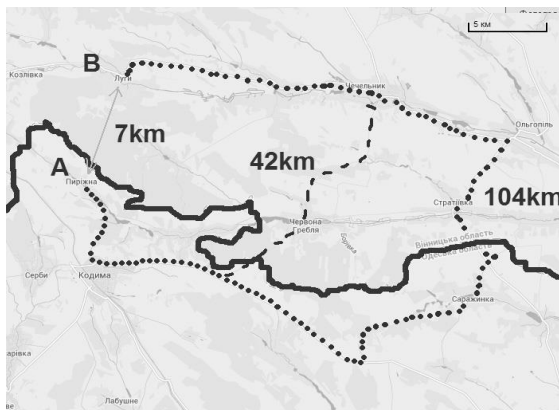


Рис. 2. Схема движения легкового или тяжелого грузового транспорта между с. Пирожна Одессой обл. и с. Луги Винницкой обл.



Рис. 3. Топология дорожной сети у северной части границы Ровненщины и Житомирщины.

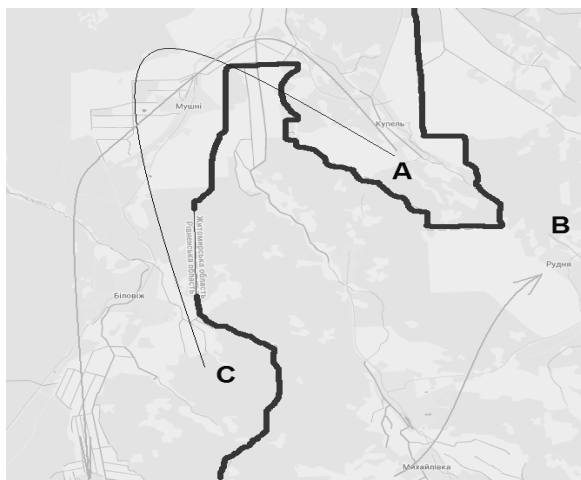


Рис. 4. Существующий участок границы между Житомирской и Ровненской областями.

Ситуация, такая как на рис. 1-2, намного менее характерна для юго-востока Украины, где она сглажена, очевидно, большим количеством горно-промышленных и металлургических предприятий бывшей Южной металлургической базы СССР, как результат, наличием таких нехарактерных по размерам и численности населения районных центров как Кривой Рог, Мариуполь и т.п., а так же общесоюзными транспортными коридорами к Крымскому полуострову. Например, для Херсонской области граф автодорог показывает высокий уровень межрайонной

связности [2], а низкое число переходов на юг, на территорию АРК, определяется природными, а не административными факторами.

Подобную межобластную несвязность транспортной сети мы наблюдаем и в украинском Полесье, правда, топология ее несколько иная (сравним рис. 1 и 3). Никаких дорог, пересекающих, например, границу Житомирщины и Ривненщины, севернее автомобильной дороги международного значения Киев-Варшава, не существует (рис.4). И никто не занимается строительством или проектированием таких связей. Расстояния AD или BF, от конкретного населенного пункта до дороги международного значения Киев-Варшава на Полесье часто превышают

100 км. И это не только проблемы местных жителей, которым для поездки в соседний район на автомобиле приходится преодолевать по 130-180 км в одну сторону по маршруту A-D-B-F. Они при этом еще загружают международный коридор, в общем то, без такой принципиальной необходимости. Эту проблему, безусловно, когда-то решать придется. Понятно, что региону нужна хотя бы двухполосная дорога местного значения, соединяющая, к примеру, Овруч с районом Шацких озер примерно по линии границы с Белорусью.

Пример возникновения проблемы несоответствия транспортных и административных графов.

В предыдущем разделе мы рассмотрели случаи, когда устойчивая на протяжении почти столетия схема административно-территориального деления приводит к заметным географическим изменениям, причем, очевидно, не только транспортной сети, но природных ландшафтов (часто приграничные территории заброшены).

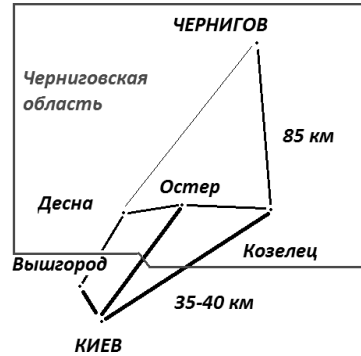
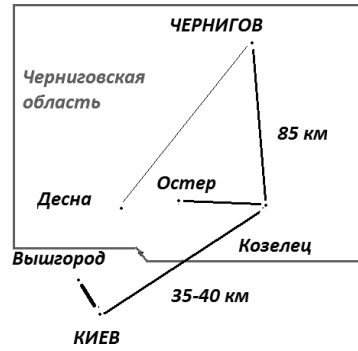
При этом не вызывает сомнений факт необходимости периодической адаптации схемы территориально-административного деления. Так, при определении границ областей УССР в 30е годы 20ст. левобережная часть поймы Днепра в районе Киева была передана из административного ведения Чернигова Киеву, поскольку еще до второй мировой войны было

очевидно, что города Дарница, Борисполь, Бровары являются частью формирующейся Киевской агломерации, дробить которую административными границами неразумно.

Таким образом, возникла современная граница Киевской и Черниговской областей (рис. 5а). Она была логична, так как на тот момент большого гарнизона Десна еще не существовало, а города Остер и Козелец транспортно были лучше связаны с Черниговом, чем с Киевом.

Однако во второй половине 20ст. на рассматриваемой территории была полностью перестроена под современные стандарты автодорога Е-95 (Одесса-Киев-Чернигов-С. Петербург) и появились новые связи – мост через Десну в г. Остер к селам в районе гарнизона Десна, дорога Киев-Летки по левому берегу Десны была продлена до г. Остер, на Днепре в Вышгороде построена Киевская ГЭС с мостовым переходом и дорогой к гарнизону Десна. Возникла современная ситуация (рис. 5в).

Кроме того, возникла левобережная часть Киева, с линией метро до ст. Лесная на выезде на Чернигов, таким образом, Козелецкий кластер практически был включен в Киевскую городскую агломерацию. При необходимости, население Козельца, Остра и Десны, прилегающих сел на работу, для торговли на рынке, по большинству личных вопросов ездят в Киев, а не в Чернигов. Этому способствуют и транспортная, и ценовая ситуации, фактор наличия высокооплачиваемых, по сравнению с Черниговым, рабочих мест.



(а)

(б)

(в)

Рис. 5. Граница Киевской и Черниговской обл., хозяйственный кластер г. Козелец Черниговской обл. (а), транспортный граф района состоянием на 1950 (б) и 2010 годы (в)

Более того, наблюдается суточная трудовая миграция населения даже из Чернигова в Киев. При этом все свои административные вопросы, вплоть до решения проблем с пенсионным и социальным обеспечением, население Козелецкого района вынуждено решать в Чернигове.

Сравнение автотранспортного графа и схемы административного подчинения Козелецкого района показывает (рис. б), что остро назрела если не принципиальная админреформа, то хотя бы передача района, который по факту уже два десятилетия является частью Киевской агломерации - в Киевскую область.

Уверен, что более профессиональный и полный подобный анализ каждого района Украины позволит выявить множество таких проблем (часто они интуитивно очевидны местным жителям, им просто неудобно) и

наметить пути решения.

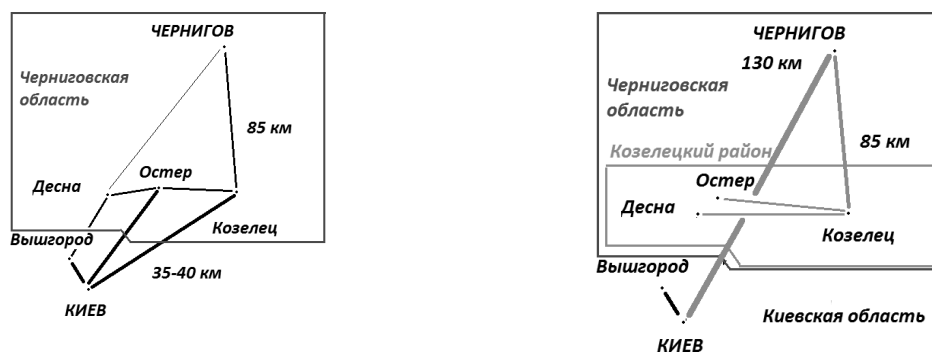


Рис. 6. Автотранспортный и административный графы Козелецкого района Черниговской области.

Обсуждение

Данное качественное исследование лишний раз подтверждает, в какой степени использование графов и соответствующей теории может быть полезно при изучении географических особенностей региона, планирования его развития и т.д.

Даже такое, на первый взгляд, поверхностное рассмотрение может послужить, например для разъяснения чиновникам сути определенной проблемы, лучшего понимания путей решения.

Вновь отмечено, что анализ «путей прохождения» административной информации и управляющих сигналов может рассматриваться в такой же парадигме теории графов, и показано, что длительное существование определенной административной схемы на конкретной территории начинает влиять на ее географические особенности.

Подобный анализ, только уже количественный, был бы так же полезен для оптимизации процессов перевозки и обработки почтовых или ж.д. грузов, но еще более для выявления избыточных связей или мест, где дополнительные связи крайне необходимы, но отсутствуют.

Литература

1. *Тархов С.А.* Типы взаимодействия транспортных путей с линейными препятствиями / С.А. Тархов // Географические границы. – М.: Изд-во МГУ, 1982. – С.19-33.
2. Пилипенко І. О. Оцінка зміни периферійності адміністративних одиниць на прикладі Херсонської області / І. О. Пилипенко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія: Географія. – Вип. 57. – 2010. – С.31-33.

