

УДК 352.075

Герасимюк Костянтин Харитонович

начальник відділу кадрової
роботи управління організаційної
та кадрової роботи апарату
Вінницької обласної державної адміністрації

ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДУ ЗВАЖЕНИХ БАЛІВ У МЕХАНІЗМІ АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОГО РЕФОРМУВАННЯ

Анотація. У статті розглядаються актуальні питання реформування районної ланки територіального поділу. Визначаються принципи територіального реформування, зокрема принцип відповідності територіальних одиниць соціально-економічному районуванню. Виокремлюються показники територіального реформування на районному рівні.

Ключові слова: адміністративно-територіальний устрій, територіальне реформування, район, метод зважених балів.

Герасимюк К. Х. Использование метода взвешенных балов в механизме административно-территориального реформирования

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные вопросы реформирования районного звена территориального разделения. Определяются принципы территориального реформирования, в том числе принцип соответствия территориальных единиц социально-экономическому районированию. Выделяются показатели территориального реформирования на районном уровне.

Ключевые слова: административно-территориальное устройство, территориальное реформирование, район, метод взвешенных балов.

Gerasimyuk K. The method of weighted sum method in the mechanism of the administrative-territorial reform

Annotation. The actually questions of reformation of rayon of territorial division are examined in the article. Principles of territorial reformation, including principle of accordance of territorial units the socio-economic districting, are determined. The indexes of territorial reformation are selected at district level. Among them: territory; population; structure of territorial device; quantity villages within the framework of district; urban population; remoteness of rayon center from a regional center; remoteness of center of commynity from a rayon center; remoteness of rayon center from the nearest railhead; GDP of district; size of agricultural lands; description of rayon center on an administrative grade; specific gravity of population is in able to work age; quality of highways; road with hard-surface etc.

Keywords: administrative-territorial device, territorial reformation, rayon, weighted sum method.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Відповідно до Коаліційної угоди, Програми діяльності уряду України, Стратегії сталого розвитку «Україна-2020» проведення адміністративно-територіальної

реформи залишається серед пріоритетів діяльності держави на найближчі роки. Слід зазначити, що акцент територіальних та адміністративних перетворень робиться не лише на рівні окремих територіальних громад, але й районної ланки управління. Численні дискусії щодо напрямків та можливих наслідків територіального реформування на районному рівні свідчать про відсутність загального бачення та стратегії проведення адміністративно-територіальної реформи, принаймні в цій частині. Таким чином, проблема виявлення об'єктивних критеріїв і показників реформування середньої ланки територіального поділу вимагає свого наукового опрацювання та внесення відповідних обґрунтованих пропозицій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Принципам, механізмам та технологіям проведення адміністративно-територіальної реформи в Україні присвячено чимало публікацій, основна кількість яких вийшла в період 2005-2008 рр. [див., напр. 1; 2]. Варто виокремити роботи методологічного характеру Я. Верменич [3], Ю. Ганущака [4], І. Кресіної [5], О. Кучабського [6] та ін. Існує незначна кількість робіт, що стосується виключно районного рівня територіального поділу [7; 8; 9; 10; 11].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Проте питання параметрів та показників реформування районного рівня залишається й досі невирішеним і поки що заміщується публікаціями та науковими розвідками, що стосуються територіальних одиниць поселенського або обласного поділу.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження параметрів та показників реформування районної ланки територіального поділу із застосуванням методології зважених балів. Стаття є логічним продовженням роботи автора, що стосувалася рівня сільських територіальних громад [див. 12].

Виклад основного матеріалу. Основним підходом щодо територіального реформування є наближення системи територіального устрою до соціально-економічного районування (СЕР). Для визначення

ступеня оптимальності як чинного, так і перспективного (прогнозного), територіального устрою на рівні районів нами обрано один з ефективних математичних методів – метод «зважених балів», що досить ефективно використовується у економічних та математичних дослідженнях [див., напр., 13]. На користь цього методу, на наш погляд, спрацьовує, передусім його зрозумілість для населення. Для оцінювання за системою «зважених балів» необхідно насамперед визначити показники, що впливають на територіальний поділ. Кожен із визначених має коригуватися один з одним. Сума цих показників дозволяє виокремити «оптимальну» одиницю районного рівня.

Для визначення оптимальних параметрів районів, утворюваних на основі СЕР, нами було обрано 15 показників за даними вітчизняної статистики в розрізі України в цілому, що згруповано у 3 групи чинників: 1) територія, населення, внутрішній устрій, 2) виробництво, 3) інфраструктура.

Перша група чинників поєднує три групи: населення, систему розселення та територію. В окрему групу виокремлено показники розвитку виробництва, що за оптимізації адміністративно-територіального устрою (АТУ) на районному рівні мають значно більше значення ніж для районування громад. При виборі конкретних показників для районування з метою визначення оптимального АТУ нами враховувалися такі принципи:

1. Стійкість показника в часі, тобто обиралися лише ті показники, що не підлягають суттєвим змінам упродовж як мінімум 10-15 років. Це пов'язано з тим, що бальне оцінювання для районування має здійснюватися за одними й тими ж показниками як за вихідним (наявним) станом районів, так й за їх перспективним АТУ.

2. Можливість визначення показника на більш низькому ніж район рівні: громада або окреме поселення. Тут також здійснює вплив проблема перспектив АТУ, коли потрібно буде здійснити бальне оцінювання нового

району, що включає в себе окремі громади, а можливо навіть поселення й інших районів.

Таблиця 1

Чинники та показники, що впливають на утворення районів

Показники/бали	1	2	3	4	5	Інтервал	Зважений бал
<i>I. Територія, населення, внутрішній устрій</i>							
Територія (тис. кв. км.)	<0,5 >2,5	0,55-0,7 2,25-2,5	1,25-1,4 1,45-2,2	1,45-1,1 1,65-1,9	1,15-1,3 1,35-1,6	0,2 0,3	0,8
Населення (тис.чол.)	<11 >101	11,0- 18,5 81,1- 101	18,6- 26,0 71,1- 86,0	26,1- 33,5 56,1- 71,0	33,6- 56	7,5 15	1,0
Віддаленість районного центру від обласного центру (км.)	>240	181-240	121-180	61-120	0-60	60	0,75
Кількість АТО (село – 1, с-ще – 3, місто – 10)	<7 >38	7-9 34-38	10-12 29-33	13-15 24-28	16-18 19-23	3 5	0,97
Чисельність сіл та хуторів	<31 >150	31-40 131-150	41-50 111-130	51-60 91-110	61-70 71-90	10 20	0,71
Віддаленість центру району від райцентру (км.)	>60	46-60	31-45	16-30	<16	15	0,66
Питома вага міського населення (%)	0 >80	0-10 71-80	11-20 61-70	21-30 51-60	31-40 41-50	10 10	0,66
Тип райцентру	Село <5 тис.	Селище >5 тис.	селище	Місто рай. Значення	Місто рн... значення	1	0,79
Питома вага працездатного населення (у %)	<49,8	49,8- 51,1	51,2- 52,5	52,6- 53,9	>53,9	1,39	0,49
<i>II. Виробництво</i>							
ВВП (у млн.грн.)	<10	10-30	30-50	50-70	>70	20	0,71
Фондозабезпеченість	<50	50-70	70-90	90-110	>110	20	0,39
Площа сільгоспугідь (га на одного сільського мешканця)	<2	2-3	3-4	4-5	>5	1	0,73
<i>III. Інфраструктура</i>							
Віддаленість райцентру від залізничної станції (км.)	>45	31-45	16-30	1-15	0	15	0,73
Якість автомобільних доріг	<0,79	0,79- 0,84	0,85- 0,89	0,90- 0,95	>0,95	0,05	0,53
Щільність автошляхів з твердим покриттям	<90	90-120	121-150	150-180	>180	30	0,48
Всього балів:	<20	20-30	30-40	40-50	>50	10	10,98

Усі дев'ять показників першої групи (табл. 1) відповідають обом вказаним принципам, оскільки віддзеркалюють основні показники, що зазвичай використовуються в статистичних спостереженнях щодо АТУ в районному вимірі. Незначна кількість показників, що належать до групи «Виробництво», залежить від складнощів добору конкретних показників, що відповідають обом названим принципам. До групи «Інфраструктура» належать показники, що пов'язані з наявністю та близькістю залізниць і рівнем розвитку автомобільних шляхів. Також слід мати на увазі, що віднесення деяких показників до тієї чи іншої групи має умовний характер. Так, показник «питома вага працездатного населення» здійснює безпосередній вплив на показники другої групи («Виробництво»). До цієї групи також можна віднести й показник якості автомобільних шляхів.

Усі 15 показників, що використані нами для визначення оптимальності АТУ районної ланки, під час первинного оцінювання їх значення у балах (від 0 до 5) було розподілено на три групи щодо впливу змін їх значень на оцінку в балах:

Група 1. «Подвійний рівень» оцінки значень, коли до певної межі за зростання показника відбувається й зростання оцінки в балах, а згодом навпаки – збільшення числових показників лише погіршує бальну оцінку. До цієї групи належать п'ять показників, що є основними при аналізі АТУ: 1) територія; 2) населення; 3) структура АТУ; 4) чисельність сіл; 5) питома вага міського населення. За кожним із цих показників заздалегідь визначено межу «ідеального» показника (5 балів). Нижче цього рівня район є менш ефективним для управління (занадто малий), а вище – менш керованим (занадто великий).

Група 2. Зростання бальної оцінки відбувається від більшого показника до меншого. До цього належать три показника: 1) віддаленість районного центру від обласного центру; 2) віддаленість центру громади від районного центру; 3) віддаленість райцентру від найближчої залізничної станції.

Група 3. Зростання бальної оцінки відбувається від меншого показника до більшого. До цієї групи належать інші п'ять показників: 1) ВВП району; 2) фондозабезпеченість; 3) сільгоспугіддя; 4) характеристика районного центру за адміністративним рангом; 5) питома вага населення у працездатному віці; 6) якість автомобільних доріг; 7) щільність шляхів із твердим покриттям.

Зупинимося на кожному показнику окремо:

1. Територія. Розмір території та чисельності населення є основними показниками, що здійснюють вплив на АТУ. Виходячи із загальних принципів територіального реформування, збільшення території району до певного рівня позитивно впливає на оптимальність АТУ, що дозволяє застосувати «подвійний рівень» за бального оцінювання території. Нижчий рівень починається з мінімального показника в 1 бал за території менше 0,5 тис. км. кв. та йде зі зростанням з інтервалом у 0,2 тис. км. кв. Верхній рівень з інтервалом у 0,3 тис. км. кв. закінчується також мінімальним значенням у 1 бал за території більше 2,5 тис. км. кв. Обидва рівні зустрічаються за «ідеального» (5 балів) значення від 1,2 до 1,6 тис. км. кв.

2. Чисельність населення. У визначенні значень для бальної оцінки чисельності районів урахувалася, на відміну від території, велика різниця між максимальною та мінімальною вагою.

3. Віддаленість райцентру від обласного центру. Це один з основних показників, що присутній у статистичних збірках з АТУ. Значення показника у балах визначено за принципом «чим ближче, тим краще». Це є безперечним фактом для виробництва (доставляння вантажів), для управління (час та витрати на поїздку до обласного центру) та населення (місце навчання, торговельні, культурні, медичні тощо поїздки). Принцип «позитивності» факту наближеності району до обласного центру може бути оскаржений, можливо, лише з екологічного погляду: збільшення транзитного транспорту, забруднення довкілля, рекреаційне навантаження на приміську зону тощо.

Проте якісно оцінити ці чинники практично неможливо, та й у цілому вони поступаються перевагам наближеності.

4. Кількість АТО в межах району. Оптимальна керованість будь-якої АТО визначається поряд з іншими показниками також чисельністю нижчих АТО. Складність за виявлення кількісних показників для бальної оцінки полягає в нерівнозначності АТО, що входять до складу району, – села, селища, міста районного значення.

Складнощі управління АТО районного рівня не прямо пропорційні зростанню чисельності населення. Сам факт наявності АТО має для вищого рівня певні «обтяження» (приймання звітів, контроль за виконанням рішень, розсилання кореспонденції тощо). Наприклад, селищем з кількістю населення у 10 тис. осіб керувати легше ніж 5 селами з населенням у 2 тис. осіб кожне. Ця обставина й аналіз пропорцій за чисельністю населення між різними АТО, що склалися, дозволили застосувати в розрахунках такі коефіцієнти: село – 1; селище – 3; місто районного значення – 10.

5. Чисельність сільських населених пунктів. Для щільної та нещільної систем розселення застосовувалися два рівні бальної оцінки. За першим рівнем відбувається збільшення бальної оцінки за зростання кількості сіл та хуторів у районі з інтервалом у 10 населених пунктів, за другим рівнем – зменшення оцінки з інтервалом у 20 сіл та хуторів. Обидва рівні сходяться в «ідеальному» інтервалі 30-45 сіл і хуторів на район. За наявності достатньої кількості показників, що характеризують АТУ району, може виникати питання щодо доцільності включення зазначеного показника для розрахунків бальної оцінки. Тут слід зазначити недосконалість чинного АТУ на низовому рівні, коли громади відрізняються одна від одної за чисельністю населення й кількістю сільських поселень, що входять до них, більш ніж на порядок. При цьому громади з числом в одне-два села поступово стають домінуючими.

Як ми вже відзначали раніше, принцип соціально-економічного районування, покладений в основу оптимальності АТУ, припускає наявність на низовому рівні територіального управління, як правило, системи

населених пунктів з «ядра» у вигляді великого або середнього поселення і кількох середніх і дрібних поселень на периферії. Для перевірки дотримання цього принципу при наявному стані районів і врахуванні при районуванні на перспективу до показників бальної оцінки АТУ районів включено й показник кількості сільських поселень.

За радянської влади існувала певна система залежності мережі соціально-побутових установ і низового АТУ від виробничого принципу: колгосп або радгосп, як правило, фінансував будівництво, а іноді й часткову експлуатацію цих об'єктів, а територія з усіма населеними пунктами, що входила до нього, утворювали сільську раду. Нині ж відбувся розрив сформованих відносин за фінансуванням об'єктів соцкультпобуту сільгоспідприємств. Більше того, виникла нова, ще далеко не вирішена ситуація із власністю на землю й з новими формами господарювання на селі. У результаті соціальна сфера опинилася в становищі, коли підприємства, органи місцевого самоврядування й населення ані разом, ані окремо не в змозі нормально її фінансувати.

Унаслідок цього ані виробничий, ані соціальний принципи не лежать в основі утворення територіальних громад. Адміністративні функції в діяльності територіальних громад набувають самостійної ролі, що надає в остаточному підсумку вирішальне значення в питанні АТУ. На подолання цієї негативної тенденції й було спрямовано застосування показника числа сільських поселень і в цілому всієї системи показників при визначенні оптимальності АТУ районів.

6. Максимальна віддаленість центру громади від райцентру. Принцип бальної оцінки значень цього показника описано вище. Цей показник використано й при районуванні на рівні громад. Слід також зазначити, що наявні відстані визначалися, за наявності зв'язку з райцентром автодорогою із твердим покриттям, тільки за цими дорогами, навіть якщо існує більш близький шлях ґрунтовими дорогами, оскільки більш короткий шлях не може бути використаний постійно. У цьому полягає відмінність значень названого

показника від чинних довідників щодо адміністративно-територіального поділу, у яких відстань зазначена за «прямими», а отже іноді ґрунтовими дорогами.

7. Питома вага міського населення. Цей показник використовується в комплексі з показником «Тип райцентру». Аналогічно громаді район розглядається не просто як сума населених пунктів, а як ще більш складна ієрархічна система. Тут, на наш погляд, мають відбуватися не лише кількісні зміни порівняно з нижчим рівнем – територіальною громадою, а утворюватися й нові якісні зміни в складі населених пунктів у вигляді міських поселень: селищ або міст районного значення. Зростання значень у бальній оцінці цього показника не є безмежним, тобто за питомої ваги міського населення в загальній чисельності населення району більш ніж 50 % з інтервалом в 10 процентних пунктів оцінка знижується на один бал. Це може означати одну з таких обставин: а) райцентр є «великою головою при маленькому тулубі», що можна виправити за рахунок розширення зони його тяжіння при включенні до складу цього району прилеглих поселень сусідніх районів; б) районний центр занадто великий для свого рівня, і йому треба підвищувати статус до міста обласного значення. Обидва випадки, природно, не є вичерпними, можна віднайти приклади, коли питома вага міського населення в районі переважає, але це не означає ні першої, ні другої з вищезгаданих обставин.

8. Тип райцентру, наприклад, коли райцентр розташований у місті обласного значення, а інших міських поселень у районі немає. За бальної оцінки за попереднім показником «Питома вага міського населення» ці райони будуть програвати іншим, маючи нульове значення й відповідно нижчий бал. Це одна, але не єдина, причина включення показника «тип райцентру» для бальної оцінки районів. Район може мати в своєму складі також міські поселення, але при цьому сам райцентр буде залишатися селищем (наприклад, центром Ленінського району АРК є селище Ленінське, хоча у складі району є м. Щолкіне). Притягальна сила самого райцентру як

соціально-економічного ядра для довколишньої території буде меншою порівняно з містом. Особливістю використання цього показника за перспективного районування є також зміна бальної оцінки для міста обласного значення при його об'єднанні з районом, тобто переведення до складу міст районного значення.

9. Питома вага населення у працездатному віці. Цей показник є якісним доповненням до показника «Чисельність населення». Доцільність його застосування й метод бальної оцінки, на наш погляд, не викликають сумнівів. За цим показником, також як і за всіма наступними (крім віддаленості від залізниці), було застосовано дещо інший, ніж раніше, спосіб поділу на бали. Максимальним балом (п'ять) оцінювалося найбільше значення, а мінімальним (один) – найменше значення показника серед усіх районів області. Різниця між цими значеннями, поділена на п'ять (за кількістю балів), була шкалою при переході від одного балу до іншого. За такого підходу принаймні по одному з районів будуть обов'язково мати максимальний (п'ять) і мінімальний (один) бал. Окремого розгляду потребує також питання про рівень безробіття або економічно активне населення.

10. Обсяг валового внутрішнього продукту. ВВП району є основним вартісним показником, що характеризує рівень розвитку виробництва. Однак розрахунок цього показника ускладнений навіть на обласному рівні.

11. Фондозабезпеченість на одного працівника (тис. грн. на одного працівника за залишковою вартістю). Це один із трьох суто економічних показників, що можуть бути застосовані при районуванні. За використання цього показника може виникати проблема, пов'язана з неповнотою статистичної інформації.

12. Площа сільськогосподарських угідь, з урахуванням якості землі, що припадає на одного сільського жителя (га). У розрахунках використано дані щодо розміру сільгоспугідь за районами та їх якісної оцінки в балах. Імовірно, показник був би більш достовірним за використання в знаменнику працівників у сільгоспвиробництві, а не всіх сільських жителів. Тому оцінка

в балах є дещо завищеною в районах, де сільських жителів відносно менша кількість або де райцентрами є міські поселення. Це один із найбільш складних показників, що можуть бути використані в розрахунках. Для його розрахунку спочатку треба визначити коефіцієнт віднесеності бальної оцінки землі за кожним районом до середньодержавного рівня. Значення коефіцієнта більше одиниці означає кращу за якістю землю в районі порівняно з середньодержавною, а менше одиниці – гіршу. На такий коефіцієнт множилася площа сільгоспугідь у кожному районі, після чого отриманий показник в умовних га ділився на число сільських жителів у районі.

13. Віддаленість райцентру від залізничної станції (км). Це традиційний показник характеристики АТУ. Як правило, якщо через територію району проходить залізниця, то залізнична станція райцентру стає найбільш близькою та зручною для більшості підприємств і населення району. Це потужний районоутворювальний чинник, що підсилює соціально-економічне значення райцентру. Небагато зворотних прикладів, коли через район проходить залізниця, а райцентр виявляється досить далеко від неї.

14. Якість автомобільних доріг, що є показником, який підсилює значення стану розвитку дорожньої мережі району, розрахунок якого пропонується вести за такою формулою:

$$К.я.а.д. = Дг * 1 + Дщ * 3 + Да * 5 / (Дг + Дщ + Да) * 5,$$

де К.я.а.д. – рівень (коефіцієнт) якості автомобільних доріг (від 0.2 до 1.0);

Довжина доріг загального користування у районі (км): Дг – ґрунтових; Дщ – щебених; Да – асфальтобетонних.

Умовні коефіцієнти для приведення доріг загального користування до єдиного рівня покриття – асфальтобетонному: 1 – для ґрунтових доріг; 3 – для доріг із щебеним покриттям; 5 – для доріг з асфальтобетонним покриттям. Ці коефіцієнти визначалися орієнтовно з урахуванням витрат на будівництво одного км. доріг, а також експлуатаційних витрат і часу

подолання відстаней дорогами з різним видом покриття. Зміст їх полягає у зразковій рівнозначності для подолання 1 км. відстані ґрунтовою дорогою, 3 км – щебеневою і 5 км – асфальтованою. Сума добутоків довжини кожного з трьох видів доріг залежно від покриття на відповідний коефіцієнт показана в чисельнику. У знаменнику ці ж відстані множилися на коефіцієнт 5 або умовно прирівнювалися до асфальтобетонного. Таким чином, теоретично цей показник має межі від 0,2 (1/5), коли всі дороги в районі ґрунтові, до 1,0, коли всі дороги мають асфальтобетонне покриття.

15. Щільність автодоріг із твердим покриттям (м/км²) є загально-прийнятим показником рівня розвитку дорожньої мережі. У районуванні громад його застосування виявилось недоцільним. Для району його використання має сенс разом із вищерозглянутим показником «Рівень (коефіцієнт) якості автомобільних доріг». Об'єктивно щільність автодоріг залежить від щільності населення, тому менш щільно заселені південні райони за цим показником програють східним. Цей недолік і компенсується при використанні коефіцієнта якості доріг.

У районуванні обласних районів для визначення оптимальності АТУ можна використати й низку інших показників. Усі вони мають відповідати раніше визначеним принципам і в цілому не перевантажувати розрахунками, що не мають істотного впливу на загальний результат. Серед них:

– бюджетна забезпеченість на одного жителя. Недолік цього показника пов'язаний із суб'єктивною системою його визначення, коли наприклад будівництво великих адміністративних або соціально-культурних об'єктів за рахунок бюджетних коштів покажуть перекручену картину, невиправдано завищивши при цьому бальну оцінку. Для ліквідації подібного явища зазначений показник потрібно використати за кілька років, з коректуванням на інфляцію;

– платні послуги на одного жителя. Цей показник використовувався за попередніх розрахунків. Недолік його полягає в значному коливанні значень

між районами. В особливо не вигідному стані опиняються приміські райони, у яких значну частку платних послуг населення отримує в містах;

– показники виробництва найважливіших видів сільськогосподарської продукції в натуральному виразі. У загальній характеристиці районів ці показники мають, безумовно, беззаперечне значення. Однак за бального оцінювання за кожним із видів продукції, через різну спеціалізацію райони виявляються в нерівному становищі, що виключає в принципі використання натуральних показників;

– обсяг інвестицій на одного жителя. Показник також підпадає під коливання, що виключають можливість його застосування за один рік;

– середньомісячна заробітна зарплатня на одного працівника за рік. Цей показник, на наш погляд, цілком придатний для бального оцінювання під час районування. Стрибкоподібна зміна цього показника в різні роки для районів може бути викликана різними погодними умовами, що здійснює вплив на результати роботи в сільському господарстві;

– показники розвитку транспорту, зокрема перевезення вантажів автотранспортом загального користування. З одного боку, показники розвитку транспорту для районування дуже важливі. З іншого, в умовах розвитку ринкових відносин усе більший обсяг вантажів перевозиться транспортом підприємств різних форм власності, а також приватними особами. Унаслідок цього доцільніше використати дані про наявність автотранспорту – наприклад, кількість легкових автомобілів, що перебувають у приватній власності на одну тисячу жителів. Цей показник піддається обрахуванню за кожним населеним пунктом, що робить його придатним для використання під час бального оцінювання аж до територіальних громад;

– чисельність економічно активного населення й рівень безробіття. Рівень безробіття підпадає під значні коливання залежно від зміни законодавства й конкретних умов місцевості. З іншого боку на нього впливає рівень тіньової зайнятості, якою охоплено значну частину офіційно зареєстрованих безробітних;

Можливе застосування в розрахунках також і показників щодо інженерної забезпеченості, як у цілому за районами і населеними пунктами, так і розраховуючи на одного жителя або сім'ю: електропостачання, водопостачання, газопостачання, а також за загальною площею житла, що припадає на одного жителя.

Кілька варіантів зроблених нами розрахунків із використанням різних показників дозволяє зробити висновок, що для визначення оптимальності АТУ досить використати 12-15 показників. При застосуванні будь-якого показника необхідний всебічний аналіз, що сприяє виявленню погрішностей, коли ті або інші райони опиняються в найбільш вигідному становищі або, навпаки, у невідповідному. Одним зі способів «гасіння» погрішностей є використання парного застосування показників: за якістю доріг і щільністю автодоріг із твердим покриттям, за типом райцентру, питомою вагою міського населення тощо.

З урахуванням вищевикладеного нами проведено розрахунки щодо визначення «коефіцієнтів зважування» і «вторинної» оцінки в балах. Під час оптимізації АТУ районів України, на наш погляд, слід застосовувати такий порядок «зважування»: 1) визначити парні коефіцієнти кореляції за відношенням кожного з 15 показників за всіма районами один до одного; 2) підрахувати суму парних коефіцієнтів за кожним показником, без урахування значення (позитивного або негативного) і без урахування коефіцієнта кореляції показників «самих до себе», що дорівнює 1; 3) визначити показник з найвищою сумою парних коефіцієнтів; 4) зробити розрахунок відносин суми парних коефіцієнтів за кожним показником до найвищого значення.

Аналіз кореляційних зв'язків показників, що використовувалися під час районування наявних районів України, дозволяє зробити такі висновки: істотна залежність, що перевищує 0.6, виявлена між такими показниками: 1) територією й числом АТО – 0.62; 2) територією й максимальною віддаленістю центру громади від районного центру – 0.67; 3) населенням і

числом АТО – 0.84; 4) населенням і питомою вагою міського населення – 0,8; 5) числом АТО й типом райцентру – 0.67; 6) числом сіл і числом АТО – 0.61; 7) віддаленістю райцентру від залізничної станції й площею сільгоспугідь, що припадає на одного жителя – 0.62.

Висновки з даного дослідження. Таким чином, серед семи пар істотного зв'язку кореляційної залежності в чотирьох фігурує число АТО, оскільки цей синтетичний показник взаємодіє з усіма основними показниками, що характеризують АТУ. Практично близький до нього за значенням показник чисельності населення. Ці показники мають найвищий ступінь залежності між кожною з пар кореляційного зв'язку – 0.84. Крім того, чисельність населення має показники близькі до суттєвого зв'язку з розміром території – 0.59 і типом райцентру – 0.58.

Не було виявлено жодного істотного зворотного зв'язку (негативний коефіцієнт кореляції). Найбільш високі значення за зворотнім зв'язком (більше 0.5) виявлено між такими парами показників: 1) чисельністю населення району й віддаленістю райцентру від обласного центру – 0.58; 2) якістю доріг й віддаленістю райцентру від обласного центру – 0.58; 3) числом АТО й віддаленістю райцентру від залізничної станції – 0.53; 4) кількістю сіл і віддаленістю райцентру від залізничної станції – 0.58; 5) віддаленістю центру громади від райцентру й щільністю автодоріг із твердим покриттям – 0.52.

Перспективи подальших розвідок. За підсумками підсумовування парних коефіцієнтів кореляції найбільш високий рівень зафіксований за показником «чисельність населення» – 4.09, що в 1.7 рази перевищує середнє значення сум позитивних коефіцієнтів. За показником віддаленості від обласного центру з 15 парних коефіцієнтів кореляції лише один позитивний, з відсутністю залежності (0.22). Найменше число негативних парних коефіцієнтів кореляції (3) і їхня сума (0.75) виявлена за показником якості доріг.

Отримані значення коефіцієнтів зважування множилися на відповідне значення показників у балах (за п'ятибальною системою), у результаті чого було отримано «зважені бали». Підсумовування цих зважених балів є підставою для визначення підсумкової оцінки (за п'ятибальною системою) оптимальності АТУ. Щодо районів з підсумковою негативною оцінкою при перспективному районуванні треба розглядати заходи щодо підвищення суми зважених балів не менш ніж до «задовільного» рівня.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративно-територіальна реформа в Україні: оптимальна модель [Текст]. – К.: Інститут трансформації суспільства, 2007. – 288 с.;
2. Адміністративно-територіальний устрій: проблемні питання та можливі шляхи їх вирішення [Текст] / за заг. ред. В. Г. Яцуби. – К., 2003. – 322 с.
3. Верменич Я. В. Адміністративно-територіальний устрій України: еволюція, сучасний стан, проблеми реформування [Текст] : у 2 ч. / Я. В. Верменич. – К. : НАН України, Інститут історії України, Центр теоретико-методологічних проблем історичної регіоналістики, 2009
4. Ганущак Ю. І. Територіальна організація влади. Стан та напрямки змін [Текст] / Ю. І. Ганущак. – К.: Легальний статус, 2012. – 348 с.
5. Адміністративно-територіальна реформа в Україні: політико-правові проблеми : монографія / І. О. Кресіна [та ін.] ; ред. І. О. Кресіна ; НАН України, Інститут держави і права ім. В. М. Корецького. – К. : Логос, 2009. – 480 с.
6. Заставецька Л. Б. Напрями вдосконалення територіальної організації районних і міжрайонних систем розселення подільських областей [Текст] / Л. Б. Заставецька // Наукові записки ТНПУ. Серія: Географія. – 2006. – № 2. – С. 67-71
7. Кучабський О. Адміністративно-територіальна організація України: теорія, методологія, механізми становлення : монографія [Текст] / О. Кучабський. – Л.: ЛРІДУ НАДУ, 2010. – 316 с.
8. Кучабський О. Концептуальні підходи до реорганізації районного рівня адміністративно-територіального устрою України [Текст] / О. Кучабський // Збірник наукових праць НАДУ. – 2009. – №1. – С. 134-141.
9. Магновський І. Правові аспекти реформування адміністративно-територіального устрою сільського району в Україні [Текст] / Ігор Магновський // Право України. – 2009. – №1. – С.51-57.
10. Малиновський В. Субрегіональний рівень України: підходи до реформування [Текст] / Валентин Малиновський // Вісник НАДУ. – 2010. – №2. – С. 169-178.
11. Молодожен Ю. Приклади моделювання адміністративно-територіального устрою Савранського району Одеської області [Електронний ресурс] / О. Молодожен, М. Базей // Теоретичні та прикладні питання державотворення: Електронне наукове фахове видання. – Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2008. – Вип. 2. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/tppd/2008-2/08mybroo.htm/odyframe.htm>
12. Герасимюк К. Х. Принципи та показники територіального реформування на рівні сільських громад / Герасимюк К. Х. // Актуальні питання державного управління: зб.наук.праць ОРІДУ НАДУ. – Вип. 4 (32). – Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2007.

13. Малярець Л. М. Економіко-математичні методи і моделі [Текст] : навч.-практ. посіб. / Малярець Л. М., Железнякова Е. Ю., Місюра Є. Ю. ; Харк. нац. екон. ун-т. - Х. : Вид. ХНЕУ, 2011. – 318 с.

Statement of the problem. According to the Coalition Agreement, the Government of Ukraine Program, Sustainable Development Strategy of administrative-territorial reform remains among the priorities of the state in coming years. It should be noted that the focus of the territorial and administrative reforms done not only at the level of local communities, but also the district-level management. Numerous discussions on trends and possible consequences territorial reform at the district level indicate a lack of overall vision and strategy of administrative-territorial reform, at least in this part.

Urgency. Thus, the problem of identifying the objective criteria and indicators for reform of middle-level territorial division requires a scientific study and making reasonable offers. But the question of reforming the parameters and indicators at the district level is still unresolved and still replaced publications and scientific intelligence relating to settlement units or regional division.

The purpose of the article. The article is to study the parameters and indicators reforming the district level territorial division using the methodology of weighted points.

Our task was to study – to negotiate a reform of the territorial division of the district level; define the principles of territorial reform, in particular the principle of compliance units socioeconomic zoning; identify indicators territorial reform at the district level.

Summary. The main approach on territorial reform is the approximation of territorial system to the socio-economic regionalization. To determine the optimal degree as current and prospective (forecast) territorial division of the districts we have chosen one of the most effective mathematical methods - the method of weighted scores that very effectively used economic and mathematical studies. In favour of this method, in our view, it shows above all understandable to the public. To evaluate the system of weighted scores must first determine the parameters

affecting the territorial division. Each is defined adjusted to each other. The sum of these indicators can provide «optimal» unit at the district level.

Conclusion and outcomes. To determine the optimal parameters of areas we have chosen 15 indicators according to national statistics in the context of Ukraine in general, which are grouped in 3 groups of factors: 1) territory, population, internal structure, 2) manufacturing, 3) infrastructure.

The first group combines three groups of factors: population, territory and settlement system. In a separate group identified indicators of production, by optimizing the administrative-territorial structure at the district level are much more important than the zoning communities.

The values of weighting coefficients multiplied to the corresponding values of in points (a five-point system), which resulted in a weighted scores. As for areas of summarizing negative assessment in prospective zoning should consider measures to increase the amount of weighted points at least to a satisfactory level.