

## СВЯЗАННОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА МУНИЦИПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ РФ: ДИАГНОСТИКА И ИНСТРУМЕНТЫ ПОВЫШЕНИЯ

*Е.Б. Дворядкина, Е.А. Белоусова*

*Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург, Россия*

Развитие экономико-пространственных образований различного типа тесно связано с изменением параметров экономического пространства. Исследование направлено на анализ параметра связанности экономического пространства муниципальных районов РФ и поиск инструментов ее повышения ввиду влияния на эффективность экономической деятельности. Обосновано, что для оценки связанности муниципальных районов целесообразно учитывать их специфику как сельских муниципалитетов и опираться на инфраструктурные показатели муниципальной статистики, отражающие развитие сети автомобильных и железных дорог, почтовой и телефонной связи. Анализ временных рядов данных показателей позволяет идентифицировать направления усилий органов местного самоуправления по повышению связанности экономического пространства муниципальных районов. Предлагаемый подход к оценке связанности апробирован на примере муниципальных районов Челябинской области. Результаты исследования показывают, что в муниципальных районах области относительно хорошая ситуация сложилась с качеством автомобильного покрытия, однако регулярное автобусное и железнодорожное сообщение с центром муниципального района не налажено более чем для 0,8 % населения региона, что в условиях высокой дисперсности сельских населенных пунктов является негативным показателем уровня связанности экономического пространства; кроме того, крайне неравномерна обеспеченность почтовой и телефонной связью. На основе анализа опыта сельских муниципалитетов ряда европейских стран сделан вывод о том, что в основе инструментария повышения связанности должен лежать синтез гибких транспортных решений и проектов цифровизации. Первые позволяют повышать связанность благодаря эффективному использованию существующей инфраструктуры, вторые – благодаря снижению издержек транспортировки товаров (за счет масштабирования спроса на транспортную инфраструктуру), издержек обмена информацией (в том числе относительно пространственного планирования территории муниципального образования), а также издержек предоставления муниципальных и коммерческих услуг в области образования, здравоохранения и вовлечения во взаимодействие новых экономических агентов.

**Ключевые слова:** муниципальное образование, регион, сельские территории, муниципальный район, экономическое пространство, связанность, цифровизация, инфраструктура, местное самоуправление, социальные инновации.

### **Введение и постановка проблемы**

Связанность выступает одной из важных характеристик экономического пространства, поскольку, как справедливо отмечают А.Г. Полякова и И.С. Симарова, разрыв связей внутри экономик «снижает эффективность экономической деятельности, разрушая воспроизводственную цепочку на территории» [10, с. 141]. В таком ключе связанность влияет на организацию пространства, а значит и на пространственное развитие [12, с. 57]. Муниципальные районы Российской Федерации относятся к муниципальным образованиям сельского типа [5], и, как сельская территория, характеризуются относительно удаленным расположением от крупных городских центров, дисперсностью населенных пунктов, входящих в их состав, низкой плотностью населения. В отношении муниципальных районов связанность выступает и как степень их интеграции в экономическое пространство региона, и как степень связанности элементов внутри территорий данного вида муниципальных образований. Нарастающая тенденция

концентрации населения и экономической активности в крупных и крупнейших агломерациях актуализирует проблему поддержания достаточного уровня связанности экономического пространства муниципальных районов, поскольку агломерационные процессы, как правило, усугубляют ситуацию со связанностью в примыкающих малонаселенных муниципальных образованиях. Целью исследования стала оценка связанности экономического пространства муниципальных районов и поиск инструментов ее повышения. Поставленная цель предопределила ряд задач:

- рассмотреть параметр связанности экономического пространства в контексте концепций экономического пространства;
- проанализировать существующие подходы к его оценке;
- сформировать собственный подход к оценке связанности муниципальных районов и апробировать его на примере муниципальных районов Челябинской области;
- изучить возможные инструменты повыше-

ния связанности экономического пространства муниципальных районов.

#### Обзор ранее выполненных исследований

В рамках классического территориального подхода (концепции) к экономическому пространству академик А. Г. Гранберг писал об экономическом пространстве как о *насыщенной* территории (различными объектами и связями между ними: населенными пунктами, промышленными предприятиями, хозяйственно освоенными и рекреационными площадями, транспортными и инженерными) [4, с. 25]. В вопросе характеристики качества экономического пространства он среди многообразия различных параметров особое значение придавал *плотности* (показатели численности населения, объема валового регионального продукта, природных ресурсов и др. в расчете на единицу площади пространства), *размещению* (показатели равномерности, дифференциации, концентрации, распределения населения и экономической деятельности, в том числе существование хозяйственно освоенных и неосвоенных территорий) и *связанности* (интенсивность экономических связей между частями и элементами пространства, условия мобильности товаров, услуг, капитала, людей, определяемые развитием транспортных и коммуникационных сетей) [4, с. 25].

Информационный подход (концепция) к определению экономического пространства, направленный на объяснение его сущности через информационную составляющую, концентрирует внимание на информации как базовом ресурсе хозяйства и информационных потоках между хозяйствующими субъектами как средстве формирования экономического пространства. Представитель данного подхода С.И. Паринов включает феномен информационных взаимодействий между участниками экономической деятельности в экономическую картину мира [8, с. 63]. Исследователь считает, что обмен предложениями между экономическими агентами по поводу новых вариантов деятельности и желательных перекombинаций связей между ними происходит в информационном пространстве экономической системы. Иными словами, к возникновению экономического пространства ведет обмен сигналами в процессе экономической деятельности. Другой сторонник информационного подхода, Г. Шибусава определяет экономическое пространство через информационные потоки. Он пишет: «Экономическое пространство может интерпретироваться как некоторая коммерческая часть Интернета, посредством которой осуществляется управление потоками произведенных товаров» [18]. Таким образом, в рамках информационного подхода связанность экономического пространства обеспечивается плотностью и качеством сети каналов передачи информации.

Исследования, направленные на создание методики оценки связанности экономического про-

странства, предлагают различные варианты практического использования данной концепции.

В комплексной оценке экономического пространства макрорайона по параметрам плотности, размещения и связанности, проведенной А.С. Аджиковой и Н.Н. Школьниковой, для анализа параметра связанности используются инфраструктурные показатели плотности железнодорожных путей на 10 000 кв. км и плотности автодорог на 1 000 кв. км территории [1, с. 20]. Совокупная оценка производится методом суммы мест.

Л.Р. Загитова считает, что для оценки связанности необходима система показателей «в качестве которых целесообразно использовать индикаторы интенсивности и частоты транзакций между резидентами субнационального пространства, отражающие уровень межрегиональной и внутрирегиональной интеграции (объем притока и оттока фактора производства; мощность потока; коэффициент результативности внутрирегиональных связей; коэффициент интенсивности внутрирегиональных связей; уровень когерентности институтов)» [6, с. 81].

Ю.С. Положенцева исследует связанность экономического пространства в рамках макрорайонов через показатели миграции, в свою очередь зависящие от среднедушевых доходов населения. Ученый опирается на подход, при котором межрегиональная связанность рассматривается как «интенсивность обмена регионами определенными детерминантами, под которыми понимаются товары и услуги, финансовые, информационные и человеческие ресурсы» [9, с. 118].

А.Г. Полякова и И.С. Симарова исходят из того, что связанность – «количественно измеряемая интенсивность хозяйственных, социальных и иных взаимодействий между элементами социально-экономической системы на двух уровнях», под последними имея в виду меж- и внутрирегиональную связанность [10, с. 32]. По мнению исследователей, межрегиональная связанность проявляется в интенсивности обмена между регионами факторами производства и результатами вовлечения их в экономические действия: товарами и услугами, финансовыми, информационными и человеческими ресурсами. Внутрирегиональная связанность учеными оценивается посредством аппарата моделей гравитационного взаимодействия. В практической плоскости предлагаемая модель представляет собой алгоритм действий по исследованию взаимосвязей внутри и вне региона, выявлению их основы и поддерживающих сил, и базируется на принципе разнонаправленности сил связанности на социально-экономическое развитие регионов. Модель дает возможность наложить физическое и экономическое пространство и «идентифицировать центры тяжести экономических взаимодействий, их силу и направленность» [11, с. 141]. В рамках модели выделены четыре вида сил связанно-

сти, оцениваемые для расчета интегрального показателя через уравнения, в том числе: 1) естественные, определяющие ресурсный потенциал; 2) динамические, описывающие активное поведение людей и соответствующие объему потребления продукции; 3) экономические, характеризующие массу капитала; 4) социальные, возникающие как следствие взаимодействия интересов [11, с. 143]. Очевидно, что в данной модели связанность рассматривается как гравитационная сила, что в определенной степени противоречит ее пониманию как интенсивности взаимодействий. Одновременно, на наш взгляд, мало принимается в расчет возможная дисперсность населенных пунктов, что особенно критично при анализе связанности муниципальных образований, в особенности, сельских. Достоинством модели является практико-ориентированное решение проблемы понимания связанности в условиях протяженной и малонаселенной, но ресурсонасыщенной территории региона.

Коллектив авторов под руководством И.В. Волчковой исследуют связанность социально-экономического пространства в контексте агломерационных процессов и агломераций, для которых связанность является одним из необходимых условий функционирования. Под связанностью исследователи понимают «количественно и качественно измеримые атрибутивные характеристики социально-экономических взаимодействий между различными субъектами социально-экономических отношений» [3, с. 425]. В число таких характеристик авторы включают доступность осуществления социально-экономических взаимодействий, их интенсивность, сбалансированность (проблема «центр-периферия»), взаимодополняемость. Качественное и количественное (через систему показателей) измерение указанных характеристик позволяет оценить уровень связанности социально-экономического пространства [2]. Доступность осуществления социально-экономических взаимодействий в рамках данного подхода в сущности означает включенность экономических агентов во взаимодействие, поскольку, на наш взгляд, связанность выражается не только в интенсивности связей (транспортных коммуникационных), но и возможности их осуществлять. Важную роль играет сбалансированность как атрибутивная характеристика связанности – несогласованность развития территории в качестве результата снижения связанности экономического пространства является ее прямым проявлением.

Обзор позволяет заключить, что множество подходов к оценке связанности предопределяет вариативность результатов их использования, что требует анализа объекта экономического пространства, применительно к которому проводится

оценка связанности. Однако несомненно необходима такая оценка ввиду значения связанности экономического пространства для регионального развития. Ее повышение позволяет решать три институциональные задачи, стоящие перед органами государственного управления и сформулированные Н.В. Зубаревич: во-первых, снижать барьеры распространения инноваций по территории страны, во-вторых, повышать мобильность населения, в-третьих, стимулировать горизонтальное взаимодействие для решения общих проблем [7].

### Материалы и методика исследования

Рассмотренные подходы к оценке связанности экономического пространства не в полной мере соответствуют специфике муниципальных районов и подходят для оценки связанности их экономического пространства. Методика, апробированная для агломераций, требует адаптации, так как существует разница в плотности и концентрации населения и экономической деятельности. Подход, базирующийся на анализе только миграции при наличии других детерминант представляется недостаточно комплексным; «гравитационный» подход применим в большей степени для городских поселений, в которых концентрируется население в ресурсонасыщенных и слабо заселенных регионах. Подчеркнем, что и «миграционная», и «гравитационная» методики слабо оценивают интенсивность связей, являющейся ключевой характеристикой связанности. На наш взгляд, при оценке связанности экономического пространства в муниципальных районах и их интегрированности в региональное экономическое пространство целесообразно опираться на инфраструктурные показатели, которыми располагает муниципальная статистика, по аналогии с методикой, предложенной А.С. Аджиковой и Н.Н. Школьниковой.

Для оценки связанности экономического пространства муниципальных районов нами отобраны доступные показатели муниципальной статистики территориальным органом Федеральной службы муниципальной статистики, позволяющие оценить инфраструктуру, поддерживающую взаимодействие экономических агентов муниципальных районов. Динамические ряды сформированы для четырех показателей, отражающих развитие сети автомобильных и железных дорог, почтовой и телефонной связи.

Анализ произведен за период 2011–2017 гг., кроме показателей обеспеченностью почтовой и телефонной связью (данные по ним представлены только за 2014–2017 гг.) на примере муниципальных районов Челябинской области.

### Полученные результаты

Динамика выбранных показателей представлена в табл. 1–4.

В Челябинской области в муниципальных районах проживает 27 % населения (2017 г.), при этом существенная доля населения проживает в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром муниципального района – 0,8 % населения региона, или 30 631 чел. (что практически равно численности населения Еткульского муниципального района). Доля такого населения в регионе остается высокой и в некоторых случаях достигает нескольких тысяч человек в одном муниципальном районе. Максимального значения доля такого населения достигла в 2016 г. и составила 1,1 % от населения региона, или 40 332 чел., во многом благодаря Чесменскому муниципальному району, 52,45 % населения которого (9 860 чел.) в 2016 г. проживали в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром. Однако в 2017 г. доля снизилась до 3,2 %, что в значительной степени улучшило региональный показатель. Необходимо подчеркнуть, что отсутствие необходимой инфра-

структуры нарушает взаимодействие экономических агентов и ведет к высоким издержкам взаимодействия.

В противовес состоянию автобусного и железнодорожного сообщения с центром муниципальных районов в Челябинской области лучше ситуация с дорожным покрытием. К 2017 г. не отвечало нормативным требованиям в среднем 9,5 % автомобильных дорог общего пользования местного значения. Наихудший показатель – у Кусинского муниципального района, где не соответствовало нормативным требованиям 17,32 % дорог местного значения. Однако ситуация с дорогами в муниципальных районах Челябинской области представляет резкий положительный контраст с аналогичной ситуацией в другом индустриальном регионе – Свердловской области, где не отвечают нормативным требованиям от 37 % (в Камышловском муниципальном районе) до 80 % (в Нижнесергинском) дорог местного значения, т. е. в среднем по муниципальным районам 53,9 % дорог (максимальное значение за тот же период).

Таблица 1

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром муниципального района, в общей численности населения муниципальных районов по муниципальным районам Челябинской области, %

Муниципальное образование	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Агаповский МР	...	1,62	...	...	3,57	3,57	4,30
Аргаяшский МР	...	...	0,04	0,54	0,54	3,48	3,40
Ашинский МР	0,38	0,34	0,39	0,4	0,41	0,42	0,40
Брединский МР	1,28	0,49	7,12	6,59	7,67	9,04	8,60
Варненский МР	...	...	...	...	...	1,92	2,67
Верхнеуральский МР	23,01	22,44	13,1	13,25	13,25	9,7	9,70
Еманжельинский МР	...	...	...	...	...	...	...
Еткульский МР	...	...	...	...	...	...	...
Карталинский МР	0,26	0,15	...	0,08	0,02	0,02	0,02
Каслинский МР	0,84	1,27	0,45	0,87	0,14	0,19	0,19
Катав-Ивановский МР	0,06	0,07	0,07	0,07	0,13	0,1	0,10
Кизильский МР	19,7	18,03	17,94	11,07	10,72	10,68	10,68
Коркинский МР	...	...	...	...	...	...	...
Красноармейский МР	5,21	4,74	4,4	4,41	5,78	7,97	7,69
Кунашакский МР	3,71	2,24	0,45	0,45	2,48	2,47	2,42
Кусинский МР	4,33	5,3	3,66	3,65	3,65	3,19	3,19
Нагайбакский МР	2,63	2,57	2,43	2,4	2,38	2,38	4,94
Нязепетровский МР	1,14	1,23	1,17	1,13	1,09	1,1	1,09
Октябрьский МР	3,32	6,5	6,81	2,47	9,21	9,19	9,30
Пластовский МР	...	...	...	...	...	...	...
Саткинский МР	0,41	0,31	0,31	0,3	0,28	0,28	0,28
Сосновский МР	...	...	...	...	0,59	12,48	11,05
Троицкий МР	2,38	2,28	2,1	1,9	1,67	0,59	0,41
Увельский МР	...	...	...	...	...	...	...
Уйский МР	10,6	10,16	6,94	7,67	7,76	8,8	9,32
Чебаркульский МР	1,96	1,78	1,78	1,55	0,3	0,9	0,91
Чесменский МР	2,45	2,99	16,97	16,97	82,75	52,45	3,20

Источник: данные Челябинскстата (исходящее письмо от 5 июня 2018 г. № 70/ОГ).

Таблица 2

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, по муниципальным районам Челябинской области, %

Муниципальное образование	2013	2014	2015	2016	2017
Агаповский МР	...	...	...	...	...
Аргаяшский МР	8,40	6,90	6,90	6,90	6,90
Ашинский МР	...	...	...	...	...
Брединский МР	...	...	...	...	...
Варненский МР	1,15	...	2,72	2,67	2,65
Верхнеуральский МР	...	16,44	13,70	...	...
Еманжелинский МР	...	...	...	...	...
Еткульский МР	21,04	16,01	13,40	13,40	13,40
Карталинский МР	11,66	11,45	11,45	12,01	14,40
Каслинский МР	85,78	5,15	5,24	11,14	10,36
Катав-Ивановский МР	...	...	...	...	...
Кизильский МР	...	...	...	1,08	1,04
Коркинский МР	...	10,67	13,43	8,60	8,93
Красноармейский МР	...	...	...	...	15,82
Кунашакский МР	...	...	...	...	...
Кусинский МР	...	...	...	17,32	17,32
Нагайбакский МР	...	...	...	...	...
Нязепетровский МР	...	...	...	...	...
Октябрьский МР	...	...	...	...	...
Пластовский МР	4,16	0,46	...	8,95	8,78
Саткинский МР	1,94	1,90	1,87	1,99	1,99
Сосновский МР	18,36	10,67	10,52	10,41	7,31
Троицкий МР	...	...	...	...	...
Увельский МР	7,40	...	...	...	...
Уйский МР	2,83	11,80	12,01	12,01	12,01
Чебаркульский МР	...	...	...	...	...
Чесменский МР	...	...	...	...	...

Источник: данные Челябинскстата (исходящее письмо от 5 июня 2018 г. № 70/ОГ).

Таблица 3

Число сельских населенных пунктов, обслуживаемых почтовой связью в муниципальных районах Челябинской области

Муниципальное образование	2014	2015	2016	2017
Агаповский МР	44	47	47	47
Аргаяшский МР	85	85	85	85
Ашинский МР	15	15	15	14
Брединский МР	33	33	33	33
Варненский МР	37	37	37	37
Верхнеуральский МР	51	51	46	46
Еманжелинский МР	1	1	1	1
Еткульский МР	41	42	42	42
Карталинский МР	48	48	48	53
Каслинский МР	26	28	17	19
Катав-Ивановский МР	7	7	7	7
Кизильский МР	53	53	53	53
Коркинский МР	3	3	3	3
Красноармейский МР	63	62	61	61
Кунашакский МР	73	73	73	71
Кусинский МР	35	20	20	20
Нагайбакский МР	33	33	33	36
Нязепетровский МР	17	17	17	17

Окончание табл. 3

Муниципальное образование	2014	2015	2016	2017
Октябрьский МР	48	51	51	51
Пластовский МР	7	11	7	7
Саткинский МР	14	14	14	28
Сосновский МР	43	44	57	57
Троицкий МР	57	62	67	67
Увельский МР	29	35	35	35
Уйский МР	43	41	41	41
Чебаркульский МР	49	52	52	51
Чесменский МР	27	27	27	27

Источник: составлено по: База данных муниципальных образований / Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа : <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst65/DBInet.cgi>.

Таблица 4

Число телефонизированных сельских населенных пунктов в муниципальных районах Челябинской области

Муниципальное образование	2014	2015	2016	2017
Агаповский МР	47	35	35	35
Аргаяшский МР	85	85	85	85
Ашинский МР	7	7	7	7
Брединский МР	22	23	23	14
Варненский МР	37	37	37	37
Верхнеуральский МР	51	51	46	46
Еманжелинский МР	1	1	1	1
Еткульский МР	41	42	42	42
Карталинский МР	21	22	22	22
Каслинский МР	26	45	38	34
Катав-Ивановский МР	7	10	10	10
Кизильский МР	53	53	53	53
Коркинский МР	4	4	4	4
Красноармейский МР	36	39	39	39
Кунашакский МР	73	73	73	23
Кусинский МР	20	20	20	21
Нагайбакский МР	29	29	36	36
Нязепетровский МР	26	25	25	25
Октябрьский МР	42	51	51	51
Пластовский МР	10	8	8	8
Саткинский МР	27	27	27	6
Сосновский МР	35	26	25	25
Троицкий МР	41	44	44	49
Увельский МР	27	29	29	29
Уйский МР	27	28	28	28
Чебаркульский МР	42	49	49	49
Чесменский МР	28	28	28	28

Составлено по: База данных муниципальных образований / Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst65/DBInet.cgi>.

В Челябинской области значительное количество муниципальных районов имеют хорошие показатели обеспеченности почтовой связью. Все сельские населенные пункты обеспечены работой почты в Агаповском, Аргаяшском, Варненском, Еткульском, Карталинском, Кизильском и Нагайбакском муниципальных районах. Отрицательная

динамика обеспеченности почтовой связью отмечается в восьми муниципальных районах. Есть и районы-аутсайдеры по данному показателю, в которых почта отсутствует более чем в половине сельских населенных пунктов – Еманжелинский, Каслинский, Катав-Ивановский, Пластовский муниципальные районы.

Все сельские населенные пункты обеспечены телефонной связью в Аргаяшском, Варненском, Еткульском, Кизильском, Коркинском, Кусинском и Нагайбакском муниципальных районах Челябинской области, что во многом совпадает с перечнем районов, сельские населенные пункты которых полностью обеспечены почтой. Часть районов компенсирует отсутствие почтовой связи в населенных пунктах наличием телефонной: например, количество телефонизированных сельских населенных пунктов, существенно выше тех, где имеется почтовая связь, в Каслинском, Катав-Ивановском, Нязепетровском муниципальных районах. Количество муниципальных районов, имеющих отрицательную динамику по данному показателю, совпадает с количеством муниципальных районов с падающей обеспеченностью почтовой связью (восемь районов). Среди районов-аутсайдеров по данному показателю Ашинский, Брединский, Еманжелинский, Карталинский, Красноармейский, Кунашакский, Пластовский, Саткинский, Сосновский муниципальные районы – в них телефонная связь отсутствует более чем в половине сельских населенных пунктов. В целом можно отметить, что по данным на 2017 г. обеспеченность почтовой связью в муниципальных районах Челябинской области лучше, чем телефонной.

Таким образом, в Челябинской области относительно хорошая ситуация в муниципальных районах сложилась с качеством автомобильного покрытия, однако регулярное автобусное и железнодорожное сообщение с центром муниципального района не налажено более чем для 0,8 % населения региона, что в условиях высокой дисперсности сельских населенных пунктов является негативным показателем уровня связанности экономического пространства. Обеспеченность почтовой и телефонной связью крайне неравномерна среди муниципальных районов Челябинской области, что оказывает дополнительное неблагоприятное воздействие на связанность экономического пространства в регионе и внешнюю и внутреннюю интегрированность муниципальных районов в него.

### **Инструменты повышения связанности экономического пространства**

Обращение к зарубежному опыту позволило обнаружить ряд решений, применимых для повышения связанности экономического пространства в практической деятельности региональных органов власти и органов местного самоуправления. Развитие транспортной инфраструктуры – один из самых острых вопросов в развитии сельских муниципальных образований в силу их малонаселенности и, как результат, низкого спроса на транспортные услуги и удаленности, приводящей к высоким издержкам. Поэтому принципиальное значение для выработки стратегий их экономического развития имеет уровень транспортной доступности или, как формулируют это Д. Хьюстон, С. Маккей и М.

Мюррей, «катеорию „сельское“ можно рассматривать в двух плоскостях: доступные сельские районы, отличающиеся ростом и связанностью; и периферийные сельские районы, часто характеризующиеся неопределенностью и удаленностью» [17, р. 44]. Таким образом, связанность с другими территориями региона представляет собой важный фактор в развитии сельских муниципальных образований.

В. Канцлер на VI Конференции по транспортным исследованиям в Швейцарии [14] отметил, что с учетом небольшой ресурсной базы таких муниципалитетов уже существующая инфраструктура должна использоваться как можно более полноценно, поскольку это позволяет сокращать чистые инвестиции, в отличие от создания новой транспортной инфраструктуры. Он обозначил несколько инновационных решений в области транспорта на малонаселенных территориях, используемых в регионах Германии:

– вовлечение граждан: перевозки небольшими автобусами, водителями которых являются местные жители (Bürgerbus);

– совместное или поочередное использование личных и общественных автомобилей (private and public car pooling);

– альтернативы классическому общественному транспорту: гибкие транспортные услуги, такие как вызов автобуса по телефону (Rufbus), вызов такси по телефону (Anruftaxi). К примеру, такие услуги предоставляет компания Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH [20] в земельном районе Шварцвальд-Баар. RufBus можно вызывать, но он курсирует по расписанию. Если житель планирует отправиться в поездку с семьей в выходные, RufBus может отвезти их в требуемое место назначения в регионе Шварцвальд-Баар. Единственное, что необходимо сделать пассажирам – зарегистрироваться по соответствующему номеру телефона за один час до запланированного времени выезда и назвать ближайшую автобусную остановку к месту отправления и назначения, а также общее количество пассажиров. По запросу также есть возможность отправления с других остановочных пунктов, не входящих в маршрут. Группы с более чем шестью пассажирами должны звонить в Центр обслуживания клиентов за пять дней. В отличие от RufBus, Anruf-Sammel-Taxi не обязательно придерживаться автобусных маршрутов. Такси забирает пассажира на ближайшей автобусной остановке и максимально быстро доставляет до пункта назначения, а по запросу – даже до входной двери дома (за дополнительную плату с человека). Тарифы автобуса и такси такие же, как у обычной общественной транспорта данной транспортной компании; при путешествии после восьми вечера на автобусе взимается дополнительная плата.

Однако В. Канцлер подчеркнул, что повышение транспортной доступности также может при-

вести к оттоку населения, если на территории не создаются рабочие места, существуют проблемы с социальным обеспечением и др. Одновременно он призывает к гибкой транспортной политике, которая должна отличаться в регионах, различающихся по уровню социально-экономического развития и демографическим характеристикам [15].

Еще одним аспектом повышения связанности пространства внутри сельских муниципальных образований является обеспечение взаимодействия экономических агентов, в том числе по поводу вопросов пространственного планирования. Проблема представляется крайне актуальной для России. В связи с этим интересен опыт Финляндии, которая добилась существенных успехов в привлечении жителей к участию в пространственном планировании на уровне муниципального образования, рассмотренный С.И. Федуловой [13]. Системы планирования в странах ЕС в целом развиваются в направлении открытости и гибкости, а граждане все активнее вовлекаются в процесс принятия решений, хотя это по-прежнему во многом зависит от политической воли глав поселений. Во многих населенных пунктах Финляндии доступны только публичные слушания и письменные обращения, которые уже считаются неудобными, но формально обязательными. Однако, как пишет исследователь, «получает распространение широкий спектр таких методов, как семинары, мастер-классы, дискуссионные сессии, круглые столы, участие через обучение (лекции), интернет-опросы, краудорсинговые платформы» [13, с. 107]. Важную роль играет свободный доступ к информации об инициативах в пространственном планировании: «Во многих муниципалитетах Финляндии в каждый дом присылаются красочные буклеты о планируемом развитии территории, содержащие информацию о проектах, времени и месте публичных слушаний. Проекты с целью получения мнений и отзывов также могут выставляться на всеобщее обозрение в помещении департамента городского планирования, в университете, на официальном сайте, а зачастую и в непосредственной близости от планируемой территории, например в библиотеке» [13, с. 108].

Исследователь подробно анализирует опыт разработки Городского плана Хельсинки с точки зрения применения современных практик и технологий. Граждане могли участвовать в каждом этапе планирования, при этом в зависимости от этапа использовались разные консультативные практики (тематические семинары, творческие мастерские и др.). Особую ценность, по мнению С.И. Федуловой, представляет масштабный онлайн-опрос населения, проведенный на этапе разработки Плана: «В короткие сроки были охвачены разные возрастные категории населения, в том числе молодежь и люди трудоспособного возраста, разные группы по ценностям и интересам, например, автолюбители и собаководы... Жителям предлагалось в течение

месяца отмечать на интерактивной карте конкретные площадки и маршруты в соответствии со специально разработанными вопросами, такими как возможность строительства нового жилья и офисов, обязательное сохранение территорий в текущем виде, улучшение состояния рекреационных территорий, разработка пешеходных и велосипедных маршрутов» [13 с. 108]. Опрос позволил значительно увеличить количество участников процесса пространственного планирования по сравнению с традиционными способами вовлечения населения, что дало возможность изучить ожидания людей, снизить вероятность конфликтов, собрать большой массив данных о муниципалитете.

Интересно, что в России уже есть опыт адаптации модели северных стран для проведения голосований по вопросам жизнедеятельности городов, поселков, в том числе планирования, обустройства и развития городской среды. Портал «Активный гражданин» создан в рамках проекта «Участие населения в городском планировании и развитии – адаптация и апробация модели северных стран в Калининградской области», и реализован в 2015–2017 гг. в Калининградской области при поддержке Совета министров северных стран [21]. Оператором проекта является Министерство по муниципальному развитию и внутренней политике Калининградской области. Результаты голосований учитываются органами государственной власти при принятии решений. При осуществлении контроля реализации проектов, информация, отзыв с приложением документов и фото поступают ответственному лицу, организовывающему голосование, для проверки фактов и при необходимости организации устранения выявленных нарушений. Чуть ранее, 21 мая 2014 г., был запущен пионерный проект в Москве [22].

Европейская система по сельскому развитию (European Network for Rural Development) провела обзор практик внедрения концепции «Smart Village» («Умная деревня») в странах Европейского союза [16]. Основной фокус исследования направлен на оценку качества предоставления услуг в сельской местности, однако проведенный нами анализ реализованных проектов позволил выделить ряд эффектов в области связанности экономического пространства сельских муниципальных образований (табл. 5).

Как отмечают в работе Е. Б. Дворядкиной, Е. И. Кайбичевой и И. И. Шуровой, недостаток развития транспортной сети и транспортной инфраструктуры частично нивелируется развитием сотовой связи и сети Интернет [17]. Цифровизация сельской экономики может дать положительные результаты в отношении связанности экономического пространства, поскольку позволяет повысить уровень включенности экономических агентов в инфраструктуру взаимодействия, а также помогает масштабировать спрос на пользование инфраструктурой.



Таблица 5  
Влияние на связанность экономического пространства проектов цифровизации в сельских муниципальных образованиях в странах Европейского союза

Проблема, область услуг	Название проекта, срок, страна	Цель проекта	Влияние на связанность экономического пространства
<p><b>1. Мультисервисные центры.</b> Проблема: необходимость предоставления базовых услуг жителям на сельской территории в условиях снижения численности населения и уменьшения финансовых средств</p>	<p>1. Village Hub Beveren aan de IJzer, 2016–2019 гг., Бельгия</p>	<p>Создать центр услуг, который обеспечивал бы возможность социального контакта, служил местом проведения событий, а также решал проблему транспортной доступности услуг и товаров для населения</p>	<p>Решает проблему недостаточности развитого общественного транспорта, приближая объекты к жителям. Концентрирует социально-экономические взаимодействия. Повышает интенсивность обмена товарами, услугами, социальных контактов. Стимулирует развитие коротких цепочек поставок для местной еды и продуктов.</p>
	<p>2. COWOCAT Rural, 2014–2017 гг., Испания</p>	<p>Продвижение культуры дистанционной работы и коворкинга среди предпринимателей в сельской местности, повышение осведомленности и усиления сотрудничества с другими территориями для привлечения и удержания талантливых сотрудников, улучшение навыков пользования цифровыми технологиями среди сельских предпринимателей</p>	<p>Включение в существующие сети и экономические связи предпринимателей, находящихся в сельской местности. Интенсификация обмена идеями, снижение издержек получения юридической и иной профессиональной помощи предпринимателями в сельских районах</p>
<p><b>2. Здравоохранение.</b> Проблема: необходимость предоставления медицинских услуг и ухода за пожилым населением в условиях дисперсности сельских населенных пунктов и их удаленности от крупных поселений</p>	<p>3. IMPROVE (Involving the community to coPRODUce public serVices), 2015–2018 гг., Швеция</p>	<p>Улучшение качества медицинских услуг и снижение затрат ресурсов на их предоставление за счет точечного внедрения цифровых технологий (например, использование мобильного приложения для открытия домов пожилых пациентов; камеры для ночного мониторинга, удаленное планирование процедур и др.)</p>	<p>Снижение транспортных издержек взаимодействия, повышение скорости доступа к услуге (например, благодаря установке 34 камер работники службы ухода проезжают меньше на 551 км за ночь (что эквивалентно 9 ч 12 мин рабочего времени)</p>
	<p>4. Safety at Home (KAT 2), 2017–2018 гг., Финляндия</p>	<p>Повысить уровень безопасности пожилого населения на дому в условиях низкой плотности населения в сельской местности</p>	<p>Главный эффект в части экономического пространства – поддержание населенности территории – не относится к связанности. Однако можно говорить об улучшении характеристик информационного обмена и снижении издержек на него.</p>

Продолжение табл. 5

Проблема, область услуг	Название проекта, срок, страна	Цель проекта	Влияние на связанность экономического пространства
3. <b>Образование.</b> Проблема: вызовы, с которыми сталкивается сельская местность в связи с развитием цифровой экономики; недостаток образовательных возможностей, приводящих к оттоку молодежи	5. Web-based education for farmers, 2015–2017 гг., Австрия	Организовать удобное обучение фермеров на востребованные темы	Включение во взаимодействие фермеров, проживающих и работающих далеко от образовательного центра. Снижение издержек получения ценной актуальной информации широкой аудиторией (онлайн-обучение прошло 10 000 человек, что эквивалентно 1,5 млн км поездок на автомобилях)
	6. Web Association Bergetacoise, WAB (rural school for digital transition), 2015–2016 гг., Франция	Предоставить информационное сопровождение местного бизнеса в связи с цифровизацией экономики (помощь в определении digital-стратегий, поиске новых возможностей и рынков)	Расширение возможностей экономических агентов по включению в цифровые каналы передачи информации и экономического взаимодействия
4. <b>Мобильность и логистика.</b> Проблема: низкая плотность населения и большие расстояния превращают передвижение людей и товаров в постоянную сложность, снижая качество сельской жизни и отрицательно влияя на множество ее аспектов	7. Rezo Poise, 2010 – н.в., Франция 8. La Exclusiva, 2013 – н.в., Испания	Повысить мобильность населения в сельских районах в условиях отсутствия и/или нерегулярного транспортного сообщения за счет создания и администрирования мобильного приложения совместно с органами МСУ Организация «социальной» логистики для обеспечения продуктами питания и лекарствами населения, проживающего в отдаленных сельских районах, через переформатирование традиционных сельских точек розничной торговли	Повышение транспортной доступности объектов на сельской территории (например, проезд до ж/д станции), повышение мобильности сельского населения Масштабирование логистики в сельской местности позволило достичь нового уровня связанности: включить во взаимодействие новые домохозяйства, расширить их социальные контакты (пожилое население), оптимизировать транспортные издержки как предпринимателей, так и потребителей в территории с низкой плотностью населения (открыто и обслуживается 4 новых маршрута еженедельной доставки товаров в провинции Сория, Испания (включая 518 деревень и примерно 10 000 семей).

Окончание табл. 5

Проблема, область услуг	Название проекта, срок, страна	Цель проекта	Влияние на связанность экономического пространства
<p><b>5. Энергетика.</b> Проблема: необходимость доступа к безопасной, доступной электроэнергии в контексте тенденций энергосбережения, перехода к возобновляемым источникам энергии, устойчивому развитию на сельских территориях</p>	<p>9. Vтаегаг Community Hudго Ltd, с 2011 до 2036 гг., Великобритания 10. ENFOCC (Energia Forest i Canvi Climatic), 2016–2017 гг., Испания</p>	<p>Возобновление работы старой гидроэлектростанции Повышение осведомленности домохозяйств, бизнеса и органов местного самоуправления об энергосбережении</p>	<p>Влияние на связанность экономического пространства Развитие локальной энергетической инфраструктуры Оптимизация работы локальной энергетической инфраструктуры</p>
<p><b>6. Цифровая экосистема.</b> Проблема: цифровое неравенство (широкополосная инфраструктура, доступные цифровые услуги, грамотность пользователей) в сельской местности (80 % домохозяйств в ЕС имеют ШПД, в сельской местности эта цифра – 47 %)</p>	<p>11. Smart Mountain Village, 2016 – н.в., Португалия 12. Digital Villages (Digitale Dörfer), 2015 до 2020, Германия</p>	<p>Проведение широкополосного доступа к сети Интернет в горный населенный пункт, удаленный от сетей связи, с последующим развитием услуг на этой основе (например, медосмотров (Intelligence – удаленная проверка давления и уровня сахара в крови)) Адаптация некоторых идей умного города для сельской местности в условиях демографических изменений, создание цифровой платформы, включающей электронную доску объявлений, локальный онлайн-магазин, новостной портал</p>	<p>Включение экономических агентов в существующую информационную инфраструктуру Повышение интенсивности обмена (товарами, услугами, информацией) между экономическими агентами на территории</p>

Составлено по [17].

**Выводы**

Связанность выступает важной характеристикой экономического пространства, так как позволяет снижать барьеры для движения населения, информации, капитала, инноваций по территории региона и таким образом влияет на другие параметры экономического пространства. Обзор методик оценки связанности показал, что целесообразно принимать во внимание специфику пространственных образований, в отношении которых оценивается связанность, несмотря на существование общих принципов такой оценки. Для муниципальных районов оценка связанности должна проводиться с учетом черт сельской экономики и сельских территорий, присущих данным муниципалитетам. Проведенный анализ связанности муниципальных районов на примере Челябинской области определил необходимость поиска решений для повышения обеспеченности автобусным и железнодорожным сообщением населения муниципальных районов области, а также компенсирования неоднородности их обеспеченности почтовой и телефонной связью. Перспективные решения включают в себя гибкие транспортные услуги и проекты цифровизации, опыт осуществления которых представлен в статье. В процессе их внедрения необходимо понимать, что социальные инновации социальны по целям и по средствам их достижения, и любые решения должны использоваться для достижения определенной цели, а не сами по себе. Повышение связанности муниципальных районов возможно за счет масштабирования спроса на инфраструктуру, развития кооперационных связей с другими муниципальными образованиями, гибкости и скорости осуществления проектов.

**Литература**

1. Аджигова А.С., Школьникова Н.Н. Интеграция регионов и качество экономического пространства // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика, экология. 2016. № 2 (35). С. 18–25.
2. Волчкова И.В. и др. Оценка интенсивности социально-экономических взаимодействий на территории агломерации в аспекте связанности социально-экономического пространства // Вопросы управления. 2016. № 4 (22). С. 182–195. URL: <http://vestnik.uapa.ru/ru/issue/2016/04/25/>
3. Волчкова И.В. и др. Агломерационные процессы в России в контексте связанности социально-экономического пространства // Региональная экономика: теория и практика. 2017. Т. 15. Вып. 3. С. 422–433.
4. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: учеб. для вузов. М., 2000.
5. Дворядкина Е.Б., Белоусова Е.А. Муниципальные образования сельского типа в контексте положений сельской экономики // Региональная экономика: теория и практика. 2017. Т. 15, № 12. С. 2255–2272. DOI: 10.24891/re.15.12.2255
6. Загитова Л.Р. Трансформация регионального экономического пространства в современной России

// Горизонты экономики. 2013. № 4(9). С. 80–82.

7. Зубаревич Н.В. Региональное развитие и региональная политика в России // ДЕМОСКОП Weekly. 2014. № 601–602. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2014/0601/analit05.php>
8. Паринов С.И. К теории сетевой экономики. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002.
9. Положенцева Ю.С. Количественная оценка уровня развития межрегиональной связанности экономического пространства // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2018. № 3(29). С. 116–128.
10. Полякова А.Г., Симарова И.С. Концептуальная модель управления развитием региона с учетом уровня пространственной связанности // Экономика региона. 2014. № 2. С. 32–42.
11. Полякова А.Г., Симарова И.С. Управление региональным развитием Западной Сибири с учетом связанности экономического пространства // Вопросы государственного и муниципального управления. 2014. № 3. С. 141–159.
12. Суворова А. В. Пространственное развитие: содержание и особенности // Journal of New Economy. 2019. Т. 20, № 3. С. 51–64. DOI: 10.29141/2658-5081-2019-20-3-4
13. Федулова С. И. Опыт Финляндии в вовлечении населения в городское планирование // Общество. Среда. Развитие. 2016. № 1 (38). С. 106–110.
14. Canzler W. Infrastructure Investments in a Shrinking Society. 6th STRC Swiss Transport Research Conference. Monte Verità, 2017. URL: [http://www.strc.ch/2006/Canzler\\_STRC\\_2006.pdf](http://www.strc.ch/2006/Canzler_STRC_2006.pdf).
15. Canzler W. Transport Infrastructure in Shrinking (East) Germany // German Politics & Society. 2008. No. 26(2). P. 76-92
16. Digital and Social Innovation in Rural Services / The European Agricultural Fund for Rural Development. Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2018. URL: [https://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/enrd\\_publications/publicafrd-brochure-07-en\\_2018-0.pdf](https://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/enrd_publications/publicafrd-brochure-07-en_2018-0.pdf).
17. Dvoryadkina E. B. Kaibicheva C. I., Shurova I. I. Compression of economic space and its impact on peripheral areas // International Journal of Economics and Financial Issue. 2016. Vol. 6, no. 8 (Special Issue). P. 24–29.
18. Houston D., McKay S., Murray M. Civic Engagement and Development Strategies Learning from the Experience of Participatory Rural Redevelopment // Future Directions for the European Shrinking City / ed. by W. Neill, H. Schlappa. New York: Routledge, 2016.
19. Shibusawa H. Cyberspace and Physical Space in an Urban Economy // Papers in Regional Science. 2000. Vol. 79. P. 253–270.
20. RufBus and Anruf-Sammel-Taxi. URL: <http://www.v-s-b.de/en/service/rufbus-und-ast.html>.
21. Проект «Активный гражданин» (Калининградская область). URL: <https://ag.gov39.ru>.
22. Проект «Активный гражданин» (Москва). URL: <https://ag.mos.ru/site/index>.

**Дворядкина Елена Борисовна**, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры региональной, муниципальной экономики и управления, проректор по научной работе ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет» (г. Екатеринбург), dvoryadkina@usue.ru, ORCID: 0000-0001-5163-0334, Researcher ID: B-3564-2017

**Белюсова Елизавета Александровна**, кандидат экономических наук, главный специалист управления по научно-исследовательской работе, ассистент кафедры региональной, муниципальной экономики и управления ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет» (г. Екатеринбург), belousova-unir@usue.ru, ORCID: 0000-0001-5355-5243, Researcher ID: W-2254-2019

*Поступила в редакцию 10 февраля 2020 г.*

---

DOI: 10.14529/em200104

## COHERENCE OF ECONOMIC SPACE IN RUSSIA'S MUNICIPAL DISTRICTS: MEASUREMENT AND TOOLS FOR IMPROVEMENT

**E.B. Dvoryadkina, E.A. Belousova**

*Ural State University of Economics, Ekaterinburg, Russian Federation*

The development of economic and spatial formations of various types is closely linked with changes in the parameters of the economic space. The study is aimed at examining the parameter of coherence of the Russian municipal districts' economic space and searching for tools of its improvement in the context of the impact on the efficiency of economic activities. To assess the coherence of economic space of municipal districts, it is necessary to regard them as rural municipalities and draw upon the infrastructure indicators of municipal statistics that reflect the development of the road and railway network, postal and telephone communication. Time series analysis of these indicators allows to identify the directions of the local government body effort to increase the coherence of economic space in municipal districts. The proposed approach to the assessment of coherence was tested considering the example of the municipal districts of the Chelyabinsk Region. The results of the study show that there is a relatively good situation with the quality of the pavement in the municipal districts. However, regular bus and railway services are not accessible for more than 0.8% of the population of the region, which is considered to be a negative indicator of economic space coherence in terms of high dispersion ability of rural settlements. Besides, there is a certain unevenness in the postal and telephone services coverage. Based on the analysis of the rural municipalities of some European countries, it was concluded that the synthesis of flexible transport solutions and digitalization projects should be the tool for the improvement of coherence. Flexible transport solutions help to improve the coherence by using the existing infrastructure efficiently. Digitalization projects help to do so thanks to reducing the expenses on the transportation of goods (by means of scaling the demand for the transport infrastructure), the information exchange expenses (including spatial planning of the territory of a municipal district) and the expenses of provision of municipal and commercial services in the field of education, health care, and involvement of new economic agents.

**Keywords:** municipalities; region; rural areas; municipal district; economic space; coherence; digitalization; infrastructure; local government; social innovations.

### References

1. Adzhikova A.S., Shkol'nikova N.N. [Integration of regions and the quality of the economic space]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 3: Ekonomika, ekologiya* [Bulletin of Volgograd State University. Series 3: Economics, Ecology], 2016, no. 2 (35), pp. 18–25. (in Russ.)
2. Volchkova I.V., Danilova M.N., Podprigora Yu.V., Ufimtseva E.V., Shadeyko N.R., Seliverstov A.A. [Assessment of the intensity of socioeconomic interactions on the territory of the agglomeration in the aspect of the coherence of the socioeconomic space]. *Voprosy upravleniya* [Management Issues], 2017, no. 4 (22), pp. 182–195. (in Russ.) Available at: <http://vestnik.uapa.ru/ru/issue/2016/04/25/>
3. Volchkova I.V., Podprigora Yu.V., Danilova M.N., Ufimtseva E.V., Shadeyko N.R., Seliverstov A.A. [Agglomeration processes in Russia in the context of the coherence of the socioeconomic space]. *Regionalnaya ekonomika: teoriya i praktika* [Regional Economics: Theory and Practice], 2017. vol. 15, iss. 3, pp. 422–433. (in Russ.)

4. Granberg A.G. *Osnovy regionalnoy ekonomiki* [Fundamentals of regional economics]. Moscow, 2000.
5. Dvoryadkina E.B., Belousova E.A. [Rural municipalities in the context of the provisions of rural economics]. *Regionalnaya ekonomika: teoriya i praktika* [Regional Economics: Theory and Practice], 2017, vol. 15, no. 12, pp. 2255–2272. (in Russ.) DOI: 10.24891/re.15.12.2255
6. Zagitova L.R. [Transformation of the regional economic space in modern Russia]. *Gorizonty ekonomiki* [Horizons of the Economy], 2013, no. 4(9), pp. 80–82. (in Russ.)
7. Zubarevich N.V. [Regional development and regional policy in Russia]. *DEMOSKOP Weekly*, 2014, no. 601–602. (in Russ.) Available at: <http://www.demoscope.ru/weekly/2014/0601/analit05.php>
8. Parinov S.I. *K teorii setevoy ekonomiki* [On the network economics]. Novosibirsk, 2002.
9. Polozhentseva Yu.S. [Quantitative assessment of the development level of interregional relationship of the economic space]. *Innovatsionnaya ekonomika: perspektivy razvitiya i sovershenstvovaniya* [Innovative Economy: Development and Improvement Prospects], 2018, no. 3(29), pp. 116–128. (in Russ.)
10. Polyakova A.G., Simarova I.S. [The conceptual model of a region development administration considering the level of spatial relatedness]. *Ekonomika regiona* [Economy of Region], 2014, no. 2, pp. 32–42. (in Russ.)
11. Polyakova A.G., Simarova I.S. [Managing the regional development of Western Siberia concerning economic space relatedness]. *Voprosy gosudarstvennogo i munitsipal'nogo upravleniya* [Public Administration Issues], 2014, no. 3, pp. 141–159. (in Russ.)
12. Suvorova A. V. Prostranstvennoe razvitiye: sodержanie i osobennosti [Spatial development: Essence and specifics]. *Journal of New Economy*, 2019, vol. 20, no. 3, pp. 51–64. DOI: 10.29141/2658-5081-2019-20-3-4
13. Fedulova S.I. [Experience of Finland in involving the population in urban planning]. *Obshchestvo. Sreda. Razvitiye* [Society. Environment. Development], 2016, no. 1 (38), pp. 106–110. (in Russ.)
14. Canzler W. Infrastructure Investments in a Shrinking Society. 6th STRC Swiss Transport Research Conference. Monte Verità, 2017. Available at: [http://www.strc.ch/2006/Canzler\\_STRC\\_2006.pdf](http://www.strc.ch/2006/Canzler_STRC_2006.pdf).
15. Canzler W. Transport Infrastructure in Shrinking (East) Germany. *German Politics & Society*, 2008, no. 26(2), pp. 76–92.
16. Dvoryadkina E.B., Kaibicheva C.I., Shurova I.I. Compression of economic space and its impact on peripheral areas. *International Journal of Economics and Financial Issue*, 2016, vol. 6, no. 8 (Special Issue), pp. 24–29.
17. European Agricultural Fund for Rural Development, 2018. Digital and Social Innovation in Rural Services. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Available at: [https://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/enrd\\_publications/publi-eafrd-brochure-07-en\\_2018-0.pdf](https://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/enrd_publications/publi-eafrd-brochure-07-en_2018-0.pdf).
18. Houston D., McKay S., Murray M. Civic Engagement and Development Strategies Learning from the Experience of Participatory Rural Redevelopment. In: Neill W., Schlappa H. (eds.) *Future Directions for the European Shrinking City*. New York, Routledge, 2016.
19. Shibusawa H. Cyberspace and Physical Space in an Urban Economy. *Papers in Regional Science*, 2000, vol. 79, pp. 253–270.
20. *RufBus and Anruf-Sammel-Taxi*. Available at: <http://www.v-s-b.de/en/service/rufbus-und-ast.html>
21. *Proekt «Aktivnyy grazhdanin» (Kaliningradskaya oblast')*. Available at: <https://ag.gov39.ru>
22. *Proekt «Aktivnyy grazhdanin» (Moskva)*. Available at: <https://ag.mos.ru/site/index>

**Elena B. Dvoryadkina**, Doctor of Sciences (Economics), Professor, Professor of the Department of Regional, Municipal Economics and Government, Vice-Rector for Research, FSSFEI HE “Ural State University of Economics”, Ekaterinburg, [dvoryadkina@usue.ru](mailto:dvoryadkina@usue.ru), ORCID: 0000-0001-5163-0334, Researcher ID: B-3564-2017

**Elizaveta A. Belousova**, Candidate of Sciences (Economics), Chief Specialist for Research Work, Assistant of the Department of Regional, Municipal Economics and Government, FSSFEI HE “Ural State University of Economics”, Ekaterinburg, [belousova-unir@usue.ru](mailto:belousova-unir@usue.ru), ORCID: 0000-0001-5355-5243, Researcher ID: W-2254-2019

Received February 10, 2020

#### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Дворядкина, Е.Б. Связанность экономического пространства муниципальных районов РФ: диагностика и инструменты повышения / Е.Б. Дворядкина, Е.А. Белоусова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2020. – Т. 14, № 1. – С. 30–43. DOI: 10.14529/em200104

#### FOR CITATION

Dvoryadkina E.B., Belousova E.A. Coherence of Economic Space in Russia’s Municipal Districts: Measurement and Tools for Improvement. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2020, vol. 14, no. 1, pp. 30–43 (in Russ.). DOI: 10.14529/em200104