

управління статистики у Закарпатській області. Закарпаття у демографічному вимірі у 2018 році. Статистичний збірник, Ужгород, 2019, 87 с.; 4. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2003 рік. — Ужгород, 2004. — С. 352-373.; 5. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2004 рік. — Ужгород, 2005. — С. 394-415.; 6. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2005 рік. — Ужгород, 2006. — С. 372-393.; 7. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2006 рік. — Ужгород, 2007. — С. 370-391.; 8. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2007 рік. — Ужгород, 2008. — С. 356-374.; 9. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2008 рік. — Ужгород, 2009. — С. 342-360.; 10. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2009 рік. — Ужгород, 2010. — С. 332-350.; 11. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2010 рік. — Ужгород, 2011. — С. 322-340.; 12. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2011 рік. — Ужгород, 2012. — С. 325-344.; 13. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2012 рік. — Ужгород, 2013. — С. 294-314.; 14. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2013 рік. — Ужгород, 2014. — С. 300-318.; 15. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2014 рік. — Ужгород, 2015. — С. 291-308.; 16. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2015 рік. — Ужгород, 2016. — С. 29-50.; 17. Головне управління статистики у Закарпатській області. Статистичний щорічник Закарпаття за 2016 рік. — Ужгород, 2017. — С. 29-50.; 18. Головне управління статистики у Закарпатській області. Закарпаття у демографічному вимірі у 2017 році. Статистичний збірник, Ужгород, 2019, 95 с.; 19. Статистичні дані чисельності населення в Іршавському районі за період 1991–2006 роки / Головне управління статистики у Закарпатській області [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua>.

УДК 911.3

МЕТОДИКА СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

Т. В. Лимарь

t_lymar@ukr.net

кафедра географії та методики її навчання Полтавського національного педагогічного університету імені В. Г. Короленка, м. Полтава

Для визначення рівня розвитку транспортного комплексу регіону та розробки основних напрямів удосконалення його територіальної організації необхідно провести суспільно-географічний аналіз, що передбачає використання певної методики.

Н. І. Коноваловою [1] запропоновано вивчати транспортний комплекс у такій послідовності:

1. Значення транспорту в забезпеченні вантажних та пасажирських перевезень, у розвитку внутрішніх і зовнішніх економічних зв'язків.

2. Історія формування транспортної мережі, етапи розвитку та роль кожного виду транспорту в господарстві району (регіону) на кожному з них.

3. Транспортна система регіону, види транспорту, структура вантажо- та пасажирообігу.

4. Географія шляхової мережі, умови та фактори її розвитку.

5. Географія вантажо- й пасажироперевезень.

6. Якісна характеристика транспорту: склад робочої сили, придатність і ступінь використання транспортних засобів і комунікацій.

7. Екологічні аспекти транспортної проблеми.

Група науковців, В. В. Волошин, М. В. Григорович, К. Ф. Коценко, дослідження транспортного комплексу регіону здійснюють за наступними етапами [3]. По-перше, необхідно виявити економіко-географічні особливості досліджуваного регіону, охарактеризувати природні умови і ресурси, визначити рівень економічного розвитку і структуру господарства. По-друге, доцільно проаналізувати галузеву структуру регіонального транспортного комплексу, розподіл вантажних перевезень між різними видами транспорту, їх динаміку та взаємодію в умовах досліджуваного регіону.

У дослідженні елементів територіальної структури транспортного комплексу необхідно розглядати транспортні вузли як елементи територіальної концентрації взаємодії різних видів транспорту. Доцільно виділяти дві групи транспортних вузлів – інтегральні і спеціальні. Перша включає складні вузли, які формуються при поєднанні багатьох видів транспорту – автомобільного, залізничного, морського, повітряного, водного, і прості – зі слаборозгалуженою мережею шляхів сполучення, поєднанням окремих видів транспорту.

Наступний етап дослідження – аналіз особливостей розвитку кожного із видів транспорту регіону у територіальному і функціональному аспектах. Перший передбачає дослідження мережі шляхів сполучення, а також пунктів зосередження вантажних робіт і транспортних засобів. За допомогою функціонального аспекту визначається роль кожного виду транспорту у перевезеннях, що залежить від рівня розвитку і структури господарства регіону. На сьогодні, однією із важливих проблем є необхідність моніторингу взаємодії транспортного комплексу не тільки із галузями господарства, системами розселення, а і з геосистемами. Необхідно враховувати весь механізм участі транспорту у природокористуванні.

Таким чином, проаналізувавши методичну базу дослідження регіонального транспортного комплексу, можна виділити наступні основні етапи його дослідження:

- I. Теоретико-методологічний, що передбачає вивчення транспортного комплексу як цілісного утворення, обґрунтування принципів його формування, підходів, методів дослідження.
- II. Вивчення чинників формування транспортного комплексу (історико-географічних особливостей та встановлення етапів формування регіонального транспортного комплексу, визначення транспортно-географічного положення населених пунктів регіону, впливу системи

розселення населення як фактору територіальної організації транспортного комплексу, екологічних факторів розвитку транспортного комплексу регіону).

ТПП (транспортно-географічне положення) регіону визначають за допомогою методу графів. Для кількісної оцінки відносної транспортної доступності центрів адміністративних одиниць необхідно проаналізувати матрицю найкоротших топологічних відстаней між ними. Визначити міри центральності (доступності) [2] – показники, які найчастіше моделюються графами – індекс оптимальної зв'язності (S) та показник ступеня центральності (Z).

Індекс оптимальної зв'язності (доступності) S, характеризує позиційне розташування і міру центральності поселень між собою і розраховується за формулою:

$$S_i = \sum_{j=1}^n R_{ij}$$

де S_i – індекс доступності (оптимальної зв'язності), n – загальна кількість поселень, R_{ij} – найкоротша відстань між парами вершин i та j . Чим нижче показник S_i – тим вище роль елемента графу в системі поселень. Центральним являється елемент з мінімальним значенням індексу оптимальної зв'язності.

Показник ступеня центральності (Z) вказує на відносне положення вершини V_i в ієрархічному ряді вершин G і визначається за формулою:

$$Z_i = \frac{S_i - S_{\min}}{S_{\max} - S_{\min}}, 0 \leq Z_i \leq 1$$

де Z_i – показник ступеня центральності, S_i – індекс оптимальної зв'язності і вершини графу, S_{\min} – мінімальне значення індексу оптимальної зв'язності, серед поселень, що включені в дослідження, S_{\max} – максимальне значення індексу оптимальної зв'язності, серед поселень, що включені в дослідження.

III. Системно-структурний аналіз (передбачає аналіз галузевої структури транспортного комплексу, дослідження його територіальної структури, виявлення транспортних вузлів – інтегральних і спеціальних, вивчення управлінської структури).

IV. Прогнозний (передбачає аналіз впливу транспортних комунікацій на соціально-економічні процеси в регіоні шляхом визначення рівня комунікативності міських поселень, дослідження системи транспортних комунікацій як чинника розвитку сільських територій регіону, оцінка конфігурації опорного каркасу території, визначення основних напрямів удосконалення територіальної організації транспортного комплексу регіону, шляхів регіонального соціально-економічного розвитку на основі впливу транспортного комплексу).

Для визначення показників комунікативності населених пунктів доцільно розрахувати індекс комунікативності [2] за формулою:

$$I_k = \sum_{i=1}^n 0,05x + 0,1x_1 + 0,2x_2 + 0,3x_3 + 0,1y + 0,2y_1 + 0,3y_2 + 0,5y_3 + 0,2p_1 + 0,3p_2 +$$

$$+\sum_{j=1}^m 0,6 z_1 + 1,0 z_2 + 0,5 k_1 + 1,0 k_2 + 0,1 t + 0,2 t_1 + 0,3 t_2$$

де I_k – індекс комунікативності певного населеного пункту; i – лінійні транспортні об'єкти, n – загальна кількість, j – точкові транспортні об'єкти, m – загальна кількість, x – вузькоколіїні залізниці, x_1 – одноколіїні залізниці, x_2 – двоколіїні залізниці, x_3 – триколіїні залізниці, y – місцеві автошляхи, y_1 – територіальні автошляхи, y_2 – регіональні автошляхи, y_3 – магістральні автошляхи, p_1 – регіональні трубопроводи, p_2 – магістральні трубопроводи, z_1 – річкові порти, z_2 – морські порти, k_1 – внутрішньодержавні аеропорти, k_2 – міжнародні аеропорти, t – лінійні залізничні станції, t_1 – вантажні, передаточні та вузлові залізничні станції, t_2 – пасажирські, сортувальні, дільничні залізничні станції.

Таким чином, методика суспільно-географічного дослідження регіонального транспортного комплексу передбачає виконання наступних етапів: теоретико-методологічного, вивчення чинників формування транспортного комплексу, системно-структурного аналізу, прогнозного етапу.

Список використаних джерел: 1. Коновалова Н.І. *Методика соціальних та економіко-географічних досліджень*. Чернівці: Рута, 1998. 88 с.; 2. *Наукові основи суспільно-географічних досліджень промислових агломерацій: Монографія / Гладкий О.В.; [за ред. С.І. Іщука]; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К.: ВГЛ «Обрії», 2008. 360 с.*; 3. *Транспортная система региона / В. В. Волошин, М. В. Григорович, Е. Ф. Коценко и др.; АН УССР. Ин-т геофизики им. С.И. Субботина. Отд-ние географии. К.: Наук. думка, 1989. 206 с.*

УДК 911.03:639.27(477)

ГЕОГРАФІЯ ПРОМИСЛОВОГО ВИРОЩУВАННЯ РАВЛИКІВ (ГЕЛІЦЕКУЛЬТУРА) В УКРАЇНІ

С. В. Мантуленко

mantulenkodru@ukr.net

кафедра географії та методики її навчання Криворізького державного педагогічного університету, м. Кривий Ріг

Є. С. Дворняк

evgeniadvornak@gmail.com

факультет географії туризму та історії

Криворізького державного педагогічного університету, м. Кривий Ріг

Природні багатства України, її промисловий і науковий потенціал дозволяють освоювати нові напрямки господарської діяльності.

Агробізнес є одним з найбільш прибуткових видів господарської діяльності та найбільш вигідних сфер для інвестування в Україні.

Сьогодні успіх у агробізнесі досягається лише впровадженням передових технологій та бізнес-ідей, використанням досвіду успішних компаній та розробкою свого індивідуального плану розвитку.