

області значний вплив мають процеси міграцій.

Література:

1. Джаман В., Костащук І. Особливості природного руху населення різних національних груп (на прикладі Чернівецької області). / Регіональні проблеми України: географічний аналіз та пошук шляхів вирішення. Зб. наук. праць. – Херсон: ПП Вишемирський, 2005. – С. 298-302.
2. Джаман В. О. Методичні підходи оцінювання впливу природного середовища на особливості регіонального розселення. / Економічна та соціальна географія: Наук. зб. – К., 2002. – Вип. 53. – 304с.
3. Джаман В. О. Регіональні системи розселення: демографічні аспекти. – Чернівці, Рута, 2003. – 392 с.
4. Статистика населения с основами демографии: Учебник / Г.С. Кильдишев, Л.Л. Козлова, С.П. Ананьева и др. – М.: Финансы и статистика, 1990. – 312 с.
5. Топчієв О. Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики: Навчальний посібник. - Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.
6. Херсон 2003. Статистична збірка. – Херсон, 2004. 232с.
7. Яворська В. В. Геодемографічні процеси і геодемографічна ситуація в регіоні Українського Причорномор'я. Автореф. дис...канд. геогр. наук. 11.00.02 / Одеський нац. Ун-т ім. І. І. Мечникова – Одеса, 2003. – 20 с.

Саркісов А. Ю.

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКИ МІЖ РІВНЕМ ТРАНСПОРТНОЇ ЗАБЕЗПЕЧЕНІСТЮ ТА РІВНЕМ ЗАБЕЗПЕЧЕНІСТЮ ОБ'ЄКТАМИ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Транспортне положення завжди відіграло велике значення для розвитку того чи іншого суспільно-географічного об'єкту. Тому в нас виникло питання якими є зв'язки між коефіцієнтом транспортного положення і показниками соціальної інфраструктури адміністративних одиниць Херсонської області.

Для цього ми побудували граф транспортно-географічного положення центрів [рис. 1]. На графі відображено взаємне положення адміністративних одиниць Херсонської області, їх сусідство.

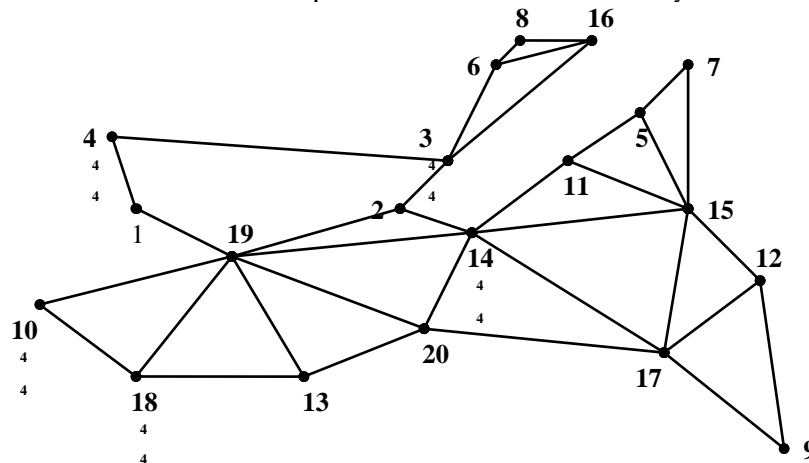


Рис. 1. Граф транспортно-географічного положення центрів адміністративних одиниць Херсонської області.

1. м. Херсон
2. м. Нова Каховка
3. Бериславський район
4. Білозерський район
5. Великопетиський район
6. Великоолександрівський район
7. Верхньорогачицький район
8. Високопільський район
9. Генічеський район
10. Голопристанський район
11. Горностаївський район
12. Іванівський район
13. Каланчацький район
14. Каховський район
15. Нижньосірогозький район
16. Нововоронцовський район
17. Новотроїцький район
18. Скадовський район
19. Цюрупинський район
20. Чаплинський район

Для кількісної оцінки відносної транспортної доступності центрів адміністративних одиниць області проаналізуємо матрицю найкоротших топологічних відстаней між ними (використовуючи граф). В матриці [табл. 1] показані топологічні відстані між центрами адміністративних одиниць та їх суми. Σ - сума найкоротших топологічних відстаней між адміністративними центрами, k – коефіцієнт транспортної доступності, який розраховується як співвідношення суми топологічних відстаней певного центру до суми ребер графа (дорівнює $34 -$ сума всіх ребер графа).

Загальна сума найкоротших топологічних відстаней між м. Херсоном та адміністративними центрами області – 51. Знайдена нами загальна кількість ребер побудованого графа – 34. Коефіцієнт транспортної доступності м. Херсона за даною методикою дорівнює – $51/34 = 1,5$. Як видно з таблиці найкраще значення коефіцієнту транспортної доступності мають м. Нова Каховка та Цюрупинський район. Найгірше значення цього показника у Високопільського району. В нашому графі транспортної доступності врахована Нова Каховка, яка у графі посібника [1] відсутня.

Таблиця 1.

Матриця найкоротших топологічних відстаней, їх сум та коефіцієнтів транспортного забезпечення адміністративно-територіальних одиниць Херсонської області

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Σ	k
1	—	2	2	1	4	3	4	4	4	2	3	4	2	2	3	3	3	2	1	2	51	1,5
2	2	—	1	2	3	2	3	3	3	2	2	3	2	1	2	2	2	2	1	2	40	1,2
3	2	1	—	1	4	1	4	2	4	3	2	4	3	2	3	1	3	3	2	3	48	1,4
4	1	2	1	—	5	2	5	3	5	3	4	5	3	3	4	2	4	3	2	3	60	1,8
5	4	3	4	5	—	5	1	6	3	4	1	2	4	2	1	5	2	4	3	3	62	1,8
6	3	2	1	2	5	—	5	1	5	4	4	5	4	3	4	1	4	4	3	4	64	1,9
7	4	3	4	5	1	5	—	6	3	4	2	2	4	2	1	5	2	4	3	3	63	1,9
8	4	3	2	3	6	1	6	—	6	5	5	6	5	4	5	1	5	5	4	5	81	2,4
9	4	3	4	5	3	5	3	6	—	4	3	1	3	2	2	5	1	4	3	2	63	1,9
10	2	2	3	3	4	4	4	5	4	—	3	4	2	2	3	4	3	1	1	2	56	1,7
11	3	2	2	4	1	4	2	5	3	3	—	2	3	1	1	4	2	3	2	2	49	1,4
12	4	3	4	5	2	5	2	6	1	4	2	—	3	2	1	5	1	4	3	2	59	1,7
13	2	2	3	3	4	4	4	5	3	2	3	3	—	2	3	4	2	1	1	1	52	1,5
14	2	1	2	3	2	3	2	4	2	2	1	2	2	—	1	3	1	2	1	1	37	1,1
15	3	2	3	4	1	4	1	5	2	3	1	1	3	1	—	4	1	3	2	2	46	1,4
16	3	2	1	2	5	1	5	1	5	4	4	5	4	3	4	—	4	4	3	4	64	1,9
17	3	2	3	4	2	4	2	5	1	3	2	1	2	1	1	4	—	3	2	1	46	1,4
18	2	2	3	3	4	4	4	5	4	1	3	4	1	2	3	4	3	—	1	2	55	1,6
19	1	1	2	2	3	3	3	4	3	1	2	3	1	1	2	3	2	1	—	1	39	1,2
20	2	2	3	3	3	4	3	5	2	2	2	2	1	1	2	4	1	2	1	—	45	1,3

Значення показників соціальної інфраструктури адміністративних одиниць наведені в таблиці 2 [1].

Таблиця 2.

Показники соціальної інфраструктури Херсонської області

Адміністративно - територіальні одиниці	Показники соціальної інфраструктури Херсонської області (за 2003 р.)				
	Коефіцієнт тер. лок. торгової площі магазинів	Забезпеченість населення житлом (на 1 жит.; м ²)	Забезпеченість населення ліжками у лікарнях (на 1000 жит.)	Кількість літей в 1 айт/сааку	Кількість учнів на 1 вчителя
Херсон	1,58	23	16,77	122,21	11,67
Нова Каховка	0,95	20,2	5,5	109,18	12,93
Бериславський район	0,81	19,9	4,75	37,53	9,62
Білозерський район	0,77	21,4	4,65	50,87	10,79
Великопетиський район	0,59	21,6	6,82	26,65	11,58
Великоолександрівський район	0,26	22,2	6,38	22,12	10,18
Верхньорогачицький район	0,37	18,6	6,52	25,5	9,99
Високопільський район	0,87	23,5	6,98	20,18	9,96
Генічеський район	0,92	16,9	4,78	43,77	12,72
Голопристанський район	0,59	21,3	4,28	42,15	11,41
Горностаєвський район	0,44	18,5	4,91	20,85	11,42
Іванівський район	0,24	19,4	5,88	16,24	8,53
Каланчацький район	0,88	21,9	5,4	28,14	9,79
Каховський район	0,64	20,3	9,54	54,25	12,08
Нижньосірогозький район	0,64	20,3	5,29	12,41	9,44
Нововоронцовський район	0,89	19,3	5,63	46,14	10,29
Новотроїцький район	0,35	18,4	4,93	23,64	10,53
Скадовський район	0,94	21,8	4,68	44,58	11,24
Цюрупинський район	0,54	20,8	5,48	75,64	11,37
Чаплинський район	0,51	19,7	6,42	35,11	11,12

Обробка статистичного матеріалу за методом кореляції дозволила нам визначити, наскільки показники корелюють між собою, і отримали наступні результати [табл. 3].

Таблиця 3.

Взаємозалежність між рівнем транспортної забезпеченості та рівнем забезпеченості об'єктами соціальної інфраструктури

	Коефіцієнт тер. лок. торгової площі магазинів	Забезпеченість населення житлом (на 1 жит.; м ²)	Забезпеченість населення ліжками у лікарнях (на 1000 жит.)	Кількість літей в 1 айтсааку	Кількість учнів на 1 вчителя
Коефіцієнт транспортної забезпеченості	0,015	0,236	-0,071	-0,391	-0,321

На жаль, як видно з отриманих результатів, жоден показник соціальної інфраструктури не корелює із коефіцієнтом транспортного забезпечення. Очевидно, цей коефіцієнт не відіграє суттєвого значення для соціального забезпечення населення. Тому треба шукати нові

індикатори.

Література:

1. Котовський І.М., Бойко В.М., Пилипенко І.О. Польові практики з географічних дисциплін. Методичні рекомендації для вчителів загальноосвітніх шкіл та студентів інституту природознавства. Херсон, Видавництво ХДУ. – 92 с.
2. Саркісов А.Ю., Мальчикова Д.С., Пилипенко І.О. Просторові особливості рівня забезпеченості соціальною інфраструктурою // Наукові записки Херсонського відділу Українського географічного товариства. Херсон, 2005. – Вип. 1. – С.79-80.

Дудник О.

НАЦІОНАЛЬНИЙ СКЛАД НАСЕЛЕННЯ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ, СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ

На сучасному етапі інтенсивної інтеграції України до численних світових організацій, виникає потреба реформування більшості застарілих політичних, економічних та соціальних стереотипів розвитку нашої держави.

Одним із завдань є дослідження процесів в системі багатонаціонального складу населення України.

У сучасному світі існує понад 1000 націй і народностей. Десятки народів живе на території України. У всьому світі саме нації є основою державних і адміністративних утворень. Не випадково виникло поняття “титульна нація”. Певна, найчастіше найчисельніша, національна спільнота дає назву державі [1].

Демографічна статистика дає безперечні свідчення справжнього становища національних меншин. Це передусім дані про природний рух населення - відтворення національних груп, рівень народжуваності, смертності, тривалості життя. Чим ближчі значення цих показників у різних національних груп, чим менша диференціація, тим більш достовірними є твердження щодо відсутності національної дискримінації [3].

Права людини передбачають, зокрема, рівність людей незалежно від раси, національності, статі, походження тощо.

Статистичне вивчення етносів є надзвичайно актуальним. Друга половина ХХ ст. позначилася великим піднесенням національних рухів.

Нашій державі багато треба зробити для того, щоб перебороти важку спадщину, створити економічні й політичні умови для культурного розвитку всіх народів.

Дослідження геодемографічних процесів в системі багатонаціонального складу населення Херсонській області та проведення геодемографічного прогнозування найчисельніших національностей в період формування єдиної української нації є досить актуальним питанням для урахування всіх особливостей національних угруповань та меншин для запобігання міжнаціональних конфліктів та нехтування їх правами. Окремим завданням вивчення етнічних процесів є дослідження національних меншин на їх національних територіях. Збереження культури і насамперед мови кожного народу є великим