

## ОЦІНКА ЗМІНИ ПЕРИФЕРІЙНОСТІ АДМІНІСТРАТИВНИХ ОДИНИЦЬ НА ПРИКЛАДІ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

*Розглянуті зміни рівня периферійності адміністративних одиниць Херсонської області. Запропоновано підходи кількісної оцінки зміни географічного положення.*

*The changes level of peripheral administrative units of the Kherson region are reviewed. The approach was a quantitative assessment of changes in geographic location.*

**Постановка проблеми.** Суспільно – географічна характеристика будь-якого об'єкту дослідження повинна починатися із загальних відомостей про нього. Найважливішою „фірмовою” ознакою є його географічне положення. Важливість положення об'єкта не потребує доказів. М. Баранський в своїй статті „Економіко – географічне положення” (1929р.) наводив приклади впливу економіко-географічного положення (ЕГП), як на розвиток значних історичних місць (Карфаген – Туніс), так і великих ареалів (Швеція – Урал).

Еволюція економічної географії в соціально – економічну, а зараз в суспільну змінила і термін ЕГП, який трансформувалася від „положення відносно інших пунктів та ареалів” ( за М. Баранським ) до суспільно – географічного положення (СГП) - М. Пістун, О. Топчієв.

О. Топчієв так характеризує СГП: відношення (сума або інтеграл просторових відношень) даного географічного об'єкту до всіх інших – природних, соціально – демографічних, економічних, політичних, культурних, які впливають чи можуть потенційно впливати на його розвиток.

Розширення предмета вивчення суспільної географії зумовлює використання категорії “суспільно-географічне положення”. Розглядається ця категорія переважно як фактор територіальної організації діяльності людини, як своєрідний регіональний ресурс.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічну основу дослідження склали роботи вітчизняних та зарубіжних авторів. СГП та його види докладно досліджені в роботах Бугроменко В., Лажника В., Лейзеровича Е., Мальчикової Д., Пістуна М., Пилипенка І., Родомана Б., Топчієва О., Шаблія О. [1, 3, 4, 5, 7, 8] Методика кількісної оцінки положення, окрім вище згаданих авторів, найбільш повно представлена в навчальному посібнику – курсі лекцій Міхєєвої В [2, с. 42-43]. Особливості взаємодії транспортних шляхів з лінійними перешкодами наводяться в статті Тархова С. [6] у відомій збірці, присвяченій географічним границям.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дослідження стала оцінка змін периферійності адміністративних одиниць Херсонської області. Досягнення мети потребувало вирішення таких наукових завдань:

1. Виявлення специфічних рис географічного положення об'єкту дослідження;
2. Проаналізувати існуючі підходи щодо кількісного аналізу СГП;
3. Встановити характер та особливості зміни СГП адміністративних одиниць Херсонської області в різні періоди.

**Виклад основного матеріалу.** Однією з особливих рис положення Херсонської області є розміщення в межах Нижньої течії Дніпра та Каховського водосховища. Гирло річки, особливо – великої, «історичної», є унікальним природним утворенням, яке стає базою для формування неповторних суспільних відношень, в результаті взаємодії яких із природним середовищем складаються своєрідні гирлові системи розселення із домінуючим центром.

Серед природних передумов та ресурсів гирлової зони, що впливають на специфіку систем розселення, слід виділити такі, що на нашу думку, є найважливішими:

1. Різноманіття ресурсів, а саме – наявність ресурсів різного якісного складу на відносно обмеженій території. Правий і лівий берег в гирловій зоні практично завжди знаходяться у різних фізико-географічних таксонах високого рангу. Геологічна та геоморфологічна будова передбачають різний характер прояву геологічних процесів (високий беріг – денудація, низький - акумуляція).

2. Практично необмежені водні ресурси, що особливо важливо за умов аридності клімату та формуванні первинної мережі населених пунктів.

3. Згідно закону «предварения» геоботаніка Альохіна В.В., в гирлових зонах підвищується присутність видів рослин з інших природних зон, що збільшує загальне біорізноманіття (азональна рослинність Альохіна В.В., екстразональна – за Пачоським Й.К.).

Якщо вище згадані тези характеризують в цілому позитивні риси гирлових ділянок, то наступні слід віднести до таких, що негативно впливають на розвиток суспільства. Такими, перш за все, стають транспортні складнощі, скорочення транспарентності території, її зв'язності. Водні об'єкти стають суттєвою перешкодою для надійного транспортного зв'язку, перетворюють питання сполучення берегів в складну інженерну задачу з дуже витратною реалізацією. Фактично такі мостові або греблеві переходи стають єдиними надійними вузлами сполучень між берегами.

В межах Херсонської області таких переходів фактично 2, перший – це гребля Каховської ГЕС, другий – автомобільний та залізничний мости в межах Херсонської міськради. Зосередимо подальшу увагу саме на останніх об'єктах, а точніше на автомобільному мосту. Причини такої уваги полягають в наступних моментах: по-перше, власне для Херсонської області (як і для більшості областей України) автомобільний транспорт відіграє головну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів; по-друге, цей об'єкт був зданий в експлуатацію у 1986 році, і тому його вплив на зміни різних сторін територіальної організації суспільства в межах регіону продовжуються.

Після закінчення будівництва останнього (по течії) моста між обома берегами Дніпра конфігурація опорного каркасу розселення в межах Херсонської області стала аналогом Ростовської системи розселення (Російська Федерація) у її пригирловій частині. Подібностей багато, а саме:

1. Головний центр систем розселення (Ростов-на-Дону та Херсон відповідно) розташовані на правому березі річки, в межах гирлової частини, їх мікроположення можна охарактеризувати наступним чином – місто контролює (наскільки це можна віднести до міст) точку розгалуження ріки, верхню частину дельти, місце формування її нижніх рукавів.

2. Друге за розміром місто (Батайськ та Цюрупинськ - Олешки) розташовано на протилежному березі та, фактично, перетворилося на місто-супутник центру системи розселення.

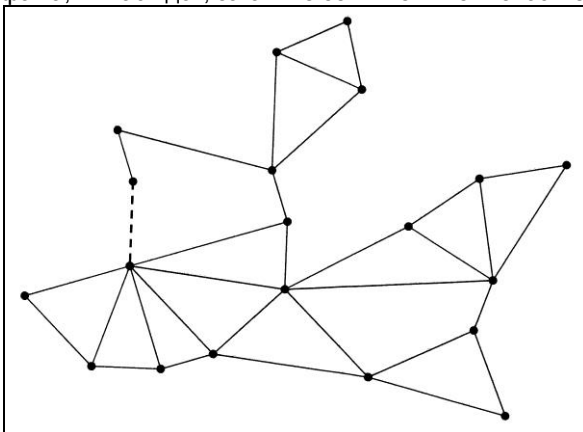
3. Третє місто (Азов та Гола Пристань) знаходяться на лівому березі, практично в приморській смузі.

З чим пов'язане така схожість у конфігурації? Безумовно, головною причиною стала фізико-географічна особливість пригирлових зон Дніпра та Дону. Процес освоєння території та формування транспортного каркасу в подібних регіонах є результатом подолання «порогового кордону» (за Б.Б. Родоманом). В даному випадку ми маємо справу із спробою подолання географічної границі, яка відділяє об'єкти з різними якісними складовими.

Для кількісної оцінки СГП широко використовуються математичні методи, серед яких виділяється теорія графів. Теорія графів – розділ якісної геометрії, відмінностями якої є те, що вона оперує безрозмірними величинами, не користується поняттями кута, довжини лінії. Вона оперує просторовими елементами – точками, лініями, поверхнями, обсягами та відношеннями (зв'язками) між ними.

Головним кількісним критерієм периферійності адміністративних одиниць Херсонської області та її змін застосуємо індекс оптимальної зв'язності. Цей індекс являє собою відношення суми найкоротших топологічних відстаней вершини з усіма елементами системи (вершинами графа) до суми ребер. Чим вищий рівень індексу, тим більш периферійне положення елемента відносно географічного центру системи.

Для проведення оцінювання побудовано граф сусідського положення центрів (рис. 1). Штриховим відрізком позначено ребро графа, що відображає появу нового елемента сусідства після побудови мосту. Результатом стало скорочення діаметру графа та, як наслідок, загальне збільшення зв'язності елементів.



**Рис. 1. Граф сусідського положення адміністративних одиниць Херсонської області**

Результати змін індексу оптимальної зв'язності наведено в таблиці 1.

**Таблиця 1. Зміни кількісних показників СГП адміністративних одиниць Херсонської області**

Адміністративні одиниці	Індекс оптимальної зв'язності		
	до 1985 р.	Після 1985 р.	Зміна індексу, у %
Бериславський	1,69	1,63	3,45
Білозерський	2,24	1,90	17,97
Великопетиський	2,34	2,23	4,99
Великоолександрівський	2,21	2,13	3,45
Верхньорогачицький	2,38	2,10	13,30
Високопільський	2,79	2,70	3,45
Генічеський	2,24	2,10	6,73
Голопристанський	2,24	2,03	10,23
Горностаївський	1,90	1,80	5,36
Іванівський	2,10	1,97	6,95
Каланчацький	1,93	1,73	11,41
Каховський	1,45	1,37	5,97
Нижньосірогоський	1,79	1,70	5,48
Нововоронцовський	2,21	2,13	3,45
Новотроїцький	1,76	1,63	7,67
Скадовський	2,21	1,93	14,15
Цюрупинський	1,66	1,47	12,85
Чаплинський	1,69	1,50	12,64
м.Н.Каховка (міськрада)	1,41	1,33	6,03

м.Херсон (міськрада)	2,86	1,87	53,33
----------------------	------	------	-------

\*Розраховано автором

Результатом підвищення зв'язності графа стала загальне, притаманне всім адміністративно-територіальним одиницям покращення взаємного положення. Безумовно, найбільший вплив на міру центральності проявився для власне обласного центру, який до введення мосту займав найпериферійніше положення (знов мова йде про центральність у геометричному сенсі). Просторову інтерпретацію змін кількісних показників СГП демонструє рис. 2.

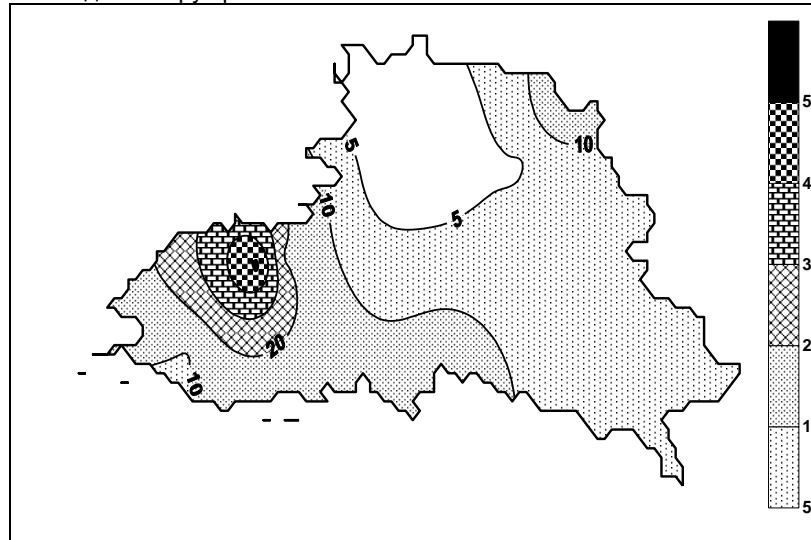


Рис. 2. Зміна міри оптимальної зв'язності після побудови Цюрупинського мосту, у %

Як бачимо, найбільше зменшення периферійності (зростання центральності) притаманне південно-західній частині області, яка попадає в зону «хінтерленду» мосту. Фактично, вплив покращеного транспортного сполучення спостерігається на всьому Лівобережжі Дніпра в межах Херсонської області.

#### Висновки і перспективи подальших розробок.

1. Суспільно-географічне положення адміністративної одиниці, як історична категорія відчуває постійні зміни, пов'язані із процесом освоєння території.
2. В пригирлових регіонах формуються системи розселення, для яких специфікою комунікаційних мереж є подолання лінійної перешкоди (за С.А. Тарховим) або «порогового кордону» (за Б.Б. Родоманом). Через складність вирішення транспортної проблеми, річкові переходи, завдяки своїй унікальності, впливають на комунікативність цілих регіонів.
3. Дієвим методом оцінки СГП є застосування положень теорії графів, а з найбільш поширених коефіцієнтів цієї теорії, на нашу думку, доцільним є застосування індексу оптимальної зв'язності (міра центральності).
4. Подолання лінійної перешкоди призводить до суттєвого покращення індексу зв'язності цілих регіонів, особливо тих, що безпосередньо розміщуються поряд з подоланою ділянкою.
5. Подальше дослідження зміни рівня периферійності (або центральності) повинно, на нашу думку, розвиватися в наступних напрямках: по-перше, зміна не просто периферійності (геометричної), але й відношення до епіцентрів соціально-економічного розвитку; по-друге, трансформація систем розселення, інфраструктурного забезпечення та міграційної та інвестиційної атрактивності регіонів, в які найбільше змінили своє відносне положення.

1. Лейзерович Е.Е. Базовые составляющие экономико-географического положения стран и районов / Е.Е. Лейзерович // Известия РАН. Серия географическая. - 2006. - №13. - С. 9-14.
2. Михеева В.С. Математические методы в экономической географии. Часть 2. Приложения теории графов. Курс лекций. / В.С. Михеева. - М.: Изд-во МГУ, 1983. - 177 с.
3. Пилипенко І. О. Методи та методики суспільно-географічних досліджень: Навчальний посібник. / І.О. Пилипенко, Д.С. Мальчикова. - Херсон: ПП Вишемирський В.С., 2009. - 156 с.
4. Пістун М. Д. Основи теорії суспільної географії / М. Д. Пістун. — К.: Либідь, 1996. — 231 с.
5. Родоман Б.Б. Основные типы географических границ / Б.Б.Родоман // Географические границы. - М.: Изд-во МГУ, 1982. - С.73-80.
6. Тархов С.А. Типы взаимодействия транспортных путей с линейными препятствиями / С.А. Тархов // Географические границы. - М.: Изд-во МГУ, 1982. - С.19-33.
7. Толчиев А.Г. Пространственная организация географических комплексов и систем / А. Г. Толчиев. - К. -Одесса: Головное изд-во издательского объединения «Выща школа», 1988. - 188 с.
8. Шаблій О. І. Математичні методи в економічній географії / О. І. Шаблій. - Львів : Вища школа, 1984. - 136 с.