

затоки-лиману, і з кожним роком вона відвоює в моря нові простори, подсушливши ширинкою 75-100 м. Понад 50% площі дельти непрохідні очеретяні зарості, плавні, між якими простягаються довгі мулисті-піддані смуги. Близько 30% її території займають численні озера, рукави й протоки. За багатством тваринного й рослинного світу дунайська дельта є унікальним, неповторним місцем у Європі з тисячами видів рослин і тварин. Серед них птахи найбільш помітні. Їх налічується близько 260 видів. Близько 100 видів риб живе в дунайських дельтових угіддях. Серед них всі 6 видів осстрових України. Дунай залишався останньою рікою в Європі, де ще зберігся природний нерест осстрових, у тому числі й самої великої прісноводної риби білуги. Близько 40 видів звірів живе в дельті Дунаю. Донедавна ще зустрічався єдиний представник ластоногих Чорного моря – тюлень-чернець. Тут налічується більше 1150 видів рослин, серед яких багато рідкісних, ендемічних і реликтових [6]. Тільки тут в Україні можна побачити суцільні стогостарні зарості латаття білого та водяного горіха (рогозівника).

Подивившись найбільш цікаві місця цього краю, до Одеси можна повернутися автобусами як з Приморського, так і з Вилково.

Висновки. Основні достоїнства даного маршруту: низька вартість, доступність для широких мас населення, естетична й пізнавальна цінність, простота орієнтування на місцевості. Тривалість маршруту – 6 ходових днів, загальна довжина – 85–90 км (смт Сергіївка – с. Приморське).

1. Гунка П.А. Лес в степі: Криводзеський очерк. – Одеса: Маяк, 1987. – 80 с. 2. Дитлов С.Е., Лециносий А.О. Одеське лиману: Криводзеські очерки. – Одеса: Маяк, 1980. – 72 с. 3. Маринич О.П., Шенченко П.Г. Фізическа географія України. – К: Знання, 2003. – 476 с. 4. Природа Одеської області: Ресурси, їх раціональне використання і охорона / Под ред. Г.И. Швеба, Ю.А. Амброз. – Київ-Одеса: Вища школа, 1979. – 144 с. 5. Сільськогосподарська В. Касим Г., Микеланч О. Вилково: горю в дельті Дунаю. – Одеса: Черноморське, 1996. – 184 с. 6. Сич В.А. Екологічні проблеми Чорного моря та Північного Причорномор'я. – Одеса: 2004. – 75 с. 7. Тимченко В.М. Еколого-гідрологічне дослідження водоземної сиво-західного Причорномор'я. – К: Наукова думка, 1990. – 238 с. 8. Чокні І.Л. Найди свою тропу: Десять маршрутів виходячи дня по Одесині: Путеводитель. – Одеса: Маяк, 1988. – 168.

In article is considered the tourist and local lore route by coast of Black sea from resort Serghivka to the town of Vilkovo, which includes elements of ecological, rural, ethnic and extreme tourism.

УДК 911.3:314.18(477.7)

ЯВОРСЬКА В.В.

ВПЛИВ ІСТОРИЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ЗАСЕЛЕННЯ ТА ГОСПОДАРСЬКОГО ОСВОЄННЯ НА ФОРМУВАННЯ ГЕОДЕМОГРАФІЧНИХ ПРОЦЕСІВ В РЕГІОНІ УКРАЇНСЬКЕ ПРИЧОРНОМОР'Я

Актуальність дослідження: Регіон Українського Причорномор'я (УП) є одним з специфічних регіонів України (приморське економіко-географічне положення, історико-географічні особливості заселення краю, своєрідний етнонаціональний склад населення тощо) і тому може слугувати в певному сенсі як хороший "полігон" для практичного опробування нового підходу до вивчення ГДП.

Мета і завдання: 1) розкрити вплив історико-географічних особливостей заселення краю на формування геодемографічних процесів в регіоні Українського Причорномор'я; 2) виявити регіональні та мікро регіональні особливості пов'язані з історико-географічними особливостями заселення та господарського освоєння краю геодемографічними процесів і стану геодемографічної ситуації в межах УП.

Основний зміст: Перші ознаки заселення регіону Північно-Західного Причорномор'я відносяться до епохи палеоліту. На пізніших етапах в результаті процесів суцільного поділу праці землеробство відокремлюється від скотарства і в регіоні, особливо в його лісостеповій частині почтяг формуватися осідлий землеробський устрій життя; в південній, степовій – ще досить тривалий час переважає кочове скотарство.

Інтенсивне господарське освоєння Причорномор'я почалося тільки в другій половині ХУІІст. Після завершення російсько-турецьких війн 1768-1774рр. І 1787-1791рр., отримавши по Кучук-Калімарджийському миру (1774 р.) вихід до Чорного моря на невеличкій ділянці між устьями Дніпра і Південного Бугу, Росія закріплюється на південних землях. З цією ціллю Катерина II скасовує потенційно небезпечну Запорізьку січ і вживає заходів до заселення нової території «наадійними» поселенцями. Особливо перевагу імператриця надавала іноземним колоністам. Необхідність створення Чорноморського флоту обумовила заснування в 1778 році міста Херсона із судноремонтною верф'ю, торговою пристанню. У 1788 році на березі Бузького лиману при впадінні в нього річки Інгул був закладений ще один новий військовий порт із суднобудівною верф'ю для будівництва кораблів – Миколаїв, який став столицею Чорноморського флоту. У 1794 році відбулося закладання міських і портових споруд ще одного важливого Чорноморського порту – Одеси. Для величезного землеробського району Правобережної України й інших місцевостей півдня Росії Одеський порт виявився самим зручним для виходу на закордонний ринок. У 1798 році Одеса по торгових оборотах обігнала Херсон і всі Чорноморські порти Криму.

Розвиток промисловості краю обумовлювався насамперед потребами Чорноморського флоту. В умовах швидко зростаючого товарно-зернового господарства Новоросії найважливішу роль стали відігравати порти. До 1870 р., зерновий експорт йшов вниктково через Одеський порт, що мав великий рапон тяжіння. Як хлібоекспортний центр Одеса в 1830-1850 р. ХІХ століття не тільки не знала більш або менше серйозних суперників на Чорноморському узбережжі, але з 1847 р. зайняла перше місце в Європі. Внаслідок цього Одеса різко виділялася в Причорномор'ї і чисельністю населення і рівнем економічного розвитку (у 1852 р. в Одесі мешкало вже 97 тис. чел).

Інші міста УП, у тому числі і Херсон, і Миколаїв, у усіх відношеннях відставали від європеїзованої Одеси. У Херсоні в 1859 році нараховувалось 43,9 тис. жителів. Промисловість розвивалась вкрай слабо, займались в основному переробкою сільськогосподарської сировини на дрібних підприємствах. Якийсь час Херсон віділявся як центр воєнного виробництва на півдні. Тому для нього негативно позначився перехід від вівчарства до землеробства. Деяке значення в місті мала судноверф торгових суден [4]. Миколаїв аж до 1862 року існував як військовий порт і мав лише окремі виробництва, що задовольняє потреби військово-морського флоту. Головне значення для життя міста мала суднобудівна верф. Інші міста Причорномор'я розвивались слабо. Для російського ринку края мав значення, як один із найбільших виробників зерна.

Перша залязниця (1865 р.).

Серед інших джерел заселення території регіону були також іноземні колоністи. Іноземні колоністи користувались цінним рядом пільг і переваг в порівнянні з внутрішніми переселеннями. Вони отримували значні земельні наділи, позички, не обмежувалися в громадянських правах. Селянська реформа 1861 року зіграла дуже важливу роль в подальшому розвитку Причорномор'я.

Після скасування кріпацтва у 1861 р. вільні селяни з Харківської, Волинської, Полтавської, Чернігівської губерній валками ринули в степи. В цей період населення Херсонської губернії збільшилось у 10 разів [1-3].

Зумовлений слабкими традиціями кріпацтва і наявністю значних площ слабкоосвоєних земель інтенсивний розвиток товарно-зернового господарства потребував широкое використання сільськогосподарських машин і інших сільськогосподарських пристосувань. Тому на території краю виникають підприємства сільськогосподарського машинобудування. У Дніпровському повіті в 1881 році почав працювати Каховський завод сільськогосподарських знарядь, на якому в 1905 році працювало біля 4000 робітників.

На передодні соціалістичної революції 1917 року Одеса, Миколаїв і Херсон були значними торговими центрами загальноросійського значення. Головне місце в їхніх функціях займала зовнішня торгівля. У Херсоні і Миколаєві – хлібоекспортна, в Одесі – експортно-імпортна. У першу чергу розвивалися підприємства по переробці експортованої сільськогосподарської продукції, імпортовані сировини й обслуговування торгового флоту.

В роки першої світової війни населення в містах Причорномор'я, особливо в портових, зросло, в зв'язку з прибуттям величезної кількості біженців. Відновлення промисловості, транспорту і портового господарства в південних губерніях проходило в більш важких умовах і декілька уповільненим темпами в порівнянні з іншими районами країни [5].

В роки перших п'ятирічок в УІІ проявилася чітка тенденція збільшення мережі малих міст і СМТ, що пов'язано було з реорганізацією сільського господарства в соціалістичне – колгоспно-радгоспне. Малі міста і СМТ виступали як організуючі центри.

Більш складні і навіть трагічні процеси відбувалися в радянський період в сфері сільського господарства. Воно було вкрай розвалено громадянською війною, а сільські трудівники насильницькою політикою комунізму доведені до видного ступеня зuboження. Доляючи величезні труднощі, село почало поступово залікувати глибокі рани. З проголошенням НЕІІУ воно, здавалось, стає на вірний шлях розвитку. Селяни одержали землю, їм надавалися кредити, на село почала надходити деяка сільськогосподарська техніка, для її продуктивного використання організувалися прокатні пункти. Але цей шлях був перерваний в кінці 1920-х років проголошенням волюнтаристського курсу на загальну колективізацію сільськогосподарського виробництва. Ніяких глибоко зумовлених причин для такого розвитку подій не було, а робилося це голими гаслами переваг колективного господарства над одноосібним.

Природно, що насильницька політика колективізації зустріла опір з боку селянства, де колективізацію намагались завершити в ймовірно короткій термін. Селянські бунти, протести в інших формах мали місце практично в усіх регіонах України, в т.ч. і УІІ. Керівні партійні кола вирішили провчити неспокірних, штучно організувавши голодомор в Україні в 1932-1933 рр., в результаті якого

загинуло більше 5 млн. людей. Крім голоду радянські каральні органи проводили арешти й депортації (виселення). За активне й злісне протидіяння та організацію саботажу – один лпше Одеський обком КП(б)У 17 грудня 1932р. ухвалив вислати за межі України 500 господарів та їх сімей [6].

Тимчасова німецько-фашиська окупація під час Великої Вітчизняної війни завдала величезний збиток народному господарству регіону. Майже цілком було зруйновано енергетичне господарство Одеси, Миколаєва, Херсона і їхніх областей, виведені з ладу суднобудівні заводи в Миколаєві і Херсоні, і інших промислових підприємств регіону.

Доляючи багато труднощів і помилок, після війни поступово йшов процес формування сучасного аграрно-промислового комплексу регіону. В той же час тут виникли цілий ряд спеціалізованих підприємств по виробництву тваринницької продукції, що дало можливість підвищити питому вагу галузі в загальних обсягах сільськогосподарського виробництва. Деяко покращила технічна озброєність аграрної сфери, з'явилися масиви зрошувальних земель. Проте, загальна віддача аграрного виробництва залишалася низькою, продуктивність праці не зростає, багато сільськогосподарських підприємств, а в окремі періоди і цілих галузей (тваринництво), були збитковими.

1970-1980 роки в розвитку радянської економіки, коли екстенсивні методи повністю себе висчерпали, а перехід на інтенсивний шлях штучно стримувався, характеризувались топтанням на місці, глибоким застоєм, який в кінцевому підсумку закономірно переріс в кризу.

Питання про подолання кризи, про необхідність глибоких перетворень економічних і політичних структур суспільства, які 70-річним досвідом існування довели свою неадекватність, сумнівів ні у кого, крім крайніх консервативних сил, не викликають. Питання в іншому: якими темпами, в якій послідовності здійснювати перетворення, щоб мінімальними втратами перейти до ринкової економіки. Перші ознаки демографічної кризи. Притік населення з інших регіонів.

В повоєнні десятиліття народногосподарський комплекс регіону продовжував зростати, вдосконалювалась його структура, хоч багато якісних показників роботи виробничих колективів аж ніяк не могли задовольняти. Провідними залишались машинобудування і металообробка, на долю яких припадало майже 48% всієї промислової продукції, хоч питома вага їх децю зменшувалася. Сталі до ладу Одеський суперфосфатний завод, Херсонський баєновий комбінат. Одержало швидкий розвиток портове господарство, суднобудування і судноремонт, значні успіхи були досягнуті в залізничному транспорті, почало значно розвиватися курортне господарство. В той же час зростає питома вага харчової і легкої промисловості, частка яких майже порівнялась з машинобудуваннями.

Найважливішим чинником розвитку народного господарства УІІ було будівництво Каховської ГЕС, а також мережі каналів, необхідних для недостатньо зволоженої полів регіону. Після закінчення будівництва Каховського гідрозула промисловість і сільськогосподарські підприємства одержали дешеву електричну енергію. (Організоване переселення сільського населення з інших регіонів країни.) На 1960-1980-ті роки припадає створення Херсонського целюлозно-папірового комбінату, будівництво Іллічівського та Білгород-Дністровського портів, організація поромної переправи Іллічівськ-Варна. В структурі промисловості з'явилися нові галузі – атомна енергетика (до ладу діючих в 1980-і

роки стала Південно-Українська АЕС), кольорова металургія (Миколаївський глиноземний завод, працює на гвінтейських бокситах). Машинобудування поповнилось рядом нових підприємств – суднобудівельним “Оксан”, турбінним, трансформаторним (Миколаїв), меліоративного машинобудування (Одеса, Первомайськ), та іншими. Серед підприємств переробної промисловості відомими в Україні і за її межами стали парфумно-косметичний комбінат, молочно-консервний комбінат, шкірно-взуттєвий, швейні фабрики, мідійно-устрічний комбінат Очакова. Десятки нових підприємств переробної промисловості виникли практично в усіх районах області.

В даний час УІІ характеризується як район розвинутого суднобудування, судноремонту, сільськогосподарського машинобудування, спеціального верстатобудування, харчової і легкої промисловості, виробництвом деяких видів будматеріалів. З 1991р. Для району характерним є спад промислового і сільськогосподарського виробництва. Нині рівень економічного і соціального розвитку регіону оцінюється, як середній.

Висновок: На основі комплексного аналізу історико-географічних особливостей заселення краю і особливостей геодемографічного процесу в окремих його територіальних утвореннях можна зробити наступні висновки, що історичний фактор суттєво вплинув на сучасний стан відтворення населення та розвиток геодемографічних процесів.

1. История городов и сел Украинской ССР. Николаевская область. – К.: УСД, 1978. – 866 с.
2. История городов и сел Украинской ССР. Одесская область. – К.: УСД, 1978. – 866 с.
3. История городов и сел Украинской ССР. Херсонская область. – К.: УСД, 1983. – 667 с.
4. Лавриш П.І. Колонізація українських і суцільних степів. Історичний нарис. – К.: Присвіта, 1994. – 46 с.
5. Паулюк В.И. Развитие межплеменных связей на Украине. – К.: Наукова думка, 1975. – 69 с.
6. Украинский исторический журнал. – 1990. – №1. – 111 с.

In article influence of historical features of settling and economic development formation of geodemographic processes in region of the Ukrainian Black Sea Coast is considered.

Таблиця 2

Таблиця 2. Чисельність населення в різних районах Південної області за історичними забудованими

Район	Чисельність населення в 1917 році (у тис. осіб)	Чисельність населення в 1926 році (у тис. осіб)	Чисельність населення в 1939 році (у тис. осіб)	Чисельність населення в 1959 році (у тис. осіб)	Чисельність населення в 1979 році (у тис. осіб)
Одеський район	120	150	180	200	220
Миколаївський район	100	120	140	160	180
Херсонський район	80	100	120	140	160
Закарпатський район	60	80	100	120	140
Дніпропетровський район	40	60	80	100	120
Львівський район	20	40	60	80	100