

**А. Е. Молодецький**, кандидат географічних наук, доцент

**Л. О. Царук**, аспірантка

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,

кафедра географії України,

Шампанський провулок 2, Одеса-58, Україна.

## МІСТОБУДІВНІ ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСЬКИХ ТА СОЦІАЛЬНИХ ПРОЕКТІВ НА ТЕРИТОРІЇ МІСТА ІЛЛІЧІВСЬКА

Стаття присвячена особливостям реалізації містобудівних проектів на території міста Іллічівська. У статті представлені дослідження містобудівного досвіду використання території міста Іллічівська, яке розташувалося на березі Чорного моря та Сухого лиману.

Основна увага приділена вивченню сучасного зонування міста та проявам антропогенних навантажень на територію та акваторію міста Іллічівська.

**Ключові слова:** місто Іллічівськ; функціональне зонування міста; містобудівні проекти м. Іллічівська.

### Вступ

Кожне місто має свою природну основу у вигляді ландшафтних місцевостей визначених територій та акваторій, що утворилися через сукупність природно-антропогенно-техногенних взаємодій. Місто Іллічівськ — це своєрідна альтернативна до обласного центру фокальна точка господарських навантажень на природне середовище в межах Одеської агломерації. Природні комплекси в межах міста більшою мірою трансформовані в міські антропогенно-техногенні ландшафти.

### Мета і методи дослідження

Метою даного дослідження є вивчення етапів використання ландшафтних місцевостей міста Іллічівська. Основним методом проведеного дослідження був ретроспективний аналіз, виявлено чинники, які впливають на ландшафтні відмінності міста Іллічівська [1, 2, 4, 5, 7].

### Виклад основного матеріалу дослідження

Досвід використання степових ландшафтів у містобудуванні на чорноморському узбережжі сягає глибокої давнини. В межах сучасної території України ландшафти берегових причорноморських плато, порізаних яружно-балковою мережею, з неширокими акумулятивними піщаними смугами пляжів служили місцем поселень вихідців з античної Греції вже в V–VI століттях до н. е. — більше 2500 років тому. Розкопки археологами стоянки Велика Аккаржа недалеко від Іллічівська підтвердили, що близько

20 тис. років тому тут жили люди. Вони займалися сезонним полюванням і мали досить розвинену духовну і матеріальну культуру. Пізніше на цих землях жили племена усатовської і ямної культури, а також відомі за документальними джерелами скіфи, сармати, гуни та інші народи. В результаті розкопок, проведених в 1992 році на березі моря біля колишнього села Старе Бугово, археологи виявили житло періоду пізньої бронзи — більше 1000 років до н. е. [5].

Більша захищеність острівних і гірських поселень у порівнянні зі степовими історично помітно знижувала безпеку останніх у неспокійні часи постійних набігів кочівників, але вигоди географічного і, головним чином, транспортно-географічного положення сприяли відродженню на колишніх місцях поселень вже інших народів і представників інших цивілізацій. Так, в історичному центрі Одеси на високому вододільному плато, обмеженому двома балковими ландшафтними комплексами з інтервалами в 1200–1500 і 400–500 років виникали поселення торгового і воєнно-прикордонного призначення із завидною постійністю дислокації за абсолютно різних історичних і соціально-економічних умов. Непостійність цих поселень у часовому аспекті компенсувалася постійністю їх господарських функцій і місцерозташування, передумовами яких були по суті природно-географічні і, особливо, ландшафтні риси місцевостей. Тимчасові поселення — торгові чи рибальські — ймовірно існували на берегах Сухого лиману.

У 1790–1793 рр. береги Сухого лиману увійшли до складу території Чорноморського козацького війська, сформованого раніше з колишніх запорізьких козаків. До свого переселення в долину Кубані і на Таманський півострів козаки мали тут риболовецькі угіддя. В кінці XVIII — перших роках XIX століття тут оселилися греки, албанці і молдовани, які служили в Грецькому дивізіоні (сучасне смт Олександрівка) і німці з німецьких князівств у колонії Кляйн-Лібенталь (с. Малодолинське). Село Бурлача Балка входило до складу так званого Дальницького округу Одеського градоначальства. Уздовж морського узбережжя і по правому березі Сухого лиману були розташовані хутори, їх нечисленні жителі займалися переважно риболовецьким промислом.

Корінні перетворення ландшафтів сталися навколо Сухого лиману в 1950 році через спорудження тут великого військового суднобудівного заводу і робочого селища. Вже в 1951 році тут було розпочато виробництво несамохідних вантажних барж. У серпні 1952 року селище, в якому жило близько 3000 мешканців, було віднесене до категорії селищ міського типу і воно отримало назву Іллічівськ.

У 1953 році, зважаючи на сприятливі гідрологічні умови Сухого лиману, тут було почато будівництво морського торговельного порту, а у 1958 році в новому порту пришвартувалося перше судно — теплохід “Україна” з вантажем кам’яного вугілля — дата, що відзначається як день зародження порту. У 1964 році було почато будівництво ще одного — рибного порту. 12 квітня 1973 року указом Президії Верховної Ради УРСР селище міського типу Іллічівськ було включене до числа міст обласного підпорядкування. Ця дата є офіційним днем народження міста [5, 6].

Отже Іллічівськ — молоде місто, що ледве відзначило 36-ліття отримання міського статусу, — поза сумнівом виникло не на “порожньому” місці. Чинник використання аттрактивності природних ландшафтів для ряду істотних і суспільно значущих видів господарської діяльності на чорноморському узбережжі тут зіграв особливу роль під час існування Радянського Союзу. Містобудівні рішення, застосовані при будівництві і функціональному зонуванні території міського простору, були не нові, а вже апробовані на чорноморських берегах і в інших регіонах планети.

Місто Іллічівськ будувалося в 1950–80-ті роки як місто-спутник багатолюдної і переобтяженої промислово-транспортними функціями Одеси, багато в чому повторюючи її містобудівні рішення, але нерідко з іншими підходами до ландшафтно-містобудівних проектів.

Ландшафти Іллічівська в більшості випадків схожі з ландшафтами Одеси за походженням, історією розвитку, зональністю (південна степова підзона), геологічним фундаментом (Східноєвропейська архейсько-протерозойська кристалічна платформа, перекрита осадовими відкладами палеозою, мезозою і кайнозою), будовою рельєфу (злегка нахилена на південний схід низовинна рівнина з висотами 35–40 м, розчленована балками), кліматичними, і ґрунтовими (чорноземи південні) і рослинними (степові біоценози) умовами [1]. Проте відмінністю служить розташування власне міста не стільки на морському, скільки на лиманному березі — промислово-транспортними майданчиками (промисловою зоною) первинного містотворюючого підприємства — судноремонтного заводу (рис. 1). Поселення, які входять в адміністративні межі міста: селища Олександрівка і Мало-долинське, а також село Бурлача Балка вже цілком знаходяться в межах лиманних (а не морських) прибережних ландшафтів (рис. 2).

До середини ХХ століття Сухий лиман відділяється від моря пересипом, але, зважаючи на мілководість впадаючих водотоків, нерідко пересихав (через що й отримав сучасну назву), що створило тут специфічні риси ґрунтового і рослинного покриву. Літогенною основою ландшафтів тут є лиманні мули, піски і глини. Після численних техногенних втручань, пов'язаних із спорудженням залізничної гілки, автодоріг з мостами і розширенням промислової і селітебної забудови Сухий лиман вже в підлеглих міськраді селищах перетворився на низку майже ізольованих водойм з різним гідротермічним режимом. Через природну засоленість ґрунтів на присадибних ділянках тут часто необхідне використання ґрунтів, що привезені, і компостів, що в цілому характерно для ландшафтних урочищ прилиманного типу [3].

У економічних відносинах в порівнянні з присадибним овочівництвом, виноградарством і садівництвом ХІХ — першої половини ХХ століття ефективнішим виявилось використання низовинних прилиманних майданчиків таких передмість для транспортних і промислових функцій, що і здійснювалося у декілька етапів. З 1950-х років саме в межах прилиманних ландшафтних урочищ розмістився судноремонтний завод, дещо пізніше — власне торговий порт з розгалуженим складським і транспортним господарством (на даний час проводиться реконструкція цього майданчика

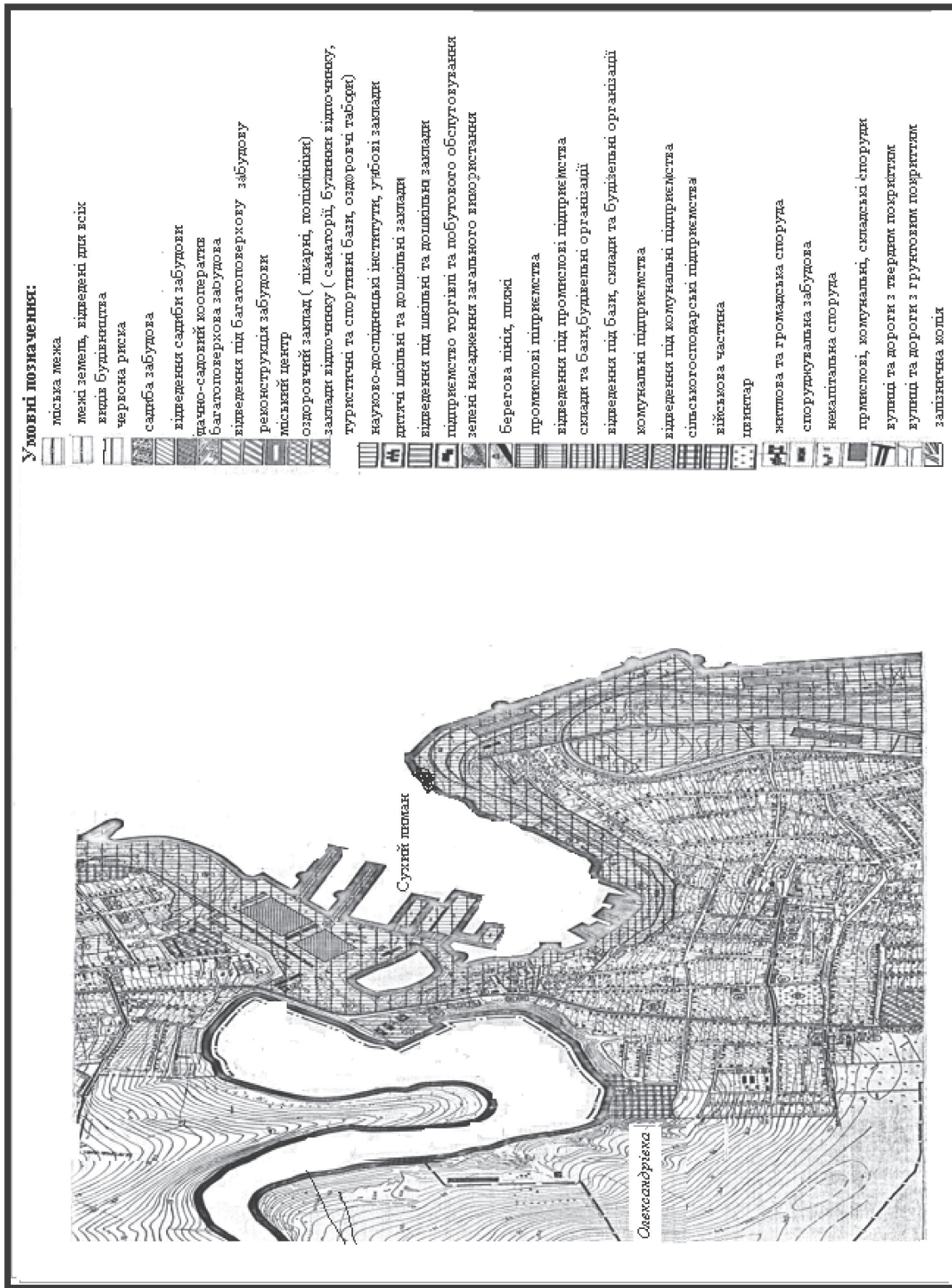


Рис. 1. Олександрівка та промислові майданчики м. Іллічівська [2]

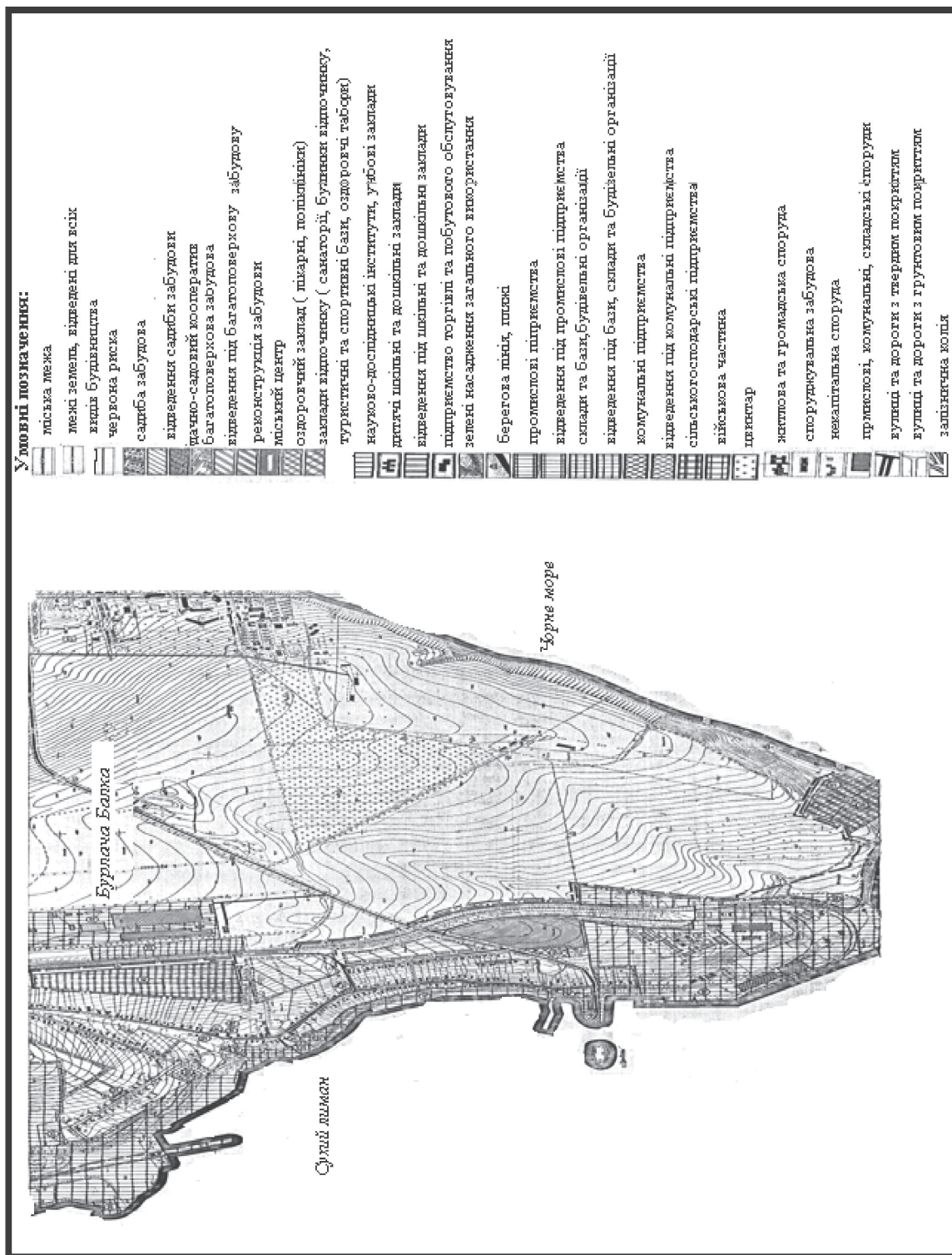


Рис. 2. Бурлача Балка та рибпорт [2]

під найбільший вітчизняний контейнерний термінал), в 1978 р. був введений в експлуатацію паромний термінал і, нарешті, в 1980-ті роки портово-промисловий комплекс в Бурлачій Балці на лівому березі Сухого лиману, де спочатку планувалося обмежитися рибообробкою, а потім виникли інші вантажні і суміжні ділянки [6, 7].

При проектуванні і будівництві порту і міста Іллічівськ при всій специфічності місцевих особливостей і діяльності органів господарювання в СРСР в період 1950–70-х років, в істотній мірі використовувався зарубіжний інженерно-технічний і містобудівний досвід. Вже в кінці XIX — на початку XX століття досвід організації глибоководних портів у мілководних лагунах узбережжя з'явився в межах Карибського моря (Ла-Селіна, Маракайбо у Венесуелі) і Мексиканській затоці (Галвестон, Корпус-Крісті, Х'юстон і Порт-Артур в США) у зв'язку з розробкою нафтових родовищ озера Маракайбо і Техасу. У басейні Чорного моря такий досвід з'явився після з'єднання Варненського озера-лиману вузьким каналом з Чорним морем в 1907 році, що істотно розширило можливості Варненського порту і згодом змінило структуру господарства міста, де були створені значні промислові підприємства судноремонту і суднобудування. Помітно змінилася і міська забудова після організації уздовж частини узбережжя Варненського озера, перетвореного з рибальського прісноводного водоймища в морську затоку, промислових майданчиків. Тут оформилася промислово-транспортна складська зона, що є несприятливим сусідством із старою селітебною забудовою.

Абразійно-зеувний тип ландшафтів приморської місцевості використовується в Іллічівську в південній частині міської території, яка зараз в основному є міською рекреаційною зоною. Тут на схилах, що терасовані у 1980-ті, після проведення протизсувних заходів був створений Приморський парк, який спускається безпосередньо до міських пляжів, на південь від яких розташована дачно-котеджна зелена забудова [4, с. 48], (рис. 3).

В цілому слід зазначити в основному грамотні містобудівні рішення при використанні ландшафтних місцевостей сучасного Іллічівська, що насправді далеко не завжди було характерною рисою вітчизняних проектувальників другої половини XX століття.

## **Висновки**

На берегах Сухого лиману використання степових рівнинних та прибережних абразійних та акумулятивних ландшафтів відбувалося на протязі багатьох століть. У більшості випадків це було екстенсивне скотарство, землеробство і рибальство. Вся ця діяльність мало вплинула на зміни природних ландшафтних комплексів та не створювала значного антропогенного навантаження.

З 1950-х років почалося містобудівне та портово-транспортне використання ландшафтів, прилеглих до Сухого лиману. Із часу заснування селища, згодом і міста Іллічівська антропогенний тиск на природні ландшафти

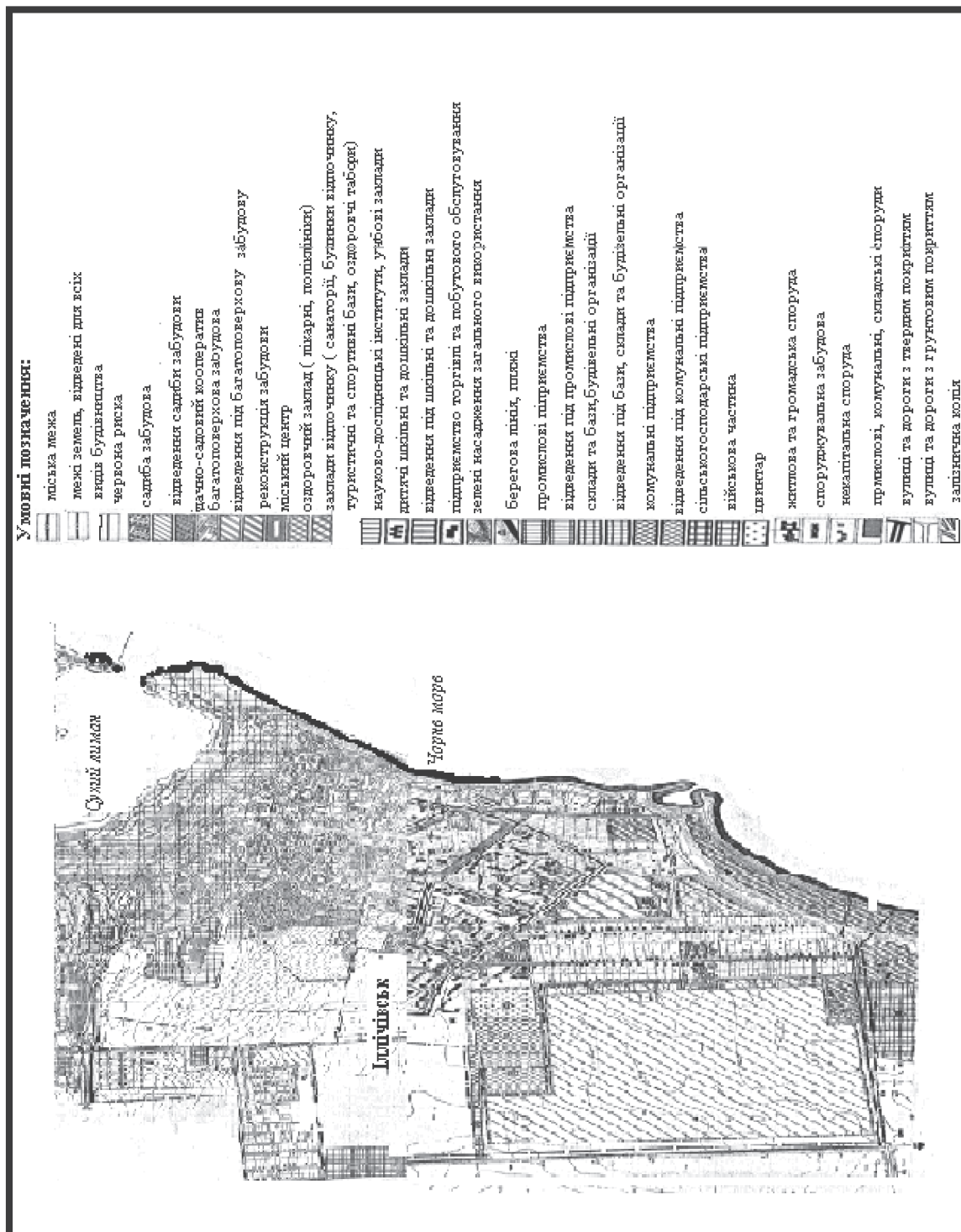


Рис. 3. Селітебна і рекреаційна зона м. Іллічівськ [2]

багаторазово збільшився. У зв'язку з розширенням портово-промислових функцій Іллічівська виникла проблема унормування антропогенних тисків на природні ландшафти та збереження їх найбільш цінних компонентів для наступних поколінь жителів.

## **Література**

1. Амброз Ю. А. Ландшафтные местности города Одессы / Ю. А. Амброз // Краеведческий вестник. — 2002. — № 1 (17). — С. 14–32.
2. Генеральный план города Ильичевска: служебные материалы отдела архитектуры и градостроительства города Ильичевска. — Ильичевск, 2009.
3. Лиманно-устевые комплексы Причерноморья: географические основы хозяйственного освоения / Под ред. Г. И. Швевса. — Ленинград: Наука, 1988. — 304 с.
4. Молодецкий А. Э. Современные особенности социально-экономического развития Ильичевска / А. Э. Молодецкий, Н. М. Недомовная // Краеведческий вестник. — 2005. — № 2 (24). — С. 45–49.
5. Сапожников И. В. История Ильичевска / И. В. Сапожников. — Ильичевск: Юг-Полиграф, 2000. — С. 9–28.
6. Сапожников И. В. Іллічівськ. 25 років / І. В. Сапожников, В. Г. Кушнір // Іллічівськ. 25 років. — 1998. — № 1. — С. 4–6.
7. Хмельнюк В. Я. Ильичевск: вчера, сегодня, завтра / В. Я. Хмельнюк. — Ильичевск: Юг-Полиграф, — 2006. — 22 с.

### **А. Э. Молодецкий, Л. О. Царук**

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова,  
кафедра географии Украины,  
Шампанский переулок, 2, Одесса-58, Украина

## **ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ И СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ИЛЬИЧЕВСКА**

### **Резюме**

Статья посвящена особенностям реализации градостроительных проектов на территории города Ильичевска. В статье представлено исследование градостроительного опыта использования территории города Ильичевска, который находится на берегах Черного моря и Сухого лимана.

Основное внимание уделено изучению современного зонирования города и проявления антропогенной нагрузки на территорию и акваторию города Ильичевска.

**Ключевые слова:** Ильичевск; функциональное зонирование города; градостроительные проекты г. Ильичевска.

**A. E. Molodetsky, L. O. Tsaruk**

Odessa National I. I. Mechnikov University,  
Chair geography of Ukraine,  
Shampanskiy side-street, 2, Odessa-58, Ukraine

**TOWN-PLANNING FEATURES OF REALIZATION OF ECONOMIC  
AND SOCIAL PROJECTS ON THE CITY TERRITORY ILYICHEVSK**

**Summary**

This article is devoted to peculiarities of the implementation of urban development projects in the city Ilyichevsk. The article presents a study of town-planning experience in the use of city territory Ilyichevsk, which is located on the shores of Black Sea and the Dry estuary.

The main attention is paid to the modern city zoning and manifestation of anthropogenic pressures on land and waters of the city Ilyichevsk.

**Key words:** Ilyichevsk; functional zoning of the city, town-planning projects Ilyichevsk.