

кваліфікації методів і методик кількісної оцінки та прогнозування таких чинників, зокрема через статистико-економічні та географо-математичні засоби.

1. Алаєв Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 360 с. 2. Берштейн-Коган С.В. Очерки географии транспорта / С.В. Берштейн-Коган. – М.–Л., 1930. – 348 с. 3. Дудник І.М. Територіальна організація послуг. Курс лекцій. – Полтава: ПІБ МНТУ, 2002. – 100 с. 4. Дудник І.М. Вступ до загальної теорії систем: Навчальний посібник / І.М.Дудник – К.: Кондор, 2009. – 205 с. 5. Дудник І.М., Борисюк О.А. Географічні аспекти дослідження авіатранспортних систем / І.М.Дудник, О.А.Борисюк // Ученые

записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серия: География. – Симферополь, 2011. – Том 24 (63). № 2, часть 1. – с.23-28. 6. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира: Учебник. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – 347 с. 7. Никольский И.В. География транспорта СССР / И.В.Никольский. – М.: узд-во Моск.ун-та, 1978. – 285 с. 8. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 559 с. 9. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч. пос. – К.:Центр учбової літератури, 2008. – 224 с. 10. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір / І.Г.Смирнов. – К.:ВГЛ "Обрій", 2004. – 335 с. 11.Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных систем / С.А.Тархов. Смоленск-Москва: Универсум, 2005.– 384 с.

Надійшла до редколегії 18.10.11

УДК 502.62

Л. Бабюк, асист.

РЕГУЛЮВАННЯ РЕКРЕАЦІЙНИХ ПОТОКІВ В МЕЖАХ ПРОЕКТОВАНОЇ ЕКОСТЕЖКИ "НА ХВИЛЯХ ТІРАСА"

Розглянуто проблеми спричинені наростаючим розвитком неконтрольованої рекреаційної діяльності в межах заповідних ландшафтів Дністровського каньйону. Обґрунтовано необхідність створення екостежки як дієвого інструменту оптимізації рекреаційного використання території. Подано рекомендації з регулювання туристичних потоків на екостежці.

Problems caused increasing development of uncontrolled recreation activity within the limits of the protected landscapes of the Dnestr canyon are considered. Necessity of creation of ecopath as an effective instrument of optimization of the recreation use of territory are grounded. Recommendations from adjusting of tourist streams on ecopath are given.

Задоволення потреб людини в оздоровленні фізичних та духовних сил шляхом використання все новіших природних територій з одного боку, призводить до посилення антропогенного впливу на них з іншого боку. Виникає необхідність конструктивного вирішення багатьох питань, пов'язаних з збалансованим природокористуванням і, відповідно, оптимальним задоволенням попиту людей у рекреації. Основою для регулювання рекреаційних потоків та встановлення комплексу управлінських рішень служить попереднє вивчення загальних принципів механізму впливу рекреаційної діяльності на природне середовище і зворотної реакції середовища на цю дію.

Питанням охорони, раціонального використання та управління природозаповідним фондом України присвячені роботи В. Гетьмана, С. Поповича, Л. Царика, М. Голубця та багатьох інших вітчизняних науковців. Проблема регулювання рекреаційних потоків природо-заповідних територій, регулювання найбільш глибоко досліджена Чижовою В. [3-4]. Серед американських вчених провідна роль у дослідженні проблеми регулювання рекреаційних потоків належить Д. Стенкі, Д. Коулу, Р. Лукасу, М. Петерсену [5-7].

Найбільшого негативного впливу в контексті рекреаційної діяльності ландшафт зазнає через витоптування, яке має лінійний характер чим в свою чергу стає ще згубнішим.

Метою статті є розробка практичних рекомендацій щодо оптимізації рекреаційної діяльності на теренах природо-заповідних ландшафтів Дністровського каньйону.

При тривалому відвідуванні екостежки змінюється її природний настил. Спостерігається ланцюг змін: зростання кількості відвідувачів – ущільнення верхнього горизонту ґрунту – зменшення в ньому кількості і розміру пор – зниження вологоємності і вологопрониємності ґрунту – повне руйнування лісової підстилки – збільшення поверхневого стоку – розвиток площинної ерозії. При значному нахилі місцевості цей ланцюг доповнюється утворенням лінійних ерозійних форм, за якими йде руйнування ділянки стежки і розширення її за рахунок сусідніх ділянок, а отже, і розширення всієї зони впливу стежки [4, Стор.390-391].

Саме тому вкрай важливим є контроль за станом території, кінцевим результатом якого є встановлення гранично допустимих навантажень на екостежки.

У сучасному викладі методика гранично допустимих змін була розроблена в 1985 р. в США, і на сьогоднішній час вона застосовується не лише американською Службою національних парків, але і аналогічними структурами управління в багатьох інших країнах. Основи такої методики висвітлюються в працях таких закордонних вчених як: Д. Стенкі, Д. Коул, Р. Лукас, М. Петерсен [5-7]. Доцільність використання методики ГДЗ обумовлена ще і тим, що керівники туристично-рекреаційних територій потребують дієвих програм управління туристичними потоками в умовах їх постійного зростання. Пропонована методика базується не на кількісних показниках навантаження, який досліджувана територія може витримати, а на формулюванні умов і управлінських програм зі збереження, підтримки і відновлення природних рекреаційних ресурсів. По суті це те ж навантаження, але визначене не стільки (або не лише) в кількісному вираженні, скільки в якісному [3, с. 32-33].

Норми рекреаційного навантаження для досліджуваного регіону повинні коригуватися в залежності від зміни природних умов тієї чи іншої території та (або) облаштування маршруту.

Так, на території заповідних ділянок Дністровського каньйону пересування туристів відбувається в межах існуючих туристичних стежок, де спостерігаються значне порушення природної стійкості ландшафтів.

В результаті дослідження території, проведеного автором за період 2003-2010 років виявлено, що близько 9000 га природних ландшафтів (мається на увазі досліджуваної території) було змінено в результаті рекреаційної діяльності.

Якщо проаналізувати стан найбільш відвідуваних природних територій (існуючих туристичних маршрутів), то можна стверджувати, що найбільших змін під впливом рекреації зазнали ландшафти прибережних ділянок Дністра, так як найбільш популярним видом туризму на Подністров'ї вважається сплав по Дністру на відрізку Нижнів – Заліщики, протяжністю 135 км. Більшість ділянок рекреаційного маршруту вздовж Дністра на третій стадії деградації ландшафтів, що встановлюється в залежності від ступеня порушення природного середовища, який, в свою чергу, залежить від рекреаційних навантажень та стійкості до них ландшафтних комплексів. Проявляється у витоптуванні трав'яного покриву, пошкодженні дерев тощо [1].

Екостежка "На хвилях Тіраса" проєктована на основі існуючого туристичного маршруту вздовж Дністра, протяжністю 205 км. Туристи проходять весь шлях за 8-10 днів. Площа проєктованої екостежки близько 8200 га (при ширині стежки 200 м по обидва боки ріки Дністер).

Впродовж досліджуваного маршруту спостерігається три ділянки сумарною площею близько 10,2 га, котрі знаходяться на другій стадії рекреаційної дегресії, що становить 0,12% площі даного маршруту.

Деградація вищезгаданих ландшафтів проявляється у незначному пошкодженні трав'яного та лучного покриву [1, с.12].

Ділянки сумарною площею 59,4 га знаходяться на третій стадії дегресії (0,72 %), де спостерігається пошкодження лучного, а в лісах трав'яного та мохового покривів; на значній площі, наявність бур'яну, не характерного для рослинних чи лісорослинних умов ділянки. Проте ярусність покриву ще зберігається [1, с.12-13]. Четвертою стадією рекреаційної дегресії охоплено 25,6 га досліджуваної території, що становить 0,31% маршруту. Вищезгадана стадія рекреаційної дегресії проявляється в деградуванні лучного, трав'яного та мохового покривів, різкому збільшенні фіто маси та чисельності рудеральних рослин. Підлісок і підріст обмежені галявинами та стежками. Простежується оголення ґрунту окремими місцями [1, с.12-13].

Проведені спостереження на окремих пунктах стежки та на окремих ділянках водного шляху впродовж активного рекреаційного сезону (травень-серпень) показали що в середньому територію проєктованої екостежки у будні відвідує 5 груп, чисельністю близько 10 чол. за день, у вихідні ж це число сягає 8-10 груп. За тиждень сумарна кількість рекреантів становить 450 чол. Тобто, впродовж травня-серпня ця цифра сягне $17 \text{ тижнів} \cdot 450 = 7650 \text{ чол.}$

Якщо співставити показники рекомендованих рекреаційних навантажень, поданих в "Методичних рекомендаціях щодо визначення максимального рекреаційного навантаження..." [1] для об'єктів природо-заповідного фонду (для долини Дністра вони становлять 7 люд-день/га при третій стадії рекреаційної дегресії, що переважає в досліджуваному регіоні та ступені стійкості 2 бали) та результати спостережень автора за кількістю відвідувачів у період 2003-2010 років (0,009 люд-день/га), то варто стверджувати про недоцільність обмеження кількісних показників. Більше того, необхідно збільшити потік рекреантів після раціонального благоустрою маршруту, а також дотримання відповідного режиму використання і охорони території, а наступними моніторинговими спостереженнями корегувати показники до необхідних параметрів.

В заповідниках та національних парках дозволяється проходити тільки спеціально обладнаними маршрутами, на яких компоненти природи можуть повністю деградувати. І цю деградацію прийнято відносити до розряду так званих "нормальних втрат", тобто таких, що не потребують застосування спеціальних заходів щодо відновлення. Екостежка, якщо на ній не розвивається ерозія (що, звичайно ж, потребує проведення захисних інженерних заходів), може витримати практично без збитку для себе досить велике число туристів. І тому гранично допустиме навантаження визначається тут зовсім іншими факторами: стійкістю тваринного населення до дії чинника порушення спокою, характеристикою маршруту (його довжиною, звивистістю, залісненістю території і так далі), благоустроєм маршрутів і стоянок туристів, а також психофізичною комфортністю [4, ст. 401].

Основними лімітуючими факторами на маршруті "На хвилях Тіраса" є: (гніздування орнітофауни, територія

проживання окремих видів ссавців, ділянки зростання червонокнижних рослин).

Орнітофауна Дністра представлена такими рідкісними та червонокнижними видами: лелека чорний, пугач, сипуха, сокіл сапсан, чапля сіра та ін. Необхідно обмежити рекреаційну діяльність в окремих урочищах в гніздовий період, а саме:

- лелека чорний – з середини квітня до кінця липня;
- пугач, сипуха – з початку квітня до кінця червня;
- сапсан – з початку квітня до середини червня
- чапля сіра – з початку березня до початку червня

Фауна ссавців Дністра представлена такими рідкісними та червонокнижними видами: тхір темний, підковоніс малий, вухань, горностай, вовчок лісовий, борсук звичайний, видра річкова і т.д. Деяких з вище перелічених тварин можна зустріти на стежці. Такий факт свідчить про те, що рекреаційна діяльність не перешкоджає їх звичній життєдіяльності.

Окремо варто відмітити наростання фактору непокоєння рукокрилих у гротах та печерах вздовж стежки. Тому доцільно на інформаційних таблицях наголосити про заборону турбувати їх, зокрема спалахами фотокамер.

Ще однією важливою групою лімітуючих рекреаційне використання факторів долини Дністра є зростання червонокнижних рослин. На досліджуваній ділянці Дністровського каньйону зростають: горичвіт весняний, ефедра двоколосо, ясеніць білий, зіновать подільська, зіновать Блоцького, клокичка периста, ковила волосиста, ковила пірчаста, осока скельна, скополія карніолійська, сон чорніючий, таволга польська, тонконіг різнобарвний, шоломниця весняна, цибуля круглоного та ін.

Що стосується збереження ендемічних та реліктових рослин на екостежках, то це питання суперечне. Доречним було б при розповіді не наголошувати на місця зростання тих чи інших видів. Проте є категорія відвідувачів, котрі приїждять до національного парку з науковою метою (наприклад, аспіранти-ботаніки, молоді спеціалістів з різноманітних наукових організацій). Саме тому, на думку автора, необхідно подавати фото та опис окремої рослини на інформаційних стендах при вході на стежку.

А проблему знищення (мається на увазі витоптування та виривання) особливо цінних видів рослин можна вирішити шляхом заборони на час їх цвітіння самодіяльних екскурсій, проводячи лише організовані.

Зростання деградаційної ситуації досліджуваної території викликане не стільки рекреаційним навантаженням, скільки відсутністю раціонального благоустрою (облаштування екостежок) території та подальших моніторингових спостережень. Необхідно здійснити ряд організаційно-управлінських заходів з метою попередження остаточної деградації природних комплексів.

Незважаючи на те, що загальна частка сильно деградованих ландшафтів проєктованої екостежки становить близько 2%, саме ці ділянки найбільш використовуються в рекреаційній діяльності (як стоянки туристів-водників) і тому потребують негайного впровадження комплексу організаційно-управлінських заходів з метою попередження їх повної деградації.

1. Методичні рекомендації щодо визначення максимального рекреаційного навантаження на природні комплекси та об'єкти в межах заповідного фонду України за зонально-регіональним розподілом/Комарчук С., Шлапак Л., Шлапак В., Яременко Л. та ін. – Київ., 2003. 2. Гетьман В. Рекреаційна діяльність у межах природо-заповідного фонду // Заповідна справа в Україні/ Під загальною редакцією М.Д. Гродзинського і М.П. Стеценка. – К.: Географіка, 2003. 3. Попович С.Ю. Природно-заповідна справа. Навчальний посібник. – К.: Арістей, 2007. 4. Попович С.Ю., Корінько О.М., Устименко П.М. Заповідне лісознавство. Навчальний посібник. – Тернопіль: Навчальна книга – Богдан, 2009. 5. Царик Л.П. Географічні засади формування і розвитку природоохоронних систем Поділля: концептуальні підходи, практична реалізація / Л.П. Царик – Тернопіль: "Навчальна

книга – Богдан", 2009. – 320 с. 6. Чигова В. Определение допустимой рекреационной нагрузки (на примере дельты Волги) // Вестник Моск. ун-та. Серия 5. География. 2007, № 3. – с.31-36. 7. Чигова В.П. Принципы организации туристских потоков на особо охраняемых территориях разного типа // Экологические проблемы сохранения исторического и культурного наследия. Материалы Шестой Всероссийской конференции. Сборник научных статей. – М.: Российский НИИ культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева, 2002. – с.390-405. 8. Stankey G., Cole D., Lucas R., Petersen M., Frissell S. The Limits of

Acceptable Change (LAC) system for wilderness planning. General Technical Report INT-176. Ogden, UT: USDA Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station. 9. McCool S. Planning for sustainable nature dependent tourism development: The limits of acceptable change system. Tourism Recreation Research 19(2). 10. Stankey G. Carrying Capacity, Impact Management and the Recreation Opportunity Spectrum // Australian Parks and Recreation. 1982, May.

Надійшла до редколегії 09.09.11

УДК 911

І. Савчук, канд. геогр. наук

ВИВЧЕНІСТЬ МІСТ-ПОРТІВ У НАУКОВІЙ ШКОЛІ ГЕОУРБАНІСТИКИ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ У КРАЇНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЇ І СХІДНОЇ ЄВРОПИ

Розкрито специфіку розгляду міст-портів з позицій геоурбаністики та економічної географії у країнах Центральної і Східної Європи. Докладніше розглянуто сучасні публікації вітчизняних і російських фахівців із цього питання та дано їх критичний аналіз.

The specific of consideration of cities-ports is exposed from positions of geourbanites and economic geography in the countries of Central and East Europe. The modern publications of domestic and Russian specialists are more detailed considered on this question and their critical analysis is given.

Постановка проблеми. Основні епістемологічні засади сучасних досліджень колег із країн Центральної і Східної Європи з економічної і соціальної географії та геоурбаністики міст-портів переважно проводяться спираючись на напрацювання та теоретико-методологічні здобутки саме радянської школи економічної і соціальної географії.

Інтеграція всіх держав колишнього соціалістичного табору до світових економічних структур зумовили різке зростання зацікавленості у вивченні географічних особливостей зовнішньоекономічної діяльності та, зокрема, міст-портів, в яких зосереджуються важливі зовнішньоторговельні функції та відбувається безпосередні контакти з іноземцями. Таким чином окрім інтернаціоналізації господарства цих міст має місце і поширення явищ космополітичної культури. Усі ці аспекти розглядаються у сучасних географічних працях як в Україні так і в інших країнах Центральної і Східної Європи.

Метою статті є аналіз змін в епістемології та у практичних результатах наукових географічних робіт присвячених містам-портам, що проводяться у країнах Центральної і Східної Європи.

Виклад основного матеріалу. У *радянській період* теоретико-методичні засади географії міст і економічної географії були сформульовані Н. Баранським у [9; 10; 11 і ін.]. Ним було закладено головні засади радянської наукової школи географії міст й економічної і соціальної географії. При порівняльних характеристиках пари міст у радянській школі геоурбаністики переважно зверталася увага на їх сучасне положення (найчастіше порівнювали Москву й Санкт-Петербург) [2; 4; 31, с. 46-54; 36; 56 та ін.]. Слід відмітити, що пара міст-портів, за винятком їх аналізу в лекції "Гамбург і Бремен" І. Масгр'ойза, опублікованої *post mortem* в 1987 р. [32, с. 39-40], статей Н. Блажко [12] й І. Джібладзе [23] не вивчалися за часів СРСР.

Порівняльну характеристику пари міст Г. Лаппо вважає необхідним будувати на демонстрації подібностей і відмін, що "чергується, із поступовим переміщенням акценту у бік відмінностей" [31, с. 53]. Переважно виділялися унікальні особливості того або іншого міста, а не вивчалися загальні риси пари міст, як результат прояву загальних закономірностей розвитку цього типу (класу) міста (див. наприклад [50]). У розроблених у радянській школі геоурбаністики типологіях і класифікаціях міст [31, с. 39-46; 169] головна увага звернена на їх функції й генезис, з акцентуванням на констатації існуючого стану міст на певну дату та його економіко-географічне положення (переважно у період сучасний даті проведення відповідного дослідження) [31, с. 48,

69]. Прикладом такої роботи є стаття В. Покшишевського [46], де проаналізовано економіко-географічне положення Ленінграда на поч. 50-х рр. XX ст. і стаття А. Кібальчіча, де розкрито транспортно-географічне положення (на прикладі, пасажирських перевезень) низки найбільших міст кол. СРСР, у тому числі й Ленінграда [27, с. 145]. Особливо багато було публікацій присвячених питанням виділення опорного каркасу в СРСР. Ленінград й Одеса виділялися як міська агломерація-ядро опорного каркаса кол. СССР Г. Лаппо й І. Маєрґойзом [7; 32, с. 70-71; 34, с. 31]. П. Полян виділяв в якості однієї з його ліній полімагістраль Ленінград – Київ – Одеса [49, с. 363]. При цьому Г. Лаппо стверджує, що від "відстані, у значній мірі залежить характер розподілу між великими містами обов'язків у відношенні як до їх економічних районів, так і до всієї країни" і, що велике місто "розвивається як ланка загальносоюзної галузевої підсистеми у системі зв'язків, що виходить за рамки цього району; зв'язки з оточенням вирішального значення не мають" [34, с. 62].

Не дивлячись на виняткове значення міст-портів у розвитку зовнішньої торгівлі держави та окремих регіонів СРСР/СНД, за винятком тез І. Маєрґойза "Особливості економіко-географічного положення і районоутворюючої ролі морських портів" [32, с. 38-39], авторів не відомі інші роботи радянських і пострадянських геоурбаністів із теоретико-методичних питань вивчення цього питання. Виключенням є дві роботи з вивчення портовий-промислових комплексів у розвинених капіталістичних країнах [19; 45]. А. Демін і С. Лавров обґрунтовували появу в країнах цього типу якісно нової територіальної утворення – приморський-портовий-промислового комплексу [19]. Під ними вони розуміли: "нові елементи системи виробничих відносин сучасного ДМК, що виникли з приводу виробництва, розподілу, обміну і споживання імпортової сировини і використання ресурсів Світового океану" [19, с. 49]. З цим твердженням не можна погодитися, адже як видно з публікацій В. Покшишевського [47; 46], таким комплексом був у післяреформеній Російській імперії й залишається зараз Санкт-Петербург. Стисло питання впливу приморського положення міста на розвиток його функціональної структури і формування міської агломерації розкрито Г. Лаппо [34, с. 79]. Він вважає, що "гострота конкуренції функцій, що претендують на розподіл у прибережній смузі (пасажирських, вантажних і рибних порти, порти спеціальних вантажів, суднобудування, судноремонт, морські дослідження, рекреація та ін.), прискорять тут формування агломерації. Відбувається природне розтікання міс-