

## СЕКЦІЯ 3

### ДОРОЖНІ ЛАНДШАФТИ

---

#### МОРСЬКІ ПОРТИ ЯК КАРКАСНІ ЛАНДШАФТИ (НА ПРИКЛАДІ ПІВНІЧНОГО УЗБЕРЕЖЖЯ АЗОВСЬКОГО МОРЯ)

**Воровка В.П.,**

доктор географічних наук, доцент.

Мелітопольський державний педагогічний університет  
імені Богдана Хмельницького

У відповідності з відомою класифікацією антропогенних ландшафтів Г.І. Денисика [6], до каркасних ландшафтів належать класи селитебних та дорожніх. Вони є основою формування усіх інших класів антропогенних ландшафтів [1], визначають «рисунок» [7] та загальний образ антропогенного ландшафту даної території. За висловом М.М. Баранського, міста – це командні пункти народного господарства. Водночас, сприятливі природні і транспортні умови є скоріше сприятливим фактором утворення поселення, аніж його причиною. Фактично транспорт виступає найважливішим формувачем поселенських структур. Таким чином, процеси виникнення і розвитку каркасних та селитебних ландшафтів тісно взаємопов'язані.

Селитебні та дорожні ландшафти поширені по всій поверхні суходолу, але з різною щільністю, яка залежить від особливостей натуральних ландшафтів, розробки покладів корисних копалин, приморського розташування та інших факторів. Так, наприклад, прив'язка поселень до водойм є звичайним явищем для посушливих природних зон.

Ієрархія мережі поселень, нанизаних на транспортну полімагістраль, є досить чіткою: між малими поселеннями транспортні відстані найменші і зі збільшенням розміру поселень зростає відстань між ними. Ієрархічні лінійні

ритми доріг – важливий фактор формування систем розселення та вузлових районів [7].

**Транспортний приморський каркас.** Серед значного різноманіття селитебно-транспортного каркасу (гірські, рівнинні, прирічкові, приморські) нас цікавлять саме приморські селитебно-дорожні каркаси портів як такі, що сформувалися і функціонують з певними відмінностями від інших. Визначально місця розташування портів визначалися не за наявністю чи якістю суходільних транспортних шляхів – у той час їх не було взагалі. Першочергово проектувальники портів звертали увагу на зручність морського підходу до берега. Так, споруджений у 1898 році порт Генічеськ зорієнтований на натуральну протоку Тонку між Сивашем та Азовським морем, в якій прокладений і дотепер функціонує суднохідний канал. Порт Бердянськ створений у захищеній від східних вітрів Бердянській затоці у безпосередній близькості до поселення початку ХІХ ст. Берда. Порт Маріуполь створений у гирлі порівняно великої річки Кальміус, а його підхідні шляхи прокладені у місці, яке добре промивається уздовжбереговими водними потоками.

Усі транспортні шляхи за способом пересування становлять дві групи – континуальні, з можливістю зупинок і здійснення транспортних операцій у будь-якій точці дороги та дискретні, які дають змогу зупинятися у спеціально відведених для цього пунктах. Відповідно, до перших належать автомобільні дороги, а до других – залізниці та автобани. Як показує європейський та світовий досвід, дискретизація транспорту посилює безпеку руху, покращує технічне оснащення транспортних операцій, прискорює рух між зупинками, однак при цьому доставка пасажирів та вантажів «від дверей до дверей» стає неможливою. Чим більша швидкість руху транспорту, тим віддаленіші між собою пункти зупинок.

Уважний погляд на карту шляхів Північно-Західного Приазов'я дасть змогу виявити уздовжберегові та поперечні транспортні коридори. Перші сполучають прибережні населені пункти між собою, другі – з поселеннями, розташованими углиб суходолу. Уздовжбереговий транспортний коридор

можна назвати моноцентричним – з однією центральною магістраллю та багатьма відгалуженнями від неї. Поперечні належать більше до радіального типу, які починаються з одного центра і розходяться у вигляді міських вулиць, а за межами міст переходять у міжпоселенські транспортні шляхи. Приморські міста виступають у якості своєрідних вузлів, де сходяться і перетинаються різні типи транспортних магістралей.

Для більшості пересічних мешканців транспортний каркас у містах-портах закінчується близько до їх центра – на залізничних вокзалах, автовокзалах, промислових підприємствах тощо. Але відмінність міст-портів полягає в тому, що в їх межах один тип транспортного каркасу змінюється іншим – морським, який представлений підхідними суднохідними каналами. А проміжною ланкою між ними виступає морський порт. Потреба в них пов'язана з мілководністю Азовського моря, а їх наявність забезпечує безперешкодний доступ суден в акваторію порту. Так, до порту Генічеськ прокладений і регулярно прочищається суднохідний канал довжиною 10 км, шириною 60,0 м та глибиною до 4,5 м. До морського порту Бердянськ веде суднохідний канал довжиною 20,0 км, шириною 90,0 м та глибиною 8,5 м. Підхід суден до порту Маріуполь забезпечує канал довжиною 27,8 км, шириною 100 м та глибиною до 12,0 м [5].

Тобто у містах-портах транспортний каркас не закінчується на березі моря, а має своє продовження у вигляді підводного транспортного каркасу, представленого підхідними судноплавними каналами.

Крім антропогенного транспортного каркасу у містах-портах Північно-Західного Приазов'я проявляється натуральний транспортний каркас, представлений береговою лінією моря, річками і протоками. Вона є основою вздовжберегової міграції риб для нересту або нагулу [3]. Наявність мілководних прибережних заток спричинило формування одного з найбільших орнітологічних міграційних шляхів з північної Азії в Африку. Крім того, загальний напрям північної лінії берега Азовського моря спричинює прояв вітрового коридору з північного сходу на південний захід. Річки як елемент

транспортного каркасу сприяють міграції риб з моря у русла річок і навпаки, прояву згінно-нагінних явищ у пригирлових ділянках річок. Протоки Тонка і Протока поблизу Генічеська не тільки сполучають акваторію Сивашу з Азовським морем, але й виконують міграційну функцію для риб та водоростей, сприяють сольовому обміну лагуни з акваторією моря [4].

**Поселенський приморський каркас.** Донедавна у наукових дослідження рівномірний ріст населених пунктів пов'язувався з ізотропним транспортним середовищем, де за умови рівної витрати енергії на одиницю шляху можна пересуватися за всіма напрямками з однаковою швидкістю [7]. В рівнинних умовах ізотропним є повітряне середовище для птахів, літаків та гелікоптерів, море – для риб і кораблів, газон – для пішоходів, рівний степ – для тракторів та автомобілів, сайгаків, тарпанів тощо. З транспортною ізотропією пов'язані фронтальні переміщення повітряних та водних мас, розселення тварин і рослин по річкових долинах і балках, віднесених тепер до складу екологічних коридорів екомережі.

Однак досягти високих показників ізотропії неможливо, оскільки земна поверхня складається переважно зі схилів і земне тяжіння у різних точках поверхні відрізняється. Так само і з приморськими містами, з закономірно розташованими старими частинами у пониженій приморській смузі та новими мікрорайонами – на схилі та підвищеному плакорі. Тому ізотропність не властива приморським містам і транспортні шляхи прокладені до них по лініях найбільшої ізотропії. У той же час створена постійна транспортна магістраль, як стверджує Б.Б. Родоман, знищує ізотропію на рівній поверхні, що призводить до викривлення власне простору та змін його метрики і як наслідок – збільшення анізотропії [7].

У приморських містах більше обмежень щодо їх росту та розширення порівняно з віддаленими від морського берега. Крім інших обмежуючих факторів (адміністративні межі, русла річок, гірські території), у приморських містах обмежуючим фактором зростання є берег моря. При цьому цей фактор не є статичним – він проявляється у динаміці, пов'язаний з підтопленням,

згінно-нагінною активністю, абразією берега. Закономірністю приморських міст є розростання лише у протилежний від моря бік або уздовж берегової лінії. Якщо ж є додаткові обмежуючі фактори (понижені засолені ділянки, приморські озера, заболочені гирлові ділянки річок), то варіантів розширення і розростання міста ще менше.

Варто мати на увазі, що крім міста-порту як людського поселення, порт є глибоководною екосистемою, що докорінно відрізняє її від прибережних натуральних мілководь за температурними умовами, газовим режимом, особливостями водообміну, наявністю значних площ твердого субстрату і як наслідок – значними різноманіттям рослинного і тваринного світу [2].

#### **Список використаних джерел**

1. Баранский Н.Н. Об экономико-географическом изучении городов / Н.Н. Баранский // Экономическая картография. – М.: Географиз, 1956. – С. 168
2. Виноградов А.К. Экосистемы акваторий морских портов Черноморско-Азовского бассейна: Монография / А.К. Виноградов, Ю.И. Богатова, И.А. Синегуб. – Одеса: Астропринт, 2012. – 522 с.
3. Воровка В.П. Біогенні процеси у Приазовській парадинамічній ландшафтній системі / В.П. Воровка // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Географія. – Вип. 29, №3-4. – Вінниця, 2017. – С. 25-31.
4. Воровка В.П. Гідрологічні особливості зв'язку Сивашу з Азовським морем / В.П. Воровка // Гідрологія, гідрохімія і гідроекологія. – 2013. – Т.2 (29). – С. 84-89.
5. Всё о морских портах Украины. 1999-2000 / Справочник. – Изд-во «Порты Украины», 1999. – 400 с.
6. Денисик Г.І. Антропогенне ландшафтознавство: навчальний посібник. Частина І. Глобальне антропогенне ландшафтознавство / Г.І.Денисик. – Вінниця: ПП «ТД Видавництво Едельвейс і К», 2012. – 306 с
7. Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки теоретической географии. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – 256 с.