

Список використаних джерел: 1. Безуглий В. В. Економічна і соціальна географія зарубіжних країн: навчальний посібник для студентів вузів / В. В. Безуглий. – К.: Академія, – 2007. – 704 с.; 2. Гудзеляк І. Географія населення: Навчальний посібник / І. Гудзеляк. – К.: Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2008. – 232 с.; 3. Максаковский В. П. Демографічна криза в сучасному світі // Географія ПС.– 2011. – №23.– С. 38–40.; 4. Прибіткова І. М. Основи демографії: Підручник для студентів вищих навчальних закладів. / І. М. Прибіткова.– К., –128 с.; 5. Соціально-економічна географія світу: Загальна частина / За ред. С. П. Кузика. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Тернопіль: Підручники і посібники, 1998. – С. 100–133, 204–205.; 6. Ушкалов І. Демографічне сьогодення і майбутнє Європи // МЕ і МО.– 2011. –№6. – 150 с.

УДК 556.537

ПРО МОЖЛИВІСТЬ СУДНОПЛАВСТВА НА РІЧКАХ ПОЛТАВЩИНИ

В. Г. Смирнова

virasmirnova0660@gmail.com,

ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі», м. Полтава, Україна

В. С. Чирвона

vitally02ch@gmail.com

ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі», м. Полтава, Україна

Інтеграція України до Європейського світу може здійснюватися також через інтеграцію українських внутрішніх водних шляхів до європейської системи, яка сприятиме забезпеченню кращих зв'язків між основними промисловими та сільськогосподарськими центрами, відкриттю нових можливостей для туристичного потенціалу країни, поліпшенню соціально-економічних умов для населення, у тому числі через створення нових робочих місць. Тому дуже привабливим було б здійснення судноплавства на Дніпрі та його лівобережних притоках у межах Полтавської області.

Варто нагадати, що судноплавство – це плавання суден водними шляхами, а внутрішні водні шляхи (ВВШ) – це річки, озера, водосховища, канали та інші водойми [2]. На більшості магістральних ВВШ гарантовані глибини перевищують 1,6 м, а на Дніпрі – 3,65 м. На середніх річках гарантовані глибини – 0,65-1,7 м. [7]. ВВШ на річках України мають необхідне навігаційне обладнання для безперешкодного та безпечного судноплавства – систему берегових і плаваючих знаків тощо.

Найбільшою судноплавною рікою у Полтавській області є ріка Дніпро. Судноплавство по Дніпру відомо ще з XVI ст. Здавна воно здійснювалось на байдаках, барках, берлінах, галерах, дубах і плотами. Перші пароплави на Дніпрі з'явилися у 1823 р. До того часу відносять і заснування одного з найстаріших і найбільших річкових портів – м. Кременчук. Це було місце перевантаження різноманітних вантажів: зерна, лісу, солі тощо, що прямували вверх до м. Києва і вниз до Чорного моря [1]. Кременчуцький порт мав два пасажирські вокзали та 8 причалів на р. Дніпрі, р. Сулі та р. Ворсклі. Вже у 1854 р. пасажирські перевезення Дніпром за маршрутом Київ – Кременчук –

Катеринослав стали регулярними. Наприкінці 1950-х років на ріці з'явилися швидкісні кораблі – «Ракети» на підводних крилах. З 90-х років спочатку регулярне, а потім і будь-яке, судноплавство стало занепадати. Річкові перевезення, утримання портових споруд, флоту стали нерентабельними. З 2010-х років річковий порт Кременчук та пристань (термінал) Градизьк отримали новий поштовх для розвитку судноплавства внаслідок капіталовкладень ТОВ СП «НІБУЛОН». За допомогою власного вантажного флоту (30 несамохідних суден і 12 буксирів) компанія тільки за 2015 рік перевезла внутрішніми водними шляхами майже 1,6 млн. тонн сільгосппродукції [7]. Щоправда, застаріле обладнання на гідротехнічних спорудах, причалах, невідповідність водних шляхів, юридичні складнощі у водокористуванні створюють значні проблеми у розвитку судноплавства на Дніпрі.

Серед інших річок Полтавської області до категорії судноплавних нині відносять дві ріки: р. Сула від с. Липове до с. Тарасівка (64 км) та р. Ворскла від с. Світлогірське до м. Кобеляки (42 км) [2]. Історія перевезень дніпровськими притоками досить довга, але не дуже результативна. Довгий час існувала думка, що окрім річок Сула, Псел і Ворскла судноплавними були й інші малі річки, такі як Удай, Перевід, Хорол тощо. Основою для цього слугували, з одного боку, вказівки про численні знахідки залишків суден, якорів на берегах цих річок. З іншого боку, несумірно велика, у порівнянні з величиною русла ріки, ширина долини ріки, наводила на думку про значно більшу водомісткість річок у попередні роки [3]. Відомо також про топонімічні дослідження, які пов'язують утворення населених пунктів з місцями причалювання давніх козацьких суден. Наприклад, назву невеликого села Пришиб Кременчуцького району, що розташовано на малій, нині пересихаючій ріці Сухий Кобелячок, лівій притоці Дніпра, місцеві краєзнавці пов'язують з існуванням тут стародавньої пристані, до якої приставали козацькі «чайки».

Документальні підтвердження про можливість судноплавства на цих ріках відносяться тільки до початку ХІХ ст. В описах річок сучасної території Полтавщини за 70-80 роки ХVІІІ ст. інформація про судноплавство на них відсутня [4]. Проте ідеї щодо розвитку внутрішніх водних шляхів хвилювали багатьох державних діячів і вчених. У 1802-1804 рр. інженером Горським за завданням уряду були виконані дослідження полтавських річок і розроблені проекти з'єднання річок Ворскла і Псел, Псел і Сейм, Сули і Десни для того, щоб «открыть способы соединить побочные реки Днепра прокопами, каналами...», для скорочення водного шляху до м. Риги [5]. Ці проекти не були реалізовані через велику вартість, мілководність річок та значну кількість штучних перешкод в руслах (козацьких млинів, загат). Дослідження фарватеру річок Сула, Псел, Ворскла у ХІХ ст. підтверджували можливість плавання по ним тільки невеликих суден. Наприклад, відомо про переміщення влітку 1844 р. водою плотів з будівельного лісу вверх по р. Сулі до с. Жовніне та по р. Пслу до с. Омельник [6].

Детальні експедиційні дослідження вченого Є. В. Оппокова [3], проведені у 1897 р. дозволили зробити йому висновок, що річки Полтавської губернії

непридатні для судноплавства, оскільки настільки мілководні, що на збільшення глибини шляхом розчищення відмілин немає ніякої надії, а штучні перешкоди в руслі (водяні млини, рибацькі загати) підсилюють процес обміління та перешкоджають руху водного транспорту.

На нашу думку, до архівних даних про судноплавство на річках Сула, Псел, Ворскла та малих річках в давні часи слід відноситись дуже критично. Одиничні факти спуску, чи підйому суден вниз по ріці у період весняного водопілля, заходи їх в пригирлові протоки на коротку відстань не дозволяють говорити про регулярне судноплавство.

Детальних досліджень стану русел цих річок за останні роки не проводилось. Виконані нами узагальнення даних спостережень Полтавського Гідрометцентру за рівнем води, власні спостереження за станом русел річок за допомогою космічних знімків Google Earth, аналіз опублікованих в мережі Інтернет технічних звітів туристів, що сплавлились по річкам, показали, що на 2018 рік:

- Судноплавство на полтавських ріках Псел, Сула, Ворскла та їх притоках Удай, Хорол здійснюється переважно на рибальських човнах, спортивних байдарках, катамаранах та інших мілкосидячих суднах.
- Глибини, достатні для плавання сучасних суден (з осадкою 0,65-1,3 м), у літній період спостерігаються лише на коротких ділянках річок: на р. Сула від гирла (с. Липове) до с. Старий Мохнач (біля 42 км); на р. Псел від гирла до с. Кияшки (біля 10 км); на р. Ворскла від гирла до с. Лучки (біля 15 км).
- Глибини, достатні для плавання човнів, катамаранів з осадкою до 0,5 м спостерігаються на ділянках р. Псел та р. Ворскла від межі області, р. Сула від м. Лубни, р. Хорол від с. Хомутець, р. Удай від м. Пирятин до гирла.
- Невеликі значення витрати води та пов'язана з цим маловодність річок сприяють обмеженню періоду можливої навігації періодом травень-липень, менше – серпень. У період літньої межені глибина русла по фарватеру змінюється на перекатах від 0,2 м до 2 м, в плесах – від 1 м до 6 м.
- Інтенсивне заростання русел водною рослинністю в літній період, що спричинене забрудненням води та прогріванням її на мілководних ділянках, значно перешкоджають здійсненню судноплавства. Ріка Сула вище м. Лубни, наприклад, влітку перетворюється на суцільні зарослі рогозу з ділянками «цвітучої» води.
- Наявність численних природних та штучних перешкод в руслі (деревних заломів, рибацьких загат, гребель, залишків старих гребель, мостів), створюють серйозну перешкоду для сплаву. Такі ділянки потрібно долати сухопутним шляхом (обносити), що може бути неприйнятним для туристів.

Висновок. Розвиток туристичного, рекреаційного судноплавства на річках Сула, Псел, Ворскла, Хорол, Удай можливий, але при цьому слід враховувати наступні чинники: природні (малі глибини, короткий період

повноводдя, значну звивистість русла), техногенні (наявність гребель, дамб, інших споруд), екологічні (заростання русла та цвітіння води, сміттєво-деревні заломы біля споруд) та антропогенні (відсутність туристичної інфраструктури в прибережній зоні).

Список використаних джерел: 1. *Естественные системы вод [на территории Полтавской губернии]* // Арандаренко Н. И. *Записки о Полтавской губернии, составленные в 1846 г. Ч. III. – X. : Сага, 2011. – С.35–42.*; 2. *Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних / Постанова КМУ N 640 від 12 червня 1996 р* <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF>.; 3. *Оппоков Е. В. Речные долины Полтавской губернии: очерки работ экспедиции по орошению на юге России и западной экспедиции по осушению болот. Ч. II. – СПб : Художественная печать., 1905. – 446 с.*; 4. *Опис рік, озер, боліт та гір Київського намісництва 1785 р. // Описи Київського намісництва 70-80 р.: описово-статистичні джерела. – К. : Наукова думка, 1989. – С.161–173.*; 5. *Дучинский А. К. заботам князя Алексея Борисовича Куракина о судоходстве рек в Малороссии // Труды Полтавской ученой архивной комиссии. Вып. 11. – Полтава, 1914. – С.51–58.*; 6. *Возможность судоходства на реках Суле, Пслу и Ворскле // Прибавление к Полтавским губернским ведомостям. – Полтава, 1845. №34. - С.317.*; 7. *Яцик А. Водні шляхи / Енциклопедія сучасної України. http://esu.com.ua/search_articles.php?id=27326.*

629.33(477)

АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ: РЕАЛІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

О. А. Федій

fediy.alexander@gmail.com

кафедра географії та методики її навчання, Полтавський національний педагогічний університет імені В. Г. Короленка, г. Полтава, Україна

В. М. Татушенко

vtatusenko@gmail.com

студент IV курсу історичного факультету спеціальності «Географія», Полтавський національний педагогічний університет імені В. Г. Короленка, г. Полтава, Україна

Машинобудування в сучасній економіці є індикатором розвитку країни. Воно є однією із галузей «авангардної трійки», так як забезпечує інші галузі засобами виробництва, оновлює і відтворює їхню матеріальну базу. Машинобудування є рушійною силою розвитку науково-технічного прогресу.

Успіх в економіці держави великою мірою залежить від частки експорту машинобудівної продукції. Найбільшими експортерами продукції галузі у світі є США, Японія, Німеччина і Китай, які мають найпотужніші економіки світу.

Українське машинобудування знаходиться в надзвичайно складній ситуації. З одного боку, країна має давні традиції у виробництві багатьох видів техніки, обладнання, механізмів. З іншого боку, матеріально-технічне оснащення та рівень технологій відштовхує Україну на периферію у виробництві найсучаснішої техніки. Станом на 1991 рік Україна мала одну із найпотужніших економік у Європі, що забезпечувалося наявністю потужної