

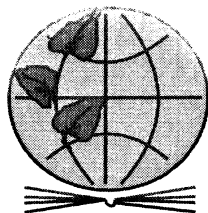


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
АКАДЕМІЯ НАУК ВИЩОЇ ОСВІТИ УКРАЇНИ  
УМАНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ПАВЛА ТИЧИНИ  
КАФЕДРА ГЕОГРАФІЇ ТА МЕТОДИКИ ЇЇ НАВЧАННЯ  
УМАНСЬКЕ ВІДДІЛЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО ГЕОГРАФІЧНОГО ТОВАРИСТВА



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

Регіональної науково-практичної конференції  
"Географічна освіта і наука Черкащини:  
ретроспектива, сучасні проблеми і перспективи  
розвитку"



8 жовтня 2015 року

(присвячена 25-й річниці відновлення спеціальності «Географія» в  
Уманському державному педагогічному університеті  
імені Павла Тичини)

Умань - 2015

## ЗМІСТ

|   |    |
|---|----|
| <i>Браславська О.В.</i><br>ВІДНОВЛЕННЮ ГЕОГРАФІЧНОЇ ОСВІТИ Й НАУКИ В<br>УМАНЬСЬКОМУ ДЕРЖАВНОМУ ПЕДАГОГІЧНОМУ УНІВЕРСИТЕТІ<br>ІМЕНІ ПАВЛА ТИЧИНИ – 25.....               | 3  |
| <i>Барвінок Н.В.</i><br>РОЛЬ ОЙКОНІМІВ У ТУРИСТИЧНОМУ КРАЄЗНАВСТВІ<br>КІРОВОГРАДЩИНИ.....   | 10 |
| <i>Барцевська Н. М., Конякін С. М.</i><br>ОЦІНКА РЕКРЕАЦІЙНОГО НАВАНТАЖЕННЯ НА ЛАНДШАФТИ<br>ЛІСОПАРКОВОГО УРОЧИЩА «ФЕОФАНІЯ».....                                       | 13 |
| <i>Безлатня Л.О.</i><br>САКРАЛЬНІ ОБ'ЄКТИ МІЖЗОНАЛЬНОГО ГЕОЕКОТОНУ<br>«ЛІСОСТЕП-СТЕП».....  | 17 |
| <i>Берчак В.С.</i><br>ДОЛИННО-РІЧКОВІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКІ ЛАНДШАФТИ:<br>СПЕЦИФІКА ПОНЯТТЯ.....   | 18 |
| <i>Веселова О.А.</i><br>ОЦІНКА ПРИРОДНИХ ФАКТОРІВ ВІЯВУ ВІТРОВОЇ ТА ВОДНОЇ<br>ЕРОЗІЇ ҐРУНТОВОГО ПОКРИВУ УКРАЇНСЬКОГО СТЕПУ<br>(НА ПРИКЛАДІ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ).....    | 21 |
| <i>Волжаніна Г.О., Ситник О.І., Трохименко Т.Г.</i><br>МЕТЕОРОЛОГІЧНІЙ СТАНЦІЇ УМАНЬ – 130 РОКІВ.....   | 25 |
| <i>Воловик В.М.</i><br>ЕВОЛЮЦІЯ САКРАЛЬНИХ ЛАНДШАФТІВ.....  | 31 |
| <i>Герасименко О.В.</i><br>ІСТОРІЯ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ПРИРОДНИЧИХ ЗНАНЬ В СЕРЕДНЮ<br>ШКОЛУ В УКРАЇНІ У ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ.....                                     | 34 |
| <i>Денисик Г.І.</i><br>ЦЕНТРИ Й ОСЕРЕДКИ РОЗВИТКУ АНТРОПОГЕННОГО<br>ЛАНДШАФТОЗНАВСТВА В УКРАЇНІ.....  | 37 |
| <i>Дук Н.М., Суматохіна І.М.</i><br>ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ<br>ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ ПОРІВНЯНО З УКРАЇНОЮ.....   | 41 |
| <i>Запорожець Л.М.</i><br>РОЛЬ МОТИВАЦІЇ У ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ УЧИТЕЛІВ<br>ГЕОГРАФІЇ ДО ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕРАКТИВНИХ ТЕХНОЛОГІЙ.....                                     | 45 |
| <i>Клименко В.М.</i><br>ІНТЕГРАЦІЙНІСТЬ МІЖПРЕДМЕТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ ШКІЛЬНИХ<br>КУРСІВ ГЕОГРАФІЇ ТА ЕКОНОМІКИ.....   | 47 |
| <i>Кобилін П.О.</i><br>ТЕРИТОРІАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ ТОРГОВЕЛЬНОГО<br>ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ РАЙОННОГО РІВНЯ<br>(НА ПРИКЛАДІ БОРІВСЬКОГО РАЙОНУ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ)..... | 49 |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Козинська І.П., Мігалеєвська Л.М.</b><br><b>СВЕРДЛОВИНИЙ ТИП ПІДЗЕМНИХ ПРОМИСЛОВИХ<br/>ЛАНДШАФТІВ.....</b>   | <b>52</b> |
| <b>Кравцова І.В.</b><br><b>ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ<br/>САДОВО-ПАРКОВИХ ЛАНДШАФТІВ ПРАВОБЕРЕЖНОГО<br/>ЛІСОСТЕПУ УКРАЇНИ.....</b>       | <b>55</b> |
| <b>Кугай М.С.</b><br><b>СУЧАСНИЙ СТАН ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНЬОГО ВЧИТЕЛЯ<br/>ГЕОГРАФІЇ ДО ЕКОЛОГІЧНОГО ВИХОВАННЯ УЧНІВ.....</b>                               | <b>57</b> |
| <b>Купач Т.Г., Дем'яненко С.О.</b><br><b>МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ВПЛИВІВ ВІД РЕКРЕАЦІЙНОЇ<br/>ДІЯЛЬНОСТІ НА ЛАНДШАФТИ.....</b>                        | <b>60</b> |
| <b>Лаєрик О.Д.</b><br><b>ВОДНО-БЕРЕГОВІ ГЕОЕКОТОНИ В РІЧКОВИХ ЛАНДШАФТАХ<br/>І РІЧКОВИХ ЛАНДШАФТНО-ТЕХНІЧНИХ СИСТЕМАХ ДОЛИНИ<br/>ПІВДЕННОГО БУГУ.....</b> | <b>64</b> |
| <b>Максютов А.О.</b><br><b>ГЕОГРАФІЯ КУЛЬТУРИ ТА РЕЛІГІЙ – ВАЖЛИВИЙ НАПРЯМОК<br/>СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ.....</b>                                | <b>67</b> |
| <b>Медвідь Л.І., Кампов Н.С.</b><br><b>РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ СІЛЬСЬКОГО<br/>ЗЕЛЕНОГО ТУРИЗМУ.....</b>                                    | <b>71</b> |
| <b>Мельничук М.М., Безсмертнюк Т.П.</b><br><b>ВИКОРИСТАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛАНДШАФТНИХ ПАРКІВ<br/>УКРАЇНИ В РЕКРЕАЦІЇ ТА ТУРИЗМІ.....</b>                    | <b>75</b> |
| <b>Недзвецька Т.Г., Ситник О.І.</b><br><b>ГАЙВОРОНСЬКА ВУЗЬКОКОЛІЙКА: ІСТОРІЯ, ПРОБЛЕМИ,<br/>ПЕРСПЕКТИВИ.....</b>   | <b>78</b> |
| <b>Пазинич В.Г., Стецюк В.В.</b><br><b>ПРО ПОВЕНІ ІСТОРИЧНОГО ЧАСУ У ДОЛИНІ ДНІПРА ПОБЛИЗУ<br/>КИЄВА.....</b>   | <b>82</b> |
| <b>Половка О.А.</b><br><b>НАУКОВА ІДЕЯ ПЕРШОПОЧАТКУ ФАЛЕСА ТА ЇЇ ВТІЛЕННЯ В<br/>ПРИРОДНИЧИХ НАУКАХ.....</b>   | <b>90</b> |
| <b>Половка С.Г.</b><br><b>СПІВПРАЦЯ УМАНСЬКИХ ВНЗ У НАПРЯМІ ФАХОВИХ ПРАКТИК<br/>ІЗ ПРИРОДНИЧИХ ДИСЦИПЛІН В УКРАЇНСЬКИХ КАРПАТАХ.....</b>                  | <b>92</b> |
| <b>Рак А.В.</b><br><b>БОЛОТА ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА<br/>ВИКОРИСТАННЯ.....</b>   | <b>94</b> |
| <b>Хлевнюк О.Я., Білоус Л.П.</b><br><b>ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ГАЙВОРОНСЬКОЇ<br/>ОБЛАСТІ.....</b>   | <b>98</b> |

продукту для окремих цільових груп населення, різних сезонів, різної тривалості; підвищення якості надання туристичних послуг, мобільності і технологій; використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій та соціальних медіа; системний розвиток туризму та розбудова туристичної інфраструктури в межах природоохоронної території; сприяння розвитку туризму та розбудова туристичної інфраструктури на територіях, що прилягають до регіональних ландшафтних парків; уніфікація менеджменту та маркетингу; організація на постійній основі волонтерських та соціальних програм; постійна пропаганда екологічної та природоохоронної діяльності серед відвідувачів РЛП.

Таким чином, створення та функціонування регіональних ландшафтних парків дозволяє інтенсивніше використовувати наявний рекреаційний потенціал регіону з метою оздоровлення та відпочинку населення і одночасно забезпечувати охорону природних комплексів місцевості.

Список використаних джерел:

1. Андрієнко Т.Л., Клецов М.Л., Прядко О.І. Мережа регіональних ландшафтних парків України: Наукові та організаційні умови створення. – К., 1996. – 96 с.
2. Грищенко Ю.М. Основи заповідної справи: Навчальний посібник. – Рівне: РДТУ, 2000. – 239 с.
3. Закон України «Про Загальнодержавну програму розвитку заповідної справи на період до 2020 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.wildnet.ru/images/stories/bibl//Prog\\_PZF\\_v15.doc](http://www.wildnet.ru/images/stories/bibl//Prog_PZF_v15.doc)
4. Закон України «Про природно-заповідний фонд України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2456-12/page>

#### **ГАЙВОРОНСЬКА ВУЗЬКОКОЛІЙКА: ІСТОРІЯ, ПРОБЛЕМИ, ПЕРСПЕКТИВИ**

*Недзвецька Т.Г., керівник гуртка Гайворонського БДЮТ,  
Кіровоградської області*

*E-mail: tanja-ned@rambler.ru*

*Ситник О.І., кандидат географічних наук, доцент, кафедри  
географії та методики її навчання Уманського державного  
педагогічного університету імені Павла Тичини*

*E-mail: sytnykuman@gmail.com*

Місто Гайворон Кіровоградської області є важливим транспортним вузлом на перехресті залізничних та автомобільних доріг. Він з'єд-

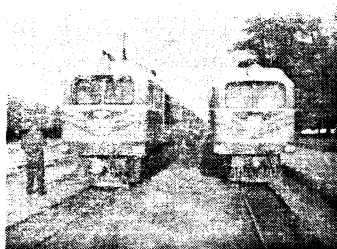
наний ширококоліійною залізницею з м. Вінниця, також діє вузькоколіійна залізниця Гайворон-Рудниця і Гайворон-Голованівськ. Налагоджене надійне сполучення причіпними вагонами з містами Львів, Донецьк, Одеса, Харків, Дніпропетровськ, розвинена мережа під'їзних колій до спеціалізованих кар'єрів у м. Гайворон, смт. Завалля і Салькове.

Ще у 80-х роках XIX ст., у зв'язку зі стрімким розвитком цукрового виробництва, група власників заводів звернулася до Київського комітету залізничних та водних перевезень із замовленням розробити проект судноплавства по р. Південний Буг, оскільки більшість таких підприємств розміщувалася саме поблизу річки. Але для того, щоб втілити в життя цей задум, потрібні були чималі кошти – на спорудження причалів, портів, під'їзних шляхів. Відтак знайшлася альтернатива – вузькоколіійна залізниця (ширина колії – 750 см), витрат на прокладання якої потрібно було втричі менше. Тож, у 1890 р. Південне товариство під'їзних шляхів розпочало будівництво вузької колії від селища Рудниця (нині Піщанський район Вінницької області) до селища Підгородня (Миколаївська область), а також від Вінниці до Гайворона (у 80-х рр. XX ст. переобладнана на широку колію). Взагалі на рубежі XIX-XX століть було побудовано більшість ліній цієї потужної системи. Майже щороку з'являлися нові під'їзні шляхи до цукрозаводів та інших об'єктів. Крім того, паралельно розвивалися й пасажирські перевезення – вузька колія використовувалася не тільки як під'їзна до станцій, розміщених на широкій колії, а й як самостійний вид залізничного зв'язку між населеними пунктами, віддаленими від великих міст.

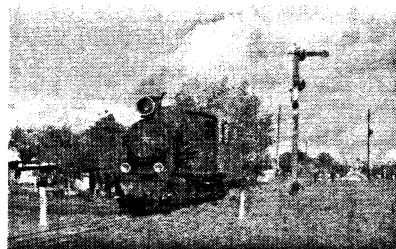
Нині рух пасажирських потягів по вузькій колії здійснюється між Гайвороном та Рудницею у західному напрямку та Голованівськом – у східному. Загальна протяжність колії – 131 км., з яких 78 км проходить по території трьох адміністративних районів Вінницької області і 53 км – по території трьох адміністративних районів Кіровоградської. Для перевезення пасажирів залучено шість бригад машиністів, шість пасажирських вагонів і чотири тепловози ТУ-2, а для підвозу матеріалів на утримання колії за необхідності використовуються сім платформ і два критих товарних вагони (рис.1).

Гордістю Гайворонської вузькоколіійки є раритетний діючий паровоз ГР-280, напевно, чи не єдиний в Україні (рис.2). Але виводять його з депо рідко, загалом з метою організації екскурсій для іноземних туристів і кінозйомок. Цей паровоз можна побачити у кількох фільмах, зокрема,

«Дев'ять життів Нестора Махна», «1942», «Поводир, або Квіти мають очі». Взагалі за участю паровоза та потягів вузькоколійки знято п'ять фільмів. Багато епізодів цих стрічок знімали безпосередньо на колії в лісі, на полустанках та вокзалі в Бершаді, де станційні приміщення збереглися у первозданному вигляді з початку ХХ ст., а також на унікальному залізничному мосту через Південний Буг, який з'єднує дві області.



*Рис. 1. Тепловози ТУ-2*

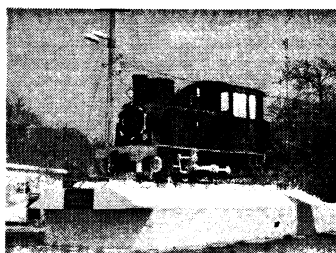


*Рис. 2. Паровоз ГР-280 під парами*

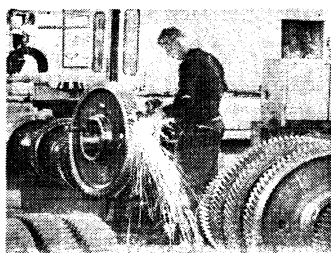
Гордістю Гайворонської вузькоколійки є раритетний діючий паровоз ГР-280, напевно, чи не єдиний в Україні (рис.2). Але виводять його з депо рідко, загалом з метою організації екскурсій для іноземних туристів і кінозйомок. Цей паровоз можна побачити у кількох фільмах, зокрема, «Дев'ять життів Нестора Махна», «1942», «Поводир, або Квіти мають очі». Взагалі за участю паровоза та потягів вузькоколійки знято п'ять фільмів. Багато епізодів цих стрічок знімали безпосередньо на колії в лісі, на полустанках та вокзалі в Бершаді, де станційні приміщення збереглися у первозданному вигляді з початку ХХ ст., а також на унікальному залізничному мосту через Південний Буг, який з'єднує дві області

Також в Гайвороні є ще один вузькоколіїний паровоз – МТ-202, побудований в Бельгії наприкінці ХІХ ст, тобто, це ровесник вузькоколійки. Нині він стоїть на постаменті у центрі міста як пам'ятник. Вузькоколіїнку, тепловози і вагони намагаються підтримувати в належному стані, завдяки заснованого у 1898 р. і працюючого дотепер Гайворонського тепловозоремонтного (колишнього паровозоремонтного) заводу (рис. 3, 4).

Для місцевих жителів їздити таким транспортом комфортно, приємно і недорого. Та негативні (а з іншого боку й об'єктивні) тенденції нинішнього часу не обминули і Гайворонську вузькоколіїнку.



*Рис. 3. Паровоз МТ-202.*



*Рис. 4. В одному із цехів Гайворонського тепловозремонтного заводу*

Нині по ній уже не здійснюються вантажні перевезення. Відтак зникли із залізничної карти деякі станції, замість яких залишилися лише полустанки. Розібрали й під'їзні гілки. Проте, як і раніше, залізниця залишається найдешевшим видом транспорту. А для пільговиків, яких тут більшість, вона взагалі безкоштовна. Тим часом витрати дизельного пального складає 100 л/100 км. Нескладно підрахувати собівартість одного рейсу, а таких рейсів між Гайвороном і Рудницею, а також Гайвороном і Голованівськом — два-три на день. Суми видатків, які закладені в місцевих бюджетах за перевезення пільгових категорій населення, не компенсують витрати на утримання вузькоколійки. При цьому залізниця ще й перераховує кошти у місцеві бюджети за використання землі. Тобто, вузька колія досить збиткова і подальша її доля досить примарна. Представники районів, через які проходить ця залізниця, не один раз збиралися, щоб ухвалити рішення про подальшу долю вузькоколійки. Серед місцевого населення не один рік ходять чутки про її закриття. Зараз усі користувачі у тривожному очікуванні... Все залежить від технічного рівня тепловозів та вагонів, яким уже понад 50 р., і які нині ніде не випускаються. Тим часом, вузькоколійка, як і раніше, залишається для багатьох людей, особливо літніх, єдиним доступним місцевим видом транспорту. Адже багато місцевих жителів під'їжджають вузькоколійним потягом до ст. Рудниця, звідки вже широкою магістральною колією їдуть до Одеси, Києва та інших міст. З вересня пасажиропотік зростає за рахунок школярів та студентів. Тобто, як і раніше, вузькоколійка залишається своєрідною «дорогою життя». Знайомлячись з історією цієї дороги, зрозуміло, що вона мала, має і буде (?) мати не тільки практичне, а й важливе соціальне, історично-технічне та історико-культурне значення.



Нещодавно Гайворон відвідала група іноземних поцінювачів залізниць. Очоловав делегацію 45-річний австрієць В. Венделін, інженер, який працює в галузі IT-технологій. Він автор кількох праць про вузькоколіїні залізниці України і має бажання допомогти Україні не просто їх зберегти, але й дати нове життя. Спочатку 25 фанатів вузькоколійки з Австрії, Німеччини, Англії, Швейцарії проїхали потягом із згаданим паровозом ГР-280 від Гайворона до Голованівська, а наступного дня – звичайним маршрутом до Рудниці, звідки ширококоліїним потягом вирушили до Львова з метою подальшого вивчення вузькоколіїнок.

Як би там не було, а нищити унікальну пам'ятку XIX ст. – неприпустима помилка. Напевно, варто подумати над тим, як знайти оптимальний вихід. І цим мають перейматися не тільки керівники Одеської залізниці і працівники, зайняті безпосередньо на обслуговуванні вузькоколійки. Адже не все, зрештою, вимірюється грішми.

Хоч середня швидкість невелика – всього 15-20 км/год, проїхати потягом вузької колії – неабияке задоволення. Здається, що їдеш фантастичним потягом часу з глибини XIX ст. у ще незвідані далі XXI.

### ПРО ПОВЕНІ ІСТОРИЧНОГО ЧАСУ У ДОЛИНИ ДНІПРА ПОБЛИЗУ КИЄВА

*Пазинич В.Г., старший науковий співробітник кафедри фізичної географії Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

*Стецюк В.В., доктор географічних наук, професор кафедри загального землезнавства та геоморфології Київського національного університету імені Тараса Шевченка  
E-mail: geomorphology@ukr.net*

Ймовірність весняної повені, особливо у великому місті, завжди жваво обговорюється у засобах масової інформації та у широких верствах мешканців. Києву належить у цьому плані виключна роль ще і через розташування вище Міста потужного водосховища. Ця обставина чи не кожної весни змушує активізуватися громадську думку, здійснювати перевірки стану греблі Київського водосховища комісіями різного рангу та провідними експертами.

Що ж так тривожить киян, невже у пам'яті минулих поколінь залишилися згадки про катастрофічні повені, які завдали значної шкоди господарству і населенню Києва? Невже у пам'яті мешканців

Придніпров'я на генетичному рівні залишилися спогади про таке грізне природне явище?

Авторами здійснена спроба віднайти факти і сліди катастрофічних повеней, що трапилися у районі Києва минулого століття і пояснити механізм цього процесу, виходячи з наявності невідпорних індикаційних природних ознак.

Зважаючи на майже повне зарегулювання стоку Дніпра у межах України, про повені у долині найбільшої водної артерії держави сьогодні ми можемо довідатися лише з випадково уцілілих карт першої половини минулого століття, або в кращому випадку з уцілілих триверстних карт другої половини 19-го ст., які зберігаються в Центральній науковій бібліотеці НАН імені В. Вернадського. Автори повідомлення також використали американські топографічні карти долини Дніпра середини минулого століття, які відображали її стан на цей час, космічне зображення Google Earth та викладені на сторінки Інтернету знімки німецької повітряної розвідки долини Дніпра від Києва і до Черкас. Зйомка була здійснена після закінчення першого невдалого штурму Букринського плацдарму 29 вересня 1943 року<sup>1</sup>. Тому дивлячись на тогочасний Дніпро пам'ятаймо, що ми бачимо і тлінні останки сотень тисяч українських юнаків, які були зібрані з лівобережжя Дніпра, і без зброї, навіть не перевдягнені у військову форму кинуті на вірну смерть<sup>2</sup>.

Завдяки вивченню матеріалів цієї аерофотозйомки вдалося розкрити одне із загадкових явищ долини Дніпра та його приток – процеси формування на заплаві та терасах виразних піщаних пагорбів. На перший погляд, якщо вивчати тільки видиму поверхню, вони є типово еоловими утвореннями. Але дослідження їхньої текстури вказує на зв'язок з флювіальними явищами [Романчук, 1992]. На жаль, сьогодні ці форми вже недоступні для прямого дослідження, принаймні в долині Дніпра, вони або затоплені водосховищами, а ті що залишилися – забудовані котеджами.

До заповнення Канівського водосховища один з таких пагорбів можна було бачити в долині Дніпра неподалік від с. Вишеньки (рис. 1а). Над рівнем заплави він піднімається на 4-5 м (рис. 1б). Ретроспективний

<sup>1</sup> - матеріали аерофотозйомки знаходять: <http://www.wii-photos-maps.com/kievaerialscans/>

<sup>2</sup> - ще Г. Жуков перед штурмом Києва заявляв: «Зачем мы, друзья, здесь головы морочим. На хрена обмундировывать и вооружать этих хохлов? Все они – предатели! Чем больше в Днепре потопим, тем меньше придется в Сибирь после войны ссылать...».