

ВІСНИК

*Житомирського національного
агроекологічного університету*



**№ 2 (61), т. 1
2017**

Науково-теоретичний збірник

С. І. Павленко ЗМІНА ХІМІЧНОГО СКЛАДУ ГНОЄ-КОМПОСТНОЇ СУМІШІ ПОСЛІДУ В РЕЗУЛЬТАТІ ЙОГО КОМПОСТУВАННЯ В НАТУРНИХ БУРТАХ.....	163
О. Л. Мельник, Я. Д. Ярош, Н. О. Балицька, А. В. Соловійов ТЕМПЕРАТУРНИЙ КОЕФІЦІЄНТ ОПОРУ КОМПОЗИЦІЙНИХ СИСТЕМ “КЕРАМІКА- ВУГЛЕЦЬ” З НАНОРОЗМІРНИМИ ВУГЛЕЦЕВИМИ НАПОВНЮВАЧАМИ.....	171
К. В. Молодецька-Гринчук АДАПТАЦІЯ МЕТОДІВ ТЕОРІЇ ДИНАМІЧНОГО ХАОСУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ У СОЦІАЛЬНИХ ІНТЕРНЕТ-СЕРВІСАХ.....	180
Ю. Ю. Самчук, В. М. Стельмах ДОСЛІДЖЕННЯ СКЛАДУ ЗЕРНОВОГО ВОРОХУ КУКУРУДЗИ, ВИРОЩЕНОЇ В УМОВАХ ЛІСОСТЕПУ ЖИТОМИРСЬКОЇ ОБЛАСТІ.....	188
Г. П. Водяницький, В. В. Тимків ЕКОЛОГІЧНІСТЬ – ОСНОВНА ВЛАСТИВІСТЬ ТЕХНІЧНОГО РІВНЯ КОРМОРОЗДАВАЧА- ЗМІШУВАЧА.....	193
Т. П. Резніченко, А. П. Войцицький, І. В. Нездвецька ПОКРАЩЕННЯ ЕЛЕКТРОМАГНІТНОЇ СУМІСНОСТІ НАПІВПРОВІДНИКОВИХ ПЕРЕТВОРЮВАЧІВ З МЕРЕЖЕЮ ЖИВЛЕННЯ.....	199

ТВАРИННИЦТВО

С. Ж. Фарафонов ВПЛИВ РІЗНОЇ ЩІЛЬНОСТІ ПОСТАНОВКИ РЕМОНТНИХ ТЕЛИЦЬ В ПРИМІЩЕННІ НА ЕТОЛОГІЧНІ ЧИННИКИ ТА БІОХІМІЧНІ ПОКАЗНИКИ КРОВІ.....	205
---	-----

СТОРІНКА МОЛОДОГО ВЧЕНОГО

Ю. В. Чебанова ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА СЕЛПЕБНИХ, ДОРОЖНИХ ТА ЛІСОВИХ ЛАНДШАФТІВ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ.....	211
Т. П. Федонюк БІОМОНІТОРИНГ ВОДНИХ ЕКОСИСТЕМ ПОЛІССЯ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ОЦІНКИ СТАБІЛЬНОСТІ РОЗВИТКУ МАКРОФІТІВ.....	217
ВИМОГИ.....	228

СТОРІНКА МОЛОДОГО ВЧЕНОГО

УДК 504.54(477.64)

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА СЕЛІТЕБНИХ, ДОРОЖНІХ ТА ЛІСОВИХ ЛАНДШАФТІВ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ

Ю. В. Чебанова*e-mail: zssjulia@mail.ru*Таврійський державний агротехнологічний університет
пр. Б. Хмельницького, 18, м. Мелітополь, Запорізька обл. 72310, Україна

Результатом антропогенного впливу на природні ландшафтні комплекси Запорізької області, який здійснювався людиною протягом останніх століть, стало формування відповідних типів антропогенних ландшафтів. Рекомендації щодо оптимізації антропогенного навантаження на ландшафти Запорізької області повинні базуватися, в тому числі, і на вивченості окремих типів антропогенних ландшафтів. Для цього у статті розглянуто селітебні, дорожні та лісові ландшафти Запорізької області. У процесі вивчення дана детальна характеристика міським, містечковим, сільським, автомобільним, залізничним, водним, масивним, стрічковим та парковим антропогенним ландшафтам.

Ключові слова: антропогенний ландшафт, селітебний ландшафт, дорожній ландшафт, лісовий ландшафт, Запорізька область.

Постановка проблеми

Напружена екоситуація в регіонах України, в тому числі і Запорізької області, обумовлює актуальне завдання оптимізації антропогенної діяльності через ефективне використання природних ресурсів з одночасним збереженням навколишнього природного середовища. Дослідження специфіки регіонального природокористування та пов'язаних з ним екопроблем дає підстави для ствердження того, що несприятливість екоситуації регіонального характеру посилюється, з одного боку, внаслідок неефективного, з екологічних позицій, ресурсного підходу до природокористування, а з іншого – відсутністю комплексного (ландшафтного) аналізу та оцінки факторів природокористування на державному та регіональному рівнях управління. Одним з етапів комплексного ландшафтного аналізу є вивчення системи антропогенних ландшафтів Запорізької області, в тому числі селітебних, дорожніх та лісових.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню питань формування і розвитку системи антропогенних ландшафтів на території сучасної України, в тому числі і Запорізької області, присвячено роботи багатьох відомих вчених. На особливу увагу заслуговують праці Шищенко П. Г., Маринича О. М., Гродзинського М. Д., Ісаченко А. Г., Гурової Д. Д., Петроченко В. І., Вальчука О. М., Віноградова А. К. та інших

науковців [1, 2, 4, 5, 9–11]. Проте, в сучасних умовах розвитку природи, соціуму і економіки в Україні та її регіонах ці питання постійно залишаються актуальними, потребують подальшого вивчення з першочерговим завданням щодо формулювання пропозицій з організації раціонального природокористування з урахуванням регіональних особливостей території та впровадженням поетапної системи управління ними.

Мета, завдання і методика досліджень

Надати детальну характеристику селітебних, дорожніх та лісових антропогенних ландшафтів Запорізької області. Для дослідження антропогенних ландшафтів застосовано системний, еколого-ландшафтознавчий, історико-ландшафтознавчий, математико-статистичний підходи. Відповідно, основними методами дослідження стали емпіричні, емпірико-теоретичні і теоретичні.

Результати досліджень

У відповідності до класифікації Г. І. Денисика [6], система антропогенних ландшафтів представлена основними їх класами: сільськогосподарські (польові, лучно-пасовищні, садові, змішані), промислові (гірничо-промислові та промислові), дорожні (автомобільні, залізничні), лісові (масивні, стрічкові, паркові), водні (водосховища, ставки, канали), рекреаційні (приморські, прирічкові, грязе- та водоликувальні), селітебні (міські,

містечкові, сільські), белігеративні (полігони, фортеці, оборонні вали), сакральні (культові споруди), тафальні (цвинтарі, кургани, кромлехи).

У структурі сучасних антропогенних ландшафтів Запорізької області значне місце займають антропогенні ландшафти каркасного типу (селітебні, дорожні та лісові), [6]. Вони створюють своєрідний антропогенний каркас території, представлений осередками у вигляді населених пунктів, мереж сполучних доріг між ними та лісосмугами, які створюють своєрідний каркас стійкості для сільськогосподарських угідь.

Селітебні ландшафти Запорізької області представлені міськими, містечковими та сільськими ландшафтами, які відрізняються між собою розмірами, структурою, висотністю забудови, специфічними елементами (для міста – заводи, фабрики, пункти побутового обслуговування; для села – токи, ферми, ставки, гноєвища). Площа селітебного ландшафту, його структура, особливості функціонування та екологічний стан цілком залежать від особливостей природних умов території, населення та культури його господарської діяльності.

Населення області (1753,6 тис. осіб, або 4,1% населення України) мешкає у 37 міських (77,2%) та 918 сільських населених пунктах (22,8%), [12]. Найбільшими містами області є Запоріжжя, Мелітополь, Бердянськ, Енергодар, Токмак. Вони ж є містами обласного підпорядкування. У Запорізькій області налічується 9 міст районного підпорядкування, 22 містечка, 44 великих селищ та 870 малих. Площа населених пунктів складає 237,9 тис. га, з них міста займають 61,9 тис. га,

містечка – 18,1 тис. га і села – 15,8 тис. га. Загалом на забудовані землі у межах області припадає 95,9 тис. га або 3,5% (рисунок 1). З них, під житловою забудовою знаходиться 27,6 тис. га (1,0%); під громадською забудовою – 7,0 тис. га (0,3%); під вулицями, площами, набережними – 17,4 тис. га (0,6%) [3].

Найбільші площі під житловою забудовою зайняті у Запорізькому (5,2%), Токмацькому (1,4%), Вільнянському (1,3%), Бердянському (1,3%) та Мелітопольському (1,3%) районах; найменші – у Гуляйпільському (0,21%), Якимівському (0,26%) та Куйбишевському (0,29%) районах при середньому по області показнику 1,01%.

Міський ландшафт характеризується добре розвиненою інфраструктурою та системою комунікації. Велика вартість землі у містах спричиняє їх зростання вгору за рахунок підвищення поверховості будинків, а механізм здешевлення житла змушує забудовників зводити житлові мікрорайони на окраїнах міст, а часто і в сусідніх з містами селах (села Бабурка, Кушугум та Павло-Кічкас у Запоріжжі, Новий Мелітополь). У містах чергування житлової і промислової забудов з зеленими зонами має великомасивний характер, поділяючись на мікрорайони – житлові, промислові. Міський ландшафт відрізняється значним рівнем перетворення натурального середовища та повною залежністю від ефективності функціонування комунікацій – каналізації, електро-, водо- газо- та теплозабезпечення, високим рівнем залежності від функціонування соціальної та обслуговуючої інфраструктур.

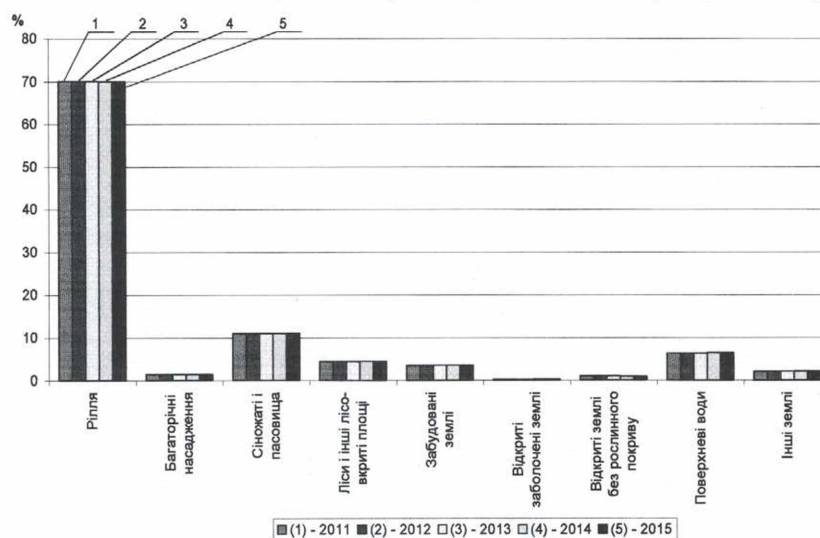


Рис. 1. Структура земельного фонду Запорізької області

Великі промислові міста області виступають осередками техногенного навантаження на довкілля внаслідок значної концентрації промислових підприємств, обслуговуючих сільськогосподарських підприємств, побутово-комунальних організацій.

На відміну від міського ландшафту сільський є більш наближеним до природного довкілля: малоповерхова (найчастіше – одноповерхова) приватна забудова чергується з присадибними ділянками, які виконують роль своєрідних зелених зон (города, сади, виноградники, пасовища). Рівномірний характер забудови, часте чергування її з зеленими зонами та обмаль об'єктів соціальної інфраструктури є відмінною рисою сільського населеного пункту. Ефективність функціонування сільського селітебного ландшафту суттєво залежить від енерго- та транспортного забезпечення, в меншій (порівняно з містом) – від тепло- та водозабезпечення і слабо залежить від функціонування систем каналізації. Таким чином, сільський селітебний ландшафт є більш автономним і природосумісним.

Проміжне місце між сільським та міським селітебними антропогенними ландшафтами займає містечковий. Його відмінними рисами є одно-, дво- та п'ятиповерхова забудови, наявність елементів промислового виробництва (окремі цехи, мануфактури) чи переробки сільськогосподарської продукції (консервні лінії, хлібозаводи, крупорушки, млини тощо) разом з розвиненими галузями сільськогосподарського виробництва. У містечках більше розвинена мережа об'єктів соціальної та обслуговуючої сфер.

Дорожні ландшафти – складні системи антропогенного (переважно техногенного) походження, структуру і характер функціонування яких визначають власне дороги й численні прилеглі до них об'єкти інфраструктури – інженерні споруди, сервісні пункти, лісосмуги, кювети тощо [1]. Вони відрізняються від інших лінійним розташуванням у просторі та призначенням для здійснення руху чи переміщення. Більшість доріг є ландшафтно-техногенними системами, оскільки їх полотна постійно підтримуються у робочому стані.

Попередниками дорожніх ландшафтів на території нинішньої Запорізької області можна вважати мережу древніх «шляхів» – сухопутних комунікацій, які проходили вододілами річок і дозволяли уникати численних переправ. Крім того, вододільні шляхи швидше висихали після дощу, а відкритий ландшафт зменшував небезпеку зневацького нападу. У часи козацтва шляхи

слугували не дорогою, а напрямом руху, які пролягали через найрівніші ділянки місцевості. З тих часів відомі такі шляхи: Муравський, Чумацький, Кальміуський, Крюківський.

Заселення області і наміри скоротити дорогу на Крим сприяли прокладанню через Запорізьку область мережі доріг. Станом на 1867 рік проходили поштові (Мелітополь-Генічеськ, Мелітополь-Каховка), етапні (Мелітополь-Олександрівськ, Мелітополь-Перекоп), військово-транспортні (Мелітополь-Сімферополь), солевозні (Мелітополь-Генічеськ, Мелітополь-Перекоп), торговельні (Мелітополь-Олександрівськ). 23 червня 1874 року відкривалося залізничне сполучення Мелітополя з Генічеськом та Олександрівськом. З розвитком залізничного транспорту значення цих доріг було частково втрачене.

Дорожні ландшафти Запорізької області у теперішньому їх розумінні почали формуватися з другої половини XVIII століття. До цього періоду належить створення перших мощених бруківкою доріг від Мелітополя до Генічеська через річки Великий та Малий Утлюки та від Мелітополя до Бердянська паралельно берегу моря (Постанова XXXIII чергових Мелітопольських повітових земських зборів від 28–30 жовтня 1898 року про виділення коштів на будівництво доріг). Трохи раніше дороги з твердим покриттям були створені в Олександрівську.

Сучасні дорожні ландшафти Запорізької області представлені розгалуженою, але нерівномірно розвиненою транспортною мережею з залізничних, автомобільних та водних (морських і річкових) шляхів. За їх допомогою відбувається переміщення вантажів, товарів і пасажирів. Місцезнаходження області істотно вплинуло на проходження через неї транзитних залізничних та автомобільних магістралей з півночі на південь (сполучення північних і центральних регіонів України з південними та Кримом) та із заходу на схід (сполучення між південними областями України – від Одеської до Донецької), формування транспортних вузлів змішаного типу. Рівнинний рельєф сприяв повсюдному розміщенню дорожніх ландшафтів. Вихід до узбережжя Азовського моря вплинув на будівництво морських портів і розвиток морського транспорту. Наявність судноплавної річки Дніпро сприяла розвитку річкового транспорту та річкового порту Запоріжжя. В області розвинуті всі види дорожніх ландшафтів.

Загалом у Запорізькій області під об'єктами транспорту знаходиться 19649 га (0,72% від всієї

території області). Щороку площі під будівництво об'єктів транспорту збільшуються приблизно на 0,013 тис. га [3]. Найбільші площі, які використовуються під об'єкти транспорту, знаходяться у Запорізькому (1,73%), Розівському (1,2%), Мелітопольському (1,01%) та Василівському (0,96%) районах. Найменші площі – у Великобілозерському (0,26%), Приазовському (0,41%), Якимівському (0,5159%), Кам'янсько-Дніпровському (0,4163%) районах. Середній показник по області складає 0,72 %.

Залізничні колії Запорізької області належать до Придніпровської залізниці. Їх мережа має загальну довжину близько 550 км, з яких електрифіковано 274 км. Щільність залізничних доріг становить 36 км/1000 км². Найбільшими залізничними вузлами в області є вузли змішаного типу (Запоріжжя-1, Мелітополь, Бердянськ) та залізничні вузли Токмак, Комиш-Зоря, Федорівка. Основна залізниця, меридіонального спрямування, сполучає Запоріжжя з Дніпропетровськом та Мелітополем (донедавна – з Кримом). Нею здійснювався основний пасажиропотік між Україною та Кримом. Залізниця Кривий Ріг-Запоріжжя-Комиш-Зоря призначена, головним чином, для транспортування залізної руди та вугілля до металургійних комбінатів Приазов'я (Азовсталь, Ілліча) та Кривого Рогу.

Розвинені шосейні дорожні ландшафти. Довжина автомобільних доріг загального користування складає 6989,2 км (щільність 257 км/тис. км²), в тому числі з твердим покриттям 6830,2 км (щільність 251 км/тис. км²). Через територію області проходить низка стратегічних для економіки і туризму трас: Рені–Одеса–Мелітополь–Новоазовськ, Харків–Мелітополь, Бориспіль–Дніпро–Запоріжжя. Довжина трамвайних колій Запорізької області становить 102 км, тролейбусних шляхів – 188 км.

Водно-дорожні ландшафти разом з їх інфраструктурними елементами розвиваються завдяки головному морському порту області – Бердянську. Портова інфраструктура Бердянського морського порту дозволяє приймати і зберігати всі види вантажу, окрім наливного, та обслуговувати всі типи суден, у тому числі річкові та океанічні осадкою до 7,9 м. Вона представлена підхідним каналом довжиною 20,0 км, шириною 90,0 м та глибиною 8,5 м. Акваторія порту складатиметься зі Східного та Західного басейнів, де разом налічується 9 причалів. Довжина причального фронту становить 1,7 км. Порт забезпечує прийом суден довжиною до 220 м [2].

Водні вантажні перевезення здійснюються також руслом Дніпра та Каховським водосховищем. Основним річковим портом області є Запоріжжя, що спеціалізується на переробці промислових, у тому числі металургійних, вантажів та обладнаний відповідними інфраструктурними елементами.

Лісові антропогенні ландшафти у Запорізькій області розвинені слабо. Це пов'язано, у першу чергу, з посушливими природно-кліматичними умовами степової смуги України, в яких для вирощування лісових культур необхідно витратити набагато більше сил і коштів. Результатом стала низька лісистість області (4,4%) порівняно з загальноукраїнським показником 15,9% [7]. Більшість лісонасаджень за призначенням і розміщенням мають обмежене експлуатаційне значення та виконують переважно екологічні функції – водоохоронні, позахисні, санітарно-гігієнічні, оздоровчі тощо.

Основними лісоутворюючими породами Запорізької області є акація біла (робінія), сосна кримська та звичайна, дуб звичайний та ясен [8].

Найбільшого поширення в межах Запорізької області набули стрічкові лісові насадження, представлені міжпольовими, прияружними, прибалочними та прирічковими лісонасадженнями у вигляді смуг. Усі міжпольові лісосмуги створювалися упродовж 40–60-х рр. ХХ століття для захисту сільськогосподарських полів від пилових бур та рівномірного розподілу снігу по поверхні поля. Для цього більшість з них мала ажурну продувну конструкцію і складалася з 3, 5 та 7 рядів дерев. Мережа лісосмуг у плані була зорієнтована упоперек пануючим в нашому регіоні північно-східним вітрам.

Прияружні та прибалочні стрічкові насадження відрізняються від міжпольових більш щільною конструкцією, більшою кількістю рядів та обов'язковою наявністю чагарникового ярусу уздовж зовнішніх рядів. Така конструкція унеможливила розвиток водної ерозії на схилах, покращувала мікроклімат у жаркі погоди, сприяла збільшенню біологічного різноманіття території. Щільні антропогенні насадження виконували роль своєрідного екотону – перехідної смуги між лісом та степом, формуючи найціннішу його частину – узлісся.

Прирічкові лісонасадження створювалися і дотепер висаджуються лісовими господарствами у заплавах річок, переважно уздовж їх русел. Насадження щільні, широкі і різнопорідні. Для посушливого степу в умовах близького залягання прісних ґрунтових вод заплави, вони дають

значний приріст. Крім нарощування деревної маси, прирічкові насадження захищають водне дзеркало русла від надмірного випаровування, зменшуючи швидкість вітру та притіняючи частину акваторії. У таких насадженнях за рахунок урізноманітнення біотопів суттєво зростає біорізноманіття. Прикладами прирічкових насаджень є заліснення частин заплави Молочної (середня та нижня течія), Обитічної та Лозуватки, Великого і Малого Утлюків. У північних частинах області по заплавах річок, балках і ярах поширена природна лісова рослинність, представлена переважно байрачними дібровами та заплавними лісами.

Масивні лісові насадження області мають порівняно невеликі ділянки різноманітної конфігурації, розташовані переважно по ярах і балках, берегах річок, водосховищ і ставків, навколо великих населених пунктів і промислових центрів. Створення більшості з них передбачало реалізацію не тільки водоохоронних та ландшафтотвірних функцій, а й санітарно-гігієнічних та оздоровчих, спрямованих на очищення забрудненого повітря промислових центрів та розвиток місцевої рекреації. Навколо міст Запоріжжя, Енергодар, Мелітополь, Токмак, Бердянськ та ін. створені санітарно-гігієнічні насадження, так звані «зелені зони міст і населених пунктів», які облямовують їх та сприяють очищенню забрудненого міського повітря. Багато масивних лісових антропогенних насаджень створено по берегах ставків, водосховищ та річок з метою урізноманітнення ландшафту та збільшення його естетичної привабливості для відпочинку місцевих жителів.

Масивні лісові насадження в Запорізькій області створювалися також для лісорозведення та закріплення рухливих пісків. Незважаючи на посушливі кліматичні умови, починаючи з другої половини XIX століття, з метою лісорозведення, в межах області були закладені такі масивні антропогенні насадження, як Старо-Бердянська та Куйбишівська лісові дачі. Для закріплення рухливих пісків правого берега р. Молочної були створені Радивонівський, Богатирський, Шелюгівський ліси та низка більш дрібних, які дотепер складають значну частку лісових насаджень області.

Паркові насадження нами віднесені до лісових, оскільки їх більшість створена з деревних культур, хоча й часто інтродукованих та не характерних для природних умов області. Ще однією відмінністю паркових ландшафтів є естетико-культурний підхід до їх закладення – з наявністю центральних алей, фонтанів, диференціацією деревних насаджень за

висотою, формою крони, кольором листя та іншими характерними показниками. У парках деревні насадження тісно поєднуються з водними об'єктами (озерами, струмками, водоспадами, фонтанами) та архітектурою забудови (альтанками, перголами, арками тощо).

Більшість паркових насаджень створені у містах та містечках, багато з них мають природоохоронний статус парків-пам'яток садово-паркового мистецтва місцевого чи загальнодержавного значення, деякі – статус дендропарків чи ботанічних садів. За останні кілька років спостерігається чітка тенденція до закладання нових парків і скверів у сільських населених пунктах. Це пов'язано з появою у місцевих громад коштів на озеленення та наявністю земель для реалізації цих цілей.

Висновки та перспективи подальших досліджень

Таким чином, в адміністративних межах Запорізької області:

- селітебні ландшафти займають 3,5 % території області та представлені міськими, містечковими та сільськими антропогенними ландшафтами. Площа, структура, особливості функціонування та екологічний стан залежать від особливостей природних умов території, населення та культури його господарської діяльності;

- дорожні ландшафти займають 0,72 % території області та представлені автомобільними, залізничними і водними антропогенними ландшафтами. Структуру і характер функціонування визначають дороги і прилеглі до них об'єкти інфраструктури;

- лісові ландшафти займають 4,4 % території області, розвинені слабо та представлені масивними, стрічковими та парковими антропогенними ландшафтами.

Викладені нами дані допоможуть у подальшому сформулювати науково-обґрунтовані пропозиції щодо оптимізації антропогенного впливу на ландшафти Запорізької області.

Література

1. Вальчук О. М. Дорожні ландшафти Поділля / О. М. Вальчук. – Вінниця : Теза, 2005. – 178 с.
2. Виноградов А. К. Экосистемы акваторий морских портов Черноморско-Азовского бассейна. (Введение в экологию морских портов) : [монография] / А. К. Виноградов, Ю. И. Богатова, И. А. Синегуб. – Одесса : Астропринт, 2012. – 522 с.

3. Головне управління держгеокадастру у Запорізькій області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zaporizka.land.gov.ua/>.

4. Гродзинський М. Д. Пізнання ландшафту: місце і простір. Т. 1. / М. Д. Гродзинський. – К. : ВПЦ Київський нац. ун-т ім. Т. Шевченка, 2005. – 432 с.

5. Гурова Д. Д. Зміни ландшафтів під впливом сільськогосподарського природокористування на території Запорізької області (кінець XVIII - початок XX ст.) : автореф. дис. ... канд. геогр. наук : спец. 11.00.01 / Д. Д. Гурова. – К., 2002. – 18 с.

6. Денисик Г. І. Антропогенне ландшафтознавство : навч. посібник / Г. І. Денисик. – Вінниця : Едельвейс і К., 2012. – Ч. І. Глобальне антропогенне ландшафтознавство. – 336 с.

7. Доповідь про стан навколишнього природного середовища в Запорізькій області за 2014 рік. – Запоріжжя, 2015. – 276 с..

8. Запорізьке обласне управління лісового та мисливського господарства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://les.zp.ua/>.

9. Исаченко А. Г. Ландшафты СССР / А. Г. Исаченко. – Л. : Изд-во Ленинград. ун-та, 1985. – 320 с.

10. Маринич А. М. Природа Украинской ССР. Ландшафты и физико-географическое районирование / А. М. Маринич, В. М. Пашенко, П. Г. Шищенко. – К. : Наук. думка, 1985. – 224 с.

11. Петроченко В. І. Ландшафти Запорізької області : довідник. – Запоріжжя : ЗОЦКУМ, 2009. – 48 с.

12. Статистичний щорічник Запорізької області за 2015 рік. – Запоріжжя, 2016. – 463 с.

GENERAL CHARACTERISTICS OF RESIDENTIAL, ROAD AND FOREST LANDSCAPES IN ZAPORIZHIA REGION

Y. Chebanova

e-mail: zssjulia@mail.ru

Tavria State Agrotechnological University
18 B. Khmelnytsky Ave, Melitopol, Zaporizhia obl.
72310, Ukraine

The result of anthropogenic impact on the natural landscape complexes in Zaporizhia region, which has

been carried out by man over the past centuries, has become the formation of appropriate types of anthropogenic landscapes. Recommendations for optimizing the anthropogenic load on landscapes in Zaporizhia region should be based, among other things, on the study of individual types of anthropogenic landscapes. For this purpose residential, road and forest landscapes of the Zaporizhia region are considered in the article. As the result of studying a detailed description has been given to urban, settlement, rural, automobile, railway, water, massive, belt and park anthropogenic landscapes.

Keywords: *anthropogenic landscapes, residential landscapes, road landscapes, forest landscapes, Zaporizhia region.*

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СЕЛИТЕБНЫХ, ДОРОЖНЫХ И ЛЕСНЫХ ЛАНДШАФТОВ ЗАПОРОЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Ю. В. Чебанова

e-mail: zssjulia@mail.ru

Таврийский государственный
агротехнологический университет
пр. Б. Хмельницкого, 18, г. Мелитополь,
Запорожская обл. 72310, Украина

Результатом антропогенного влияния на природные ландшафтные комплексы Запорожской области, которое свершалось человеком на протяжении последних столетий, стало формирование соответствующих типов антропогенных ландшафтов. Рекомендации по оптимизации антропогенной нагрузки на ландшафты Запорожской области должны базироваться, в том числе, и на изучении отдельных типов антропогенных ландшафтов. Для этого в статье рассмотрены селитебные, дорожные и лесные ландшафты Запорожской области. В процессе изучения дана подробная характеристика городских, поселковых, сельских, автомобильных, железнодорожных, водных, массивных, ленточных и парковых антропогенных ландшафтов.

Ключевые слова: *антропогенный ландшафт, селитебный ландшафт, дорожный ландшафт, лесной ландшафт, Запорожская область.*