

conditions and factors that provided the historical features of forming of negative tendencies at the market of labour of Ukraine in 1991–2004. The author focuses to the market changes in the field of socially-labour relations. The main problems of government policy of employment, of government control of labour-market, features of employment of women and young people, forming of the hidden unemployment, informal and shadow employment are considered. The conclusions underline that forming of labour-market in Ukraine during the transition period to market economy was characterized by contradictory tendencies, by the decline of employment in the field of public production, by the height of obvious and hidden unemployment, absence of legal norms that regulated labour relations, labour emigration.

Key words: Ukraine, transitional period, market economy, labour-market, socially-labour relations, unemployment, informal employment.

С. В. АЛЕКСЕЕВ
г. Краматорск

БЕЗРАБОТИЦА И НЕФОРМАЛЬНАЯ ЗАНЯТОСТЬ В УКРАИНЕ В ПЕРЕХОДНЫЙ К РЫНКУ ПЕРИОД (1991–2004 гг.): ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Проблема формирования рынка труда в Украине была одной из сложнейших социально-экономических проблем переходного периода к рыночной экономике. Но наиболее острой социальной проблемой стало появление безработицы и неформальной занятости. В статье рассмотрены основные экономические, социальные, правовые и другие предпосылки и факторы, которые обусловили исторические особенности формирования негативных тенденций на рынке труда Украины в 1991–2004 годах. Главное внимание уделяется рыночным изменениям в сфере социально-трудовых отношений. Рассмотрены основные проблемы государственной политики занятости и регулирования рынка труда, особенности занятости женщин и молодёжи, формирование скрытой безработицы, неформальной и теневой занятости. В выводах подчёркнуто, что формирование рынка труда в Украине в переходный период характеризовалось противоречивыми тенденциями, снижением занятости в сфере общественного производства, ростом явной и скрытой безработицы, отсутствием правовых норм, которые регулировали трудовые отношения, эмиграцией рабочей силы.

Ключевые слова: Украина, переходный период, рыночная экономика, рынок труда, социально-трудовые отношения, безработица, неформальная занятость.

Стаття надійшла до редколегії 20.10.2015

УДК 711.4:911.372.7(477.87)"18"

В. В. ГОРНЕЦКІ

м. Виноградів
valen.hornetski@gmail.com

РОЗБУДОВА МІСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАКАРПАТТЯ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст.

У цій статті автор досліджує розвиток міської інфраструктури Закарпаття в кінці ХІХ – початку ХХ ст. Цей період відзначався швидкими темпами соціально-економічного розвитку та початком науково-технічного прогресу. Мета дослідження полягає у визначенні головних містоутворюючих чинників та тенденцій розвитку інфраструктури міст Закарпаття в кін. ХІХ – поч. ХХ ст. Ціль даного дослідження у визначенні ключових напрямків формування міст Закарпаття в цей період.

Ключові слова: інфраструктура, містобудування, транспорт, міські комунікації.

Розвиток сільського господарства та промисловості в другій половині ХІХ – початку ХХ ст. сприяв значним економічним та соціальним змінам, які позначились і на зовнішньому вигляді найбільших міст Закарпаття

цього періоду. Потреба в збільшенні житлового фонду та покращення його якості спонукала до поліпшення міської інфраструктури. Такі тенденції містобудування розглядали у своїх працях Й. Кобаль «Ужгород відомий та

невідомий», Д. Поп в «Подорож по архітектурним пам'ятникам Підкарпатської Русі».

Огляд таких робіт не дає повного уявлення про закономірності та основні напрямки розвитку міської інфраструктури найбільших населених пунктів Закарпаття під владою Австро-Угорщини в період з 1867 по 1918 рр. Ціль даного дослідження у визначенні ключових напрямків формування міст Закарпаття в цей період.

У кінці XIX на початку XX ст. міняють своє обличчя міста Закарпаття. Сполучені залізницею і шосейними шляхами з іншими землями монархії, вони втягуються в ширші економічні зв'язки [1, 428].

Хоч і повільний, але поступовий розвиток промисловості сприяв зростанню міст і містечок на Закарпатті, яких на початку XX ст. було 21. Найбільшими з них були Унгвар (сучасний Ужгород), Мункач (сучасне Мукачево), Берегсаз (сучасне Берегово), Севлюш (сучасний Виноградів), Хуст і Марамореш-Сігет, в яких в 1910 р. проживало 76,5 тис. чол. Удосконалювалась і система міського самоврядування, яке здійснювали бургомістр, міська рада і міська дума [2, 134].

До кінця XIX ст. основними видами транспорту на Закарпатті були гужовий і річковий, але активний розвиток торгівлі, сільського господарства та промисловості спонукали до появи нових видів пересування та відповідної дорожньої інфраструктури. Такі нововведення забезпечували б постійний зв'язок між різними регіонами імперії, швидко й регулярно перевезення великих мас вантажів та людей.

Нові засоби транспортного зв'язку, модерні міські комунікації, як то електричне освітлення, водопровід та каналізація, а також впорядкування площ та вулиць, суттєво вплинули на містобудівну практику того часу, стали творцями нового «обличчя міста», сучасного та європейського.

Соціальна перебудова суспільства й капіталістичний характер економіки сприяли тому, що вже наприкінці XIX ст. вся територія Австро-Угорщини мала досить розвинену промисловість і густу залізничну мережу. А це зумовлювало кількісне та якісне перетворення міст. Щодо залізниць то ще в 1869 році Угорський парламент прийняв закон, яким

передбачалося прокладання залізниці з Ніредьгази до Чопа і далі. Спочатку колію залізничні будівельники проклали рівнинною територією: від Загоні через Чоп, Батево, Берегово, Виноградів, і далі шлях проліг у трансільванські комітати тодішнього Угорського королівства. Реалізація цього задуму відбулась в 1872 р. і перша залізниця на Закарпатті була прокладена між Чопом і Ужгородом [9, 9].

Протягом 60–70-х рр. були побудовані залізниці Чоп – Мукачево, Чоп – Берегово – Виноградів – Королево – Хуст – Тячів – Марамореш – Сігет, Королево – Сатмарнемет. Саме через Чоп – Королево залізничним транспортом встановлювався зв'язок Закарпаття з центральними районами Угорщини, Трансільванії і внутрішнім ринком. 1873 прокладено колію до Мукачева (1887 р. її продовжено до Стрия) [2, 133–134].

В 1874 р. почав функціонувати напрямок залізної дороги Батево – Мукачево. Ще через 10 років, в 1884 р. почалось будівництво стратегічної для Австро-Угорщини залізнодорожньої гілки Мукачево – Воловець. [8, 76]

1887 р. завершено прокладання залізниці за маршрутом Лавочне – Стрий, яка з'єднала Закарпаття з Галичиною [13, 19].

Важливим було прокладання залізниць як місцевого так і міжнародного значення, а також спорудження залізничних вокзалів (Виноградів, Мукачево), здатних прийняти великі потоки пасажирів та товарів. Міський вокзал у Мукачеві був урочисто відкритий 4 грудня 1872 року. Його побудували за типовим тогочасним планом, подібним до вокзалу в Батеві чи будь-якому іншому угорському містечку кінця XIX ст.

Розвивалась і вузькоколійна залізниця загального користування, застосування якої велось активно по всій Україні ще з 1886 року. Вузькоколійна залізниця Берегово – Іршава, Виноградів – Хмільник була введена в експлуатацію: на ділянці Виноградів – Хмільник довжиною 19 км, та ділянці Берегово – Приборжавське довжиною 67 км у 1908 році; ділянка Довге – Кушниця довжиною 9 км. в 1916 р. [9, 10].

У 1900 р на Закарпатті було прокладено 500 км залізничних колій, невелика їх кількість компенсувалась стратегічною важливістю.

Внаслідок утворення багатьох залізничних вузлів, у деяких населених пунктах різко збільшувалась і кількість жителів. З 1869 по 1910 рр. в населеному пункті Королево, воно зросло в 2,7 рази; в Чопі – в 2,6 [6, 16].

У середньому на 100 кв. км площі припадало 5,1 км і на 100 тис. населення – 8,5 км залізничних шляхів. Якщо загальна довжина залізничних мереж в Угорщині становила 17 тис. км, то на Закарпаття припадало 4,4% залізничних ліній. На залізницях краю було зайнято 2 тис. робітників і 555 службовців [3, 21].

Одночасно з прокладанням залізниць зростало будівництво шосейних шляхів, покращувався стан ґрунтових. Шосейні шляхи оплачувались за рахунок казни і місцевих бюджетних асигнувань, тому вони поділялися на державні, комітатські (комітат адміністративна одиниця Австро-Угорщини) і сільські. Головна державна магістраль сполучала Ужгород – Берегово – Виноградів – Хуст – Рахів – Ясіня. В кінці XIX ст. протяжність державних шосейних шляхів на Закарпатті становила 726 км, комітатських шляхів – 1100 і сільських – 1287 км [12, 41–42].

Залізниці значно прискорювали розвиток міст, сприяли пошвидченню ділової активності населення. Для покращення транспортної інфраструктури споруджувались нові мости із застосуванням сталі та бетону. В 1880 р. почалось будівництво нового мосту через річку Латорицю, біля Мукачева. Міст викупила держава у графа Шенборн за 4500 форинтів. Вже в 1895 р. міст можна було переходити без мита [10, 25].

З удосконаленням транспортної мережі відбувались зміни і в економіці. Розширювались внутрішні ринки, збільшувався експорт сировини, що впливало і на швидке зростання міст. З розвитком науки і техніки покращувався і добробут населення, комунікації та інфраструктура міст. В 1897 р. з'явився телеграфічний зв'язок між Ужгородом та Будапештом. Перші телеграфні відділення були створені також в Хусті, Виноградіві та Вилку [9, 9].

З розвитком міст виникає потреба у створенні відповідних служб, які опікувались чистотою та порядком в містах. Зокрема 1875

створено добровільну пожежну команду в Ужгороді [9, 9].

Новим явищем стало створення в структурі міст зон відпочинку. В цей же період Лаудон (ужгородський педагог і натураліст) заклав в Ужгороді дендропарк екзотичних рослин (нині парк дитячої лікарні). 1901 збудовано стадіон (нинішній Спартак) [9, 10].

З початку 70-х років XIX ст. парк який отримав назву Парк Сечені (на честь відомого громадсько-політичного діяча Іштвана Сечені) став улюбленим місцем відпочинку місцевих жителів. Цьому сприяло те, що у 1872 р. серед столітніх дерев збудували першу міську залізничну зупинку, яку згодом перенесли глибше в парк, там, де нині знаходиться так звана Туристична зупинка. Залізничники впорядкували територію й висадили довгу липову алею, по якій залюбки прогулювались міщани. А з 1878 р. у парку почав діяти тир Ужгородського стрілецького товариства [4, 93].

Тут же, неподалік мосту, був збудований готель з рестораном і танцювальний майданчик. У 1893 р. тодішній мер міста Михайл Фінцицький порушив питання про придбання містом цієї цінної природної та історичної пам'ятки. Справа тяглась кілька років і була вирішена лиш у 1901 р. Та через рік усі будівлі парку згоріли. Місто, за планом архітектора Йозефа Суханенка, збудувало новий готель та ресторан. Урочисте відкриття парку Сечені відбулося 3 липня 1904 р. Молодь збудувала собі тут два тенісні корти, футбольне поле, а місто облаштувало квіткову оранжерею і будинок для двох садівників [4, 93].

В цей же час був реконструйований міст через річку Латорицю в селі Подгерінг (Підгоряни) [10, 23–24].

Вулиці в центрі міст певним чином упорядковуються: проїзна заощується бруківкою, а хідники – плитами каменю або цеглою; на стовпчиках влаштовуються газові, газові або електричні ліхтарі. В м.Виноградів при вході до Виноградівської загальноосвітньої школи № 3, є ліхтар та встановлено табличку, що засвідчує що газове освітлення в місті встановили ще у 1898 р. [11, 71].

Щодо освітлення, то в цей час його вже мали найбільші міста Закарпаття того періоду. У другій половині XIX ст. вулиці Виноградова

освітлювались світильним газом, що вироблявся із кам'яного вугілля. Газове підприємство знаходилося на території сучасної електропідстанції. На початку XIX ст. коли в місті було побудовано електростанцію газове підприємство перестало існувати [5, 16].

А вже 1912 р. була збудована електростанція, що базувалася на паровому двигуні незначної потужності й використовувалась для освітлення міста. [12, 41].

Запуск в роботу Ужгородської електростанції став поштовхом до того, щоб міські власті Мукачева почали у тому ж році вести переговори з однією з віденських фірм, і незабаром в місті над Латорицею з'явилося електричне освітлення. Напередодні першої світової війни Мукачево належало до 4 міст Закарпаття, що мали свої власні електростанції.

З покращенням міських комунікацій та введенням численних новацій мінялись і самі міста. Ужгород, як одне з найбільших міст Закарпаття розвивалось найактивніше. Яскравим прикладом є центр міста, зокрема вулиці Корзо, Шандора Петефі та Корятовича, що вражають своєю неповторністю та затишністю європейського містечка. Житлові будинки, громадські установи та навіть релігійні споруди, відображають палітру різних архітектурних стилів – від необароко до мавританського.

Неповторний австрійський сецесіон поєднався в Ужгороді з місцевими малярськими традиціями, набув більшої м'якості, пластичності, свідченням цього є вулиця Корзо. Вулиця Капушанська почала будуватись в XIX ст. Збереглися лише 100–200 метрів вулиці, де ще й сьогодні стоять типові для кін. XIX – поч. XX ст. житлові будинки, кафе, магазини. В цей період відбувалось формування і площі Фенцика (Театральна). З усіх боків її оточують різноманітні за стилем будівлі. Розпочавшись в 2 пол. XIX ст. цей процес тривав і в XX ст. коли були збудовані лиш її західна та північна частина, тоді як на місці сучасного Лялькового театру та синагоги та сусідніх будівель були присадибні ділянки та невпорядкований, порослий чагарниками сад [4, 154].

Щодо приведення інших вулиць краю до нормального стану, то заощення вулиць бруківкою залишалось на незадовільному рівні, хоча з розвитком автомобілізму почався пошук

досконалих шляхових покриттів. Кам'яне бруківання було не скрізь, але й там, де воно влаштувалось, забруківаною виявилась лиш невелика центральна частина.

Перші тротуари, як і мощені вулиці, у Мукачеві з'явилися лише у 80-ті роки XIX ст. Їх було декілька. В першу чергу, бруківкою покрили центральний (так звану Велику вулицю) ринок, площу перед Ратушею, території перед будинком римо-католицького священика. Тоді ж з'явилися перші лінії водопроводу та санітарно-очисні споруди. На 1880 р. у місті було 84 лампи, котрі заправляв гасом спеціальний черговий «лампаш» (ліхтарник) [7, 231].

Роблячи узагальнення, можна констатувати, що спираючись на здобутки минулих століть та використовуючи старі стилі, архітектура та містобудування вступили в нову фазу свого розвитку. Переломним став кінець XIX початок XX століття. Поява бетону і сталі змінили архітектурні поняття та значно спростили технологію будівництва.

Промисловий розвиток активно крокував по світу та трансформував міста в нові осередки економічного та соціального розвитку. Створювались не тільки нові громадські будівлі та освітні заклади, але й приводились реконструкції площ та вулиць міста, що ставали справжнім осередками економіки та культури. Нового рівня розвитку зазнала й транспортна інфраструктура.

Список використаних джерел

1. Гранчак І. М. Нариси історії Закарпаття (з найдавніших часів до 1918 р.) / І. М. Гранчак, Д. Данилюк. — Ужгород : Госпрозрахунковий редакційно-видавничий відділ закарпатського обласного управління по пресі, 1993. — Том. 1. — 436 с.
2. Данилюк Д. Д. Історія Закарпаття : навч. посіб. / Д. Д. Данилюк. — Ужгород : Падяка, 2013. — 304 с.
3. ДАЗО, ф. 28, оп. 2, спр. 38, арк. 21.
4. Кобаль Й. Й. Ужгород відомий та невідомий / Й. Й. Кобаль. — Львів : Світ, 2003. — 196 с.
5. Ком'яті В. Нариси історії міста Виноградова від найдавніших часів до 1945 р. / В. Ком'яті. — Виноградів, 1994. — 37 с.
6. Мазурок О. С. Города западноукраинских земель эпохи империализма / О. С. Мазурок. — Львов : Світ, 1990. — 155 с.
7. Павленко Г. В. Історія Мукачева / Г. В. Павленко. — Ужгород : Патент, 1998. — 264 с.
8. Поп Д. Мукачево / Д. Поп. — Ужгород, 2005. — 96 с.
9. Федака С. Д. Ужгород: Роки і люди / С. Д. Федака. — Ужгород : Ліра, 2013. — 248 с.

10. Филиппов А. И. Мукачево в XIX веке. Краткая история одного города за 100 лет / А. И. Филиппов. — Ужгород : Лира, 2013. — 32 с.
11. Закарпатський усесвіт // Незалежний культурологічний часопис «І». — 2006. — № 44. — 324 с.
12. Щур В. І. Нариси історії Севлющини: Історичне видання / В. І. Щур. — Ужгород : Медіум, 2003. — 164 с.
13. Хроніка Закарпаття: 1867-2010 // Серія «Studia Regionalistica» НДІ політичної регіоналістики ДВНЗ «Ужгородський національний університет». — Ужгород : Карпати, 2011. — 310 с.

V. GORNETSKI

Vynogradiv

TRANSCARPATHIAN URBAN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE SECOND HALF OF THE XIX C. – BEGINNING OF THE XX c.

The author of the article researches the development of Transcarpathian urban infrastructure at the end of the XIX c. – beginning of the XX c. This period was marked by the rapid socioeconomic development and the beginning of scientific and technical progress. The aim of the study is to identify the main city forming factors and trends of urban infrastructure development in Transcarpathia in the end of the XIX c. – beginning of the XX c. The purpose of the investigation lies in identifying key trends of city formation in Transcarpathia during the stated period.

The emergence of new building materials such as concrete and steel significantly intensified the development of cities and improved the infrastructure of the largest settlements in Transcarpathia. There appeared the first railway, ferro-concrete bridges, and the city received electric illumination and telephone communication systems.

Key words: infrastructure, urban development, transportation and urban communications.

В. В. ГОРНЕЦКИ

г. Виноградов

РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗАКАРПАТЬЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

В этой статье автор исследует развитие городской инфраструктуры Закарпаття в конце XIX – начале XX в. Этот период отмечался быстрыми темпами социально-экономического развития и началом научно-технического прогресса. Цель исследования заключается в определении главных градообразующих факторов и тенденций развития инфраструктуры городов Закарпаття в кон. XIX – нач. XX в. Цель данного исследования в определении ключевых направлений формирования городов Закарпаття в этот период.

Появление новых строительных материалов, таких как бетон и сталь, значительно активизировали развитие городов и способствовали улучшению инфраструктуры крупнейших населенных пунктов Закарпаття. Появились первые железнодорожные пути, железобетонные мосты, а города получили электрическое освещение и телефонную связь.

Ключевые слова: инфраструктура, градостроительство, транспорт и городские коммуникации.

Стаття надійшла до редколегії 29.10.2015