



Рисунок 1 – Графік зміни ІЗВ р. Уди с. Оскіл

Результати дослідження ІЗВ показали, що з вересня по грудень 2020 року вода в річці Уди відповідала II класу якості, що характеризують води як чисті.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%B4%D0%B0_\(%D1%80%D1%96%D1%87%D0%BA%D0%B0\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%B4%D0%B0_(%D1%80%D1%96%D1%87%D0%BA%D0%B0))
2. Сніжко С.І. Оцінка та прогнозування якості природних вод. – К.: Ника-центр, 2001. – 258 с.
3. Харківська обласна державна адміністрація. Стан навколишнього природного середовища міста Харкова та Харківської області : веб-сайт.URL: <https://kharkivoda.gov.ua/oblasna-derzhavna-administratsiya/struktura-administratsiyi/strukturni-pidrozdili/486/2736?sv>

ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ

*Доповідач – Нестеров Г.Д., маг.,
Науковий керівник – Анісімова С.В., доц., к.геогр.н.,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
svitlanaanisimova@meta.ua*

На сьогоднішній день транспорт є одним з найважливіших компонентів функціонування індустрії туризму і більшості туристичних бізнес-структур. По

суті, весь сучасний глобальний туризм зобов'язаний своїм існуванням розвитку швидкісних видів транспорту.

Як відомо, діяльність творця першого туристичного агентства Томаса Кука була тісно пов'язана з появою в Великобританії залізниць [1]. Створення поїзда вперше в історії дозволило здійснювати регулярні перевезення великої кількості пасажирів на значні відстані за порівняно короткий час, що послужило потужним каталізатором розвитку туризму.

Іншими важливими віхами в розвитку індустрії подорожей стала поява пароплавного сполучення, авіації, що дозволило здійснювати міжконтинентальні перевезення, а також популяризація в 20-30 рр. ХХ ст. автомобільного транспорту.

Автомобіль помітно розширив географію туризму, дозволивши відвідувати території, значно віддалені від місць проходження регулярних рейсів.

Розвиток транспортної інфраструктури стимулював подорожі для бізнесу, переїзду в інші місця мешкання і відпочинку на віддалених територіях.

Транспортна інфраструктура являє собою систему просторово-виражених елементів, які включають транспортну мережу визначеної конфігурації, що використовується для здійснення перевезень, а також об'єкти організаційно-сервісного обслуговування, що забезпечують ефективну транспортну діяльність та відіграють важливу роль у розвитку рекреації.

Автомобільний транспорт складається з автомобільної інфраструктури (шляхи, мости, транспортні розв'язки, автостанції, автовокзали та ін.) та рухомого складу: (автомобілі (легкові та вантажні), автобуси, мікроавтобуси та спеціальний рухомий склад (санітарні, пожежні автомобілі, тощо) [2].

Залізничний транспорт в свою чергу складається із залізничної інфраструктури, яка представлена транспортною мережею, супутньою інфраструктурою та рухомим складом [3].

На сьогоднішній день абсолютно очевидно, що вивчення транспортної доступності має бути невід'ємною частиною комплексної оцінки туристично-рекреаційного потенціалу території поряд з оцінкою інших географічних, кліматичних, екологічних, соціально-економічних чинників. Однією з обов'язкових компонент оцінки повинна виступати оцінка транспортної доступності дестинації.

У країнах, що володіють розвиненою транспортною інфраструктурою, вибір типу перевезення при відвідуванні тієї чи іншої зони відпочинку визначається головним чином величиною подоланої відстані, а також особистими перевагами і матеріальними можливостями туриста.

Так, турист з м.Києва, який бажає відвідати будь-якої туристичний об'єкт в Харківській області, швидше за все, спочатку повинен буде прибути до Харкова, а вже звідти вирушити до наміченого пункту. Звичайно, це не завжди вірно. Так, якщо туристичний об'єкт розташований уздовж автотраси Київ - Харків, то турист, який виїхав з Києва на автобусі або автомобілі, природно не буде продовжувати рух: опинившись в наміченому пункті, він не стане доїжджати до Харкова, тим самим скоротивши вартість поїздки і її тривалість. Але туристи з

більшості інших регіонів України, які в'їжджають в Харківську область за іншими напрямками, позбавлені можливості зменшити шлях і будуть змушені їхати через Харків, а отже, основний потік туристів до зазначеного об'єкту буде проходити саме через це місто.

Тому методично вірною видається економічна оцінка та порівняння транспортної доступності територій одного адміністративного утворення шляхом оцінювання їх транспортної доступності по відношенню до центру цього адміністративного утворення.

У зв'язку зі зменшенням в останні роки обсягів перевезень пасажирів залізничним транспортом, значно зменшилась його кількість і збільшилися інтервали між відправленням поїздів. Це призвело, поряд зі збільшенням кількості автомобілів, до виключення залізничного транспорту з переважних видів пересування для рекреантів. Таким чином, основним транспортом для здійснення перевезень на відпочинок на невеликі (до 300 км) відстані є автомобільний.

Транспортна доступність рекреаційної території залежить, насамперед, від якості автомобільної дороги. Комфортність пересування, швидкість і безпека руху, а таким чином і час добирання до місця відпочинку визначається категорією дороги.

На шляху до дестинації рекреанти долають дороги різної категорії:

- автостради;
- автодороги з удосконаленим твердим покриттям;
- автодороги з твердим покриттям;
- ґрунтові ущільнені щебенем або гравієм;
- ґрунтові польові, лісові.

Крім того, рекреанти мають альтернативні шляхи під'їзду, наприклад, їхати автострадою частково в об'їзд, або коротшим шляхом так званим чорним шосе. Можливість обрати різні варіанти під'їзних шляхів залежить від щільності автодоріг в певному районі області.

Таким чином, транспортна доступність дестинації характеризується:

- категорію автомобільних доріг на шляху слідування до рекреаційного об'єкту;
- довжиною ділянок автомобільної дороги різних категорій.

Для визначення транспортної доступності дестинації розроблено показник «умовна довжина шляху», який дозволяє урахувати довжини окремих ділянок автодороги різних категорій та видів дорожнього покриття обраного варіанту шляху досягнення пункту призначення [4]:

$$D = \sum_{i=1,2...n}^i \frac{L_i}{\beta_{ik}}, \quad (1)$$

де L_i – довжина шляху i -ї ділянки автодороги;

β_i – ваговий коефіцієнт k – і категорії i – і ділянки автодороги.

Вагові коефіцієнти для різних категорій автодоріг визначено виходячи з швидкісного режиму пересування згідно [5]:

- автомагістралі – 1,0;
- дороги з удосконаленим твердим покриттям,
- швидкісні дороги – 1,0;
- дороги з твердим покриттям – 0,8;
- ґрунтово-щебеневі дороги – 0,6;
- ґрунтові польові, лісові – 0,5.

Якщо доступ на туристичну територію може бути забезпечений за допомогою різних видів транспорту, то транспортну доступність даної території слід оцінити по найбільш «економічному» варіанту, яким може скористатися турист.

При цьому слід враховувати, що значна кількість туристів в силу особистих переваг, рівня доходів та інших факторів при можливості вибору віддадуть перевагу скористатися іншим, не найбільш «економічним» видом транспорту. Інакше кажучи, для них сукупність матеріальних (вартість проїзду, витрачений час) і нематеріальних (особисті переваги, смаки, фобії стосовно до різних видів транспорту) витрат буде відрізнятися від середньостатистичної і буде мінімальна саме при використанні певного «свого» виду транспорту.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Биржаков М. Б. Введение в туризм. – СПб.: Герда, 2005.
2. Бутко М.П. Розвиток мережі шляхів автомобільного сполучення та її роль у зміцненні туристичного потенціалу України. / М.П. Бутко, Н.О. Алешугіна// Регіональна економіка № 2, 2011.
3. Гаевская Л.Н. Экономические аспекты развития железнодорожного транспорта Украины [Электронный ресурс] / Л.Н. Гаевская. – Ирпень, 2001. Режим доступа: <http://in1.com.ua/book/12197/9891/>
4. С.В. Территориальная и транспортная доступность мест отдыха как факторы оценки рекреационной значимости территорий. // Регіон - 2014: суспільно-географічні аспекти: мат-ли міжнар. наук.- практ. конф. студентів, аспірантів та молодих науковців. (Харків, 6 листоп.2014 р.) - Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2014. – С.113-116.
5. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. ДБН 360-92 (Державні будівельні норми України). Чинний від 2014-01-01. - К. : Мінрегіонбуд України, 2002. - 6 с.