

УДК 332.3

Дзюбинська О. В., Смаль М. В.,
к.е.н., доцент Дзюбинський А. В.,
Луцький національний технічний університет

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ НА РОЗВИТОК РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ

Вдосконалення оцінки рекреаційних територій є нагальною проблемою оціночної діяльності. Ефективне використання рекреаційних земель безпосередньо пов'язане з користуванням природними ресурсами. Проте ведення господарської діяльності на даних територіях пов'язане як з використанням природної складової так і елементів благоустрою.

Об'єктом дослідження даної роботи є вплив існуючої транспортної системи на оцінку рекреаційних територій на прикладі Волинської області.

***Ключові слова:** транспортна система, рекреаційні території, грошова оцінка*

Постановка проблеми. Вдосконалення оцінки рекреаційних територій є нагальною проблемою оціночної діяльності [1]. Така потреба, насамперед, полягає у формуванні перспективних інвестиційних проектів у рекреаційно-туристичній сфері та їх грошовій оцінці. [2]. Ефективне використання рекреаційних земель безпосередньо пов'язане з користуванням природними ресурсами. Проте ведення господарської діяльності на даних територіях пов'язане з використанням природної складової (клімат, джерела мінеральної води, водойми), елементів благоустрою (інженерно-технічне облаштування, соціально-побутова інфраструктура) та шляхів сполучення. Враховуючи це, об'єктом дослідження даної роботи є вплив існуючої транспортної системи на грошову оцінку рекреаційних територій на прикладі Волинської області [3].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження впливу транспортного сектору на господарську діяльність висвітлені у роботах багатьох вчених. Серед них доцільно виділити праці Ю. Пащенко [4] та Г. Несвета [5], які ілюструють розвиток дорожньо-транспортного комплексу України та його інтеграції з транспортними системами країн Європи та Азії. Питанням використання транзитного потенціалу України розглядають С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук [6], але в їх працях недостатньо приділено уваги впливу транспортних систем на інші галузі економіки, в т. ч. використання та оцінку земельних ресурсів.

Транспортна доступність безпосередньо впливає на грошову оцінку земельних ділянок, що висвітлено в наукових працях вчених Ю. Дегтяренка, М. Лихогруда, Ю. Манцевича [1, 7] та в науково-методичних роботах безпосередньо присвячених оцінюванню територій. На даному етапі розвитку оціночної діяльності актуальним є питання визначення впливу транспортної доступності на грошову оцінку земель рекреаційного призначення.

Постановка завдання. Метою даної статті є визначення впливу забезпечення автошляхами рекреаційних земель на їх грошову оцінку. Завданням даної роботи є розроблення та застосування графічних матеріалів для встановлення впливу доступності до автотранспортних об'єктів на оцінювання рекреаційних територій.

Виклад основного матеріалу. При оцінюванні рекреаційних територій враховується доступність від рекреаційних об'єктів до шляхів сполучення через введення поправочних коефіцієнтів [7]. Дані коефіцієнти визначаються шляхами інтерполяції та екстраполяції на основі віддаленості від автомобільних доріг, але їх числові значення не в повній мірі враховують категорії автомобільних шляхів.

Проаналізувавши щільність транспортної системи в межах рекреаційних зон України та порівнявши їх з відповідними показниками розвинутих країн (табл. 1) можна прийти до висновку, що розвиток рекреаційно-туристичного потенціалу залежить від доступності до рекреаційних об'єктів.

Таблиця 1.

Транспортна щільність шляхів сполучення країн Європи [8].

Країна	Площа, тис. км	Щільність автошляхів, км/тис. км ²	Щільність залізниць, км/тис. км ²
Україна	603,7	280,6	35,9
Польща	312,6	1355,9	71,4
Франція	551,6	1749,1	53,7
Німеччина	357,0	1805,3	117,4
Іспанія	307,6	1349,5	30,3
Італія	301,2	1618,7	65,5

Грошова оцінка рекреаційних територій залежить від попиту на послуги рекреаційно-туристичної галузі. При цьому доцільно враховувати не тільки природні ресурси територій, а й кількісні і якісні показники транспортної мережі. В Україні найбільшою популярністю серед рекреантів користуються залізничні та автомобільні шляхи сполучення. Наявність якісних транспортних шляхів сприяє вкладанню інвестицій в рекреаційно-туристичну галузь.

За природно - рекреаційним районуванням рекреаційні зони Волинської області входять до Полісько-Столичного рекреаційного регіону, який характеризується значним потенціалом для розвитку туристичної галузі. Одночасно одним з основних факторів розвитку регіону вважається міжнародне співробітництво області через безпосереднє сусідство з Польщею (Хелмське і Замостське воєводства) та Білоруссю (Брестська область).

Автотранспортна система Волинської області складається з автошляхів державного (міжнародного, національного, регіонального) та місцевого (територіального, обласного, районного) значення і характеризується вищою щільністю за середню по Україні (табл. 2). Дані показники щільності характерні і для рекреаційних зон Волинської області. За даними Служби автомобільних доріг у Волинській області середня категорійність автомобільних доріг державного значення в межах області складає: для автодоріг міжнародного значення – 2,3, для автодоріг національного значення – 1,95, для автодоріг регіонального значення – 2,3, для автодоріг територіального значення – 3,5.

Таблиця 2.

Щільність автомобільних доріг у рекреаційно-ресурних зонах України

№ п/п	Ресурсно-рекреаційний район	Області, що входять до рекреаційно-ресурсного району	Щільність доріг тис. км/км ²
1	Причорноморський	АРК, Одеська, Миколаївська, Херсонська	0,22
2	Карпатсько-Подільський	Закарпатська, Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька, Тернопільська, Хмельницька, Вінницька	0,33
3	Полісько-Столичний	Волинська, Рівненська, Житомирська, Київська, Чернігівська, Полтавська, Черкаська	0,28
4	Харківський	Харківська, Сумська	0,29
5	Придніпровсько-Донецький	Дніпропетровська, Запорізька, Кіровоградська, Донецька, Луганська	0,26

В методиках грошової оцінки земель [9, 10] врахування віддаленості від автомобільних шляхів розраховується в розрізі доріг державного значення по геометрично найменшій відстані. Проте такий підхід при оцінці рекреаційних об'єктів є не завжди виправданим. Врахування доступності від рекреаційних об'єктів до автодоріг не відображає об'єктивної оцінки через їх непрямолінійність [11].

Для врахування доступності при оцінюванні земель рекреаційного призначення нами пропонується враховувати не тільки щільність і віддаленість, але й їх технічні характеристики (категорію, швидкість руху, пропускну здатність, середньодобову інтенсивність руху і т. д.), наявність населених пунктів через, які проходять автодороги та природні (погодні) умови (табл. 3).

Таблиця 3.

Розрахункова швидкість руху

Категорія дороги	I-а	I-б	II	III	IV	V
Розрахункова швидкість руху, км/год	120	110	100	80	60	40

Вплив цих чинників можна представити наступним виразом:

$$F_T = f(x_1, x_2, x_3, x_4, x_5), \quad (1)$$

де F_T - значення показника доступності;

x_1 - щільність автомобільних доріг у регіоні;

x_2 - віддаленість від а/д державного значення;

x_3 - категорія автомобільної дороги;

x_4 - кількість населених пунктів, у яких діє обмеження швидкості руху;

x_5 - кількість днів з несприятливими погодніми умовами.

Нами пропонується визначати віддалі від магістральних шляхів сполучення до рекреаційних об'єктів враховуючи витрати часу на переміщення рекреантів дорогами різних категорій з відповідною інтенсивністю руху. Проаналізувавши наявність на території області автомобільних транспортних коридорів (АТК) (I та II-й технічна категорія), автодоріг національного та регіонального значення (II - III категорія), територіального значення (III - IV категорія), обласних та районних доріг (IV - V категорія), нами побудовано картографічну модель транспортної доступності до рекреаційних територій, які пропонується враховувати при грошовій оцінці земель.

З рис. 1 видно, що транспортна доступність до рекреаційних територій вища в південній частині, а північні території області, в яких сконцентровано рекреаційний потенціал не досягають середніх значень по Україні, що понижує грошову оцінку даних територій. Через недостатню щільність автошляхів

зменшуються надходження до бюджетів державного та місцевого рівнів, які залежать від грошової оцінки даних територій, що негативно позначається на інвестиційній привабливості рекреаційних зон півночі Волині.

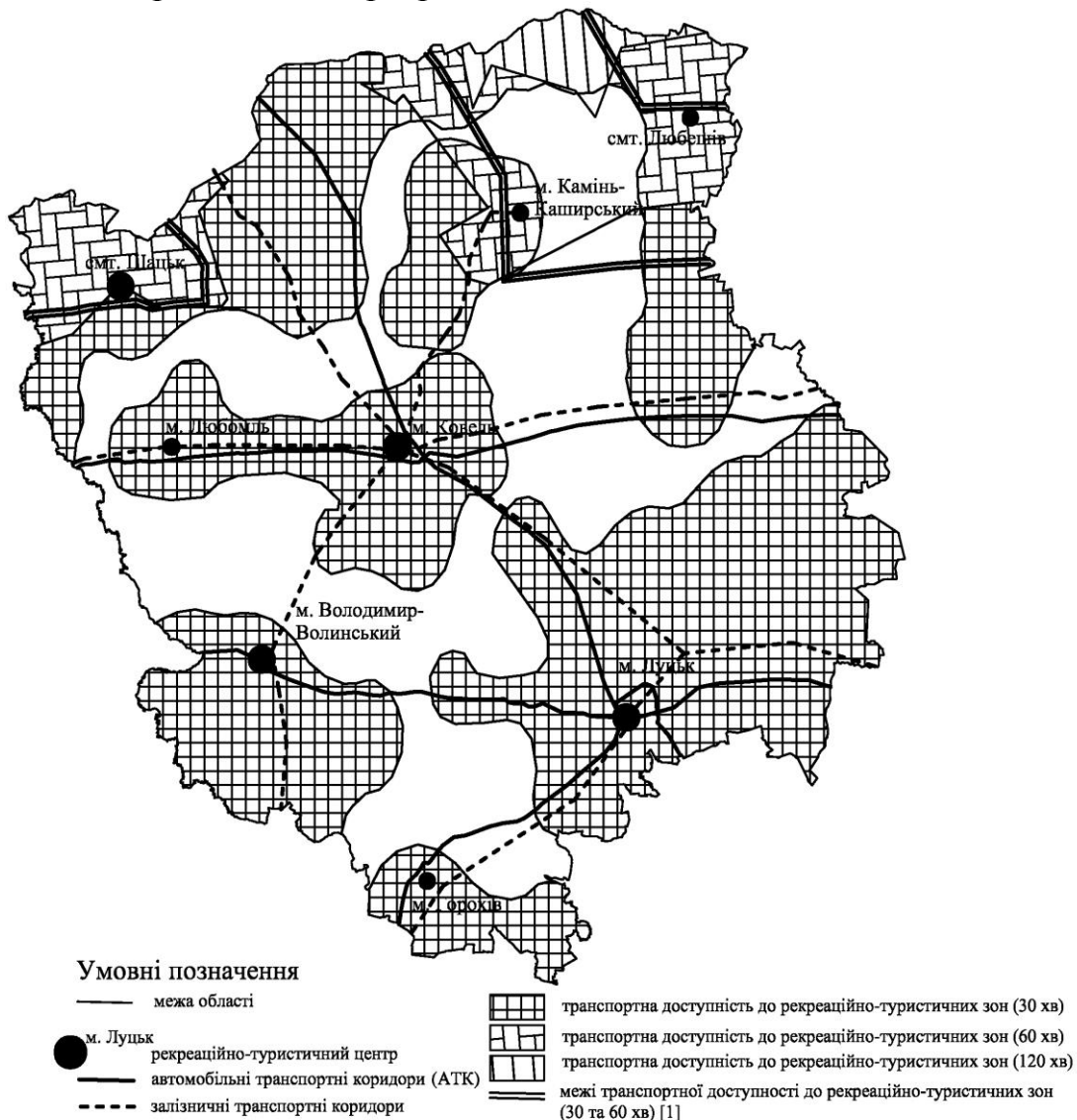


Рис. 1. Графічна модель транспортної доступності.

Приведення автомобільних доріг до вищих технічних категорій та побудова нових АТК дасть змогу використовувати рекреаційні території з більшим еколого-економічним навантаженням. Це пояснюється розвантаженістю близьких до міст зон та повноцінним використанням віддалених територій рекреаційного спрямування.

Висновки

1. Запропонована графічна модель дасть змогу об'єктивно враховувати значення, щільність автошляхів, їх технічні характеристики при оцінюванні рекреаційних територій.

2. Для розвитку рекреаційних зон Волинської області необхідно збільшити щільність автошляхів усіх технічних категорій, що дасть можливість

для залучення інвестицій в розвиток туристичної галузі шляхом покращення зручностей рекреантів та зменшення часу пересування туристів від місць проживання до рекреаційних об'єктів.

Література:

1. Методичні основи грошової оцінки земель в Україні: навч. посібник. / Ю.Ф. Дехтяренко, М.Г. Лихогруд, Ю.М. Манцевич, Ю.М. Палеха. - К. : Профі, 2007. - 624 с.
2. Фоменко Н.В. Рекреаційні ресурси та курортологія / Н.В. Фоменко. - К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 312 с.
3. Дзюбинська О.В. Інформаційна база забезпечення грошової оцінки рекреаційних територій. / Містобудування та територіальне планування: науково-технічний збірник. Вип. 51. – Київ : КНУБА, 2014. –С. 81-87.
4. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: монографія / Ю.Є. Пащенко; [за ред. С. І. Дорогунцова]. - К. : Наук. світ, 2003. - 467 с.
5. Несвет Г. Старый знакомый – новый сосед / Г. Несвет // Весь транспорт – 2005. – № 1-2. - С. 50-57.
6. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄСП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. - С. 4-19.
7. Мартин А.Г. Нормативна грошова оцінка земель несільськогосподарського призначення: нові методичні підходи запроваджуються у 2013 році / А.Г. Мартин // Землевпорядн. вісн. – 2012. - № 10. – С. 20-24
8. Ходикіна І.Ю. Сучасний стан транспортних комунікацій та забезпеченість автомобільними дорогами України / І.Ю. Ходикіна, О. І. Шевчук, Я. В. Шевчук // Наук. вісн. НЛТУ. Зб. наук. техн. пр. – Львів, 2011. – Вип. 21.6 – С. 318- 326.
9. Методика нормативної грошової оцінки земель несільськогосподарського призначення (крім земель населених пунктів) затверджена постановою КМУ від 30 травня 1997 р. за № 525 (Постанова втратила чинність на підставі Постанови КМУ № 1278 (1278-2011-п) від 23.11.2011р.
10. Методика нормативної грошової оцінки земель несільськогосподарського призначення (крім земель населених пунктів) затверджена постановою КМУ від 23 листопада 2011 р. за № 1278.
11. Грицевич В.С. Кривизна автотранспортного простору Львівської області / В.С. Грицевич, Х.В. Сеньчук // Наукові записки Тернопільського

національного педагогічного університету. Серія: Географія. №1. – Тернопіль, 2009. – С. 50-55.

АННОТАЦИЯ

Совершенствование оценки рекреационных территорий является насущной проблемой оценочной деятельности. Эффективное использование рекреационных земель непосредственно связано с использованием природными ресурсами. Однако ведение хозяйственной деятельности на данных территориях связано как с использованием естественной составляющей так и элементов благоустройства.

Объектом исследования данной работы является влияние существующей транспортной системы на оценку рекреационных территорий на примере Волынской области.

Ключевые слова: транспортная система, рекреационные территории, денежная оценка.

ANNOTATION

Improving the assessment of recreational areas is an urgent issue of assessment activities. Effective use of recreational lands directly related to the use of natural resources. However, the conduct of economic activity in these areas is associated with a natural constituent and landscaping elements.

The object of the research is the impact of the existing transport system to estimate recreational areas on the example of Volyn region.

Keywords: transport system, recreational areas, monetary valuation.