Економічні науки. – Серія „Регіональна економіка”. Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. Випуск 11 (43). – Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2014.

УДК 332.3
Дзюбинська О.В., Дзюбинський А.В., Смаль М.В.
Луцький національний технічний університет

ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

У статті охарактеризовано вплив транспортної інфраструктури регіону на розвиток туристично-рекреаційного сектору економіки. Головними критеріями за допомогою яких визначають рівень розвитку транспортного сполучення є їх якість. Основними показниками оцінки якості транспортної мережі є: тип покриття, щільність автошляхів, швидкість пересування ними, довжина мережі, категорія доріг, пропускна здатність, середньодобова інтенсивність руху

Ключові слова: транспорт, мережа, інфраструктура, мережа, оцінка.

Dziubynska O., Dziubynskyi A., Smal M.

ASSESSMENT OF TRANSPORT ACCESSIBILITY OF RECREATIONAL AREAS OF VOLYN REGION

The article describes the impact of transport infrastructure of the region on the development of the tourism sector of economy. An important milestone in economic development in the modern world is the existence of clearly defined areas of tourism and recreational activities. The availability of destinations for foreign, and especially the availability of payment for domestic tourists promotes both international and domestic tourism. The main criteria to determine the level of traffic is quality. Key indicators of assessing the quality of the transport network are: the type of road topping, road density, speed of traffic, the length of the network and category of roads, bandwidth and average traffic. The article described a modern network of roads of Volyn region and indicators that characterize the quality of traffic. Comparative characteristics of medium density and categories of roads of Volyn region and Ukraine are given.

Transport provision of Volyn region in recreation and tourist zones and subzones is defined by us by a formula that takes into account the length of the operational network and regional population. It is a clear form of recording the dynamics of transport security during seasonal vacations. As a result of calculations there were performed comparative characteristics of density roads within the recreational areas of Volyn region.

We propose to determine the distance from the main communication routes to recreational facilities including the time spent on the movement of tourists through the ways of various categories with relevant traffic. Having analyzed the presence in the area of road transport corridors (I and II and the technical category), roads of national and regional importance (category II-III), of territorial importance (category III-IV category), regional and district roads (IV-V category), we constructed a mapping model of transport accessibility to recreational areas, which is proposed to use in assessing the recreational potential of the area. As result of research we found out, that for the

development of recreational areas of Volyn region it is necessary to increase the density of roads of all technical categories. This will give opportunity for investments in the tourism sector by improving the convenience of tourists and reducing their travel time from dwelling place to the recreational facilities**.**

Key words: transport, network infrastructure, network, rating.

Дзюбинская О.В., Дзюбинский А.В., Смаль М.В.

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕКРЕАЦИОННЫХ ТЕРРИТОРИЙ ВОЛЫНСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье охарактеризовано влияние транспортной инфраструктуры региона на развитие туристско-рекреационного сектора экономики. Главными критериями при помощи которых определяют уровень развития транспортной инфраструктуры является их качество. Основными показателями оценки качества транспортной сети являются: тип покрытия, плотность автодорог, скорость передвижения по ним, длина сети, категория дорог, пропускная способность, среднесуточная интенсивность движения

Ключевые слова: транспорт, сеть, инфраструктура, сеть, оценка.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв’язок з важливими науковими та практичними завданнями. Рівень розвитку транспортної інфраструктури визначає транспортну доступність населених пунктів, формує просторову зв’язаність території, зумовлюючи ступінь соціально-економічного розвитку регіону. Тому важливого значення набуває аналіз та оцінка транспортного потенціалу області з метою покращення транспортної доступності територій.

Наявність рекреаційного сектору економіки дуже важлива для сучасного суспільства. Цінність полягає не тільки в залученні коштів, які акумулюються з рекреації, але і в питанні підтримання та покращення рівня оздоровлення та відпочинку. Важливим аспектом функціонування рекреаційних територій у сучасному технологічному світі є створення комфортних умов перебування під час відпочинку. Тому виникає потреба у відповідному облаштуванні даних місць інфраструктурними комплексами (соціальною інфрастуктурою). Ефективність ведення господарсько-рекреаційної діяльності на рекреаційних територіях пов’язане з використанням природної складової (клімат, джерела мінеральної води, водойми), елементів благоустрою (інженерно-технічне облаштування, соціально-побутова інфраструктура) та шляхів сполучення. Транспортна

доступність є однією з визначальних показників відвідуваності об’єктів рекреаційного призначення.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідження впливу транспортного сектору на господарську діяльність висвітлено у роботах багатьох вчених. Серед них доцільно виділити праці Ю. Пащенка [1] та Г. Нєсвєта [2], 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 [3], але в їх працях недостатньо приділено уваги впливу транспортних систем на розвиток рекреаційного потенціалу регіону.

Транспортній проблематиці присвячено багато робіт вітчизняних науковців, зокрема І. Аксьонова, О. Бакаєва, В. Диканя, К. Коценко, М. Котлубая, Ю. Кулаєва, В. Коби, Ю. Пащенка, Т. Пепи, Є. Сича, О. Яроша. Здебільшого у наукових працях увага зосереджується на потенціалі і організаційно-економічних питаннях окремих видів транспорту, без системно-комплексного підходу до дослідження проблем транспортної доступності територій регіону, чому присвячена дана стаття.

Цілі статті. Метою даної статті є визначення впливу забезпечення автошляхами області на рівень розвитку рекреаційно-туристичних зон. Завданням даної роботи є розроблення та застосування графічних матеріалів для оцінки стану розвитку транспортної інфраструктури рекреаційних територій Волинської області.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Головними критеріями за допомогою яких визначають рівень розвитку транспортного сполучення є їх якість. Саме від типу покриття, кількості автошляхів (щільності), швидкості пересування ними, довжини мережі залежить пропускна здатність, тобто доступність транспортного обслуговування для господарюючих суб’єктів та населення [4].

Сучасна мережа автошляхів Волинської області сформувалась завдяки розвитку великих і середніх міст, а саме Луцька, Ковеля, Нововолинська, Володимира-Волинського. Через них проходять шляхи міжнародного і державного значення.

Для конфігурації мережі автомобільних шляхів області характерна радіальна система навколо великих міст і промислових вузлів. На головних напрямках економічних зв'язків автомобільні дороги ідуть паралельно до залізничних.

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. Шляхи державного значення становлять лише 16,5 % загальної протяжності шляхів області, решта (83,5 %) припадає на шляхи місцевого значення. Щільність автомобільних шляхів загального користування становить 313,6 км на 1 тис. км^2. За рівнем забезпеченості автомобільними шляхами з твердим покриттям (275 км на 1 тис. км^2) область не поступається загальнодержавному показнику (268 км на 1 тис. км^2).

Існую кілька способів визначення транспортної забезпеченості (ТЗ). Серед них варто відмітити наступні, які представлені формулами (1) та (2). Відповідно (1) характеризується відношенням площі регіону до загальної протяжності автошляхів [5]:

$$d_S = \frac{1000 \times L_E}{S}, \qquad (1)$$

де: L_E – довжина експлуатаційної мережі, км;

S – площа регіону, км. кв.

Проте у випадку рівної площі досліджуваних територій потреба в транспорті буде більшою, чисельність населення якої

більша. Такий випадок характеризується, насамперед, ситуацією збільшення кількості населення внаслідок сезонного відпочинку (туризму, рекреації). Як наслідок транспортну забезпеченість визначають відношенням протяжності мережі до кількості присутнього населення:

$$d_H = \frac{1000 \times L_E}{H}, \qquad (2)$$

де: H – кількість населення регіону, десять тис. чол.

Транспортна забезпеченість Волинської області визначалась нами за рекреаційно-туристичними зонами (РТЗ) і підзонами (РТпЗ) за формулою (2), оскільки це наглядна форма фіксування динаміки транспортної забезпеченості в період сезонного відпочинку.

Відповідно нами обчислені постійні показники ТЗ РТЗ та РТпЗ, результати яких подані на рис. 3.1.

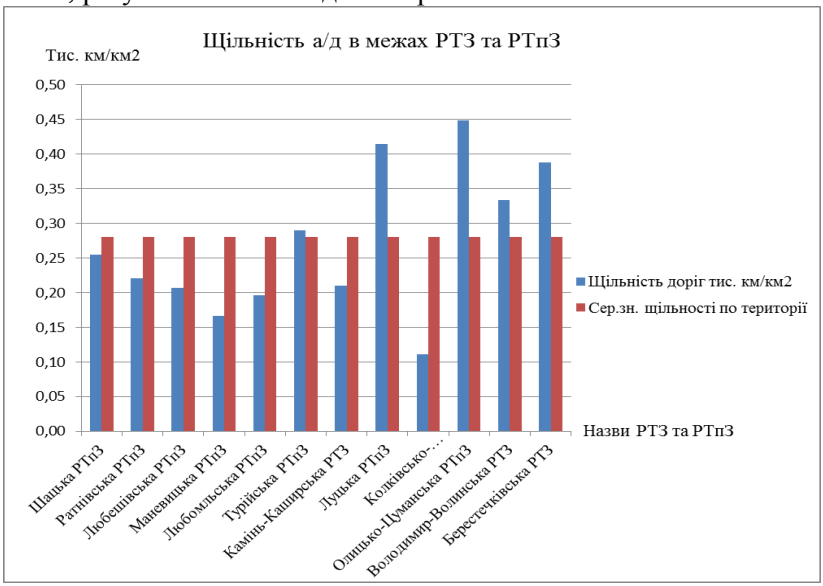

Рис.1.1. Порівняльна характеристика щільності автомобільних доріг у межах рекреаційних районів Волинської області

Рис. 1.2. Транспортна доступність у межах Волинської області для територій рекреаційного використання

На рис.1.2. відображена транспортна доступність у межах існуючих рекреаційних зон Волинської області, яка розрахована за двома методиками. За першою – враховується віддаленість від

автотранспортних коридорів міжнародного значення по мережі внутрішніх доріг державного значення [6]. За другою – знаходженням геометрично найменшої відстані. Відповідно до проведених обчислень визначено, що Луцька, Берестечківська, Олицька та Турійська рекреаційно-туристичні зони мають достатню транспортну забезпеченість у порівнянні з середнім показником в області, на території решти 8 зон та підзон ТЗ майже в два рази менша за середній.

Висновки

1. Запропоновані методи оцінки транспортної доступності та отримані аналітичні і картографічні матеріали дають змогу об’єктивно оцінити стан розвитку транспортної інфраструктури рекреаційних територій Волинської області

2. Для розвитку рекреаційних зон Волинської області необхідно збільшити щільність автошляхів усіх технічних категорій, що дасть можливість для залучення інвестицій у розвиток туристичної галузі шляхом покращення зручностей рекреантів та зменшення часу пересування туристів від місць проживання до рекреаційних об’єктів.

1. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: монографія / Ю.Є. Пащенко; [за ред. С. І. Дорогунцова]. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.
2. Несвет Г. Старый знакомый – новый сосед / Г. Несвет // Весь транспорт – 2005. – № 1–2. – С. 50–57.
3. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4–19.
4. Бойчук В.С. Довідник дорожника. – К.: Урожай, 2002. – 558 с.
5. Загальний курс транспорту: Навч. посібник / Фришев С.Г., Мельник І.І., Бондар С.М. – К.: Вища освіта, 2006. – 162 с.
6. 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.