

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЙНОЇ ТА ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМ АВТОНОМНОЇ РЕСПУБЛІКИ КРИМ

У статті розглянуто рекреаційну і транспортну системи Автономної республіки Крим, їхнє сучасне становище. Проаналізовано територіальну структуру рекреаційного господарства і мережу транспортної системи республіки. Визначено головні проблеми рекреаційного і транспортного комплексу та можливості їх подолання.

Ключові слова: рекреаційна система, рекреаційний комплекс, рекреаційний ефект, транспорт, транспортна система.

В статье рассмотрено рекреационную и транспортную системы Автономной республики Крым, их современное состояние. Проанализировано территориальную структуру рекреационного хозяйства и сеть транспортной системы республики. Определены главные проблемы рекреационного и транспортного комплекса и возможности их преодоления.

Ключевые слова: Рекреационная система, рекреационный комплекс, рекреационный эффект, транспорт, транспортная система.

The article deals with recreational and transport systems of the Autonomous Republic of Crimea, their present situation. The territorial structure of recreational facilities and transport system of the republic is analyzed. The main problems of recreational and transport sector and opportunities to overcome them are determined.

Key words: Recreational system, recreational facility, recreational effect, transport, transport system.

Актуальність обраної теми. У сучасних умовах перехідної економіки України, чимале значення для розвитку туристичної галузі має туристична інфраструктура АР Крим. Через це виникає необхідність її усебічного та детального дослідження, об'єктивна оцінка проблем, можливостей розвитку галузі та способів залучення максимального числа відпочиваючих на півострів. Для кращого використання туристичних можливостей регіону необхідно вирішити найважливіше завдання – створення сучасної інфраструктури і, насамперед, рекреаційного комплексу, транспортної системи та засобів розміщення, що відповідають міжнародним стандартам.

Зазначені вище положення обумовлюють необхідність подальшого розвитку теоретичних та науково-методичних основ формування ефективної туристичної інфраструктури із урахуванням особливостей сучасних ринкових відносин, зменшення впливу державних органів на регулювання розвитку туризму. Все це доводить актуальність теми даної статті.

Аналіз останніх джерел та публікацій. У вітчизняній літературі проблеми удосконалення туристичної інфраструктури не знайшли достатнього висвітлення, а зарубіжний досвід потребує значної адаптації до сучасних умов. Надзвичайно мало уваги приділено проблемам розвитку

ефективного менеджменту туристичного комплексу, розрахунку економічної ефективності туризму та способів залучення максимальної кількості відпочиваючих на Кримський півострів.

Питання, що пов'язані із розвитком рекреаційного комплексу Криму, специфікою його територіальної структури та проблемами рекреаційного господарства, викладені у працях дослідників Л. Воронкової, Є. Воронцова, Н. Григор'єва, В. Гуляєва, А. Русанова, А. Кускова, О. Лисікова, М. Мироненка, І. Твердохлебова, Н. Пахомової, А. Ендерса, К. Ріхтера та ін..

Розвиток, формування структури та проблеми транспортної системи АРК, досліджено у роботах Г. Котова, В. Кудрявцевої, Є. Рейцена, І. Твердохлебова, А. Швеца, Г. Яковлева та ін..

Розвиток рекреаційного господарства Автономної республіки Крим стає одним з пріоритетних напрямків у туристичній інфраструктурі регіону. Він базується на використанні мінеральних вод, лікувальних грязей, пляжів, кліматичних і ландшафтних ресурсів, морського і гірського повітря, антропогенних рекреаційних ресурсів (пам'ятки історії і культури) [3, 114].

Територіальну структуру мережі рекреаційних підприємств АРК формують: ПБК (Південний берег Криму) і ПСБК (Південно-східний берег Криму), тут розташовано 51 відсоток всіх місць здравниць України. А також ЗБК (Західний берег Криму) – 39 відсотків, СБК (Східний берег Криму) – 8 відсотків і глибинні території – менше 3 відсотків. Слабше за все освоєно Східний берег, і зовсім не освоєно Арабатську стрілку [2, 32].

У Криму приблизно 97 відсотків здравниць сконцентровано на вузькій трьохкілометровій прибережній смугі моря [3, 116]. На глибинних територіях (гірських, передгірських) розташовані лише невеликі (середня місткість 140 місць), мало-комфортабельні здравниці: це переважно дитячі табори, що знаходяться в годинній або півгодинній транспортній доступності від моря, а також туристичні бази у Горному Криму [3, 116].

На глибинних територіях півострова існують всі необхідні можливості і ресурси для масштабного рекреаційного освоєння. До них відносяться:

- ландшафти Гірського Криму;
- мінеральні води;
- інфраструктурна освоєння долин (існуюча транспортна мережа, лінії електропередач, водопровідні мережі, газопровід і т. д.);
- можливість створення швидкісних транспортних магістралей, які забезпечать доставку туристів до моря і назад;
- більш низькі витрати на будівництво здравниць, ніж на березі;
- існування вільних земельних ресурсів для рекреаційного будівництва та ін..

Глибинні території можна розглядати як резерв для росту рекреаційного потенціалу АРК [2, 32-33].

На березі розташовані більш великі рекреаційні підприємства.

Середня ємність одного прибережного підприємства становить 300 місць. Найбільшими з них є турбази (500 місць) і санаторії (420 місць).

У цілому для Криму характерні підприємства, які незначні за місткістю. Лише 2 відсотка від загальної кількості припадає на підприємства ємністю 1000 і більше місць. Здравниці з 300 і менше місцями становлять 70 відсотків [3,116]. Перевага малих мало-комфортабельних здравниць пояснюється відомчим підходом до рекреаційного будівництва в АРК. Не маючи коштів для будівництва великого, комфортабельного підприємства, відомство обмежується малим, з дублюванням всіх елементів соціальної і промислової інфраструктури, що значно здорожує будівництво і призводить до нераціонального використання земельних та інших ресурсів.

Сучасна ситуація на курортах характеризується відсутністю комплексності у розвитку національного господарства [1, 23]. Рекреація випадає з економічної структури республіки, і як результат спостерігаються наступні проблеми:

- низький рівень організації зовнішнього рекреаційного потоку;
- його нерівномірний розподіл, концентрація на найбільш освоєних територіях;
- низький рівень комфорту здравниць;
- високі ціни на рекреаційні послуги;
- яскраво виражена сезонність рекреаційного господарства;
- відсутність єдиної рекреаційної політики облаштування та управління курортами;
- низька забезпеченість транспортом;
- концентрація місцевого населення на найбільш цінних у рекреаційному відношенні територіях;
- слаборозвинута, вузькоспеціалізована база курортів-міст;
- стан матеріально-технічної бази, яка забезпечує нормальні умови праці та відпочинку;
- слаборозвинута система розселення;
- дисбаланс у рекреаційному освоєнні узбережних та глибинних територій [3, 123].

Розвиток рекреаційного господарства в Криму фінансується за залишковим принципом. Економічна структура півострова представлена промисловістю – 75 відсотків від обсягу валової продукції республіки, та сільським господарством – 25 відсотків. Відповідно до цього, туди спрямовуються більшість інвестицій і тому темпи розвитку промислового та сільськогосподарського виробництва в 4 рази перевищують темпи розвитку рекреаційного господарства [2, 37].

Не до кінця вирішені проблеми управління рекреаційним господарством [3, 121]. Для проведення єдиної рекреаційної політики в республіці створено Міністерство курортів і туризму (МКТ). Але не всі об'єкти рекреаційного комплексу підпорядковані цьому інституту.

Рекреаційне господарство, поряд із промисловістю та сільським господарством, є галуззю, чия продукція – рекреаційний ефект, вивозиться з Криму кожною людиною, що відпочивала на території півострову у різні країни. Але за постачання рекреаційного ефекту в інші країни республіка не має ніяких доходів. Хоча обсяги ефекту, що транспортується цілком досить для того щоб компенсувати лісоматеріали, нафтопродукти, деяких товарів народного споживання, які надходять з інших держав.

Не дивлячись на очевидне народногосподарське значення рекреаційного господарства в економічній структурі воно займає п'яте місце за кількістю зайнятих після промисловості, сільського господарства, будівельної індустрії, транспорту. На рекреаційних підприємствах зайнято менше 4 відсотків населення працездатного віку.

На думку дослідників В. Б. Кудрявцева, А. Б. Швець і І. Т. Твердохлебова, територіальною формою організації господарства Криму повинен бути рекреаційний комплекс з диверсифікованим набором галузей, що наблизять його до стандартів міжнародних рекреаційних корпорацій. Сполучене функціонування диверсифікованого набору галузей буде давати максимальний рекреаційний ефект. Усі рішення щодо економічної організації території Криму повинні зважуватись цим ефектом [2, 40].

Таким чином, економічна система та інвестиційна політика, що склалася на півострові не відповідає попиту населення на рекреаційні послуги та значно сповільнює розвиток рекреаційної системи у всьому регіоні.

Розвиток туристичної інфраструктури багато в чому залежить від рівня розвитку, конфігурації та густоти транспортної мережі.

Формування системи транспорту Криму обумовлено специфікою його фізико-географічного положення, унікальним різноманіттям природних умов і ресурсів, а також історично сформованим місцем у територіальному розподілі праці [2, 49].

Провідну роль у становленні сучасної регіональної транспортної системи відіграли такі природні та соціально-економічні фактори:

- значна ландшафтна диференціація природи;
- багатогалузева спеціалізація народногосподарського комплексу;
- характер розселення населення та розміщення населених пунктів;
- склад та інтенсивність внутрішнього і міжрайонного товарообміну;
- сезонність функціонування рекреаційного комплексу [5, 59].

У структурі транспортної системи головну роль у перевезенні пасажирів і вантажів відіграє автомобільний транспорт. Густота автомобільних шляхів з твердим покриттям коливається по всій території півострову. За цим показником усі адміністративні райони поділяються на три групи: райони з високою щільністю дорожньої мережі; райони з середньокримським значенням; райони з показником щільності доріг, що нижчий за середньорегіональний. Інтенсивність автомобільного руху в Криму коливається в залежності від категорії дороги, часу доби і сезону.

Залізничний транспорт Криму займає важливе місце у перевезенні сировини, пального, будівельних матеріалів та інших вантажів, а також пасажирів.

Морський транспорт відіграє незначну роль у перевезенні вантажів і пасажирів. Транспорт забезпечує торгівельні зв'язки і перевезення вантажів та пасажирів у міста Азово-Чорноморського басейну.

Повітряний транспорт півострову має достатній рівень розвитку. Центром є Сімферополь. Перевезення вантажів і пасажирів прив'язані до функціонування рекреаційного та сільськогосподарського комплексів.

Функціонування та розвиток транспортної системи позначається на стані природного середовища Криму. Транспорт забруднює ґрунти, води та повітряний простір. Також розвиток транспортної системи супроводжується зростанням масштабів ресурсоспоживання, призводить до скорочення площ сільськогосподарських угідь, курортних територій і знижує рекреаційний ефект. Для того, щоб знизити негативний вплив транспорту необхідно випрямляти дороги та вдосконалювати їх покриття, а також застосовувати спеціальне пришляхове лісонасадження.

Основні показники розвитку транспортної системи АРК свідчать про те, що подальший розвиток стає неможливим без руйнівного впливу на природний комплекс. Отже, майбутній розвиток транспортної системи республіки передбачає реконструкцію існуючих шляхів та впровадження нових швидкісних та екологічних транспортних засобів.

Розростання мережі автомобільних і залізничних шляхів, трубопроводів і ліній електропередачі не тільки скорочує площі сільськогосподарських угідь, але також і розділяє природні ландшафти Криму на окремі частини, які стають ізольованими одна від одної [3, 185]. Це порушує природний спосіб життя їх мешканців, помітно знижує естетичну привабливість і біологічну продуктивність природних комплексів.

У межах приморських природних комплексів розвиток транспортних комунікацій скорочує корисну площу курортних територій і знижує рекреаційний ефект. А на таких відрізках доріг, як Саки – Євпаторія і Феодосія – Приморський 50-ти метрова смуга безпосередньо захоплює купально-пляжну зону (пляжі „Прибережное”, „Солнышко”, „Новый пляж” в Євпаторії та „Золотой пляж” в Феодосії) [2, 65].

У відповідності з інтенсивністю транспортного потоку відбувається перерозподіл екологічних порушень зокрема на автодорожній мережі регіону, які мають яскраво виражену сезонність. Сезонні коливання екологічного навантаження пояснюються аритмічністю функціонування рекреаційного і агропромислового комплексів.

Для зниження негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище півострову велику увагу необхідно приділити випрямленню відрізків доріг міжрегіонального та республіканського значень та вдосконаленню їх покриття, а також ліквідації ґрунтових доріг, що дублюють напрямки руху основних автомагістралей.

Крім цього, значного зниження шкідливих газових викидів в атмосферу можна досягнути двома шляхами:

- використанням присадки до бензину третього покоління Аспен-3, що зменшує шкідливі викиди на 50 відсотків. Ця сировина недорога і є в Криму;
- введенням спеціальних пристроїв, які затримують шкідливі домішки вихлопних газів.

Комплекс заходів у боротьбі із забрудненням навколишнього середовища повинен охоплювати не тільки контроль за станом транспортних засобів, але також і спеціальне прищляхове лісонасадження, яке повинне базуватися на підборі рослин, що здатні утилізувати шкідливі речовини [3, 185].

Вдосконалення територіальної структури транспортної мережі та зменшення руйнівного впливу на природне середовище півострова повинні також реалізовуватися через покращення якості покриття, реконструкцію та розширення смуг руху транспортних засобів [4].

У перспективі для оптимізації зв'язку глибинних частин Криму із узбережними рекреаційними територіями можливі два варіанти вдосконалення структури автодорожньої мережі. По-перше, за рахунок будівництва нової гілки залізничної дороги Бахчисарай – Ялта, а по-друге, створення швидкісної автомагістралі у тому ж напрямку. Обидва варіанта дозволять зменшити навантаження на дорогу Сімферополь – Алушта – Ялта [4].

Головною проблемою реалізації відмічених пропозицій є прокладання тунелю через Головну гряду Кримських гір, що може порушити гідрологічний та карстовий режими, і в цілому екологічну рівновагу півострову [4].

У рамках реконструкції автодорожньої мережі планується повністю перебудувати автомагістраль Сімферополь – Севастополь, щоб довести рух автомашин до чотирьох смуг [3, 186].

У зв'язку з розвитком в перспективі курортно-рекреаційних комплексів „Морское”, „Приветное”, „Малореченское” слід реконструювати дорогу Алушта – Судак – Феодосія, що особливо важливо через те, що у цій частині півострову відсутня залізниця [2, 65]. Не менш актуальним є будівництво нової автомагістралі, яка з'єднає даний регіон з залізничними станціями Сімферополь і Джанкой [3, 185]..

Планується реконструювати автодорогу Сімферополь – Ніколаєвка, через незадовільний стан її технічних показників та для безпеки руху населення [4].

Розвиток залізничного транспорту Криму за інтенсивністю транспортно-економічної діяльності досяг свого максимального значення і подальше удосконалення його територіальної структури можливе при вирішенні наступних завдань:

- збільшення пропускнувості залізничних доріг на базі будівництва других колій і двоколійних вставок, що дозволить не

- вилучати додаткові земельні ділянки;
- будівництво других колій на відрізках Сімферополь – Севастополь та Джанкой – Керч;
 - реконструкція Керченської паромної переправи;
 - будівництво нових залізничних гілок Красноперекопськ – Євпаторія, Бахчисарай – Ялта, Нижнегорськ – Білогірськ – Привітне;
 - електрифікація залізничної гілки Джанкой – Керч – Порт-Крим, що зменшить негативний вплив залізничного транспорту на навколишнє середовище даної території [4].

У подальшому розвитку функціонування транспортної системи Криму неминуче призведе до ще більшого споживання ресурсів, вилучення сільськогосподарських земель та скорочення рекреаційних територій, а також погіршення екологічної ситуації в регіоні [2, 64].

1. Вершицкий А. В. Формирования и развитие сети предприятий авто туризма в Крыму. – Диссертация ... канд. экономических наук. – Симферополь, 2006. – 203 с.
2. Крым: хозяйство. Экономико-географический анализ / Под ред. В.Б. Кудрявцева, А. Б. Швеца, И. Т. Твердохлебова. – Симферополь: Редотдел Крымского комитета по печати, 1993. – 19 с.
3. Крым: настоящее и будущее: Сб. статей /Под ред. Г. М. Фомина. – Симферополь: Таврия, 1995. – 368 с.
4. Постанова Кабінету Міністрів „України Про затвердження Державної програми розвитку туризму на 2002-2011 рр.” від 29 квітня 2002 р. № 583.
5. Рейцен Е. Туризм и транспорт // Гостиничный и ресторанный бизнес. – 2001. - № 2 (5). – С. 58-63.

УДК 551.510.41

Черненко А.С.

РУЙНУВАННЯ ОЗОНОВОГО ШАРУ: АНТРОПОГЕННИЙ ЧИ ПРИРОДНИЙ ПРОЦЕС?

В даній статті досліджуються основні гіпотези руйнування озонowego шару як природного так і антропогенного характеру. Приводиться пояснення механізму дії розглянутих гіпотез та аргументи, що говорять на користь кожної з них. Висловлюється припущення про хибність загальноприйнятої думки щодо вирішальності людського фактору в процесі руйнування озонowego шару.

В данной статье исследуются основные гипотезы разрушения озонowego слоя как природного, так и антропогенного характера. Приводится объяснение механизма действия данных гипотез и аргументы, которые говорят в пользу каждой из них. Высказывается предположение про неверность общепринятой теории о решающей роли человеческого фактора в процессе разрушения озонowego слоя.

This article examines major ozone depletion hypothesis, both natural and man-made. Describes the mechanism of action of the considered hypotheses and arguments which speak in favor of each. An author expresses an assumption about falsity of the popular views, that human factor is the main in the process of ozone depletion.

Актуальність даної теми дослідження полягає у дослідженні причин руйнування озонowego шару та застосування цієї інформації для запобігання даного процесу. Озонівий шар – це захисний щит нашої планети. Завдяки йому все живе захищене від шкідливого ультрафіолетового випромінювання. Проте озонівий шар не є стабільним, його «товщина» змінюється і загалом