

багаторічних насаджень, не забезпечено нормального функціонування меліоративних систем, вилучені землі під гірниче виробництво стають малоприсадатними для продуктивного використання в сільському і лісовому господарстві, та для інших цілей, а також виведення земель з господарського використання у зв'язку з радіаційним забрудненням порушило традиційну для Житомирського Полісся систему ведення агропромислового виробництва: було обмежено або зовсім знищено ведення таких традиційних галузей сільськогосподарського виробництва, як: льонарство, хмелярство, вівчарство. Були порушені засоби комунікації між населеними пунктами, ускладнено транспортне сполучення між ними. І у міру зміни екологічної ситуації та через різні проміжки часу після аварії, залежно від рівня забруднення угідь радіонуклідами і процесів самоочищення, постала проблема поступового повернення угідь для використання у суспільному виробництві.

Відповідно це вимагає розв'язання відповідних стратегічних завдань щодо оптимізації природокористування у кожному геоecологічному мікрорайоні досліджуваного регіону та використання детальної геоecологічної інформації починаючи зі стадії генерального плану до проекту регіонального планування.

1. Аганбегян А. Г. Система моделей народнохозяйственного планирования / А. Г. Аганбегян, К. А. Багриновский, А. Г. Гранберг. — М.: Мысль, 1972. — 348 с. 2. Адаменко О. М., Рудько Г. І., Екологічна геологія: підручник / О. М. Адаменко, Г. І. Рудько. — К.: Манускрипт, 1998. — 438 с. 3. Гавриленко О. П. Геоecологічне обґрунтування проектів природокористування: підручник / Олена Петрівна Гавриленко. — Вид. 2-ге,

випр. і допов. — К.: Ніка-Центр, 2007. — 432 с. 4. Гродзинський М. Д. Основи ландшафтно-екології: підручник для вузів з дисципліни "Ландшафтна екологія" і "Ландшафтознавство" / М. Д. Гродзинський. — К.: Либідь, 1993. — 220, [4] с.: іл. 5. Гродзинський М. Д. Стійкість геосистем до антропогенних навантажень / М. Д. Гродзинський. — К.: Лікей, 1995. — 233 с. 6. Даждо Р. Основи екології: пер. с фр. / Р. Даждо. — М.: Прогресс, 1975. — 411 с. 7. Денисик Г. І. Техногенні ландшафти Подольських Топтр, їх структура і класифікація / Г. І. Денисик // Фіз. географія і геоморфологія. — 1981. — Вип. 25. — С.60-65. 8. Дювіньо П. Биосфера и место в ней человека: экологические системы и биосфера / П. Дювиньо, М. Танг; пер. с фр. Рафеева П. М.; под ред. Формозова А. Н. — М.: Прогресс, 1968. — 254 с. 9. Исаченко А. Г. Развитие географических идей / Анатолий Георгиевич Исаченко; ред. Матвеева Г. Е. — М.: Мысль, 1971. — 416 с. 10. Исаченко А. Г. Экологический потенциал ландшафта / А. Г. Исаченко // Изв. ВГО. — 1991. — Т. 123, вып. 4. — С. 305-315. 11. Мельник А. В. Українські Карпати: еколого-ландшафтознавче дослідження / А. В. Мельник. — Л.: Львів. нац. ун-т ім. І.Франка, 1999. — 286 с.: іл., табл. 12. Нестерчук І. К. Геоecологічний підхід до проблеми природокористування: теоретичні аспекти та методика / І. К. Нестерчук // Фізична географія та геоморфологія. — К., 2007. — Вип. 52. — С. 51-66. 13. Олішевська Ю. А. Геоecологічне районування: теоретико-методичний та практичний аспекти: монографія / Олішевська Ю. А. — К.: Сталь, 2009. — 244 с.: іл., табл. 14. Охорона навколишнього середовища / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка / за ред. Я. Б. Олійника. — К.: Ніка-Центр, 2006. — 264с.: рис. 15. Рудько Г. І., Адаменко О. М. Конструктивна геоecологія: наукові основи та практичне втілення / Г. І. Рудько, О. М. Адаменко; за ред. Г. І. Рудька. — Чернівці: Маклаут, 2008 — 320 с. 16. Самойленко В. М. Комплексне районування радіоактивних забруднених територій Полісся і півночі лісостепу за гідрологічно-ландшафтними умовами та можливими радіоecологічними наслідками місцевого водно- і ресурсокористування / В. М. Самойленко. — К.: Ніка-Центр, 1999. — 280 с. 17. Шищенко П. Г. Прикладная физическая география: учеб. пособие для географ. фак. ун-тов / П. Г. Шищенко. — К.: Вища школа, 1988. — 190 с. 18. Шищенко П. Г. Принципы и методы ландшафтного анализа в региональном проектировании / П. Г. Шищенко. — К.: Фитосоцицентр, 1999. — 284 с.

Надійшла до редколегії 14.04.11

УДК: 911.3

О. Борисюк, ст. викл.

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОЇ ОЦІНКИ ЧИННИКІВ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ АВІАТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Розкриваються методологічні аспекти суспільно-географічної оцінки чинників розвитку регіональних авіатранспортних систем. Проводиться класифікація чинників, від яких залежить компонентна та територіальна структури РАТС, їх місце у складі господарського комплексу країни та обґрунтування напрямків оптимізації територіальної організації.

The publication details the methodological aspects of social and geographical factors assessment of regional air transport systems. A classification of factors that affect the component and territorial structure of the RATS and their place in the national economy and justification optimize the territorial organization.

Постановка проблеми. В сучасних умовах транспорт загалом та авіатранспорт, зокрема, є одним з визначальних чинників існування суспільно-географічної системи, оскільки саме він забезпечує зв'язки між її елементами, а отже, — її цілісність. Однією з найскладніших інтегральних форм територіальної організації авіатранспорту є регіональна авіатранспортна система (РАТС), що являє собою сукупність прямо або опосередковано взаємозв'язаних аеропортів та аеродромів (разом із супутніми об'єктами) в межах цілісної в природно-господарському розумінні території (регіону, суспільно-географічного району) [5]. Суспільно-географічні райони України мають свої особливості географічного положення, природних, економічних, демографічних, транспортних та інших умов, які в сукупності зумовлюють регіональні відмінності у розвитку авіатранспорту. Як наслідок цього, в кожному районі сформувалася своя регіональна авіатранспортна система, що є специфічним елементом його територіально-галузевої структури. Від ефективності РАТС, зокрема раціональності їх територіальної структури та організації, великою мірою залежить соціально-економічний розвиток району та держави в цілому. Тому в сучасних умовах, важливого значення набуває достовірна оцінка факторів формування та розвитку РАТС, під якими розуміють

всю сукупність об'єктивних умов, ресурсів, обставин, що впливають на зміст, структуру та спосіб їх функціонування та зумовлюють їх локалізацію.

Аналіз останніх досліджень та виявлення невирішених сторін проблеми. Вивченню факторів формування та розвитку транспорту присвячена низька публікацій вітчизняних та зарубіжних науковців. Першими дослідниками, які вивчали фактори, що впливають на транспортні системи були німецький географ Йоган Коль та французький інженер Леон Лаллан в середині XIX століттям. Представники германської школи транспортної географії першої половини XX ст. (А. Геттнер, Д. Хассерт, Д. Дове) надавали перевагу вивченню впливу природних чинників на розміщення окремих транспортних шляхів і мережі в цілому. У 30-х роках XX століття С.В. Бернштейн-Коган [2] розкриває вплив економічних факторів на формування транспортних мереж, в 1978 році російський вчений І. В. Нікольський [7] — військово-стратегічних. Нині питанням факторів розвитку транспортних систем присвячені роботи російських науковців С.А.Тархова, В.М.Бугроменка, С.Б.Шліхтера. Відомими українськими географами та економістами сучасного періоду, які досліджували фактори розміщення і територіальної організації транспорту є К.Ф.Коценко, Ю.Є.Пашенко,

М.Д. Пістун, О.Г.Топчієв, Л.Г.Чернюк. Вагомим внеском в теорію транспортної географії є роботи І.Смирнова [9, 10], які мають транспортно-логістичне спрямування.

В той же час така важлива галузь як авіаційний транспорт, взагалі залишилась поза увагою географів як в загальнотеоретичному, так і в методичному аспектах.

Такі обставини вимагають відродження належного наукового пошуку у вітчизняній транспортній географії взагалі та в географічному дослідженні факторів розвитку авіатранспорту, зокрема.

Формулювання цілей статті. Постановка завдання. Формування і розвиток регіональної авіатранспортної системи залежить від різноманітних чинників, які відрізняються між собою за напрямом, силою, характером дій. Специфіка їх сукупного впливу в тому що, територіально та функціонально накладаючись (перекриваючи один одного), вони можуть підсилювати або послаблювати певні властивості (функції) системи, характер та інтенсивність процесів диференціації та інтеграції її елементів. Оцінка чинників дає змогу підійти до поглибленого висвітлення таких важливих аспектів РАТС, як їх компонентної та територіальної структури, їх місця у складі господарського комплексу країни та обґрунтування напрямків оптимізації територіальної організації. Тому, метою даного дослідження є поглиблений аналіз чинників формування та розвитку РАТС. Для її досягнення необхідно розв'язати наступні завдання:

- теоретично обґрунтувати систему чинників просторово-територіального розвитку регіональних авіатранспортних систем;

- дослідити класифікаційні підходи в групуванні чинників;

- визначити чинники, що найбільше впливають на просторово-територіальний розвиток авіатранспорту.

Виклад основного матеріалу. Становлення компонентної структури та розвитку територіальної організації РАТС відбувається в певних економічних, соціальних і природних умовах, які по-різному впливають на процеси системоутворення. Цей вплив може бути позитивним, коли умови, в яких розвивається авіатранспорт, сприяють його ефективному функціонуванню, і негативним, – коли вони стримують його розвиток. Цю сукупність об'єктивних умов, ресурсів, обставин, що істотно впливають на склад, структуру, спосіб функціонування та зумовлюють локацію конкретної регіональної системи і називають факторами системоутворення. За Е. Алаєвим "фактори – ланцюг причинно-наслідкових зв'язків, умови, що регулюють кількісні і якісні характеристики процесу, складають в сукупності механізм процесу" [1, С.93]. Сукупна дія чинників може суттєво впливати на певні властивості (функції) авіатранспортної системи, характер та інтенсивність процесів диференціації та інтеграції її елементів. Однозастійної думки, щодо кількості таких чинників та їхньої дії серед географів немає. Одні і ті ж самі чинники можуть відігравати певну роль на різних етапах розвитку РАТС, однак ця роль може бути різною: на етапі виникнення, формування, розвитку та функціонування. Вперше серед географів класифікацію чинників, що впливали на формування транспортної системи здійснив І. Коль у своїй роботі "Транспорт і поселення людей у їх залежності від форм земної поверхні" (1841), який запропонував виділяти природні (фізико-географічні), політичні, культурні, економічні (господарські) та загальногеографічні чинники (форма і розмір території, географічне положення). В 1930 році С. В. Бернштейн-Коган виступив з ідеєю поділу всіх чинників на три групи: а) *фізико-географічні* (рельєф, конфігурація морів, материків і річкової мережі; б) *економіко-географічні* (економічна ефективність

окремих шляхів, щільність населення, розміщення пунктів тяжіння та міст, рівень економічної культури населення, розміщення родовищ і природних ресурсів, типи економічних районів; в) *політико-географічні* (конфігурація державних кордонів, величина території держави) [2]. Вплив останньої групи чинників він показав на прикладі мережі залізниць Польщі, порівнявши на спеціальній карті відмінності показників щільності цієї мережі в колишніх німецькій, російській і австрійській частинах території країни. В 1978 році російський вчений І. В. Нікольський запропонував додати четверту групу чинників – військово-стратегічні чинники [7]. У 1960-1980-их роках дослідження зводилися до пошуку статистичних зв'язків між зовнішніми чинниками і складністю конфігурації транспортних мереж. Набір статистичних "чинників" для аналізу вперше в географії транспорту був запропонований К. Канським в 1963 р. За основу він узяв такі показники, як рівень економічного розвитку, демографічні процеси, середні висоти рельєфу, площа та конфігурація території країни. На прикладі 25 країн цей вчений довів наявність тісного зв'язку між формою мережі і душевим доходом, між рівнем економічного розвитку країни і ступенем її транспортної зв'язності [11].

Узагальнивши всі традиційні чинники просторового розвитку транспорту, С.Тархов запропонував їх умовно об'єднати в 10 груп, серед яких, на наш погляд, найбільший вплив саме на авіаційний транспорт мають наступні: фізико-географічні (особливості рельєфу, річкової мережі і берегової лінії, рівень природної бар'єрності території); рівень соціально-економічного розвитку території; політико-географічні чинники; система розселення населення (відмінності в рівні заселеності і урбанізованості території, конфігурація мережі поселень, розміщення крупних міст, їх ієрархія); географічні напрями пануючих транспортних потоків; особливості технології транспортного процесу; основні властивості простору, що обслуговується транспортною мережею (форма і розмір території, ступінь неоднорідності простору, тип сусідства); конфігурація мережі виду транспорту, який вперше виник на конкретній території [11].

На основі загальновизнаних позицій системного підходу всю сукупність факторів поділяють на внутрішні та зовнішні (за змістом), на штучні та генетичні (за походженням). Зовнішні фактори – це умови зовнішнього (позасистемного) середовища, що, сприяючи утворенню та стабільному функціонуванню системи, одночасно є чужими для її елементів (не входять до її складу). Такими факторами є: географічне положення, транссистемні загальноекономічні зв'язки, макроекономічні та суспільно-політичні умови; також деякі обставини суб'єктивного характеру: принципи адміністративно-територіального устрою, регіональна політика держави і т.п.

Специфіка впливу географічного положення виявляється, по-перше, в тім, що в ньому певним чином акумулюється вплив більшості зовнішніх по відношенню до конкретної регіональної авіатранспортної системи (як об'єкта дослідження) чинників і, таким чином, воно може виконувати "індикаторну" функцію в оцінці передумов зовнішнього середовища системи. По-друге, через призму географічного положення опосередковується дія внутрішніх системоутворюючих чинників, а також функції багатьох компонентів системи. Географічне положення в такий спосіб може підсилювати або послаблювати дію певного чинника, істотно впливаючи на розвиненість та вияв функцій системи. По-третє, географічне положення значною мірою визначає рівень цілісності та масштаби (розмірність) регіональних авіатранспортних систем. Воно є однією з першопричин зародження та розвитку регіональних авіатранспортних систем [4].

Сприятливість географічного положення можна виражати через таку категорію як "потенціал географічного положення", який буде тим більшим чим положення вигідніше, і, навпаки. Регіональні авіатransпортні системи з відносно високим потенціалом географічного положення будуть мати додаткові (при всіх інших рівних умовах) можливості внутрішньої і зовнішньої взаємодії елементів, збільшення інтенсивності та різноманітності їх взаємозв'язків, що посилює диференційно-інтеграційні процеси та сприяє в підсумку підвищенню цілісності та рівня впорядкованості системи. В процесі розвитку РАТС, як правило, збільшують свій внутрішній потенціал, що знаходить вияв у специфічній функції, яка полягає в постійному прагненні системи до поліпшення свого положення. Вплив географічного положення знаходить вияв на різних територіальних рівнях (мікро, мезо- і макроположення) та аспектах (фізико -, економіко -, транспортно – та інтегрально-географічне положення).

Одним з найважливіших з групи транссистемних факторів є загальноекономічні умови: рівень територіальної концентрації основних виробничих фондів; рівень розвитку та ефективність спеціалізації, концентрації та комбінування виробництва; рівень розвитку виробничої та соціальної інфраструктури; регіональний рівень зайнятості населення; динаміка та структура капіталовкладень, характер та структура зовнішньоекономічних зв'язків. Існує пряма залежність рівня розвитку та структури регіональних авіатransпортних систем від рівня розвитку та розміщення продуктивних сил регіону. Підвищення рівня розвитку продуктивних сил збільшує реальні грошові доходи населення, що збільшує попит на авіаперевезення. Закономірність територіальної диференціації виявляється в тому, що рівень розвитку і структура регіональних авіатransпортних систем відрізняються як по великих районах, так і в межах відносно невеликих територій. Закономірність збалансовано-пропорційного розвитку РАТС полягає в тому, що між окремими галузями та авіапослугами існують досить стійкі відношення, які є передумовою успішного функціонування як окремого підприємства, так і сфери авіапослуг взагалі. Це виявляється в тому, що розвиток РАТС певним чином зумовлює розвиток інших галузей.

Важливий вплив на функціонування регіональних авіатransпортних систем створюють макроекономічні фактори, які тісно переплітаються з політичними факторами. Макроекономічні умови повинні бути сприятливими для розвитку авіатransпортних систем всіх рівнів, в такому випадку їх позитивний вплив зовні малопомітний. В певні періоди суспільного розвитку (економічні, політичні кризи) їх вплив набуває відчутного деструктивного характеру. В таких умовах спостерігається зниження інтенсивності внутрисистемних зв'язків, скорочення та ослаблення вияву функцій, істотне зниження ефективності функціонування майже всіх елементів авіатransпортної системи.

Специфічним впливом відрізняється така група факторів як адміністративно-територіальний устрій держави, законодавче закріплення функцій та повноважень державних органів регіонального управління, принципи та цілеспрямованість державної регіональної політики, фінансове забезпечення такої політики [3, С. 33].

До внутрішніх системоутворюючих факторів відносяться обставини, явища, процеси, що породжуються властивостями (внутрішнім змістом) окремих елементів регіональної системи або є результатом їх взаємодії. Такими факторами є спільність змістовної якості елементів, здатність їх до взаємодії, наявність внутрішніх зв'язків, фактори стабілізації та штучні системоутворюючі фактори [4].

В результаті взаємодії елементів, перекривання полів їх впливу формуються системоутворюючі зв'язки, які виступають безпосередньою та неодмінною умовою функціонування системи. Системоутворюючі зв'язки – це обмін (циркуляція) речовини та інформації між елементами регіональних авіатransпортних систем. Частота, інтенсивність, міцність цих зв'язків прямо впливає на цілісність, життєздатність та стабільність системи. В РАТС формуються такі види зв'язків: функціонально-територіальні та функціонально-управлінські.

Функціонально-територіальні зв'язки характеризують територіальну взаємодію елементів регіональних систем. Це переважно зв'язки між точковими елементами територіальної структури.

Функціонально-управлінські зв'язки полягають в прямих і зворотних потоках (обміні) інформації між суб'єктом та об'єктом управління. Серед таких зв'язків виділяються:

- інформаційно-управлінські – зв'язки, що існують всередині керуючої підсистеми, вони полягають в обміні інформацією між елементами суб'єкта управління з метою узгодження, координації та вироблення оптимальних рішень;
- виробничо-управлінські – зв'язки аеропортів з спеціалізованими органами управління;
- територіально-управлінські – зв'язки регіональної системи з органами територіального управління (радами, адміністраціями) [3, С.35].

Таким чином, групування чинників, що впливають на формування і розвиток регіональних авіатransпортних систем необхідно проводити, застосовуючи традиційний підхід, який базується на ознаках не стільки їх впливу на конкретну систему, скільки – на їх змістовній природі [6.С.55], тобто акцентує увагу на зовнішньому впливові чинників. Він принципово не суперечить вище викладеним підходам до групування факторів за характером відношення до системи.

Це:

- загальноекономічні (рівень розвитку продуктивних сил, система виробничих відносин, рівень соціально-економічного розвитку);
- суспільно-політичні (система суспільних відносин, державний устрій, політична структура суспільства);
- науково-технічні (рівень наукових досліджень та ступінь їх впровадження у виробництво, застосування високопродуктивних засобів виробництва та прогресивних технологій);
- природно-географічні (наявність ресурсів, сировини, їх розташування, геоекологічні умови);
- суспільно-географічні (рівень забезпечення інтегральним потенціалом розвитку території, комплексність та пропорційність розвитку господарства, функціонально-територіальні та функціонально-управлінські зв'язки);
- демографічні (чисельність, структура та особливості розселення населення; обсяг та структура споживчого попиту);
- національно-історичні (особливості територіального вияву національних, етнічних, релігійних, культурних традицій та звичаїв, що суттєво впливають на обсяги та структуру авіаційного попиту).

Висновки і перспективи подальших розвідок.

Головною формою територіальної організації авіаційного транспорту є регіональна авіатransпортна система. Компонентна структура, особливості територіальної організації та функціонування РАТС, їх місце у складі господарського комплексу країни залежить від різноманітних чинників – рушійних сил, які суттєво впливають на їх формування та розвиток. Важливим суспільно-географічним завданням у зв'язку з цим є створення класифікації таких чинників та розробка на ґрунті такої

кваліфікації методів і методик кількісної оцінки та прогнозування таких чинників, зокрема через статистико-економічні та географо-математичні засоби.

1. Алаєв Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 360 с. 2. Берштейн-Коган С.В. Очерки географии транспорта / С.В. Берштейн-Коган. – М.–Л., 1930. – 348 с. 3. Дудник І.М. Територіальна організація послуг. Курс лекцій. – Полтава: ПІБ МНТУ, 2002. – 100 с. 4. Дудник І.М. Вступ до загальної теорії систем: Навчальний посібник / І.М.Дудник – К.: Кондор, 2009. – 205 с. 5. Дудник І.М., Борисюк О.А. Географічні аспекти дослідження авіатранспортних систем / І.М.Дудник, О.А.Борисюк // Ученые

записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серия: География. – Симферополь, 2011. – Том 24 (63). № 2, часть 1. – с.23-28. 6. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира: Учебник. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – 347 с. 7. Никольский И.В. География транспорта СССР / И.В.Никольский. – М.: узд-во Моск.ун-та, 1978. – 285 с. 8. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 559 с. 9. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч. пос. – К.:Центр учбової літератури, 2008. – 224 с. 10. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір / І.Г.Смирнов. – К.:ВГЛ "Обрій", 2004. – 335 с. 11.Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных систем / С.А.Тархов. Смоленск-Москва: Универсум, 2005.– 384 с.

Надійшла до редколегії 18.10.11

УДК 502.62

Л. Бабюк, асист.

РЕГУЛЮВАННЯ РЕКРЕАЦІЙНИХ ПОТОКІВ В МЕЖАХ ПРОЕКТОВАНОЇ ЕКОСТЕЖКИ "НА ХВИЛЯХ ТІРАСА"

Розглянуто проблеми спричинені наростаючим розвитком неконтрольованої рекреаційної діяльності в межах заповідних ландшафтів Дністровського каньйону. Обґрунтовано необхідність створення екостежки як дієвого інструменту оптимізації рекреаційного використання території. Подано рекомендації з регулювання туристичних потоків на екостежці.

Problems caused increasing development of uncontrolled recreation activity within the limits of the protected landscapes of the Dnestr canyon are considered. Necessity of creation of ecopath as an effective instrument of optimization of the recreation use of territory are grounded. Recommendations from adjusting of tourist streams on ecopath are given.

Задоволення потреб людини в оздоровленні фізичних та духовних сил шляхом використання все новіших природних територій з одного боку, призводить до посилення антропогенного впливу на них з іншого боку. Виникає необхідність конструктивного вирішення багатьох питань, пов'язаних з збалансованим природокористуванням і, відповідно, оптимальним задоволенням попиту людей у рекреації. Основою для регулювання рекреаційних потоків та встановлення комплексу управлінських рішень служить попереднє вивчення загальних принципів механізму впливу рекреаційної діяльності на природне середовище і зворотної реакції середовища на цю дію.

Питанням охорони, раціонального використання та управління природозаповідним фондом України присвячені роботи В. Гетьмана, С. Поповича, Л. Царика, М. Голубця та багатьох інших вітчизняних науковців. Проблема регулювання рекреаційних потоків природо-заповідних територій, регулювання найбільш глибоко досліджена Чижовою В. [3-4]. Серед американських вчених провідна роль у дослідженні проблеми регулювання рекреаційних потоків належить Д. Стенкі, Д. Коулу, Р. Лукасу, М. Петерсену [5-7].

Найбільшого негативного впливу в контексті рекреаційної діяльності ландшафт зазнає через витоптування, яке має лінійний характер чим в свою чергу стає ще згубнішим.

Метою статті є розробка практичних рекомендацій щодо оптимізації рекреаційної діяльності на теренах природо-заповідних ландшафтів Дністровського каньйону.

При тривалому відвідуванні екостежки змінюється її природний настил. Спостерігається ланцюг змін: зростання кількості відвідувачів – ущільнення верхнього горизонту ґрунту – зменшення в ньому кількості і розміру пор – зниження вологоємності і вологопроникувності ґрунту – повне руйнування лісової підстилки – збільшення поверхневого стоку – розвиток площинної ерозії. При значному нахилі місцевості цей ланцюг доповнюється утворенням лінійних ерозійних форм, за якими йде руйнування ділянки стежки і розширення її за рахунок сусідніх ділянок, а отже, і розширення всієї зони впливу стежки [4, Стор.390-391].

Саме тому вкрай важливим є контроль за станом території, кінцевим результатом якого є встановлення гранично допустимих навантажень на екостежки.

У сучасному викладі методика гранично допустимих змін була розроблена в 1985 р. в США, і на сьогоднішній час вона застосовується не лише американською Службою національних парків, але і аналогічними структурами управління в багатьох інших країнах. Основи такої методики висвітлюються в працях таких закордонних вчених як: Д. Стенкі, Д. Коул, Р. Лукас, М. Петерсен [5-7]. Доцільність використання методики ГДЗ обумовлена ще і тим, що керівники туристично-рекреаційних територій потребують дієвих програм управління туристичними потоками в умовах їх постійного зростання. Пропонована методика базується не на кількісних показниках навантаження, який досліджується територія може витримати, а на формулюванні умов і управлінських програм зі збереження, підтримки і відновлення природних рекреаційних ресурсів. По суті це те ж навантаження, але визначене не стільки (або не лише) в кількісному вираженні, скільки в якісному [3, с. 32-33].

Норми рекреаційного навантаження для досліджуваного регіону повинні коригуватися в залежності від зміни природних умов тієї чи іншої території та (або) облаштування маршруту.

Так, на території заповідних ділянок Дністровського каньйону пересування туристів відбувається в межах існуючих туристичних стежок, де спостерігаються значне порушення природної стійкості ландшафтів.

В результаті дослідження території, проведеного автором за період 2003-2010 років виявлено, що близько 9000 га природних ландшафтів (мається на увазі досліджуваної території) було змінено в результаті рекреаційної діяльності.

Якщо проаналізувати стан найбільш відвідуваних природних територій (існуючих туристичних маршрутів), то можна стверджувати, що найбільших змін під впливом рекреації зазнали ландшафти прибережних ділянок Дністра, так як найбільш популярним видом туризму на Подністров'ї вважається сплави по Дністру на відрізку Нижнів – Заліщики, протяжністю 135 км. Більшість ділянок рекреаційного маршруту вздовж Дністра на третій стадії деградації ландшафтів, що встановлюється в залежності від ступеня порушення природного середовища, який, в свою чергу, залежить від рекреаційних навантажень та стійкості до них ландшафтних комплексів. Проявляється у витоптуванні трав'яного покриву, пошкодженні дерев тощо [1].