

туристські потреби населення країни й іноземців, забезпечити на цій основі комплексний розвиток туристичної індустрії та інфраструктури регіонів.

Загалом Рівненська область має значний потенціал для розвитку готельного господарства. За умови усунення основних його перешкод, готелі та аналогічні засоби розміщення Рівненщини зможуть надавати послуги, що відповідатимуть загальноукраїнським та світовим стандартам якості, а також збільшити обсяги їх надання, покращити імідж регіону.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Любіцева О.О. Ринок туристичних послуг. – К.: Альтерпрес, 2004. – 436 с.
2. Роглев Х.Й. Основи готельного менеджменту. Навчальний посібник. - К.: Кондор, 2005. - 408 с.
3. Державний комітет статистики України: www.ukrstat.gov.ua
4. Фактори розвитку готельного бізнесу в Україні: www.maygerconsulting.com

Мохун О.

Науковий керівник – доц. Стецько Н. П.

НАПРЯМКИ НІВЕЛЮВАННЯ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТУ НА ЗАБРУДНЕННЯ ПОВІТРЯ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Актуальність. Однією з визначальних систем, які забезпечують вантажні та пасажирські перевезення територією України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах ставляться високі вимоги щодо якості екологічних параметрів, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, швидкості і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України має відповідати вимогам європейської інтеграції.

У сучасних умовах вплив транспортної інфраструктури зростає на екологічний стан області, через розвиток економіки, збільшення товарообігу, формування системи маркетингу, урізноманітнення форм організації виробництва. Підвищуються вимоги до швидкості та якості транспортування, надання сервісних послуг, комплексного обслуговування споживачів. Це зумовлює актуальність дослідження трансформаційних процесів, що відбуваються в транспортній системі, виявлення її ролі в ринкових умовах, на екологічний стан території.

Сучасні дослідження транспортної системи висвітлені здебільшого у наукових розробках економістів (В.Котелянець, О.Пилипченко, Л. Кормаков, М.Пугачов, В.Шевчук, А.Петрик та ін.), праці яких присвячені питанням функціонування транспорту, його трансформації в ринкових умовах та впливу транспорту на екологію регіону.

Транспорт — один із наймогутніших чинників антропогенного впливу на довкілля. Деякі види цього впливу, насамперед забруднення повітря і посилення шуму, належать до найсерйозніших техногенних навантажень на компоненти довкілля окремих регіонів. Екологічні проблеми, що виникли у зв'язку з функціонуванням транспортної системи в Тернопільській області, є наслідком діяльності не лише окремих видів транспорту, а й інших галузей народного господарства. Це передусім структура й існуючі конструкції транспортних засобів, покриття і якість експлуатації шляхів. Автотранспорт є вагомим джерелом забруднення навколишнього середовища Тернопільської області.

Об'єктом є транспортна система Тернопільської області, її вплив на екологічний стан території.

Предметом є запобігання шкідливому впливу транспорту на забруднення повітря області.

Метою є виявлення особливостей транспорту як одного з видів забруднення повітря територій Тернопільської області.

Запобігання шкідливому впливу всіх видів транспорту на навколишнє природне середовище Тернопільської області є одним із найголовніших завдань природоохоронної діяльності. Основні правові норми, які закріплюють правові заходи по охороні навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту, містяться в Законах України від 26 червня 1991 року «Про охорону навколишнього природного середовища», від 16 жовтня 1992 року «Про охорону атмосферного повітря» та від 10 листопада 1994 року «Про транспорт». Крім того, щодо окремих видів транспорту є спеціальні нормативні акти, які також закріплюють правові заходи екологічної безпеки транспортних засобів.

Основними напрямками охорони навколишнього природного середовища на транспорті є зниження токсичності та нейтралізація шкідливих речовин, які містяться у викидах та скидах транспортних засобів, а також поступовий перехід на нові види енергії та пального. Відповідно до закону «Про охорону навколишнього природного середовища» (ст. 56) на підприємства, установи, організації, що здійснюють проектування, виробництво, експлуатацію та обслуговування автомобілів, літаків, суден, інших пересувних засобів, установок та виробництво і постачання пального, покладені певні обов'язки щодо забезпечення екологічної безпеки транспортних засобів [1].

Так, вони зобов'язані розробляти та здійснювати заходи по знищенню токсичності та знешкодженню шкідливих речовин, що містяться у викидах та скидах транспортних засобів, переходу на менш токсичні види пального, додержання режиму експлуатації транспортних засобів та інші заходи, спрямовані на запобігання й зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднюючих речовин та додержання встановлених рівнів фізичних впливів.

При експлуатації транспортних засобів в атмосферне повітря викидаються відпрацьовані гази, що містять забруднюючі речовини, а також відбувається шкідливий вплив їх фізичних факторів. З метою охорони навколишнього природного середовища Тернопільської області від забруднення і шкідливого впливу фізичних факторів транспортних засобів для кожного типу пересувних джерел, що експлуатуються на території регіону, встановлюються нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та шкідливого впливу їх факторів. Виробництво та експлуатація транспортних засобів, у яких вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах перевищує нормативи, забороняються.

Екологічні проблеми Тернопільської області, порівняно з індустріальними регіонами, неістотні. Над великими містами України атмосфера містить у 10 раз більше аерозолів і в 25 разів більше газів. При цьому 60–70% газового забруднення припадає на автомобільний транспорт, тоді як в області – близько 30% [3].

Зниження впливу транспортних потоків на середовище Тернопільської області треба передбачати на різних етапах містобудівного та ландшафтного проектування. При формуванні структури міста треба виділити житлові райони, які перебувають у складних умовах дорожньої мережі міста і в яких треба передбачити необхідні заходи до обмеження руху деяких видів транспорту з урахуванням часу найбільшої інтенсивності руху. Однак ці заходи треба детально обґрунтувати, щоб не викликати в суміжних районах значного переважання, яке негативно вплине на їх гігієнічний стан.

Саме в цьому полягає необхідність створення системи моніторингу, тобто спостереження й контролю за транспортною мережею регіону, яка й повинна визначити небезпечні ділянки доріг та сформулювати конкретні рішення щодо усунення впливу відпрацьованих газів автотранспорту.

Сутність транспортно-екологічного моніторингу полягає в тому, що на основі отриманої екологічної інформації треба дати оцінку і прогноз стану та якості повітря з подальшою розробкою рекомендацій для проведення заходів, спрямованих на покращення або відновлення стану повітря на території Тернопільської області [2].

Треба відзначити, що організація системи транспортно-екологічного моніторингу Тернопільської області в даний час перебуває не в найкращому стані. Головним недоліком цієї системи є відсутність необхідної технічної інфраструктури. Насамперед необхідно відзначити, що способи отримання, обробки, накопичення й використання екологічної інформації повинні базуватися на сучасних принципах геоінформаційної системи (ГІС).

Таким чином, для створення транспортно-екологічного моніторингу області треба вирішити ряд технічних і організаційних завдань:

- розробити схему транспортно-екологічного районування території Тернопільської області;
- виділити найбільш небезпечні ділянки доріг регіону;
- визначити станції спостереження і відбору проб на вищевказаних, а також і на другорядних ділянках доріг;
- розробити систему показників і критеріїв транспортно-екологічної оцінки, яка б дозволила обґрунтовано визначити екологічний стан на даних ділянках доріг та якість повітря на них;
- створити засоби й методи відбору та лабораторного аналізу проб;
- створити базу геологічних даних для розрахунку інтенсивності руху автотранспорту на автодорогах області;
- розробити автоматизовану систему оцінки й прогнозування стану небезпечних дорожніх вузлів регіону [4].

Вся інформація, яка надходить у результаті спостереження й лабораторного аналізу, повинна підлягати обробці з подальшим її накопиченням і впорядкуванням та створенням банку даних у вигляді окремих ділянок доріг, окремих районів, житлових масивів і населеного пункту в цілому. Тому для забезпечення цієї роботи треба створити відповідну інформаційну інфраструктуру.

Транспортно-екологічний моніторинг Тернопільської області буде ефективним тільки у випадку, коли вся інформація, яка буде накопичуватися і систематизуватися в банках даних, буде оцінюватися, прогнозуватися й регулювати стан транспортних потоків регіону, що дозволить створити відповідну систему прийняття рішень.

На державному рівні екологічного моніторингу спостерігається ще більше узагальнення просторово розподіленої інформації. Роль локальних джерел емісії на цьому рівні можуть відігравати великі територіальні утворення. При переході від одного ієрархічного рівня до іншого узагальнюється не тільки інформація про джерела емісії, а й інші дані, що характеризують екологічну ситуацію [5].

При розробці проекту екологічного моніторингу Тернопільської області необхідна така інформація:

- джерела надходження забруднюючих речовин у природне середовище – викиди забруднюючих речовин в атмосферу певними об'єктами; скидання стічних вод у водні об'єкти; техногенні аварії, що призводять до викиду в атмосферу небезпечних тощо;
- перенесення забруднюючих речовин – процеси атмосферного переносу;
- процеси ландшафтно-геохімічного перерозподілу забруднюючих речовин – міграція забруднюючих речовин ландшафтно-геохімічним сполученням з урахуванням геохімічних бар'єрів і біохімічних кругообігів;
- дані про стан антропогенних джерел емісії – потужність джерел емісії і місце їх розташування, гідродинамічні умови надходження емісії в навколишнє середовище [2].

У зоні впливу джерел емісії організується систематичне спостереження за атмосферою Тернопільської області: хімічний і радіонуклідний склад газової та аерозольної фази повітряної сфери; тверді й рідкі опади (сніг, дощ), їх хімічний і радіонуклідний склад; тепловий стан забруднення атмосфери.

Система має такі характеристики, які з повним правом дозволяють вважати цю технологію основною для обробки й управління моніторинговою інформацією. Її засоби набагато перевершують можливості звичайних картографічних систем, хоча, безумовно, включають і всі основні функції одержання високоякісних карт і планів.

У самій концепції системи екологічного моніторингу атмосфери Тернопільської області закладено всебічні можливості збору, інтеграції й аналізу будь-яких розподілених у просторі або прив'язаних до конкретного місця даних. У разі необхідності візуалізувати наявну інформацію у вигляді карти з графіками або діаграмами, створити, доповнити або видозмінити базу даних просторових об'єктів, інтегрувати її з іншими базами єдино правильним рішенням буде звернення до ГІС [4].

У разі порушення екологічного законодавства керівники транспортних організацій та власники транспортних засобів повинні нести юридичну відповідальність за додержання нормативів гранично допустимих викидів та скидів забруднюючих речовин і гранично допустимих рівнів фізичних впливів на навколишнє природне середовище, встановлених для відповідного типу транспорту, за інші порушення екологічних вимог на транспорті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гутаревич Ю.Ф. Екологія та автомобільний транспорт. – К.: Арістей, 2008. – 296 с.
2. Екологічні проблеми транспорту / Упор.: Т.В.Тимочко, Н.А.Черненко. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006. – 35 с.
3. Степанчук О. В. Принципи створення транспортного екологічного моніторингу // Містобудування та територіальне планування. – 2010. - №9. – С. 275-280.
4. Статистичний щорічник Тернопільської області: Корот. стат. довід. / За ред. В.Г. Кирича. – Тернопіль, 2008. – 588 с.
5. Транспортний комплекс України: Экономика, организация, развитие: Сб. науч. трудов. / За ред. Цветова Ю. М. – К.: ИКТП, 1995. – 198с.

Кондрашов В.

Науковий керівник – Рудакевич І. Р.

ПРОБЛЕМИ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖИ ТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ М. ТЕРНОПОЛЯ

Розробка маршрутів є складною багатоступеневою процедурою, яка вимагає достатньо високої кваліфікації і яка є основним елементом технології туристичного обслуговування. Туристичний маршрут відіграє велику роль у створенні необхідної привабливості, задоволенні побажань та інтересів туристів. Багаторічна практика прийому іноземних туристів до нашої країни показала, що абсолютна більшість приїжджаючих до нас іноземних туристів виявляє цікавість до відвідування таких міст, як Київ, Львів, Івано-Франківськ, Одеса. В останні роки серед українських і закордонних туристів посилюється інтерес до міста Тернополя, як центру рекреаційного, спортивного, фестивального та етнотуризму.

Метою даної публікації є обґрунтування розробки розгалуженої сітки різноманітних туристичних маршрутів м. Тернополя.

Вибір і розробка того чи іншого маршруту пов'язані насамперед з цілями поїздок туристів до певної території чи міста. Так, для екскурсійно-пізнавальних турів вибирають місця з найбільш цікавими туристичними визначними пам'ятками, наприклад, історичними і культурними пам'ятниками, музеями, картинними галереями й ін. При організації турів на відпочинок до маршруту включаються курортні, морські, гірські чи сільські центри з відповідними природно-кліматичними ресурсами.

Привабливість туристичного маршруту залежить також і від способу перевезення туристів між включеними в нього містами (пунктами). Далеко не всі міста, відвідувані в нашій країні іноземними чи внутрішніми туристами, мають рівнозначні транспортні зв'язки. Варто дуже ретельно підходити до вибору тих чи інших засобів перевезення туристів. Зокрема, турфірми повинні враховувати такі вимоги:

- при складанні маршруту не допускати повторного транзитного відвідування туристами міста (пункту), у якому вони вже були. Необхідно шукати такі варіанти транспортних перевезень туристів по маршруту, які забезпечували б однократне відвідування ними запланованих міст;

- при виборі засобів перевезення варто віддавати перевагу тим перевізникам, які можуть забезпечити швидшу і максимально комфортабельну доставку туристів з міста до міста;

- при плануванні пасажирських перевезень по маршруту необхідно також намагатися залишити якнайбільше світлового часу для організації екскурсій або вільної активності туристів, використавши з цієї метою, наприклад, нічні години для перевезення потягом, а ранкові чи вечірні - для перевезення літаком або автобусом. В межах міста актуальним є проведення пішохідних чи велосипедних мандрівок по цікавих для туристів місцях.

Значне значення для привабливості турів має їхня тривалість. Наприклад, часто рекламуються короткострокові поїздки кінця тижня ("уїк-енд"). Однак найбільш масовими є тури тривалістю 7-10 днів; поїздки тривалістю 14 днів і більш займають уже значно меншу частку в загальному асортименті пропонованих закордонних поїздок.

Необхідно вказати на тісний зв'язок між змістом маршруту (перелік відвідуваних міст і пунктів) і тривалістю туру. Так, для ознайомлення туристів з великим містом, необхідно до 3-4 днів, а для огляду