УДК 930.3

ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ ЗАМІСЬКИХ ЗОН ВІДПОЧИНКУ ЯК ФАКТОРА, ЩО ВПЛИВАЄ НА РЕКРЕАЦІЙНУ ЦІННІСТЬ ТЕРИТОРІЇ

С.В. Анісімова, доц., к. геогр. н., Харківський національний автомобільно-дорожній університет, О.Г. Васенко, доц., к. біол. н., С.В. Анісімов, асп., Український науково-дослідний інститут екологічних проблем, м. Харків

Анотація. *Наведено методичний підхід і дано оцінку заміських зон відпочинку вздовж р. Сіверський Донець з точки зору транспортної доступності як одного з факторів оцінки рекреаційної цінності територій локального рівня.*

Ключові слова: *оцінка рекреаційних територій, транспортна доступність.*

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ЗАГОРОДНЫХ ЗОН ОТДЫХА КАК ФАКТОРА, ВЛИЯЮЩЕГО НА РЕКРЕАЦИОННУЮ ЦЕННОСТЬ ТЕРРИТОРИИ

С.В. Анисимова, доц., к. геогр. н., Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, А.Г. Васенко, доц., к. биол. н., С.В. Анисимов, асп., Украинский научно-исследовательский институт экологических проблем, г. Харьков

Аннотация. *Представлен методический подход и дана оценка загородных зон отдыха вдоль р. Северский Донец с точки зрения транспортной доступности как одного из многочисленных факторов оценки рекреационной ценности территорий локального уровня.*

Ключевые слова: *оценка рекреационных территорий, транспортная доступность.*

ASSESSMENT OF TRANSPORT ACCESSIBILITY OF RECREATION AREAS AS A FACTOR INFLUENCING THE RECREATIONAL VALUE OF THE TERRITORY

S. Anisimova, PhD., Assoc. Prof., Kharkiv National Automobile and Highway University, A. Vasenko, PhD., Assoc. Prof., S. Anisimov, Postgraduate Student, Ukrainian Scientific Research Institute of Ecological Problems, Kharkiv

Abstract. *The article presents a methodical approach to assessing the transport accessibility of suburban recreation areas as one of the numerous factors taken into account while assessing the recreational value of territories at the local level. Classification and mark scale was created and substantiated that allows to evaluate various options of access roads to recreational areas. Six recreational areas along the Seversky Donets River were assessed.*

Key words: *assessment of recreational territories, transport accessibility, classification scales.*

Вступ

Транспортна інфраструктура є для будь-якого регіону або країни не тільки системоутворюючою, але має велике значення у вирішенні економічних і соціальних проблем, з огляду на те, що забезпеченість простору транспортними комунікаціями є ключовою умовою для залучення інвестицій, населення, розвитку різних галузей економіки, тим самим надаючи істотну перевагу в розміщенні виробництва, що дає високий інтеграційний ефект. Транспорт також займає важливе місце у формуванні і розвитку рекреаційного

комплексу, що обумовлено, з одного боку, необхідністю створення комплексної інфраструктури разом з іншими галузями економіки, а з іншого – перевезенням рекреантів з місць постійного проживання до основних зон туризму та відпочинку.

Глобальні інтеграційні процеси і тенденції розвитку рекреаційно-туристичного ринку в світі справляють значний вплив на рекреаційну сферу в Україні та вимагають її поглибленого вивчення. Це обумовлено, з одного боку, посиленням уваги до сфери туризму як однієї з провідних на глобальному, регіональному, державному та внутрішньодержавному рівнях, а з іншого – необхідністю забезпечення населення доступними короткочасними видами відпочинку, переважно літнього, на місцевому, внутрішньообласному і приміському рівнях.

Аналіз публікацій

Питанням теоретичного і практичного вивчення впливу транспорту на розвиток рекреаційно-туристичної сфери присвячено безліч розробок. Серед них слід виділити праці М.П. Бутко, А.Б. Гайдука, П.В. Гудзя, В Г. Гуляєва, І.В. Сидоренка та ін. Ці роботи мали в основному загальнотеоретичну спрямованість, або розглядали транспортно-рекреаційні взаємозв'язки на міжнародному та регіональному рівнях [1–5].

Як один із чинників, що визначають рекреаційну цінність територій, транспортний аспект розглядався в дослідженнях О.О. Бейдика, В.Ф. Данильчука К.Й. Кілінської, В.В. Шмагіної, В.С. Кравціва, Л.Ю. Мажар та ін. Однак в їх роботах показані принципи загальної оцінки рекреаційних ресурсів на значних за масштабами територіях і практично відсутній аналіз у розрізі конкретних, потенційно придатних для влаштування малих рекреаційних об'єктів територій локального рівня, які найбільш затребувані для розвитку малого і середнього бізнесу [6–11].

Мета і постановка завдання

Оцінка рекреаційних ресурсів і придатності потенційних рекреаційних територій (ПРТ) локального рівня для розвитку малих рекреаційних об'єктів базується на використанні комплексних оцінних показників, що віддзеркалюють властивості територій як природних екосистем і об'єктів господарського освоєння.

Метою дослідження є розробка методичного підходу до оцінки обраних для дослідження ПРТ локального рівня з точки зору їх транспортної доступності як одного з численних факторів оцінки рекреаційної цінності.

Для досягнення мети необхідно:
– провести аналіз бажаних відстаней від населеного пункту до місця відпочинку, найбільш затребуваних видів транспорту для досягнення рекреаційного об'єкта, просторової організації транспортної мережі досліджуваних територій і факторів, від яких залежить транспортна доступність рекреаційних територій;
– розробити підхід до оцінки транспортної доступності ПРТ на основі числового показника і класифікувати рекреаційні території відповідно за п'ятибальною шкалою, прийнятою для класифікації рекреаційних територій за іншими оцінюваними показниками;
– провести оцінку досліджуваних рекреаційних територій за показником транспортної доступності.

Оцінка і класифікація досліджуваних ПРТ за показником транспортної доступності

Можливість рекреантів дістатися до обраної рекреаційної установи безпосередньо залежить від транспортної доступності ПРТ, яка забезпечується транспортною інфраструктурою. Транспортна інфраструктура являє собою систему просторово-виражених елементів, які включають транспортну мережу визначеної конфігурації, що використовується для здійснення перевезень, а також об'єкти організаційно-сервісного обслуговування, що забезпечують ефективну транспортну діяльність та відіграють важливу роль у розвитку рекреації.

Система транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) Харківського регіону представлена наземним (залізничним, автомобільним – особистим і громадським), та повітряним транспортом, кожен з яких має свої переваги і недоліки, виконує певне функціональне призначення, характеризується специфічними особливостями розвитку. Оскільки оцінці в нашому дослідженні підлягають території локального рівня, повітряний транспорт не розглядався.

Якщо окремо розглядати складові частини транспортно-дорожнього комплексу Харківського регіону, які використовуються місцевими рекреантами, то автомобільному та залізничному транспорту належить найбільша частка у перевезеннях як вантажів, так і пасажирів.

Автомобільний транспорт складається з автомобільної інфраструктури (шляхи, мости, транспортні розв'язки, автостанції, автовокзали та ін.) та рухомого складу: автомобілі (легкові та вантажні), автобуси, мікроавтобуси та спеціальний рухомий склад (санітарні, пожежні автомобілі тощо) [5].

Залізничний транспорт Харківського регіону, у свою чергу, складається із залізничної інфраструктури, представленої транспортною мережею, супутньою інфраструктурою та рухомим складом. До транспортної мережі входять залізничні під'їзні колії, колійне, вагонне, локомотивне, вантажне, пасажирське господарства тощо, а до супутньої інфраструктури – сигналізація, зв'язок, водопостачання, з усіма будівлями і спорудами, що забезпечує безперервну та ефективну роботу залізничного транспорту. Рухомий склад залізниць складається з локомотивів (тепловози, електровози), вагонів (пасажирських та вантажних) та спеціального рухомого складу (пожежні потяги тощо) [12].

Харківський регіон має сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Так, галузева структура господарства регіону та його територіальна організація, рівнинний рельєф, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення автомобільного і залізничного транспорту. Довжина шляхів сполучення наведена у табл. 1 [14, 15].

Як видно, експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування за період з 2000 року по 2015 рік не змінилася, і цей факт свідчить про сталість, але не показує розвитку, а значить, збільшення цього показника. Довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за цей же період зросла на 166 км.

Таблиця 1 Довжина шляхів сполучення Харківського регіону (км)

Транспортна мережа	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2013	2015
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512
Автомобільні дороги загального користування	9535	9535	9543	9543	9551	9551	9563	9571	9608	9614	9614
з них із твердим покриттям	9216	9232	9233	9235	9255	9264	9281	9303	9366	9382	9382

У цьому випадку добре простежується позитивна тенденція у зростанні довжини автодоріг, а значить, збільшенні їх щільності в регіоні, а відтак – більшої продуктивності роботи автомобільного транспорту у перевезеннях як пасажирів, так і вантажів.

У зв'язку зі зменшенням в останні роки обсягів перевезень пасажирів із приміських районів у міста на роботу залізничним транспортом, значно зменшилась його кількість і збільшилися інтервали між відправленням електричок. Це призвело, поряд зі збільшенням кількості автомобілів, до виключення залізничного транспорту з переважних видів пересування для рекреантів. Таким чином, основним транспортом для здійснення перевезень на короткочасний відпочинок є автомобільний.

Показник середньої щільності автомобільних доріг в Україні становить 0,28 км/км^2. Це значно менше, ніж у таких країнах Європи, як Німеччина, де цей показник становить 2,0 км/км^2, Франція (1,46 км/км^2) і Польща (1,15 км/км^2) [13]. Щільність автомобільних доріг не однакова на території регіону. У табл. 2 наведено середні щільності автодоріг загального користування, що знаходяться у віданні районних філій ДП «Облавтодор» Харківського регіону. Однією з істотних характеристик транспортної інфраструктури є схема просторової організації транспортної мережі. Висока щільність і рівномірність розташування на території регіону автомобільних доріг створює умови для підвищення кількості варіантів досягнення визначеного місця відпочинку.

Таблиця 2 Характеристика мережі автодоріг місцевого значення Харківського регіону (за даними Харківського Облавтодору за 2014 р.)

Філія ДП «Харківський Облавтодор»	Мережа автошляхів, км	Щільність мережі, км/ км^2	Відносна щільність, долі од.	Ранг району за щільністю доріг
Балаклiївський	526,20	0,265	0,823	20
Барвінківський	369,50	0,271	0,842	15
Близнюківський	368,00	0,267	0,829	18
Богодухівський	315,50	0,272	0,845	14
Борівський	271,80	0,311	0,966	8
Валківський	496,60	0,491	1,525	1
Великобурлуцький	389,70	0,319	0,991	7
Вовчанський	446,40	0,236	0,733	24
Дворічанський	278,90	0,251	0,780	22
Дергачівський	238,60	0,265	0,823	21
Зачепилівський	239,40	0,302	0,938	10
Зміївський	382,80	0,281	0,873	13
Золочівський	348,20	0,359	1,115	3
Ізюмський	371,40	0,239	0,742	23
Кегичівський	273,50	0,350	1,087	5
Красноградський	225,60	0,229	0,711	25
Краснокутський	277,50	0,267	0,829	19
Куп'янський	381,60	0,298	0,925	11
Лозівський	474,80	0,338	1,050	6
Нововодолазький	320,80	0,271	0,842	16
Первомайський	357,50	0,292	0,907	12
Печенізький	165,80	0,354	1,099	4
Сахновщинський	427,10	0,365	1,134	2
Харківський	436,86	0,311	0,966	9
Чугуївський	235,80	0,205	0,637	26
Шевченківський	262,00	0,268	0,832	17
Всього по РАД	8880,86	0,290	0,901	
Разом по ДП «Харківський Облавтодор» *	9872,60	0,322	1,000	

Примітка. * З урахуванням автодоріг, що знаходяться у віданні 5 дорожньо-експлуатаційних підприємств Харківської області.

Транспортна доступність рекреаційної території залежить, насамперед, від якості автомобільної дороги. Комфортність пересування, швидкість і безпека руху, а таким чином, і час добирання до місця відпочинку визначається категорією дороги.

На шляху до ПРТ рекреанти долають дороги різної категорії: автостради; автодороги з удосконаленим твердим покриттям; автодороги з твердим покриттям; ґрунтові, ущільнені щебенем або гравієм; ґрунтові польові, лісові. Крім того, рекреанти мають альтернативні шляхи під'їзду, наприклад, їхати автострадою частково в об'їзд, або коротшим шляхом – так званим чорним шосе. Можливість обрати різні варіанти під'їзних шляхів залежить від щільності автодоріг у певному районі області.

Таким чином, транспортна доступність ПРТ характеризується:
– категорією автомобільних доріг на шляху прямування до рекреаційного об'єкта;
– довжиною ділянок автомобільної дороги різних категорій.

Для визначення транспортної доступності ПРТ розроблено показник «умовна довжина шляху», який дозволяє урахувати довжини

окремих ділянок автодороги різних категорій та видів дорожнього покриття обраного варіанта шляху досягнення ПРТ [14,17,18]

$$D = \sum_{i=1,2\ldots n}^{i} \frac{L_i}{\beta_{ik}}, \qquad (1)$$

де L_i – довжина шляху i-ї ділянки автодороги; β_i – ваговий коефіцієнт k-ї категорії i-ї ділянки автодороги.

Вагові коефіцієнти для різних категорій автодоріг визначено виходячи з швидкісного режиму пересування згідно [18]:

автомагістралі – 1,0;
дороги з удосконаленим твердим покриттям, швидкісні дороги – 1,0;
дороги з твердим покриттям – 0,8;
ґрунтово-щебеневі дороги – 0,6;
ґрунтові польові, лісові – 0,5.

На основі аналізу категорійності окремих ділянок під'їзних шляхів до організованих і неорганізованих рекреаційних територій в басейні р. Сіверський Донець розроблено бально-класифікаційну таблицю, за якою визначається оцінка транспортної доступності рекреаційної території (табл. 3).

Таблиця 3 Класифікація потенційних рекреаційних територій за транспортною доступністю

Показник	Клас транспортної доступності				
	I	**II**	**III**	**IV**	**V**
	Бальна оцінка				
	5	4	3	2	1
Умовна довжина шляху, км	10–30	31–60	61–100	101–140	141–200

За середньої швидкості руху по дорогах IV–V категорій 40–50 км/год [6] фактична довжина шляху становить 15–20 км (умовна – 30 км) і час поїздки – 30–40 хвилин, що відповідає I класу транспортної доступності. У той же час, навіть рух по автомагістралі зі швидкістю 100–120 км/год, за рівності фактичної й умовної довжини шляху 200 км, складе 1,5–2 години, що відповідає V класу транспортної доступності.

Для дослідження було обрано шість ПРТ, розташованих уздовж р. Сіверський Донець в межах Харківської області (рис. 1): № 1 – «Хутірська садиба» на землях селищної ради с. Чепіль Балаклійського району; № 2 – «Лугові стариці» на околиці с. Червона Гірка Балаклійського району; № 3 – «Андріївська лука» поблизу с.м.т. Андріївка Балаклійського району; № 4 – «Печенізька дача» на лівому березі Печенізького водосховища; № 5 – «Піщанка» на лівому березі Печенізького водосховища; № 6 – «Лісова дача» на правому березі Печенізького водосховища[17].

Згідно з розробленим методом визначення показника «транспортна доступність» (1) і бально-класифікаційною таблицею (табл. 3), за якою визначається оцінка транспортної доступності рекреаційної території, були оцінені альтернативні шляхи досягнення певної ПРТ (рис. 1).

Рис. 1. Транспортні шляхи сполучення населених пунктів і ПРТ

Шлях, що отримав найвищий бал, було взято для подальшої загальної оцінки рекреаційної території (табл. 4).

Таблиця 4 Бальна оцінка рекреаційної цінності ПРТ за транспортною доступністю

Показник оцінки / / Бальна оцінка показника	Потенційні рекреаційні території					
	ПРТ №1	ПРТ №2	ПРТ №3	ПРТ №4	ПРТ №5	ПРТ №6
Транспортна доступність	3,5	3,0	3,5	4,0	4,0	3,0

Максимальну оцінку (4 бали) – отримали ПРТ №№ 4 і 5, дещо меншу – ПРТ №№ 1 і 3.

Фактична довжина шляхів для ПРТ №№ 4–6 є практично однаковою, але якщо під'їзні шляхи до ПРТ №№ 4 і 5 відносяться до доріг з удосконаленим твердим покриттям (швидкісні дороги), то під'їзний шлях до ПРТ № 6 на третину проходить по ґрунтовій лісовій дорозі, що збільшує умовну довжину дороги, а отже, зменшує бальну оцінку транспортної доступності ПРТ № 6.

Висновки

Потенційні рекреаційні території, які володіють потужним природо-ресурсним потенціалом, не будуть мати перспектив розвитку, якщо вони не є вигідними за своїм географічним положенням та не забезпечені рекреаційною інфраструктурою. Головним критерієм, який визначає територіальні аспекти оцінки ПРТ, є можливість дістатися до об'єкта рекреації.

Урахування транспортного аспекту дозволяє доповнити оцінку природо-ресурсного блоку показників і отримати комплексну оцінку ресурсів ПРТ, на підставі якої потенційні замовники – інвестори можуть обрати найкращі рекреаційні ділянки для розміщення рекреаційних об'єктів.

Зменшення кількості залізничного транспорту та збільшення автомобілізації населення піднімає значення фактора транспортної доступності автомобільними шляхами. Оцінка транспортної доступності на підставі визначення умовної довжини шляху до ПРТ дозволяє урахувати категорію автомобільної дороги і комфортність поїздки рекреантів у напрямку дестинації.

Подальше узагальнення всіх оцінних показників окремих блоків оцінки, в тому числі й показника транспортної досяжності, в комплексний показник цінності рекреаційних територій дозволяє зробити обґрунтований вибір територій для впровадження і розвитку рекреаційних об'єктів.

Література

1. Бутко М.П. Розвиток мережі шляхів автомобільного сполучення та її роль у зміцненні туристичного потенціалу України / М.П. Бутко, Н.О. Алєшугіна // Регіональна економіка. – 2011. – № 2.
2. Гайдук А.Б. Економічне регулювання розвитку сфери туристичних послуг: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.02.03 «Організація управління, планування і регулювання економіки» / А.Б. Гайдук. – Львів, 1999. – 19 с.
3. Ґудзь П.В. Економічні проблеми розвитку курортно-рекреаційних територій / П.В. Ґудзь. – Донецьк: Юго-Восток, ЛТД, 2001. – 272 с.
4. Гуляев В.Г. Туризм: экономика и социальное развитие / В.Г. Гуляев. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 304 с.
5. Сидоренко І.В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан та проблеми / І.В. Сидоренко // Вісник ЧДТУ: зб. наук. пр. – 2007. – № 29. Режим доступу: http//www.nbuv.gov. ua/portal/Soc-Gum / Vcndtu/2009_39/32 htm.
6. Бейдик О.О. Рекреаційно-туристські ресурси України: методологія та методика аналізу, термінологія, районування: монографія / О.О. Бейдик. – К.: Київський ун-тет, 2001. – 396 с.
7. Методология оценки рекреационных территорий / В.Ф. Данильчук, Г.М. Алейникова, А.Я. Бовсуновская, С.Н. Голубничая. – Донецк: ДИТБ, 2003. – 198 с.
8. Кравців В. С. Науково-методичні засади реформування рекреаційної сфери / В.С. Кравців, Л.С. Гринів, М.В. Копач, С.П. Кузик. – Львів: НАН України, 1999. – 78 с.
9. Теоретичні та прикладні аспекти рекреаційного природокористування в Україні: монографія / К. Кілінська, В. Руденко, Н. Аніпко, Н. Андрусяк, Н. Коновалова та ін. – Чернівці: Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича, 2010. – 250 с.
10. Мажар Л.Ю. Территориальные туристско-рекреационные системы: геосистем-

ный подход к формированию и развитию: автореф. дисс. на соискание учен. степени доктора геогр. наук: спец. 25.00.24 «Экономическая, социальная и политическая география» / Л.Ю. Мажар. – Санкт-Петербург, 2009. – 31 с.
11. Шмагина В.В. Рекреация и туризм в системе современных приоритетов социально-экономического развития / В.В. Шмагина, С.К. Харичков. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2000. – 70 с.
12. Гаевская Л.Н. Экономические аспекты развития железнодорожного транспорта Украины / Л.Н. Гаевская. – Ирпень, 2001. –Режим доступа: http: //in1.com.ua/book/12197/9891/.
13. Цуциева З.Б. География социальной инфраструктуры Северной Осетии: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. геогр. наук: спец. 25.00.24 «Экономическая, социальная и политическая география» / З.Б. Цуциева. – Краснодар, 2012. – 22 с.
14. Транспортний комплекс Харківської області у 2013 році [статистичний збірник] / Головне управління статистики у Харківській області / за ред. О.М. Ракітіної. – Харків, 2014. – 73 с.
15. Інвестиційний паспорт Харківської області. / Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами України. Харківська обласна державна адміністрація. Харківський регіональний центр з інвестицій та розвитку. – Харків, 2013. – Режим доступу: http://www.ukrproject.gov.ua/sites/default/files/upload/harkiv_dlya_saytu_1.pdf.
16. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень: ДБН 360-92 (Державні будівельні норми України). Чинний від 2014-01-01. – К.: Мінрегіонбуд України, 2002. – 6 с.
17. Анисимов С.В. Обоснование выбора локальных территорий для организации малых рекреационных объектов / С.В. Анисимов // Людина та довкілля. Проблеми неоекології: зб. наук. пр. – 2016. – № 12(25). – С. 70–76.
18. Анисимов С.В. Обоснование приоритетности развития рекреационных территорий локального уровня / С.В. Анисимов, С.В. Анисимова // East European Scientific Journal. – 2016. – no. 10, part 4. – P. 53–57.

References

1. Butko M.P. *Rozvytok merezhi shlyakhiv avtomobil'noho spoluchennya ta yiyi rol' u zmitsnenni turystychnoho potentsialu Ukrayiny* [Development of the network of motor roads and its role in strengthening the tourist potential of Ukraine]. Regional Economics, 2011. no. 2.
2. Hayduk A. B. *Ekonomichne rehulyuvannya rozvytku sfery turystychnykh posluh. Avtoref. dis. na zdobytta nauc. stupenya kand.econ.nauk: spets. 08.02.03 «Organizazija upravlinnja, planuvannja i reguljuvannja economicy»* [Economic regulation of tourism services development]. The dissertation author's abstract of the candidate of economic sciences: specialty 08.02.03 «Organization of management, planning and regulation of the economy». Lviv, 1999. – 19 p.
3. Gudz' P.V. *Ekonomichni problemy rozvytku kurortno-rekreatsiynykh terytoriy* [Economic problems of development resort and recreational territories]. Donetsk, Yuho-Vostok, LTD Publ., 2001. 272 p.
4. Gulyaev V.G. *Turizm: ehkonomika i social'noe razvitie.* [Tourism: Economics and Social Development]. Moscow, Finance and Statistics Publ., 2003. 304 p.
5. Sydorenko I.V. *Transportno-dorozhniy kompleks rehionu: stan ta problemy*. [Transport and road complex of the region: the state and problems]. Bulletin of the ChTTU: Zb. Science Work, 2007. no. 29. Avialable at: http // www.nbuv.gov. ua / portal / Soc-Gum / Vcndtu / 2009_39 / 32 htm.
6. Beydyk O.O. *Rekreatsiyno-turysts'ki resursy Ukrayiny: metodolohiya ta metodyka analizu, terminolohiya, rayonuvannya: monohrafiya* [Recreational and tourist resources of Ukraine: Methodology and methods of analysis, terminology, zoning]. Kyiv, University Publ., 2001. 396 p.
7. *Metodologiya ocenki rekreacionnyh territorij* [Danil'chuk V. F., Alejnikova G.M., Bovsunovskaya A.YA., Golubnichaya S.N.]. [Methodology for assessment of recreational areas]. Donetsk, DITB Publ., 2003. 198 p.
8. Kravtsiv B.C., Hryniv L.S., Kopach M.V., Kuzyk S.P. *Naukovo-metodychni zasady reformuvannya rekreatsiynoyi sfery* [Scientific and methodical principles of recreation

sphere reforming]. Lviv, National Academy of Sciences of Ukraine Publ., 1999. 78 p.
9. *Teoretychni ta prykladni aspekty rekreatsiynoho pryrodokorystuvannya v Ukrayini: monohrafiya* / K. Kilins'ka, V. Rudenko, N. Anipko, N. Andrusyak, N. Konovalova [Theoretical and applied aspects of recreational nature management in Ukraine. Monograph]. Chernivtsi: Chernivtsi National University named after Yuri Fedkovich, 2010. 250 p.
10. Mazhar L. YU. *Territorial'nye turistsko - rekreacionnye sistemy: geosistemnyj podhod k formirovaniyu i razvitiyu: avtoref. diss. ... na soiskanie uchen. stepeni doktora geogr. nauk: spec. 25.00.24 «Ehkonomicheskaya, social'naya i politicheskaya geografiya»* [Territorial tourist and recreational systems: geosystemic approach to the formation and development]. St. Petersburg , 2009. 31 p.
11. Shmagina V.V., Harichkov S.K. *Rekreaciya i turizm v sis-teme sovremennyh prioritetov social'no-ehkonomicheskogo razvitiya* [Recreation and tourism in the system of modern priorities of social and economic development]. Odessa, Institute for Market Problems and Economic and Environmental Studies of the National Academy of Sciences of Ukraine Publ., 2000. 70 p.
12. Gaevskaya L.N. *Ehkonomicheskie aspekty razvitiya zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy.* [Economic aspects of development of railway transport in Ukraine]. Irpen, 2001. Avialable at: http: //in1.com.ua/eng/book/12197/9891/.
13. Cucieva Z.B. *Geografiya social'noj infrastruktury Severnoj Osetii: avtoreferat dis... na soiskanie uchenoj stepe-ni kand. geogr. nauk: spec. 25.00.24 «Zkonomicheskaya, social'naya i politi-cheskaya geografiya».* [Geography of social infrastructure in North Ossetia]. The dissertation author's abstract on competition of a scientific degree candidate of geographical sciences: spec. 25.00.24 «Economic, social and political geography», 2012. p. 22.
14. *Transportnyy kompleks Kharkivs'koyi oblasti u 2013 rotsi [statystychnyy zbirnyk] / Holovne upravlinnya statystyky u Kharkivs'kiy oblasti. Za red. O.M. Rakitinoyi.* [Transport complex of Kharkiv oblast in 2013]. [Statistical Collection]. Main Department of Statistics in Kharkiv Oblast. Kharkiv. 2014. 73 p.
15. *Investytsiynyy pasport Kharkivs'koyi oblasti. Derzhavne ahentstvo z investytsiy ta upravlinnya natsional'nymy proektamy Ukrayiny. Kharkivs'ka oblasna derzhavna administratsiya. Kharkivs'kyy rehional'nyy tsentr z investytsiy ta rozvytku* [Investment passport of Kharkiv oblast]. State Agency for Investment and Management of National Projects of Ukraine. Kharkiv Regional State Administration. Kharkiv Regional Investment and Development Center. [Electronic resource]. Kharkiv, 2013. Avialable at: http: //www.ukrproject. gov.ua/ sites/default/files/upload/harkiv_dlya_saytu _1.pdf.
16. *Mistobuduvannya. Planuvannya i zabudova mis'kykh i sil's'kykh poselen'. DBN 360-92 (Derzhavni budivel'ni normy Ukrayiny).* Chynnyy vid 2014-01-01 [Town planning. Planning and building of urban and rural settlements. DBN 360-92 (State building codes of Ukraine). Effective from 01/01/2014]. Kyiv, Minregionbud of Ukraine Publ., 2002. 6 p.
17. Anisimov S.V. *Obosnovanie vybora lokal'nyh territorij dlya organizacii malyh rekreacionnyh ob'ektov* [Justification of the choice of local territories for the organization of small recreational facilities] *Lyudina ta dovkillya. Problemi neoekologiï: Zbirnik naukovih prac'.* [Man and the environment. Problems of neecology: Collection of scientific works[. 2016. no. 1–2 (25). pp. 70–76.
18. Anisimov S.V., Anisimova S.V. *Obosnovanie prioritetnosti razvitiya rekreacionnyh territorij lokal'nogo urovnya* [Justification of the priority of development of recreational territories of the local level]. East European Scientific Journal. 2016. no. 10, part 4. pp. 53–57.

Рецензент: Н.В. Внукова, професор, д.т.н., ХНАДУ.