

освоюються нові прилади та методи аналізів, їх оперативність і точність, що, у свою чергу, сприяє підвищенню ефективності годування та якості кормів. Роста попит на кормозаготівельну техніку і устаткування, спеціальні біопрепарати для консервації кормів, наукові розробки та консультації по вдосконаленню технологій виробництва кормів.

Підвищення ступеню інтеграції у АПК безпосередньо впливає на інвестиційну активність галузі. Значно розширюються можливості залучення кредитних ресурсів, оскільки позитивні приклади народжують у потенційних інвесторів упевненість в успіху. Ретельне вивчення досвіду освоєння інновацій у господарствах регіонів дозволяє запобігати помилок при їх подальшому розповсюдженні, підвищує ефективність інвестицій, скорочує термін окупності капіталовкладень. Істотно знижуються витрати на трансакції при розробці обґрунтованих програм розвитку, планів і оформленні кредитів.

В умовах концентрації виробництва одиничний виробничий успіх абсолютно недостатній для забезпечення стійкої конкурентоспроможності. Тільки при великому числі ефективних сільськогосподарських товаровиробників, що здійснюють рентабельне виробництво продукції у значних об'ємах, може ефективно функціонувати решта всіх учасників інтеграційного процесу. Їх активність є необхідною умовою прискорення інноваційного процесу в АПК, підвищення конкурентоспроможності виробництва сільськогосподарської продукції на ринку.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, об'єктивний процес поглиблення спеціалізації, посилення концентрації і інтенсифікації, кооперації та комбінування сільськогосподарських галузей зумовлює їх поєднання з промисловими підприємствами і іншими сферами економіки шляхом підвищення рівня розвитку техніки, машинної технології, масово-поточного виробництва [3].

Об'єднання підприємств сільського господарства та промисловості у єдине інтеграційне формування стає не тільки можливим, але і значним важелем підвищення ефективності виробництва, прискорення соціально-економічних перетворень на селі.

Тому інтеграційні процеси у агропромисловому комплексі України є закономірною тенденцією і мають важливе значення для його подальшого розвитку.

Джерела та література:

1. Портер Майкл Э. Конкуренция / Майкл Э. Портер; пер. с англ.: О. Л. Пелявского, А. П. Уриханяна и др. – М. : Изд-кий дом "Вильямс", 2005. – 608 с.
2. Онищенко А. М. Оптимальное планирование отраслевой структуры сельхозпредприятий / А. М. Онищенко. – К. : Урожай, 1982. – 258 с.
3. Кобець С. А. Економічна сутність інтеграції в аграрному виробництві / С. А. Кобець // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2007. – № 1. – С. 146-149.

Карташевская И.Ф.

УДК 338.24 (477.75):338.48

РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕГИОНАЛЬНОМ РАЗВИТИИ ТУРИЗМА

Актуальность научной публикации связана с тем, что в формировании устойчивого развития туризма инфраструктура играет решающую роль.

Постановка проблемы. В 2010 году Указом Президента №1080/2010 „Об оптимизации системы центральных органов исполнительной власти” было ликвидировано Министерство культуры и туризма и сформировано Государственное агентство Украины по туризму и курортам в структуре Министерства инфраструктуры. Наши исследования показали, что в международной практике аналогичной структуры государственного управления в туризме не встречается (таблица 1.)

Таблица 1. Государственные структуры управления туристской отраслью в мировой практике.

Название государства	Государственные исполнительные органы в сфере туризма
1. Франция	Министерство транспорта и общественных работ
2. Великобритания	Министерство культуры, зрелищ и спорта
3. Испания	Министерство торговли и туризма
4. Кения	Министерство туризма и природы
5. ЮАР	Министерство экологии и туризма
6. США	Национальная Организация Туризма (в 1997 году ликвидирована)
7. Италия	Департамент по туризму при Министерстве производственной деятельности
Израиль	Министерство туризма
Швейцария	Центральное ведомство по туризму (ЦВТ)
Австрия	Министерство экономики

Однако если учесть экономические особенности государств, можно проследить определенную закономерность в названиях и соответственно функциях государственных структур управления туризмом. Этой отраслью занимаются министерства, решающие наиболее острые проблемы государства, взаимосвязанные с туризмом, например, экологические, сохранности культурного наследия, активизации предпринимательской деятельности. С этой точки зрения созданная в Украине структура управления призвана решить наиболее острую проблему, препятствующую развитию туризма.

Предмет исследования – показать роль инфраструктуры в региональном развитии туризма.

Объект исследования. Процессы формирования туристского комплекса в котором создание инфраструктуры занимает ведущее место.

Цель. Рассмотреть роль инфраструктуры в туристском комплексе Украины.

Задачи:

- дать определения основным терминам, связанным с туристской инфраструктурой,
- привести примеры эффективного использования туристских дорог в международной практике;
- предложить пути повышения эффективности использования инфраструктуры в отечественной практике.

Предлагаем разделить смысловые значения двух основных понятий: *инфраструктура предприятий индустрии туризма* и *инфраструктура туристской отрасли*. К *инфраструктуре предприятий индустрии туризма* относится работа предприятий, создающих комфортные условия отдыха: удобные подъездные пути плавательные бассейны, аттракционы, душевые кабины и биотуалеты на территории пляжа, автостоянки, обменные пункты валют, парикмахерские и так далее.

Инфраструктура туристская – совокупность вспомогательных отраслей и учреждений, организующих и обслуживающих индустрию туризма, туристскую деятельность в целом. Взятая по стране или в рамках регионов, инфраструктура приобретает сложный и масштабный характер. Она включает в себя многообразные транспортно-коммуникационные сети, системы гостеприимства и коммунального обслуживания, а также окружающую их социальную среду. При наличии в стране необходимых составляющих инфраструктура туризма и гостеприимства обеспечивает стабильные потоки туристов. Если в стране нет необходимой для путешественников инфраструктуры, то она никогда не станет популярной среди туристов [2].

Существующая система управления в отечественном туризме не позволяет решать проблемы туристской отрасли как целостной системы. Это относится к туристской инфраструктуре в первую очередь. Министерство курортов и туризма АР Крым не имеет рычагов даже оперативного управления развитием транспортной системы, необходимой для развития туризма. Специалисты правительства и министерств, в ведении которых находятся транспортные магистрали и сам транспорт считают, что их задача состоит в улучшении состояния дорог общегосударственного, республиканского значения, в стимулировании появления многочисленных автозаправочных и сервисных станций, строительстве новых терминалов в аэропорту, реконструкции вокзалов. Да, все это крайне необходимо, но такой подход не решает проблем улучшения сервисного обслуживания туристов. Для развития, например, железнодорожного туризма необходимы новые модели самих поездов, прямые скоростные линии, которые соединят Симферополь с европейскими столицами без пересадок в Киеве или Чопе.

Целевое строительство туристских дорог в отечественной практике не используется. Например в США, туристские дороги получили исключительно специфический вид рекреационных объектов. По туристской дороге обычно запрещено движение грузового транспорта, а вдоль нее размещаются различные объекты по обслуживанию туристов. Таким образом, дорога и окружающее ее пространство одновременно служат объектом отдыха и местоположением предприятий обслуживания экскурсантов, туристов. Дорога позволяет заниматься бизнесом многочисленным предпринимателям, которые без помощи государства создают многочисленные предприятия индустрии туризма. Среди них: кемпинги, мотели, отели, рестораны, кафе, бассейны, площадки для пикников, бензозаправочные станции, небольшие музеи, сувенирные магазины. Организацией загородного отдыха населения США занято Бюро государственных дорог Министерства транспорта. На ассигнования конгресса Бюро оказывает содействие штатам по контролю за установкой вдоль автомагистралей рекламных щитов (они в значительной мере мешают обзору местности), предоставляет штатам, округам и муниципалитетам финансовую помощь в деле организации придорожного пространства в рекреационных целях, участвуют в создании дорожной сети на территории национальных парков, лесов и рекреационных зон. В целом в США большое внимание уделяется развитию ландшафтной архитектуры (специалисты этого профиля готовят 50 учебных заведений), участие ландшафтного архитектора обязательно при разработке любого проекта рекреационного объекта.

Туристская дорога представляет собой автомагистраль, проложенную по живописной местности или соединяющую районы, представляющие исторический интерес [3, 4]. В бывшем Советском Союзе и в отечественной практике дороги всегда были в ведении государственных структур. За двадцать лет радикальных изменений не произошло на основных магистралях, имеющих общегосударственное значение. Что касается дорог и подъездных путей к туристско-экскурсионным объектам, то статистические данные дают более объективную картину о полном бездействии государственных структур в решении этого важного вопроса.

Таблица 2. Протяженность автомобильных дорог общего использования (км) [5].

	2005	2007	2008	2009
Дороги - всего	6248,6	6260,5	6262,9	6264,5
в том числе				
с твердым покрытием	6248,8	6260,5	6262,9	6264,5
из них по типами покрытия				
цементобетонное	47,7	47,1	47,1	48,2
асфальтобетонное	2828,4	2839,2	2843,2	2844,7

Приведенные цифры подтверждают, что протяженность дорог с твердым покрытием не увеличивается, их обустройство замерло на мертвой точке.

Таблица 3. Благоустройство дорог общего пользования (*единиц*).

	2005	2007	2008	2009
Автопавильоны	1271	1318	1334	1342
Площадки				
остановки автобусов автобусов	2013	2022	2025	2028
стоянок для отдыха участников дорожного движения	357	357	357	357
Туалеты	392	400	400	400
Придорожные колодцы и источники питьевой воды	19	19	19	19

Из приведенной выше таблицы видно, что последние три года в АР Крым не появилось ни одной дополнительной стоянки для отдыха участников дорожного движения, ни одного нового туалета.

Выводы.

1. Трассы туристских дорог должны проектироваться согласно требованиям ландшафтной архитектуры. Развитие подобных дорог будет способствовать активизации туристских потоков, развитию автотуризма, а следовательно пополнению местных бюджетов.

2. Туристский бизнес является одной из форм предпринимательской деятельности, а туристский комплекс в свою очередь – саморазвивающаяся система. Со стороны государства для развития инфраструктуры туризма требуется:

- разработать целевые программы по развитию транспортного туризма (авиационного, морского, железнодорожного, автомобильного), обеспечив программы финансовой поддержкой;
- привлечь инвестиции для строительства отечественных заводов по производству новых моделей поездов, круизных лайнеров, новых марок туристских автобусов,
- изменить существующую нормативно-правовую базу и дать возможность предпринимателям строить частные, а следовательно, платные, дороги к труднодоступным туристским объектам, например, пещерам, памятникам истории и природы.

Источники и литература:

1. Карташевская И. Ф. Роль инфраструктуры в региональном развитии туризма / И. Ф. Карташевская // Опережающее управление развитием экономики : материалы сороковой науч. конф. проф.-препод. состава, аспирантов и студ. ТНУ, секция факультета управления. – Симферополь : ДИАИПИ, 2011. – С. 219-221.
2. Туризм, гостеприимство, сервис : словарь-справочник / Г. А. Аванесова, Л. П. Воронкова, В. И. Маслов, А. И. Фролов; под ред. Л. П. Воронковой. – М. : Аспект Пресс, 2002. – 367 с.
3. Карташевская И. Ф. Методические принципы статистики и первичного учета составляющих блоков территориальной рекреационной системы / И. Ф. Карташевская // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия: Экономика. – 2002. – Т. 15 [54], № 1. – С. 38-43.
4. Карташевская И. Ф. Географические аспекты познавательного туризма. Рынок экскурсионных услуг / И. Ф. Карташевская. – Симферополь : Пирамида-Крым, 2000. – 146 с.
5. Санаторно-курортне лікування, організований відпочинок в АР Крим у 2009\2010 році / за ред. Н. О. Полонської; Держкомстат України, Гол. управління статистики в АРК. – Симферополь, 2010. – 150 с. – (Статистичний збірник).