

УДК 338.48+338.49-043.86

ТУРИСТСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КРЫМА И ЕЕ РАЗВИТИЕ

Логвина Е. В.

Таврическая академия ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского», Симферополь, Российская Федерация.

E-mail: vivat.log.1474@mail.ru

Проанализировано развитие инфраструктуры Крыма. Даны определения туристской инфраструктуры. Рассмотрены проблемы и даны перспективные направления развития и улучшения туристской инфраструктуры и инфраструктуры в целом по Республике Крым.

Ключевые слова: туризм, инфраструктура региона, туристско-рекреационная деятельность, социальная инфраструктура, транспортная инфраструктура

ВВЕДЕНИЕ

Одним из наиболее значимых факторов развития туристско-рекреационной деятельности в любом регионе является состояние инфраструктурного комплекса в регионе. Инфраструктура каждого региона требует тщательного и детального анализа, требующая сбор больших объемов статистической и теоретической информации.

Географический энциклопедический словарь под ред. Трешникова А. Ф. дает такое определение понятию «инфраструктура»: «инфраструктура – это (от лат. *infra* – ниже, под и *structura* – строение, расположение), совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования процесса материального производства и обеспечения повседневной жизни населения.

Элементы инфраструктуры условно делятся на две основные группы:

1. связанные преимущественно с материальным производством (производственная инфраструктура) и представленные в таких отраслях, как транспорт, связь, энергетическое хозяйство, водоснабжение и гидромелиорация, оптовая торговля и материально-техническое снабжение, наука и информация (в частности, наземные пути сообщения, трубопроводы, дороги, судоходные каналы и портовые сооружения, аэродромы, склады, элеваторы, линии электропередач, системы водоснабжения и канализации, связи и т. д.);

2. связанные с обслуживанием населения (социальная инфраструктура) и составляющие материально-техническую основу просвещения, здравоохранения, культуры, занятий спортом и др. видов организации досуга, общественной безопасности, а также различных видов бытового обслуживания и розничной торговли (например, школы, больницы, театры, стадионы и т. д.).

Эти группы элементов инфраструктуры включают в себя вспомогательное, обслуживающее значение, и их функции, как правило, межотраслевые.

Уровень развития инфраструктуры отражает степень освоенности данной территории. География размещения элементов инфраструктуры в значительной мере определяет размещение производства. Иногда термином «инфраструктура»

обозначают комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих производство, так называемых инфраструктурных отраслей. Термин «инфраструктура» вошел в экономическую географию и экономику в конце 1940-х гг. из военного лексикона, где он обозначал совокупность постоянных сооружений вспомогательного назначения, обслуживающих вооружённые силы [1].

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Туристическая инфраструктура – это совокупность предприятий, учреждений и организаций, деятельность которых направлена на удовлетворение потребностей людей, участвующих в оздоровлении или отдыхе, а также путей сообщения и транспорта и объектов размещения туристов, обеспечивающих условия стабильного функционирования. Мы рассматриваем ее как целостную систему, состоящую из двух подсистем: социальной и производственной, которые взаимосвязаны и взаимодействуют относительно обслуживаемого субъекта.

В свою очередь инфраструктура формирует туристические регионы, способствует туристической специализации и профилю хозяйствования, т.к. благодаря наличию инфраструктурных связей между отдельными объектами определяют качество обслуживания на той или иной территории. Развитие социальной инфраструктуры должно отвечать высоким стандартам обслуживания, ведь турист, удаленный от постоянного места жительства и максимально освобожденный от повседневных забот, требует эффективного обслуживания в свободное времяпровождение. Главное место занимают заведения размещения туристов, общественное питание и бытовое обслуживание. Именно они могут создавать качественные параметры личного потребления человека и отдыха [2].

Рассматривая понятие туристской инфраструктуры, можно сделать вывод, что это сложное многоплановое явление в экономической и социальной среде. Следовательно, рассматривать инфраструктуру туризма необходимо как многоуровневый процесс. Поскольку туристская инфраструктура лежит в плоскости социальной инфраструктуры, которая является обширной и связанной с нашей повседневной жизнью, из выше сказанного вытекает следующее определение «инфраструктуры»: туристская инфраструктура – это целостная комплексная система сооружений, инженерных и коммуникационных сетей, в том числе телекоммуникационной связи, дорог, смежных индустрии туризма предприятий, обеспечивающих нормальный доступ туристов к туристским ресурсам и их надлежащее использование в целях туризма, а также обеспечение жизнедеятельности предприятий индустрии туризма.

Для изучения состояния инфраструктуры необходимо изучить основные показатели ее развития. В экономической литературе существует огромный ряд показателей, по которым можно охарактеризовать уровень состояния инфраструктуры, но нас интересуют показатели, которые характеризуют туристский сектор. Не существует комплексного показателя, характеризующего

состояние инфраструктуры, поэтому необходимо изучение данного понятия покомпонентно. К показателям, наиболее точно характеризующим состояние туристской инфраструктуры, относят:

- транспортный сектор;
- услуги размещения;
- услуги питания;
- коммунальный сектор (ЖКХ);
- заведения анимации и развлечения;
- страхование и банковский сектор;
- спортивные площадки и пункты проката спортивного инвентаря.

Развитие индустрии туризма непременно связано с доступностью объектов осмотра, если к объекту нет подъездов или как минимум удобных подходов, то сложно его позиционировать как туристский объект общего доступа. Транспортная инфраструктура региона представлена транспортными магистралями, вокзалами и станциями, ремонтными предприятиями и депо. Различают автомобильные дороги общего пользования: государственные, территориальные и районные. Дороги можно классифицировать по характеру их покрытия: с твердым покрытием и грунтовые. Железные дороги систематизируют по колежности: одноколейные, двухколейные; и по их электрифицированности с постоянным или переменным током [3].

Важным элементом транспортной системы является транспортная сеть, которая представляет собой совокупность всех путей сообщения, связывающих населенные пункты региона. Плотность сети отражает транспортную обеспеченность территории и определяется отношением протяженности сети к площади территории [4].

Кроме того, при оценке транспортной инфраструктуры важно учитывать такой параметр, как наличие автопарковок в целом в регионе и непосредственно у туристических объектов. Рассматривая состояние средств размещения, следует выделять два основных критерия оценки данного показателя. Первостепенную роль играет качественная оценка средств размещения как описательного характера, так и по уровню звездности и обеспеченности номеров, количеству дополнительных услуг. В количественном сегменте оценки следует выделить два основных критерия: соотношение количества гостиничных номеров к численности местного населения; во втором подходе ключевую роль играет обеспеченность гостиничными номерами туристов, т. е. соотношение количества номеров к числу туристов (показатели рассчитываются за год), и безусловно важным статистическим показателем будет уровень загрузки гостиниц в течение года, что является очень актуальным для территорий с ярко выраженной сезонностью. Для того чтобы Крым мог беспрепятственно принимать такое количество туристов и самое главное получать доход в бюджет региона, необходимо наличие качественной инфраструктуры, которая будет этому способствовать. В этой связи стоит первоочередная задача изучения состояния туристской инфраструктуры

полуострова.

Транспортный сектор. Анализ состояния инфраструктуры следует начинать с транспортной индустрии, поскольку это ключевое звено в создании турпродукта и его реализации. В расчетах Мацола В. И., который разработал таблицу «Комплексной оценки рекреационного потенциала территории», Крым получил самую низкую оценку по показателям транспортной доступности. Качественной нормой является показатель в 0,42 км/км² и более, как указывалось выше, на полуострове этот показатель значительно ниже. По формуле, разработанной Мацола В. И., можно рассчитать транспортную доступность в регионе по формуле: $T_{д} = L_{жд} + L_{авт} / S_{тер}$, таким образом мы получим показатель, равный 0,27 км/км². Это безусловно низкий показатель, который получил оценку как не сопутствующую развитию региона [5].

На протяжении 2010–2012 гг. в городах и районах Крыма были осуществлены проекты по созданию социально-экономического паспорта региона, в этих паспортах имеются выводы и заключения и наиболее проблемных составляющих изучаемого города или региона. Протяженность всех автомобильных дорог Крыма с твердым покрытием составляет 6264,5 км, при этом асфальтированными являются всего немногим более трети, то есть 2844,7 [6]. Можно провести расчет и узнать плотность дорог на километр квадратный, данные о протяженности нам уже известны как и площадь всего полуострова, которая составляет: 26,1 тыс. км² [7].

Вторым немаловажным фактором оценки инфраструктуры дорог является их благоустройство. В данном компоненте учитываются такие параметры как: наличие остановок, туалетов, мотелей, заправочных станций, придорожных кафе, парковок, колодцев и пунктов питьевой воды, а также стоянок для отдыха участников дорожного движения. Кроме того, на всю транспортную систему действует 400 туалетов и 19 колодцев и пунктов питьевой воды, при этом следует отметить, что наблюдается динамика сокращения числа данных объектов, так, в 1995 году действовало 518 туалетов и 22 колодца. В расчете на километры пути показатели будут ничтожно малы. Наиболее серьезной проблемой организации туризма является наличие парковок вблизи туристско-экскурсионных объектов. Государственный комитет статистики приводит данные о 1345 парковках на территории всего полуострова но, к сожалению, не дает информации о площади этих парковок и количестве парковочных мест [6]. Следует отметить, что у большинства туристских объектов не имеется собственных парков, а зачастую и доступного подъезда, в качестве примера можно привести Большой каньон Крыма или тропу Голицына в новом Свете, Ханский дворец в Бахчисарае, этот список бесконечен. Результатом отсутствия парковочных мест является стихийное паркование автомобилей на обочинах дорог и в парковой зоне на газонах и клумбах, данную проблему, возможно разрешить лишь за счет привлечения многобюджетных инвестиций. Изучая транспортную структуру региона, необходимо изучить объемы пассажирских перевозок, дающие возможность определить баланс востребованности транспортных средств по видам и способам

передвижения (см. Рис. 1).

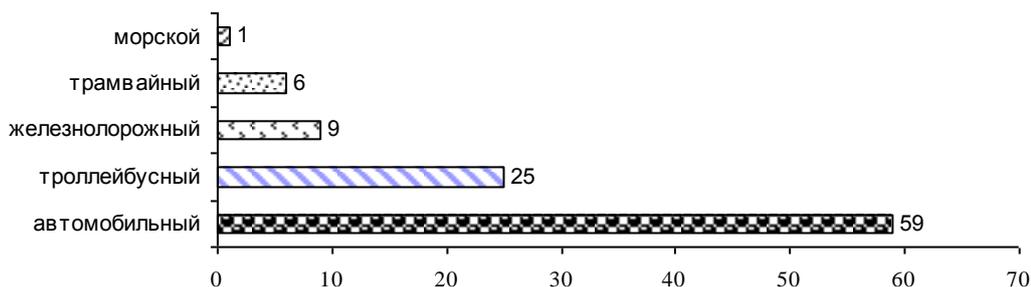


Рис. 1 Распределение объема пассажирских перевозок по видам транспорта на конец 2010 года [6].

Из рисунка видно распределение пассажирских перевозок по видам транспорта исключительно важное значение для региона имеет автомобильный транспорт, в этой связи необходимо первоочередно развивать дорожную сеть, точнее, заниматься ее благоустройством и доведением до европейских стандартов, для привлечения иностранного туриста на собственном транспорте и без него. Но, несмотря на столь высокие показатели значимости автомобильного транспорта в регионе, важной составляющей является износ транспортных средств, для туризма исключительное значение имеет подвижной состав автобусного парка Крыма.

Крым также является морским курортом, между портами Крыма налажено каботажное сообщение, осуществляется перевозка пассажиров. Главными пассажирскими портами являются: Ялта, Севастополь, Керчь, Судак, Евпатория, Феодосия. Портом-лидером по объемам перевозки уже на протяжении многих лет является город Керчь, через который ежегодно проходит около 500000 пассажиров, и это единственный порт Крыма, имеющий положительную динамику роста пассажирооборота. Остальные порты в регионе, за исключением Судака, имеют отрицательную тенденцию к снижению пассажирооборота. Например порт Феодосии сократил свои объемы практически в 2 раза. Такая отрицательная динамика в первую очередь связана с истощением инфраструктуры порта. В последние годы происходит разрушение причалов портов, кроме того основная часть портов была построена в советский период и морально устарела, а требования безопасности и оборудованности растут ежегодно. Для развития яхтенного туризма требуется наличие портов с достаточной глубиной более 3 метров и значительной изрезанностью береговой линии, а также площадью около 400 га [8]. На территории полуострова уже практически не осталось таких значительных акваторий в связи с нерегулируемой застройкой прибрежной зоны. В то же время ключевым требованием является глубина осадки портов (причалов), например, в Ялте этот показатель составляет всего 6–9 метров [9], что, безусловно, недостаточно для

захода в порт круизных судов, в связи с отсутствием достаточной инфраструктуры лайнеры остаются на рейде, а пассажиры доставляются на специальных катерах к причалам.

Остается открытым вопрос о появлении в Крыму мотелей, т. к. это недорогие, как правило, средства размещения, расположенные у основных магистралей. На наш взгляд, главной проблемой появления данного сегмента на рынке услуг являются небольшие расстояния между населенными пунктами Крыма, и, кроме того, линейное расположение курортов в регионе, что возможно делает мотели невостребованными средствами размещения.

Изучение состояния ресторанного дела и характер географического распространения юридических предприятий питания по регионам Крыма является ключевым для характеристики уровня развития инфраструктуры предприятий питания. Ключевым фактором размещения таких предприятий является спрос, который является пиковым в курортных местностях в период высокого сезона. Основную долю занимают заведения питания, такие как закусочные, кафе и столовые, сосредоточены они, как правило, в местах массового скопления людей, а работают в зависимости от начала и окончания сезона. В этой связи качество инфраструктуры ресторанного хозяйства Крыма находится в удручающем состоянии, что связано в первую очередь с фактором сезонности. Как правило, предприятия питания не располагают должным сервисом и квалифицированным персоналом; более того располагаются на набережных в открытых павильонах. Второй важной проблемой данного сегмента рынка является тот факт, что около 60 % предприятий – это физические лица, которые возникают на рынке услуг, так же быстро, как и исчезают. Характеризуя состояние туристской инфраструктуры в секторе ресторанного хозяйства, следует отметить недостатки, которые мешают в продвижении на рынок национального предложения услуг питания, которые состоят, прежде всего, в устаревшей материально-технической базе, которая не отвечает требованиям времени, недостаточности финансирования государственных заведений и низкой конкурентоспособности предприятий, расположенных в сельской местности [10]. Проблема обновления материально-технической базы стоит очень остро, поскольку это фактор обеспечения эффективного экономического роста и перспективной конкурентоспособности.

Проблемным вопросом функционирования заведений сферы ресторанного бизнеса является обеспечение высокого уровня культуры обслуживания потребителей. Прежде всего, это кадровые вопросы, связанные с недостаточным количеством профессионального персонала: поваров, барменов, официантов [11]. Кроме того, к основным проблемам заведений ресторанного хозяйства относят:

- необоснованное завышение цен в заведениях ресторанного хозяйства, несоответствие цен типу и классу заведения;
- самовольное расширение ассортимента реализуемой продукции;
- несоответствие ассортимента в ряде предприятий составу производственных

помещений, материально-технической базе предприятия.

Коммунальный сектор (ЖКХ). Одним из наиболее проблемных моментов развития туристской инфраструктуры и инфраструктуры в целом уже на протяжении многих лет является коммунальное хозяйство. В первую очередь канализационные системы, водопроводы и утилизация отходов. Система канализации Севастополь или канализация Феодосии – это в любом случае специальные сооружения и здания, различные санитарно-технические мероприятия и определенное оборудование. Так внутренняя канализация – это система санитарно-технических приборов, отводных труб, канализационных стояков и выпусков из зданий и сооружений. Внутренняя канализация Ялты транспортирует сточные воды различного происхождения из зданий в наружные канализационные сети. Аналогично работает и любая другая система, в том числе канализация Алушты. В курортном городе роль канализации несколько не меньше, а даже больше, чем в любом другом. Это объясняется близостью пляжей, моря, и общей значимостью этих регионов. Поэтому при проведении канализационных сетей используются материалы, которые отличаются особой прочностью и стойкостью. Например, в Феодосии длина канализационного сброса, который находится в акватории моря, составляет 250 м (по данным на 2009 г), а должна быть 1–2 км, в противном случае канализационные сбросы будут возвращаться к берегу. И будет наноситься безусловный вред акватории моря, а также будет нарушена санитарно-эпидемиологическая ситуация в регионе. Крым относится к регионам с крайне сложными условиями водоснабжения, собственные водоисточники могут удовлетворить потребность только на 28 %. При этом на 100 подземных водозаборах наблюдается повышенная минерализация, превышающая ГОСТы в 3–4 раза (Раздольненский, Черноморский, Сакский и другие районы), что является фактором риска заболеваний населения желчекаменной и мочекаменной болезнями. Во многих районах Крыма отмечается значительное загрязнение подземных вод азотистыми соединениями, в том числе нитратами, что связано с большим использованием удобрений в сельском хозяйстве, а также с органическим загрязнением почвы [4]. В этой связи регион сильно зависит от наполняемости водохранилищ тальными и дождевыми водами. Кроме общих экологических проблем, необходимо учитывать, что Крым представляет собой сочетание важнейших курортных ресурсов, при этом их качество во многом определяет лечебно-оздоровительный потенциал и значимость курортов в целом. В Крыму отмечается заметное антропогенное загрязнение курортных ресурсов: в прибрежных морских водах, лечебных грязях и источниках минеральных вод обнаружены патогенные микробы, пестициды, тяжелые металлы, нефтепродукты, фенолы, радионуклиды, диоксины, полихлорированные бифенилы и дифенилы. Из-за микробного загрязнения прибрежных морских вод в Крыму постоянно закрыты санэпидслужбой 11 пляжей, периодически закрываются многие другие приморские пляжи. Актуальной проблемой изучения и оценки степени загрязнения курортных ресурсов является отсутствие системы мониторинга такого загрязнения, поскольку

постоянный контроль содержания поллютантов в минеральных водах, лечебных грязях и субстратах пляжей не проводится. Несмотря на многочисленность ведомств, контролирующих загрязнение прибрежных морских вод, целостную картину существующего положения получить очень трудно ввиду отсутствия единого плана и системы исследований, применения различных аналитических методик и аппаратуры [4].

Заведения анимации и развлечения. Сегодня в Крыму направление анимации только развивается. Отдых и оздоровление не должны быть скучными. Поэтому приезжающие в Крым в сезон и межсезонье туристы должны получать не просто оздоровительные, но и культурные, развлекательные услуги. Анимация (сфера развлечений) – организация досуга в отелях, на корпоративных мероприятиях, в детских лагерях, на детских праздниках; направление, предполагающее личное участие отдыхающих в культурно-массовых мероприятиях. Развитие инфраструктуры развлекательных заведений наряду с гостиничным и ресторанным бизнесом находится на стадии своего активного развития, что отражает увеличившийся спрос на услуги кинотеатров, театров, музеев, концертных мероприятий.

Не редко в дворцовых комплексах Крыма и оборудованных пещерах наличие многочасовых очередей; это говорит о двух факторах: 1 – популярность объектов среди туристов, традиционность отдыха; 2 – отсутствие новых интересных объектов. Клубные заведения в Крыму, как правило, находятся в тени экономики, поэтому не все учтены официальным статистическим срезом, однако из имеющихся заведений видим, что наибольшее количество таких заведений сосредоточено в Ялте и Судаче, Алуште и Евпатории, это, безусловно, связано с туристическим спросом. Новым видом развлечений в Крыму являются веревочные парки, которых в 2012 году в Крыму насчитывается порядка 6. Кроме того планируется открытие новых парков приключений в курортных городах и поселках, все они функционируют сезонно. Развитие отечественной индустрии развлечений характеризуется инвестиционной привлекательностью, особенно в сегменте строительства аквапарков, торгово-развлекательных комплексов и других объектов с элементами развлекательного характера.

Изучив и проанализировав состояние отдельных элементов инфраструктуры туризма Крыма, можно проследить определенную динамику развития региона. Если в одних категориях темпы роста являются прогрессивными, например появление высококлассных гостиниц, развитие морских перевозок в отдельных портах региона, а также развитие международного круизного судоходства, но существует и ряд достаточно проблематичных категорий инфраструктуры, такие проблемные моменты присутствуют во всех сегментах туризма, начиная от неудовлетворительного состояния дорог и слабой плотности в целом по регионам и заканчивая отсталым развитием авиасообщения в регионе. Кроме того, следует остановиться на невидимом для туристов секторе инфраструктуры, таком как коммунальное хозяйство, проблематичность данного вопроса стоит очень остро, так

проанализировав социально-экономические паспорта городов Крыма [12], можно сделать вывод, что повсеместно требуется реконструкция жилых зданий и сооружений, а также крайне остро стоит вопрос о решении реконструкции сети канализации и водопроводов на всей территории полуострова.

В последние годы наметилась положительная тенденция развития региона, где главным приоритетом стала туристская составляющая; появились социальные программы по развитию отдельных секторов экономики, в том числе связанных с туризмом, к такой программе относится проект развития яхтенного туризма в Крыму. Кроме того, следует отметить, что в последние годы отмечена динамика увеличения численности прибытий туристов в Крым [13].

Это оказывает огромную нагрузку на инфраструктуру региона. Кроме того, в эту статистику не включены отдыхающие местные жители. Классифицировать все проблемы в регионе можно по признакам, но изучив инфраструктуру туризма, следует выделить наиболее острые проблемы развития региона и состояния туристской среды: материально-технические, социально-экономические и экологические. Все эти элементы состояния среды тесно взаимосвязаны друг с другом.

Материально-технические. Эта категория, является источником острых вопросов развития инфраструктуры региона. Для того чтобы производить реконструкцию или строительство новых объектов, требуются огромные денежные вливания – инвестиции. Например, те сферы деятельности, в которые инвесторы готовы вкладывать многомиллионные инвестиции, имеют ряд проблем регуляторного (законодательного) характера. Как следствие – появляются проблемы экологического характера.

Социально-экономические. Вопросы состояния туристской инфраструктуры социально-экономического характера тесно связаны с материально-технической базой. Так, отсутствие спортивной инфраструктуры негативно сказывается на всех сферах деятельности, процесс создания новой спортивной среды практически остановился, и новых объектов на полуострове практически не вводят. К проблемам социально-экономического характера также следует отнести медицинский сектор, поскольку довольно часто туристам, нуждающимся в неотложной помощи, приходится ожидать до тех пор, пока разрешится вопрос с принятием пациента в ту или иную больницу. Кроме того, острой проблемой является страхование, поскольку оперативность реагирования на страховые случаи остается очень низкой, так в случае ДТП страховщика ждут в течение дня, а в ситуации несчастного случая турист обременяется бумажной волокитой с целью получения положенного возмещения ущерба, нанесенного его здоровью.

Экологические проблемы. Являются следствием бездействия местных властей. К наиболее серьезным проблемам экологического характера на полуострове относится утилизация отходов. Сегодня большинство полигонов ТБО переполнены, но продолжают эксплуатироваться, разрастаясь и занимая земли сельского хозяйства. Довольно часто такие полигоны не имеют соответствующего

ограждения, так в окрестностях с. Краснолесье мусор «растаскивается» по всей округе, а свалка горит, на протяжении всего сезона создавая дискомфорт как для местного дачного кооператива, так, и для проезжающих мимо туристов, направляющихся в пещеры Чатырдага. Для решения данной проблемы необходимо осуществление нескольких задач: сортировка мусора, вторичная его переработка, своевременный сбор мусора в населенных пунктах, обеспечение населения пунктами сбора (урны, контейнеры), создание заводов по переработке отходов, своевременная оплата населением услуг по утилизации отходов.

Развитие туризма зависит от инноваций. Так, большой инновацией было появление систем бронирования, еще большим шагом развития стали системы онлайн бронирования, которые позволили в разы ускорить процесс организации того или иного тура в любую точку земного шара. Наибольшее развитие получили инновации в сегменте сбережения энергии и появление альтернативных источников энергии, таких как солнечные батареи, ветровые электростанции и т. д. Наличие на предприятии или в личном домовладении такого источника позволяет экономить на энергии и обогреве воды, но в то же время создает крайне неэстетические пейзажи. Появление в Крыму ВИЭ отражает крайние тенденции развития мировой энергетики и создания независимой инфраструктуры. Следует отметить, что наибольшее количество предприятий, установивших геокolleкторы, зафиксировано в районах традиционно лидирующих по числу рекреантов [14].

Ярко выражены инновации инфраструктуры в работе с туристом – индустрия развлечений. В последние годы в Крыму появляются новые виды анимации и отдыха, такие как парки приключений, динопарки, сафари-парк, 3D кинотеатры и другое. Как утверждалось ранее, одним из вариантов привлечения туристов не на морской курорт, а вглубь территории является создание развлекательных комплексов с инновационными способами развлечений и проведения досуга: веревочный парк в Старом Крыму был одним из первых в Крыму, но уже сегодня, является одной из главных целей приезжающих туристов. К последним тенденциям инновационного характера относится беспроводной интернет Wi-Fi, пункт авторизации которого находятся практически в каждом заведении питания и размещения, еще более амбициозным оказался проект по созданию беспроводной сети интернет в общественном транспорте г.Симферополь. Данное нововведение отражает последние мировые тенденции развития инфраструктуры среды обитания.

Процесс развития и создания инфраструктуры – довольно затратное с точки зрения финансов и технологий мероприятие, но развитие общества невозможно без надлежащего состояния инфраструктуры. Кроме того, развитие социальной инфраструктуры говорит и об основных положениях состояния туристской.

Пути совершенствования развития туристической инфраструктуры в регионе.

Первый этап. Совершенствование коммунального хозяйства главными компонентами которого будут являться канализации и водопроводы, утилизация бытовых отходов, охрана питьевых источников.

Второй этап. Приведение в надлежащее состояние транспортного сектора.

Несмотря на недостаточность плотности дорожной сети в Крыму, практически все объекты массового посещения туристами имеют подъезды с твердым покрытием, наиболее важной проблемой является создание парковочных мест, которых зачастую попросту нет у объектов.

Третий этап. Средства размещения разного уровня стоимости и высококлассные гостиницы позволят привлечь на полуостров разнообразный поток туристов. В Крыму ощущается острая нехватка бюджетного сертифицированного жилья, не считая частных домовладений, которые подотчетны сами себе. А для развития в регионе делового туризма необходимо строительство новых высококлассных гостиниц, которых в Крыму также недостаточно, в особенности отелей 5*.

Четвертый этап. Несмотря на то, что инфраструктуру морских портов следует относить к основной транспортной инфраструктуре, в данном разделе мы выделяем ее отдельным пунктом. Крым – традиционно морской курорт, но вместе с тем, объемы морских перевозок довольно малы, что, в первую очередь, связано с отсутствием соответствующих инфраструктурных коммуникаций. Во многих прибрежных поселках попросту не осталось причалов, а большинство портовых причалов работает без пассажирских касс. Решение данной проблемы можно рассмотреть по двум параметрам: первое – создание портовой инфраструктуры (механизированные причалы, билетные кассы, спасательные пункты МЧС) и второе – обновление парка пассажирских судов, поскольку основная масса судов имеет срок эксплуатации более 20 лет [15].

ВЫВОДЫ

Наиболее значимый фактор развития туристско-рекреационной деятельности в любом регионе является состояние инфраструктурного комплекса. Инфраструктура требует тщательного и детального анализа, сбор больших объемов статистической и теоретической информации.

Туристическая инфраструктура – это совокупность предприятий, учреждений и организаций, деятельность которых направлена на удовлетворение потребностей людей, участвующих в оздоровлении или отдыхе, а также путей сообщения и транспорта и объектов размещения туристов, обеспечивающих условия стабильного функционирования.

Для того чтобы Крым мог беспрепятственно принимать такое количество туристов, и получать доход в бюджет региона, необходимо наличие качественной инфраструктуры. В этой связи, первоочередной задачей является изучение состояния туристской инфраструктуры полуострова. Изучение состояния ресторанного дела и характер географического распространения юридических предприятий питания по регионам Крыма является ключевым для характеристики уровня развития инфраструктуры предприятий питания.

Ключевым фактором размещения таких предприятий является спрос.

Основную долю занимают заведения питания, такие как закусочные, кафе и столовые, сосредоточены они, как правило, в местах массового скопления людей, а работают, в зависимости от начала и окончания сезона.

Одним из наиболее проблемных моментов развития туристской инфраструктуры и инфраструктуры в целом уже на протяжении многих лет является коммунальное хозяйство. В первую очередь канализационные системы, водопроводы и утилизация отходов.

Сегодня в Крыму направление анимации только развивается. Отдых и оздоровление не должны быть скучными. Поэтому приезжающие в Крым в сезон и межсезонье туристы должны получать не просто оздоровительные, но и культурные, развлекательные услуги.

В последние годы наметилась положительная тенденция развития региона, где главным приоритетом стала туристская составляющая; появились социальные программы по развитию отдельных секторов экономики, в том числе связанных с туризмом, к такой программе относится проект развития яхтенного туризма в Крыму. Ярко выражены инновации инфраструктуры в работе с туристом – индустрия развлечений. В последние несколько лет в Крыму появляются новые виды анимации и отдыха, такие как парки приключений, динопарки, сафари-парк, 3D кинотеатры и другое.

Таким образом, решение поставленных задач по совершенствованию инфраструктуры туризма в регионе позволит решить наиболее значимые проблемы развития туристско-рекреационного комплекса в регионе. Кроме того, выполнение проекта улучшения инфраструктурной среды потребует создания выгодного инвестиционного климата в регионе, что может привлечь международных инвесторов, в том числе международных франчайзинговые цепи общественного питания и средств размещения.

Повышение уровня социальной жизни местного населения будет во многом зависеть от состояния и развития туризма в регионе, поскольку именно туризм является генератором строительства новой и реконструкции старой инфраструктурной системы, более того, эти два компонента тесно связаны друг с другом. Повышение качества инфраструктуры должно приводить к повышению качества сервиса на всех этап реализации туристского продукта. Следовательно, это будет повышать конкурентные преимущества Крыма на мировом рынке туристских услуг.

Список литературы

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география.: Понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль, 1983. 350 с.
2. Кузик С. П. География туризма: учебное пособие. К.: Знання, 2011. 271 с.
3. Топчієв О. Г. Методологія та методи суспільно-географічних досліджень . Одеса: Астропринт, 2005. 632 с.

4. Шибанов С. Э. Основные экологические проблемы Крыма // Материалы конференции «Наука и образование», Полтава, 2012. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rusnauka.com>
5. Стафійчук В. І. Рекреалогія. К.: Альтерпрес, 2006. 264 с.
6. Транспортный комплекс АР Крым / Под ред. И. О. Баберкова. Симферополь: ГусАРК, 2011. 184 с.
7. Атлас «Автономная Республика Крым» / Под ред. Н. В. Багрова, Л. Г. Руденко. К. – Симферополь, 2003. 76 с.
8. Бойко Н. И. Строительство и ЖКХ // Строительство и Реконструкция. 2011. № 4. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stroj-ua.net>
9. Ялтинский морской торговый порт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.sevastopol-tour.com>
10. Михайлова Н. В. Оцінка конкурентоспроможності підприємств ресторанного господарства. Харків: Джерело, 2009. 125 с.
11. Архіпов В.В. Організація ресторанного господарства. К.: Центр навч. літератури, 2007. 280с.
12. Баркетов А. А. Социально-экономический паспорт г. Алушта. Симферополь, 2011. 28 с.
13. Крым принял 347 тыс. туристов / Министерство курортов и туризма Крыма, 2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://crimea.gov.ua>
14. Развитие Крымской рекреационной системы на базе возобновляемой энергии как основа экологической безопасности и устойчивого развития / Под ред. И. М. Яковенко. Симферополь: СОНАТ, 2011. С. 78–80.
15. Антонова А. Б., Пятковская Е. Ю. Инфраструктура общественного питания как элемента туристской дестинации: использование кластерного подхода // Блог Экономика БГЭУ. 2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.economy-web.org>

TOURIST INFRASTRUCTURE OF THE CRIMEA AND HER DEVELOPMENT

Logvina E. V.

*V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Simferopol, Russian Federation
E-mail: vivat.log.1474@mail.ru*

One of the most significant factors of development of tourist and recreational activity in any region is the condition of an infrastructure complex in the region.

Infrastructure elements conditionally are divided into two main groups:

1 – connected mainly with production of goods;

2 – the population (social infrastructure) connected with service and the educations making a materialno-technical basis, health care, culture, sports activities, etc. types of the organization of leisure, public safety, and also different types of household service and retail trade (for example, schools, hospitals, theaters, stadiums, etc.).

The level of development of infrastructure reflects degree of familiarity of this territory. The term «infrastructure» was included into economic geography and economy in the late forties from a military lexicon where it designated set of the constant constructions of auxiliary appointment serving armed forces [1]. The tourist infrastructure is a set of the enterprises, establishments and organizations which activity is directed to satisfaction of needs of the people participating in improvement or rest and also means of communication and transport and objects of accommodation of the tourists providing conditions of stable functioning.

The tourist infrastructure is a complete complex system of constructions, engineering and communication networks, including telecommunication communication, is expensive,

adjacent to the industry of tourism of the enterprises providing normal access for tourists to tourist resources and their appropriate use for tourism and also ensuring activity of the enterprises of the industry of tourism.

Carry to the indicators which are the most precisely characterizing a condition of tourist infrastructure: transport sector; placement services; food services; municipal sector (housing and communal services); institutions of animation and entertainment; insurance and banking sector; sports grounds and rental centers of a sports equipment.

Development of the industry of tourism is by all means connected with availability of objects of survey if to object there are no entrances or at least convenient approaches, then it is difficult to position him as tourist object of the general access. The transport infrastructure of the region is presented by thoroughfares stations and stations, repair shops and depot. Distinguish public highways: state, territorial and regional. The Crimea also, is the sea resort, between the ports of the Crimea the coasting message, transportations of passengers is adjusted. The main passenger ports are: Yalta, Sevastopol, Kerch, Pike perch, Yevpatoria, Feodosiya. Port the leader in transportation volumes for many years is the city of Kerch. To problematic issues of functioning of institutions of the sphere of restaurant business ensuring high level and culture of service of consumers is. First of all, it is personnel questions – the insufficient number of professional personnel: cooks, bartenders, waiters. One of the most problem points of development of tourist infrastructure and infrastructure in general for many years are the municipal services. Development of infrastructure of entertaining institutions on a row with hotel and restaurant business is at a stage of the active development. What reflects the increased demand for services of movie theaters, theaters, the museums, concert actions. Not seldom in palace complexes of the Crimea and the equipped caves existence of hours-long turns; it speaks about two factors: 1 popularity of objects among tourists, traditional character of rest; 2 absence of new interesting objects. In recent years the positive tendency of development of the region where the tourist component became the main priority was outlined; there were social programs on developments of the separate sectors of economy including connected with tourism to such programs. In recent years in the Crimea there are new types of animation and rest, such as parks of adventures, dinoparka, the safari park, 3D movie theaters and another. me the project of development of yacht tourism in the Crimea belongs. The wireless Internet of Wi-fi which point of authorization are practically in each institution of food and placement belongs to recent trends of innovative character, even more ambitious the project on creation of the wireless Internet in public transport Simferopol, in trolleybuses has come to light. This innovation reflects the recent world trends of development of infrastructure of habitat.

Ways of improvement of development of tourist infrastructure in the region:

First stage. Improvement of municipal services.

Second stage. Reduction in an appropriate condition of transport sector.

Third stage. Means of placement of different level of cost and high quality hotels will allow to attract more various segment of tourists on the peninsula.

Fourth stage. In spite of the fact that the infrastructure of seaports should be carried to the

main transport infrastructure, in this section we allocate it with separate point. Improvement of quality of infrastructure, has to lead to service improvement of quality, on all a stage of realization of a tourist product. Therefore, it will increase competitive advantages of the Crimea in the world market of tourist services.

References

1. Alaev Je. B. Social'no-jekonomicheskaja geografija.: Ponjatijno-terminologicheskij slovar' (Socio-Economic Geography .: Conceptually-terminological dictionary). M.: Mysl', 1983. 350 s.
2. Kuzik S. P. Geografija turizma (Tourism geography) . K.: Znannja, 2011. 271 s.
3. Topchiev O. G. Metodologija ta metodi suspil'no-geografichnih doslidzhen' (Methodology and methods of social geographic research). Odesa: Astroprint, 2005. 632 s.
4. Shibanov S. Je. Osnovnye jekologicheskie problemy Kryma (The main environmental problems of the Crimea) // Materialy konferencii «Nauka i obra-zovanie», Poltava, 2012. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://www.rusnauka.com>
5. Stafijchuk V. I. Rekreologija (Rekreology). K.: Al'terpres, 2006. 264 s.
6. Transportnij kompleks AR Krim (The transport complex of Crimea) / Pid red. I. O. Baberkova. Simferopol': GusARK, 2011. 184 s.
7. Atlas «Avtonomnaja Respublika Krym» (Atlas «Autonomous Republic of Crimea») / Pod red. N.V. Bagrova, L.G. Rudenko. K. – Simferopol', 2003. 76 s.
8. Bojko N. I. Stroitel'stvo i ZhKH (Construction, Housing and Utilities) // Stroitel'stvo i Rekonstrukcija . 2011. № 4. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://stroy-ua.net>
9. Jaltinskij morskoy trgovyj port (Yalta Sea Trade Port). [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://www.sevastopol-tour.com>
10. Mihajlova N. V. Ocinka konkurentospromozhnosti pidpriemstv restorannogo gospodarstva (Evaluation of the competitiveness of enterprises restaurant business). Harkiv: Dzherelo, 2009. 125 s.
11. Arhipov V. V. Organizacija restorannogo gospodarstva (Company restaurant business). K.: Centr navch. literaturi, 2007. 280 s.
12. Barketov A. A. Social'no-jekonomicheskij pasport g. Alushta (Socioeconomic passport Alushta). Simferopol', 2011. 28 s.
13. Krym prinjal 347 tys. turistov (Crimea took 347 thousand Tourists) / Ministerstvo kurortov i turizma Kryma, 2013. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://crimea.gov.ua>
14. Razvitie Krymskoj rekreacionnoj sistemy na baze vozobnovljaemoj jenergii kak osnova jekologicheskoy bezopasnoj i ustojchivogo razvitija (Development of the Crimean recreational system based on renewable energy as the basis of ecological security and sustainable development) / Pod red. I. M. Jakovenko. Simferopol': SONAT, 2011. S.78–80.
15. Antonova A. B., Pjatkovskaja E. Ju. Infrastruktura obshhestvennogo pitaniya kak jelementa turistskoj destinacii: ispol'zovanie klaster'nogo podhoda (Infrastructure catering as a tourist destination element: the use of the cluster approach) // Blog Jekonomika BGJeU. 2013. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://www.economy-web.org>

Поступила в редакцию 25.01.2016 г.