

4. Комков С.Ю. Особенности оценки и управления инновационной восприимчивостью предприятия / С.Ю. Комков. [Электронный ресурс]. – Доступный с <http://elibrary.ru/download/73832986.pdf>.

5. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент : навч. посібн. / Н.В. Краснокутська. – К. : Вид-во КНЕУ, 2003. – 504 с.

6. Круглова Н.Ю. Инновационный менеджмент : учебн. пособ. / Н.Ю. Круглова. – Изд. 2-ое, [перераб. и доп.]. – М. : Изд-во РДЛ, 2005. – 352 с.

7. Масленникова Н.П. Функции управления развитием инновационной восприимчивости организации / Н.П. Масленникова // Менеджмент сегодня : журнал. – 2006. – № 2. – С. 109-110.

8. Сіренко Н.М. Управління інноваційною системою аграрного підприємства / Н.М. Сіренко // Економіка АПК : міжнар. наук.-виробн. журнал. – 2009. – № 9. – С. 43-46.

Мусийовская О.Б. Факторы влияния на текущий уровень инновационной восприимчивости предприятия

Выделены активный и пассивный виды инновационной восприимчивости предприятия. Исследованы и систематизированы факторы влияния на текущий уровень этих видов инновационной восприимчивости. Определен характер влияния прогрессивности используемых технологий и качества продукции на эффективность внедрения на предприятии технологических и продуктовых нововведений.

Ключевые слова: предприятие, инновационная восприимчивость, нововведение, факторы, формирование восприимчивости, обеспечение восприимчивости.

Musiyovska O.B. Factors of influence on current level of innovative susceptibility of enterprise

The active and passive types of innovative susceptibility of enterprise are selected. Investigational and the factors of influence on the current level of these types of innovative susceptibility are systematized. Character of influence of level of progressiveness of the applied technologies and quality of products is set on efficiency of introduction on the enterprise of technological and food innovations.

Keywords: enterprise, innovative susceptibility, innovation, factors, formings of susceptibility, providing susceptibility.

УДК 504.03:330.15

Викл.-асист. С.М. Пилипенко, канд. екон. наук – Львівський інститут економіки і туризму

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГІРСЬКОЛИЖНИХ І СПОРТИВНО-ВІДПОЧИНКОВИХ КОМПЛЕКСІВ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ

Визначено основні проблеми функціонування та розвитку гірськолижних і спортивно-відпочинкових комплексів Карпатського регіону. Запропоновано механізм забезпечення розвитку автодорожньої інфраструктури рекреаційних територій. Обґрунтовано переваги підвісної канатної дороги та необхідність оновлення гірськолижної інфраструктури на схилах.

Ключові слова: курорт, інфраструктура, гірськолижні та спортивно-відпочинкові комплекси, інвестиції, рекреація, автодорожні комунікації, підвісна канатна дорога.

В умовах економічної кризи Карпатський регіон України, не володіючи таким значним індустріальним потенціалом, як південно-східний, де зосереджено більшість підприємств металургійної, гірничо-видобувної, хімічної галузей, важкого машинобудування тощо, перебуває у не надто сприятливій економічній ситуації. На функціонуванні підприємств агропромислового комплексу, на який орієнтується економіка регіону, позначаються труднощі, пов'язані з несприятли-

вою кон'юктурою ринку, нестачею обігових коштів та іншими чинниками. Це спонукає звернути увагу на значний економічний потенціал, закладений у проду-маному та ефективному використанні рекреаційно-туристичних ресурсів, якими природа щедро наділила Західний регіон. Діапазон таких ресурсів надзвичайно широкий, починаючи від простого "зеленого" екологічного туризму і закінчуючи побудовою сучасних високогірних відпочинкових комплексів.

Проблематикою інфраструктурного забезпечення Карпатського регіону займалися багато науковців, зокрема: Б. Матолич, В. Гетьман, В. Євдокименко, В. Кравців, В. Полюга, І. Колодйчук, М. Габрель, М. Копач, О. Гулич, П. Грицишин, П. Добра, С. Генсірук та інші.

Однак, попри високий інтерес фахівців до проблем розвитку інфраструктури регіону, сьогодні не вирішеною залишаються питання, що стосуються розвитку гірськолижних та спортивно-відпочинкових комплексів.

Практично у всіх країнах, територією яких простягається Карпатський хребет, є престижні та всевітньо відомі гірськолижні й інші спортивні курорти. І лише Україна до кінця не використовує цієї переваги у напрямі створення гірської зимово-відпочинкової індустрії. Подібна галузь рекреаційного середовища спроможна забезпечити істотні надходження до бюджетів усіх рівнів, дати імпульс до соціально-економічного поступу карпатських областей, стати нарідним каменем формування сучасного туристичного іміджу України.

Найбільшими центрами гірськолижного спорту Карпатського регіону є відомі не лише в Україні, а й за її межами, курорти Славське, Буковель, Тисовець та інші. Кожен із них має свою специфіку, особливості територіального розташування, однак при цьому всім властиві диспропорції, які нівелюють їхній суспільно-економічний потенціал [1]: незадовільний стан автодорожніх комунікацій, фізично та морально застаріла техніко-технологічна база, нерозвинене середовище правового та економічного регулювання процесів інвестиційного забезпечення, слабкий розвиток допоміжних інфраструктурних складових рекреаційної сфери, малоефективні організаційно-економічні методики управління господарськими процесами, марнування рекреаційного потенціалу природних екосистем унаслідок деструктивного господарювання.

Поряд із характерними для будь-якого українського гірськолижного курорту негараздами функціонування та розвитку, їхньою спільною проблемою є доїзд. Практично кожен із названих центрів потребує модернізації шляхової інфраструктури, поліпшення стану доріг як при під'їзді до самого курорту, так і при русі внутрішньою дорожньою мережею, якою безпосередньо доставляють відпочивальників до гірськолижних баз.

З точки зору зручності безпосереднього доїзду до курортної місцевості та території проживання й соціально-відпочинкової інфраструктури найкращі можливості має смт. Славське, адже через нього проходить вітка залізниці Київ – Львів – Ужгород – Чоп і, таким чином, туристи з максимальною зручністю можуть добратися туди з усіх куточків України, а також з країн Східної Європи залізничним транспортом. Для тих, хто подорожує автотранспортом, є можливість дістатися до смт. Славське дорогою Сколе – Тухля – Славське – Лавочне. Дорожнє покриття цього автошляху перебуває у вкрай занедбаному стані, що значною мірою впливає на бажання автотуристів їхати до Славського.

Це, крім несприятливих малосніжних погодних умов, значно вплинуло на потік бажаних відпочити в Славському за кілька останніх зимових сезонів, що негативно позначилося на заробітках місцевих жителів та власників гірськолижних витягів. Вчасний ремонт автошляху та підтримка його в належному стані за державні кошти та кошти громад населених пунктів, а також за кошти власників готельно-відпочинкових комплексів могли б змінити ситуацію на користь тих же мешканців і підприємців та повернути їхні капіталовкладення завдяки збільшенню кількості відпочивальників і туристів.

Для цього доцільним вважаємо створення (підтримка) суб'єкта господарювання, який би займався експлуатацією цього відрізка шляху, його поточним ремонтом, а також підтримкою та розбудовою мережі автошляхів у регіоні. І хоча ці функції повинен виконувати Облавтодор, додаткове фінансування зацікавлених інвесторів не зашкодить справі, а таке підприємство з експлуатації і розбудови шляхової мережі в районі смт. Славське могло б співпрацювати з Облавтодором, координуючи спільні зусилля.

З метою всебічного поступу рекреаційно-туристських територій необхідним є залучення приватних інвестицій у формі фінансування робіт із прокладання, ремонту та утримання автомобільних шляхів. Таке фінансування доцільно проводити шляхом спрямування відповідних фінансових ресурсів на рахунки замовника таких робіт, нині це – Служба автомобільних доріг. При цьому іншим джерелом фінансування повинні залишатися бюджетні кошти.

Головним стимулом залучення фінансових ресурсів із приватних грошових фондів є надання пільг в оподаткуванні до повного (майже повного) погашення витрат суб'єкта господарювання на фінансове забезпечення ремонтно-будівельних робіт. Така практика є доволі перспективною, адже, по-перше, суб'єкти господарювання будуть компенсувати витрати на ремонт та прокладання доріг за рахунок пільг, а по-друге, імпульсу для розвитку набудуть рекреаційні території через істотне поліпшення інфраструктури.

Важливим механізмом розвитку автодорожньої інфраструктури є проведення тендерних процедур щодо вибору виконавця робіт. Такими виконавцями можуть бути як приватні, так і державні ремонтно-будівельні підприємства. Відзначимо також, що у рекреаційно-туристичному комплексі Карпатського регіону доцільно також відбудувати та поновити дороги, які з'єднують курортну місцевість з іншими зонами гірськолижного відпочинку.

Крім проблеми автомобільних доріг загального користування, якими переміщуються значні пасажирські та вантажні потоки до населених пунктів чи місцевостей, що є осередками гірськолижного відпочинку із зонами проживання та відпочинку, практично на кожному гірськолижному курорті залишається проблема доріг, якими відпочивальники дістаються безпосередньо до зон гірськолижного катання, тобто до нижніх станцій витягів на гірськолижні траси на схилах гір.

Досить актуальною є проблема зручних внутрішньо курортних шляхів сполучення у Славському. Річ у тому, що основна зона катання на гірських лижах, де пролягають найкращі та найдовші гірськолижні траси, обладнана на схилах гори Тростян на відстані 2-4 км від смт. Славське. Проїхати туди можна ли-

ше на повнопривідних автомобілях. Автовласникам, які не мають таких машин, місцеві жителі неофіційно надають платні транспортні послуги власними повнопривідними автомобілями. Альтернативою добирання на Тростян всюдиходом є тільки подорож пішки з усім гірськолижним спорядженням на плечах.

На Тисовці внаслідок виведення з експлуатації крісельного підйомника проблема доїзду до гірськолижних схилів вирішується пропусканням автомобілів у раніше не доступну зону внутрішнім шляхом по одній із стін западини паралельно до траси кріселки, яка перетинає біатлонну трасу і стрільбище. Зрозуміло, що такі незручності не приваблюють відпочивальників, тому з кожним роком бажаних провести відпочинок на цих гірськолижних курортах стає дедалі менше.

Для вирішення проблеми неналежності автодорожніх комунікацій варто скористатися досвідом таких іноземних курортів: як Австрія, Франція, Швейцарія, Італія, Андорра тощо. Йдеться про спорудження і подальше використання підвісних канатних доріг вагончиккового (гондольного, фунікулерного) типу. Вони зазвичай виконують дві основні функції: доставляють відпочивальників великих транспортних вузлів, таких як залізничні та автобусні станції, автомобільні стоянки до засніжених схилів, а також з'єднують різні зони катання, нерідко утворюючи кількасоткілометрові кільцеві маршрути з одного гірського хребта на інший.

Переваги підвісної канатної дороги над звичайною дорогою, прокладеною в горах, незаперечні. Це передусім менша трудомісткість і вартість будівництва, адже для підвісної канатної дороги потрібно забетонувати й зміцнити лише невеликі ділянки землі, на які будуть опиратися вишки-опори, що несуть канат. Під час прокладання звичної дороги передбачено значний обсяг робіт: суцільне укладання дорожнього полотна, підведення дренажних та інших інженерних систем, що потребує великих фінансових та матеріальних витрат. Практично всі ділянки землі, над якими проходить підвісна канатна дорога, не потребують вилучення з господарського обігу і традиційно використовуються як пасовища, городи, лісові насадження тощо. Немає потреби в будівництві мостів та інших складних інженерних споруд, призначених для водовідведення, тоді як під час прокладання традиційних доріг на такі споруди йде значна частка коштів. Немалу роль відіграє й екологічний фактор, адже підвісна канатна дорога виключає щоденну експлуатацію автомобілів з двигунами внутрішнього згорання, які забруднюють атмосферу рекреаційних зон тощо.

Крім того, уздовж канатної дороги не будуватимуть численні придорожні кафе, бари, торгові заклади, пункти техобслуговування та заправки, які теж чинять додатковий негативний вплив на довкілля. Доставка відпочивальників у закритих вагончиках різної місткості сприятиме кращому обліку пасажиропотоків, що дасть змогу точніше планувати розвиток рекреаційних зон.

Витрати на експлуатацію підвісної канатної дороги включають витрати на профілактичний огляд та технічне обслуговування несучих канатів, буксирувальних механізмів, металевих опор та пасажирських вагончиків. Ці витрати є співрозмірними з витратами на поточний ремонт та експлуатацію традиційних шляхів. Для експлуатації підвісних канатних доріг потрібні спеціалісти, тож мають бути створені нові робочі місця, що дасть змогу частині місцевих водіїв отримати стабільний заробіток. Інша частина місцевого населення може пере-

орієнтуватись на надання різноманітних додаткових послуг у сфері обслуговування потоку туристів, який зростатиме після зростання комфортності інфраструктури відпочинку.

Особливо ефективним будівництво таких транспортних сполучень, на нашу думку, буде у смт. Славське, адже гору Тростян видно з території залізничного вокзалу та прилеглих до нього автомобільних стоянок, що фактично є центром селища, і пряма відстань до неї набагато менша, аніж об'їзною дорогою, яка, до того ж, перебуває у незадовільному стані. Будівництво підвісної канатної дороги вагончикowego типу за маршрутом "Залізничний вокзал смт. Славське – вершина гори Тростян" видається нам співрозмірним щодо витрат із вартістю ремонту та підтримки аварійної дороги.

Очевидні вигоди від спорудження та експлуатації канатно-підвісної дороги свого часу зрозуміло керівництво спортивного товариства "Динамо", яке є власником більшості гірськолижних витягів в околицях Славського. Про це свідчить той факт, що декілька років тому товариство придбало комплект вже використовуваної підвісної канатної дороги, яку мало на меті змонтувати та запустити в експлуатацію. Однак цей проект не був реалізований через брак фінансових ресурсів.

Розбудова мережі підвісних канатних доріг вагончикowego типу дала б змогу "закільцювати" найпопулярніші гірськолижні схили, що перетворило б селище Славське на єдиний гірськолижно-відпочинковий ареал, де туристи могли б переїжджати з одного району в інший.

Розвивати мережу канатних доріг можна шляхом формування сприятливого інвестиційного середовища. Найімовірніше, інвесторами для вкладання коштів у проект будівництва та експлуатації сучасної мережі підвісних канатних доріг стануть приватні особи або спеціалізовані підприємства за участю іноземного капіталу, оскільки сподіватися на державні вкладення немає підстав. Успішна реалізація таких проектів впритул наблизить наші гірськолижні курорти за рівнем зручності й комфорту хоча б до курортів наших сусідів – Польщі та Словаччини.

Окрім проблем розвитку дорожньої інфраструктури на більшості українських гірськолижних курортів актуальною є проблема експлуатації безпосередньої гірськолижної інфраструктури – підготовка трас, технічний стан обладнання (витягів та канатно-крісельних доріг), штучне засніження схилів, їх освітлення тощо. Так, наприклад, у Славському та околицях майже на всіх гірськолижних схилах, придатних до катання, експлуатуються бугельні витяги, встановлені ще у 70-80-х роках минулого століття, термін експлуатації яких вже давно минув. Вони часто виходять з ладу через фізичну зношеність і, буває, простоюють цілий сезон через брак дефіцитних запчастин.

На нашу думку, крісельними потрібно замінювати старі бугельні витяги, які виводитимуться з експлуатації, а також встановлювати витяги крісельного типу на нових схилах і трасах, адже рекреаційний потенціал Тростяну далеко не вичерпаний. На жаль, за умов обмеженості коштів та недосконалої чи відсутності банківського кредитування, підприємці, які бажають розвивати індустрію гірськолижного відпочинку, часто змушені шукати компроміс між ціною і якіс-

ттю та комфортом, наслідком чого є придбання та встановлення дешевших і не нових бугельних витягів імпортного виробництва.

Взагалі на території Славського спостерігаємо значний дисбаланс між розвитком інфраструктури проживання та відпочинку і власне гірськолижної інфраструктури. Тоді як приватні особи – мешканці Славського – збудували значну кількість нових міні-готелів та агроосель або й просто провели реконструкцію своїх обійсть, сподіваючись на значний вплив відпочивальників, у розвитку гірськолижних трас та витягів за останні роки не було зроблено жодних прогресивних кроків. Застаріле обладнання нещадно експлуатується та виходить з ладу. Це призводить до того, що багато людей, які оселилися в Славську та околицях, не мають можливості повноцінно та комфортно займатися спортом на гірськолижних трасах, отже, і не планують повертатися сюди ще раз. Однак через недостатню кількість справних витягів та трас спостерігаються значні черги та скупчення людей, хоча загалом кількість туристів зменшується.

Ще одним відомим рекреаційним гірськолижним центром карпатської частини Львівщини є Тисовець. Сьогодні на цьому курорті експлуатують два гірськолижні бугельні витяги, а також невеликий витяг на трасі фрістайлу. Доволі складні й сучасні на час здавання в експлуатацію споруди гірськолижних трамплінів перебувають у незадовільному стані. Також не працює і крісельний витяг, який доставляв спортсменів до гірськолижних зон.

Два бугельні витяги, що залишилися ще з часів СРСР, працюють зазвичай поперемінно. Ці витяги зношені і часто виходять з ладу. Пропускна здатність їх низька, а це нерідко призводить до величезних черг, особливо у вихідні, коли кількість клієнтів збільшується, а інші витяги – бугельний та крісельний – не працюють.

На нашу думку, основні вкладення потрібно зробити у модернізацію витягів та прокладання нових трас, адже фактично двох гірськолижних трас для такого унікального місця занадто мало, його рекреаційний потенціал дає змогу більш інтенсивно та ефективно використовувати природні ресурси місцевості.

Звичайно, для цього, окрім іншого, потрібна і політична воля держави, адже зараз комплекс "Тисовець" перебуває у володінні однієї з найпотужніших державних інституцій – Міністерства оборони, у якого, вочевидь, на доведення його до належного функціонального стану не вистачає фінансових можливостей. У цьому контексті актуальною є практика залучення приватного капіталу.

На рішення користувачів гірськолижних курортів впливає незадовільний, а подекуди й небезпечний стан трас. Зокрема, вкриті снігом схили гори Тростян відомі своїми горбами, які виникають внаслідок того, що свіжі засніжені площі не утрамбовують спеціальною технікою (ратраками), як це роблять на всіх гірськолижних курортах світу.

На стан снігового покриття також значно впливають погодні умови. На жаль, останнім часом спостерігаються значні погодні аномалії – теплі, малосніжні зими, інколи з дощами, які змивають і так тонкий шар снігу на трасах. Щоб запобігти цьому, на всіх іноземних гірськолижних курортах та на деяких сучасних вітчизняних застосовують установки штучного засніження трас. Достатньо вночі, коли температура повітря опускається нижче нуля, включити установку штуч-

ного засніження, а на ранок розгорнути та утрамбувати ратраком сніговий горб, щоб отримати якісне снігове покриття, придатне до катання навіть за плюсової температури.

Крім того, є моделі "снігових гармат", обладнані внутрішнім фреоновим охолоджувачем, що дає змогу посипати землю штучним снігом, навіть якщо повітря прогріється до плюс 10-15 °С. Вигоди від використання "снігових гармат" вже встигли оцінити на таких українських курортах, як "Буковель", "Плай", "Красія", особливо за останні роки, коли зими настають із запізненням і часто в січні стоїть морозна погода без снігу. У Славському "снігові гармати" є лише на "динамівському" схилі гори Погар, та й то працюють вони епізодично і зазвичай без ратрака. Тому вони засніжують лише невелику ділянку довкола себе. На горі Тростяні жодної такої установки немає і навесні сезон доводиться закривати надто рано.

Без технічних засобів для штучного засніження схилів, власникам гірськолижних споруд з особливою увагою потрібно стежити за природним станом гірських схилів. Однак щодо цього, як і щодо решти заходів, на Тростяні та в інших околицях Славського не простежується особлива активність у виконанні таких робіт.

Вирішенням цієї проблеми могло б стати створення спеціалізованих сезонних бригад робітників з місцевих жителів, які упорядковували б схили і стежили за станом трас у період міжсезоння. Такі заходи позитивно вплинули б на показники зайнятості місцевого населення в цей період. Для фінансування подібних заходів власникам гірськолижних курортів у цьому регіоні варто було б створити певний грошовий фонд і періодично поповнювати його коштами, адже якісна підготовка схилів у літній період обернеться збільшенням кількості клієнтів узимку, тож і збільшенням прибутків тих, хто будує тут свій бізнес, що, безперечно, покриє видатки на внески до такого фонду.

Окремо варто наголосити на необхідності освітлення гірськолижних трас у вечірній час. На узбіччі деяких трас таких курортів, як "Буковель", Подобовець, Плаве та інших встановлено ліхтарні стовпи, потужні ліхтарі-прожектори яких вмикаються щодня після 18-19-ї години, освітлюючи майже весь схил гори і даючи таким чином можливість активного відпочинку у темний час доби. Це, безперечно, позитивно впливає на обсяг виторгу, збільшуючи час експлуатації гірськолижного устаткування, хоча витрати на інсталяцію освітлення є не надто великими. На нашу думку, такий досвід потрібно впроваджувати й на інших гірськолижних курортах.

Серед рекреаційних територій Карпатського регіону уваги заслуговує гірськолижний і спортивно-відпочинковий курорт "Буковель". Цей комплекс сьогодні відповідає світовим стандартам інфраструктурного забезпечення. "Буковель" є чи не єдиним курортом нашої держави, пристосованим до надання широкого кола послуг та задоволення потреб різних груп рекреантів. Фінансову базу розвитку комплексу "Буковель" становлять приватні капіталовкладення, результатом чого є створення усіх необхідних компонентів і допоміжних інфраструктурних елементів, які дають можливість віднести його до провідних європейських спортивно-відпочинкових курортів.

На території Карпатського регіону функціонують й інші курорти – Драгобрат, Пилипець – Подобовець тощо. Однак стан їхньої інфраструктури не дає змоги зараховувати їх до спроможних задовольняти потреби сучасного рекреанта у туризмі, відпочинку чи спортивному дозвіллі.

Отже, найбільшою перешкодою на шляху комплексного розвитку рекреаційної індустрії Карпатського регіону є недосконалість інфраструктури. Зважаючи на це, на перший план тут виходять питання ефективності інвестицій та приватних капіталовкладень.

Стосовно проблем експлуатації гірськолижних трас та розвитку рекреаційно-відпочинкового напрямку туризму в Карпатському регіоні можна з упевненістю говорити про необхідність приведення до належного стану мережі автомобільних доріг, про важливість спорудження нових сучасних засобів транспортування відпочивальників безпосередньо до гірськолижних трас – підвісних канатних доріг, і про обов'язкове оновлення гірськолижної інфраструктури на схилах.

Література

1. Кравців В.С. Рекреаційний потенціал Львівської області та стратегія його освоєння / В.С. Кравців, Б.М. Матоглич, О.І. Гулич, В.О. Поллога // Регіональна економіка : наук.-практ. журнал. – 2002. – № 2. – С. 133-143.
2. Гулич О.І. Рекреаційний потенціал Українських Карпат та сучасний стан його освоєння / О.І. Гулич / НАН України. – Львів : Вид-во Ін-ту регіональних досліджень, 2004. – 56 с.
3. Кифяк В.Ф. Туристичний потенціал Карпатського регіону як основа розвитку територіальної рекреаційної системи / В.Ф. Кифяк // Вісник Донецького інституту туристичного бізнесу : наук. журнал. – 2010. – № 14. – С. 215-228.
4. Кравців В.С. Рекреаційна політика в Карпатському регіоні: принципи формування, шляхи реалізації / В.С. Кравців, В.К. Євдокименко, М.М. Габрель, М.В. Копач. – Чернівці : Вид-во "Прут", 2005. – 72 с.
5. Кузів С.Е. Славське: краєзнавчий нарис / С.Е. Кузів. – Львів : Вид-во "Каменярь", 1975. – 34 с.
6. Програма розвитку туризму та рекреації у Львівській області на 2011-2013 роки. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.loda.gov.ua>.

Пилипенко С.М. Проблемы и перспективы развития горнолыжных и спортивно-развлекательных комплексов Карпатского региона

Определены основные проблемы функционирования и развития горнолыжных и спортивно-развлекательных комплексов Карпатского региона. Предложен механизм обеспечения развития автодорожной инфраструктуры рекреационных территорий. Обоснованы преимущества подвесной канатной дороги и необходимость обновления горнолыжной инфраструктуры на склонах.

Ключевые слова: курорт, инфраструктура, горнолыжные и спортивно-развлекательные комплексы, инвестиции, рекреация, автодорожные коммуникации, подвесная канатная дорога.

Pylypenko S.M. Problems and prospects of ski sports and recreation complex in the Carpathian region

The main problems of the functioning and development of the ski sports and recreation complex in the Carpathian region are determined. The action of development of the road infrastructure of recreational areas are proposed. The advantages cableway and the need to upgrade infrastructure in the ski slopes are justified.

Keywords: spa, infrastructure, ski and sports and recreation complexes, investment, recreation, road communication, cableway.