

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Горно-Алтайский государственный университет»**

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

для обучающихся по освоению дисциплины: **Организация туристской деятельности**
Уровень основной образовательной программы: **бакалавриат**
Рекомендуется для направления подготовки **43.03.02 «Туризм»**
профиль подготовки «Технология и организация туроператорских и турагентских услуг»

Методические указания утверждены на заседании кафедры экономики, туризма и прикладной информатики 14 июня 2018 г., протокол № 11.

Методические указания по самостоятельной работе студентов

Самостоятельная работа – это планируемая учебная и научная работа студентов, выполняемая по заданию преподавателя и под его методическим руководством, но без его непосредственного участия. Содержание самостоятельной работы студентов определяется концепцией учебной дисциплины, ее учебно-методическим обеспечением.

На первом занятии производится ознакомление студентов с формой занятий по изучаемому курсу, видах самостоятельной работы и о системе их оценки в баллах; осуществляется помощь студентам составить график самостоятельной работы с указанием конкретных сроков представления выполненной работы на проверку преподавателю.

Условно самостоятельную работу студентов можно разделить на обязательную и контролируемую. Обязательная самостоятельная работа обеспечивает подготовку студента к текущим аудиторным занятиям. Результаты этой подготовки проявляются в активности студента на занятиях и качественном уровне сделанных докладов, рефератов, выполненных контрольных работ, тестовых заданий и др. форм текущего контроля. Баллы, полученные студентом по результатам аудиторной работы, формируют рейтинговую оценку текущей успеваемости студента по дисциплине.

Контролируемая самостоятельная работа направлена на углубление и закрепление знаний студента, развитие аналитических навыков по проблематике учебной дисциплины. Подведение итогов и оценка результатов таких форм самостоятельной работы осуществляется во время контактных часов с преподавателем. Баллы, полученные по этим видам работы, так же учитываются при итоговой аттестации по курсу.

В ходе выполнения заданий студентом должны быть решены следующие задачи:

- углублённое знакомство с предметом исследования;
- овладение навыками работы с учебной литературой, законодательными и нормативными документами;
- выработка умения анализировать и обобщать теоретический и практический материал, использовать результаты анализа для подведения обоснованных выводов и принятия управленческих решений.

Прежде чем приступить к выполнению самостоятельной работы, студент должен ознакомиться с содержанием рабочей программы. Это необходимо для того, чтобы осмыслить суть предлагаемых работ и круг вопросов, которые предстоит освоить, а также определить место и значимость самостоятельных заданий в общей структуре программы курса «Экскурсионный менеджмент».

Самостоятельная работа предполагает защиту студентами рефератов. Перечень возможных рефератов прилагается в соответствующем разделе и имеет разбивку на примерный план содержания. Однако, в рамках предложенных тем, студент может согласовать с преподавателем изменения в содержательной части, обосновав при этом их необходимость.

Осуществляя самостоятельную работу, студент должен выполнять различные виды и не нацеливать себя только на возможность написания рефератов и докладов. Данный процесс контролирует преподаватель. После проведения второй аттестации по модульно-рейтинговой системе прием преподавателем рефератов прекращается.

План самостоятельной работы по курсу «Инвестиционный менеджмент» предполагает разработку студентами кроссвордов по вопросам, которые являются дополнительным материалом к лекциям. Данная работа позволяет расширить и закрепить знания студента в рамках дисциплины.

На основе лекций, практических занятий и самостоятельной работы по курсу «инвестиционный менеджмент» студент должен изучить и показать знания в этой области. На зачете студент должен продемонстрировать закрепленные им знания.

Задание на самостоятельное изучение.

Провести анализ текста, и построить кластер. Триммеры текстов приведены ниже.

Тест №1. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ СХЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТСКИМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

Построение организационной схемы управления зависит:

- от организационно-правовой формы предприятия, в которой оно зарегистрировано в органах юстиции (общество с ограниченной ответственностью, акционерное общество, общество с дополнительной ответственностью, производственный кооператив, индивидуальный предприниматель и т.д.);
- от вида предприятия (бюро путешествий и экскурсий, бюро реализации, туристское агентство, информационно-рекламное агентство, туристское автопредприятие и др.);
- от размера предприятия (индивидуальный предприниматель, семейное предприятие, малое предприятие и т.д.);
- от технологии производства туристского продукта;
- от формы собственности (частная, кооперативная, государственная, общественная и др.);
- от других факторов.

В основу построения организационных схем управления положены принципы:

- достаточная целесообразность;
- гибкость;
- минимальное число звеньев;
- минимизация персонала;
- высокая квалификация персонала;
- минимизация накладных расходов и др.

Универсальных рекомендаций по построению структур управления для предприятий туристской отрасли нет. Сформировалась определенная типология таких структур с учетом вышеприведенных факторов и практики менеджмента.

Для частного предприятия в форме индивидуального (семейного) предпринимательства такая структура максимально упрощена. Как правило, здесь "хозяин" предприятия выполняет функцию туроператора и турагента. В связи с упрощенным порядком бухгалтерского учета и отчетности для малых предприятий можно воспользоваться услугами привлекаемого бухгалтера и аудита.

Реализация тура производится наемными по трудовым соглашениям или контрактам экскурсоводами, гидами, турсопровождающими, не состоящими в штате. Таким образом, вся организационная структура состоит из одного звена в лице производителя и реализатора туристского продукта.

Для туристского бюро путешествий и экскурсий численностью до 50 человек можно рекомендовать организационную структуру управления, представленную на рис.2.

Типовая организационная схема туристского автотранспортного предприятия АТП представлена на рис.3.

В ряде регионов и областей сохранилась централизованная система управления предприятиями. Это характерно для профсоюзного туризма, где имеются либо Советы по туризму и экскурсиям, либо туристско-экскурсионные производственные объединения (ТЭПО), рис.4.

Туристские предприятия в форме акционерных обществ формируют свою организационную структуру в соответствии с Уставом акционерного общества и с учетом вышеперечисленных факторов, ее определяющих, рис.5. Здесь вся туристская деятельность реализуется практически в двух комплексных дирекциях: внутреннего и международного туризма. Остальные структуры - обеспечивают их.

Бывшее предприятие ВАО "Интурист" преобразовалось в холдинговую компанию с дочерними предприятиями в регионах и представительствами за рубежом.

Аналогичные преобразования претерпело и предприятие Бюро международного молодежного туризма "Спутник". Учредителями данных холдинговых компаний

выступили: государство (с контрольным пакетом акций), трудовые коллективы предприятий, зарубежные компании, банки, городские власти и др.

Организационная структура предприятия может неоднократно изменяться в зависимости от конкретной ситуации, т.е. организационная структура должна быть всегда адекватной поставленной цели.

В настоящее время организационные структуры управления туристскими предприятиями приводятся в соответствие с организационно-правовыми формами согласно Гражданскому кодексу Российской Федерации.



Рис. 2. Организационная структура бюро путешествий и экскурсий

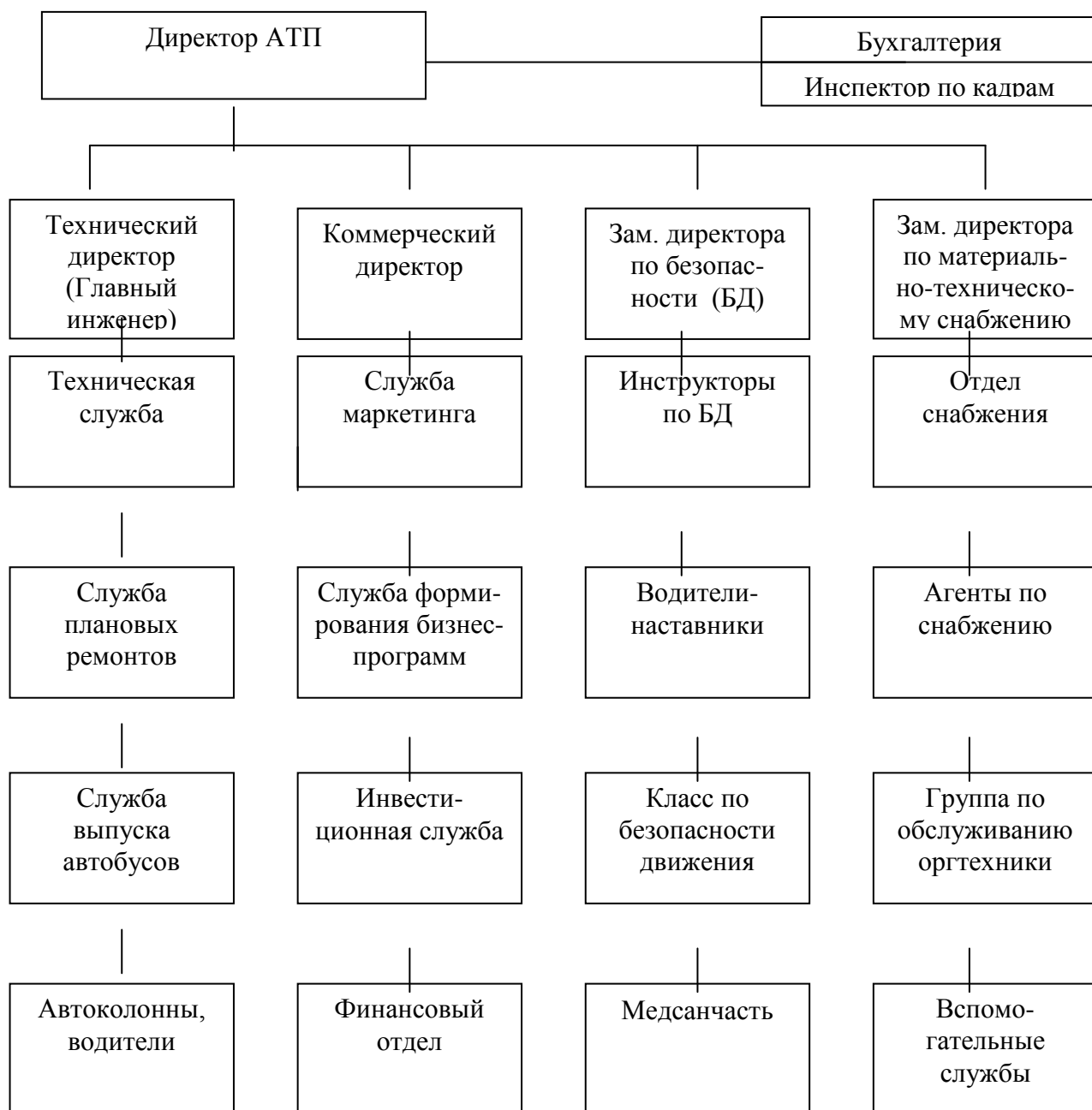


Рис. 3. Структура туристского автотранспортного предприятия

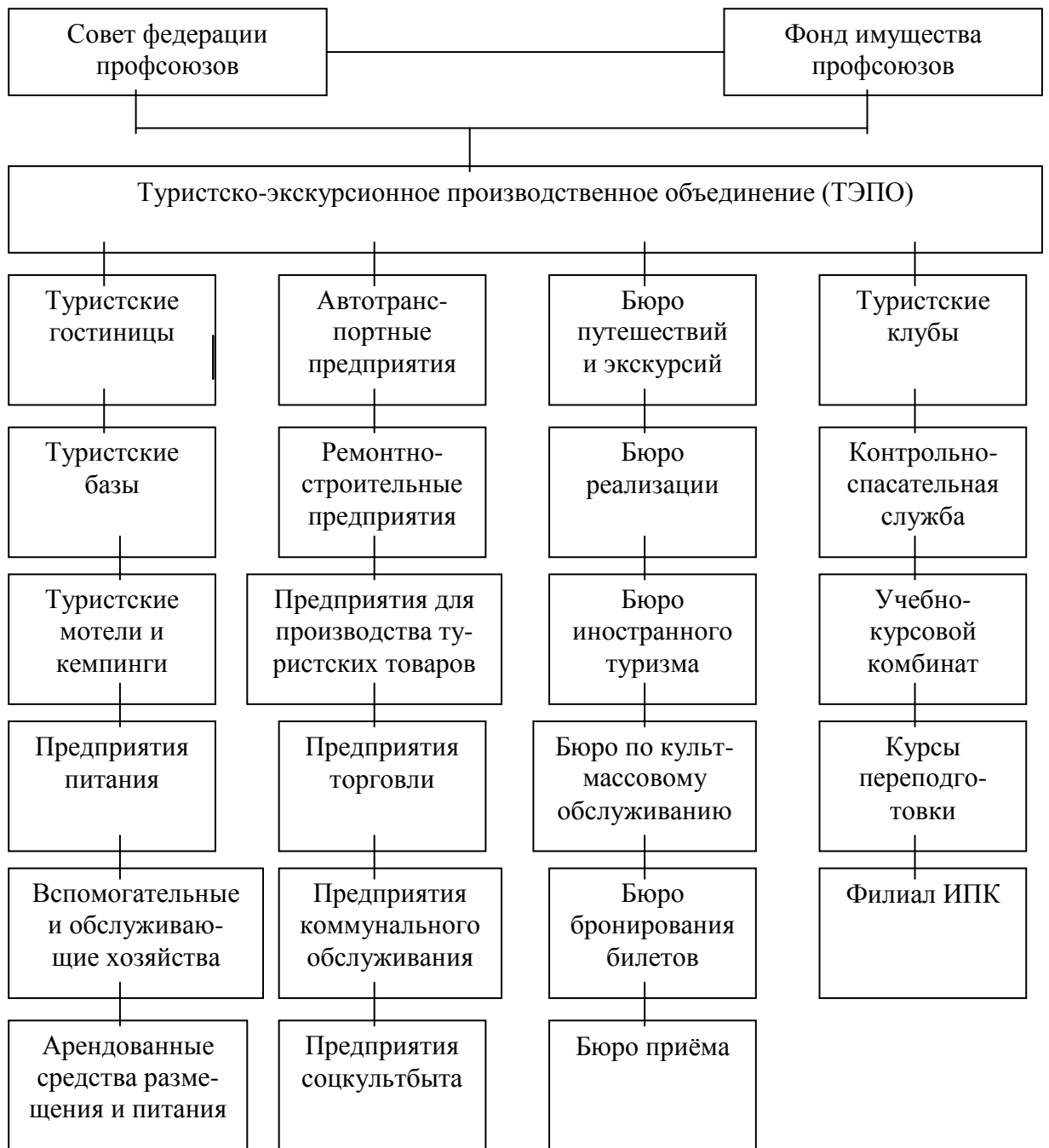


Рис. 4. Структура туристско-экскурсионного производственного объединения



Рис. 5. Организационная структура туристского акционерного предприятия

Тест №2. Транспортное обслуживание туристов

Состояние транспортной системы обслуживание туристов.

Транспортное обслуживание туристов - это одна из составных частей индустрии туризма. До 1991 г. в бывшем СССР существовала единая транспортная система туризма, включавшая в себя автомобильный, речной, морской, железнодорожный и авиационный транспорт и обеспечивавшая потребности как внутреннего, так и международного туризма. Доля транспортного обслуживания в общей структуре туристских услуг составляла более 40%.

В сфере наиболее массового профсоюзного туризма известны следующие показатели деятельности транспортной системы.

Таблица

Наименование показателей	Количество
1. Транспортное обслуживание туристов по видам транспорта, млн чел.:	
на автобусах	9,2
на поездах	5,3
на самолетах	1,8
на речных судах	1,4
на морских судах	0,1
на комбинированных транспортных маршрутах	0,2
2. Мощность транспортной системы, количество ед.:	
автобусы	10 550
морские суда	69
речные суда	136
туристские поезда	2 600
3. Количество транспортных маршрутов ед.:	
автобусных	9 600
морских и речных	497
железнодорожных	9 000
авиационных	5 100

К 1991 г. в туристской транспортной системе бывшего СССР работало около 180 тыс. человек.

Рыночные отношения и антимонопольное законодательство России способствовали децентрализации туризма и, в частности, его транспортной системы.

Резкое снижение спроса на транспортные услуги в туризме привело к перепрофилированию некоторых транспортных предприятий, а в ряде случаев к их банкротству.

В настоящее время не существует единой транспортной системы обслуживающей туризм, а потребность в перевозке регулируется спросом по каждому виду транспорта.

Классификация транспортных путешествий и транспортных средств.

Транспортные путешествия это путешествия организованных групп туристов при наличии путевок (ваучеров) по разработанным маршрутам с использованием различных транспортных средств.

Туристское транспортное путешествие, как правило, реализуется несколькими видами транспорта: железнодорожным и автомобильным (автобус и легковой автомобиль); авиационным и автомобильным; водным, железнодорожным и автомобильным.

Наиболее мобильный вид транспорта автобус и легковой автомобиль используется как на самостоятельном маршруте, так и в виде вспомогательного (трансфертного) транспорта по доставке туристов из аэропорта (вокзала) в гостиницу и обратно.

Транспортные путешествия классифицируются по ряду основных признаков:

- способу передвижения на маршруте;
- виду используемого транспорта;
- построению трассы маршрута;
- продолжительности путешествия;
- сезонности другим факторам

Наибольшей популярностью пользуются автобусные, авиационные и железнодорожные путешествия (около 90% общего объема транспортных путешествий).

При планировании своего путешествия турист учитывает такие факторы:

- как скорость доставки до цели поездки,
- комфорт путешествия,
- стоимость,
- возможность перевозки багажа и его вес,
- возможность остановки в пути следования,
- условия питания,
- уровень шума и вибрации,
- условия для сна и отдыха,
- возможность широкого обзора во время поездки,
- наличие неблагоприятных экологических факторов
- безопасность.

Но по приоритетам эти требования распределяются в следующем порядке:

- безопасность путешествия;
- стоимость и наличие различных льгот;
- комфортабельность;
- скорость доставки;
- прочие факторы.

Чем больше набор положительных факторов, тем выше стоимость транспортного путешествия, однако ни одно транспортное средство не удовлетворяет всему набору требований

Так высокая пассажироместимость и комфорт при путешествиях на морских и речных судах противопоставляются мобильность и скорость сообщения.

Высокая скорость доставки на самолетах при достаточном уровне сервиса связана с высоким уровнем тарифов (дорогостоящая стоимость перелетов).

Высокая мобильность автомобильного транспорта (автобусов и легковых автомобилей) противопоставляется невысокой пассажироместимостью и низкому уровню безопасности и др.

СТАТИСТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ТУРИСТСКИХ ПУТЕШЕСТВИЯХ

Статистика использования транспортных средств при туристских путешествиях определяется:

- рейтингом их популярности;
- степенью развития транспортной системы;
- видом путешествий;
- протяженностью маршрута;
- благосостоянием населения;
- туристско-рекреационными ресурсами;
- национальными традициями;
- демографической структурой населения;
- другими факторами.

Спрос на туристские транспортные услуги внутри России на 10%, в том числе на авиационные перевозки на 12%, железнодорожные на 10%, речные и морские на 15%, автобусные на 8%. Исключение составляют лишь железнодорожные перевозки в приморские города Сочи, Анапу, Симферополь, Одессу и другие, где спрос остается стабильным.

Снижение спроса на транспортные услуги связано со снижением платежеспособности граждан России, со значительным повышением тарифов за данный период в среднем на 16% на авиaperезвозки, на 20% на железнодорожные перевозки, а также с введением пограничного сбора и другими факторами.

Парк подвижного состава транспортных средств Российской Федерации крайне изношен. По данным Национальной ассоциации транспортников в России износ основных производственных фондов на транспортных предприятиях составлял, %:

авиационном транспорте - 61;
железнодорожном - 54;
автомобильном (без дорожного хозяйства) - 60;
морском - 50;
речном - 43.

В бывшем СССР по состоянию на 1991 г. удельный вес туристского потока по видам транспорта в рамках существовавшей единой транспортной системы распределялся следующим образом соответственно, млн человек и %:

автомобильный транспорт - 9,2 (51,8);
железнодорожный транспорт - 5,3 (29,8);
воздушный транспорт - 1,8 (10,1);
речные суда - 1,4 (7,8);
морские суда - 0,1 (0,5).

По данным Государственного комитета по физической культуре и туризму (ГКФТ) в России распределение потока туристов по видам транспорта значительно изменилось и составило, соответственно, млн человек и %: автомобильный транспорт - 4,60 (44,7); железнодорожный транспорт - 2,61 (25,4); воздушный транспорт - 2,03 (19,8); водный транспорт - 0,54 (5,2); пешком - 0,50 (4,9).

По данным Госкомстата РФ общий поток иностранных туристов, прибывших в первом полугодии 1997 г. в Россию, распределился по видам транспорта следующим образом: воздушным - 28,8%, автомобильным - 27,2, железнодорожным - 33,8, водным - 3,3, пешком - 6,9%.

За счет снижения удельного веса автомобильного, железнодорожного и водного транспорта почти в два раза выросло процентное соотношение туристов, пользующихся авиатранспортом.

Такое смещение популярности транспортных средств, связано в основном с появлением в России таких видов путешествий, как шоп-туры, бизнес-туры, деловые поездки и другие, где определяющим фактором является скорость доставки до цели поездки.

В Западной Европе популярность транспортных средств при реализации туристских путешествий тяготеет к высококомфортабельному железнодорожному транспорту и в целом выглядит следующим образом, %:

- железнодорожный транспорт - 38;
- морские и речные суда (круизы) - 30;
- регулярные авиарейсы - 15;
- чартерные рейсы - 7;
- автобус - 4
- автомобиль - 6

Популярность железнодорожного транспорта связана с регулярным сообщением под Ламаншем, а также сверхскоростных железных дорог в Европе.

Текст № 3. ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ И ТУРИСТСКОЕ РАЙОНИРОВАНИЕ

Реализация туристского бизнеса в условиях рынка может быть осуществлена при наличии четырех основных составляющих:

- капитала;
- технологии;
- кадров;
- туристских ресурсов.

Это означает, что недостаточно имея капитал, купить технологию, нанять кадровую команду и заниматься туризмом. Для этого необходимо выбрать место, где имеются туристско-рекреационные ресурсы, а если такого места нет, то создать его. Это одна из специфических особенностей туристского бизнеса в условиях рынка. Так как четвертая составляющая - туристские ресурсы - является наиболее дешевой (в России нет федерального налога на туристские ресурсы), то в целом это определяет высокую рентабельность туристского бизнеса. Если туризм связан с созданием туристского ресурса (а не потреблением имеющегося), то себестоимость туристского продукта резко возрастает.

Под ресурсами в широком смысле этого слова понимают:

- экономические;
- природные;
- культурно-исторические;
- трудовые;
- финансовые;
- социальные;
- производственные.

Под туристскими ресурсами понимают совокупность природных и искусственно созданных человеком объектов, пригодных для создания туристского продукта. Как правило, туристские ресурсы определяют формирование туристского бизнеса в том или ином регионе.

Туристские ресурсы имеют следующие основные свойства:

- аттрактивность (привлекательность);
- климатические условия;
- доступность;
- степень изученности;
- экскурсионная значимость;
- пейзажные и видеоэкологические характеристики;
- социально-демографические характеристики;
- потенциальный запас;
- способ использования и др.

Данные ресурсы используются в оздоровительных, туристских, спортивных и познавательных целях.

Туристские ресурсы условно можно подразделить на две группы:

- природные;
- инфраструктурные.

Динамическое развитие туристского бизнеса требует наличия обеих групп. Даже при высоких аттрактивных свойствах природных ресурсов без наличия коммуникаций, средств связи, коммунальной инфраструктуры, просветительных учреждений, памятников культуры, искусства и др. – туристский бизнес для широкого круга потребителей невозможен.

Несмотря на свою социально-гуманную роль туризм видоизменяет экологию. Снижение ущерба индустрии туризма на экологию регулируется на государственном и международном уровнях за счет:

- экологического просвещения;
- ограничения туристско-рекреационной нагрузки на природные ресурсы;
- налогового регулирования и т.д.

Интенсивное неконтролируемое посещение туристами уникальных термальных источников на Камчатке привело к изменению их температурного баланса, а в ряде случаев и к прекращению фонтанирования некоторых из них.

К сожалению, в России благоприятные туристско-рекреационные ресурсы занимают менее 10 % ее территории, при этом ресурсы Европейской части России значительно истощены и требуют много лет для их воспроизводства.

Туристское природопользование связано с понятием рекреационной системы, состоящей из ряда подсистем: турист, природный комплекс, инфраструктура, персонал, органы управления и др.

Для сохранения и воспроизводства туристских ресурсов в рамках рекреационной системы вся территория

России распределена на туристские экономические районы и зоны потенциального развития туризма федерального значения - табл.1.

Таблица 1.

Распределение туристского потенциала России по экономическим районам

Экономические районы	Емкость рекреационно-познавательных ресурсов		Емкость природно-рекреационных ресурсов		Вместимость существующей материальной базы туризма	
	млн. чел./дн. в год	%	млн. чел./дн. в год	%	тыс. мест	%
1. Северный	8,1	3,1	27,3	8,0	49,6	4,0
2. Сев.-Западный	42,1	15,9	15,6	4,6	92,9	7,8
3. Прибалтийский (Калининградская обл.)	1,8	0,7	2,6	0,8	14,6	1,2
4. Центральный	102,0	38,5	38,0	11,3	291,9	24,4
5. Волго-Вятский	13,6	5,1	13,7	4,0	54,0	4,5
6. Центрально-Черноземный	13,8	5,2	2,5	0,7	36,6	3,1
7. Поволжский	14,4	5,4	23,5	7,0	100,9	8,4
8. Северо-Кавказский	36,5	13,8	55,2	16,4	211,7	17,7
9. Уральский	10,3	3,9	30,2	9,0	123,4	10,3
10. Западно-Сибирский	9,7	3,6	24,4	7,2	91,9	7,7
11. Восточно-Сибирский	8,6	3,2	47,9	14,2	64,2	5,4
12. Дальневосточный	4,4	1,7	55,6	16,5	66,2	5,5
Итого:	205,3	100,0	336,5	100,0	1198,0	100,0

Указанные данные не учитывают места в общежитиях, пионерских лагерях, частном секторе и на теплоходах.

Таблица 2.

Перечень основных туристских и курортных зон федерального значения

Зоны развития туризма федерального значения	Специализация по видам туризма	Города и районы, рекомендуемые для развития туризма
1. Север (Баренцево море, Белое море, Архангельская, Вологодская, Мурманская об-ласти, республика Карелия)	Познавательный и экологический, круизы, охота, рыбная ловля, горные лыжи, походы, паломничество	Архангельск, Соловки, Вологда, Волго-Балтийский канал, Петрозаводск, Кижы, Валаам, Хибины, Сортавала

2. Северо-Запад (Санкт-Петербург, Ленинградская, Псковская, Новгородская области)	Познавательный, деловой и конгресс-туризм, отдых, круизы, автотуризм	Санкт-Петербург, Вы-борг, Ломоносов, Пав-ловск, Петродворец, Пушкин, Новгород, Старая Русса, Валдай, Псков, Печоры, Пуш-кинские горы
3. Балтийское побережье (Калининградская область)	Деловой туризм, круизы, отдых с лечением	Калининград, Зеленоград, Светлогорск, Рыбачье
4. Москва и Московская область	Познавательный, деловой, конгресс-туризм и автомобильный туризм	Москва, Верея, Сергиев Посад, Звенигород, Коломна, Истра, Руза
5. Золотое кольцо древ-них русских городов (Владимирская, Ива-новская, Костромская, Ярославская и Тверская области)	Познавательный и деловой туризм, отдых с лечением и отдых без активных способов передвижения, круизы, автотуризм	Кострома, Ярославль, Переславль-Залесский, Ростов Великий, Тутаев, Углич, В. Волочек, Тверь, Осташков, оз. Селигер, Торжок
6. Поволжье (Нижегоро-дская, Астраханская, Волгоградская, Самар-ская, Ульяновская области, республики Чувашия и Татарстан)	Познавательный и дело-вой туризм, отдых с лечением отдых без активных способов пе-редвижения, круизы, рыбная ловля	Нижний Новгород, Б. Болдино, Астрахань
7. Северный Кавказ:		
7.1. Каспийское побе-режье (республика Дагестан)	Отдых без активных способов передвижения, познавательный туризм	Дербент
7.2. Черноморское и Азовское побережья (Краснодарский край республика Адыгея, Ростовская область)	Отдых без активных способов передвижения, лечение, познавательный туризм	Анапа, Ейск, Сочи, Геленджик, Азов
7.3. Кавказские Минеральные воды	Отдых с лечением, отдых без активных способов передвижения	Кисловодск, Пятигорск, Железноводск, Минводы
7.4. Республика Кабардино-Балкария	Горные лыжи, отдых	Домбай
8. Сибирь		
8.1. Горный Алтай (Алтайский край)	Отдых без активных способов передвижения, отдых с лечением, гор-ные лыжи, экотуризм, походы	Телецкое озеро, курорт Белокуриха
8.2. Горная Шория (Кемеровская область)	Отдых, лечение, походы, горные лыжи, экотуризм, отдых без активных спо-собов передвижения	Междуреченск, Таштагол
8.3. Байкал (Иркутская, Читинская области, республика Бурятия)	Многофункциональные зоны	Иркутск, оз. Байкал, Улан-Уде, Кяхта
8.4. Якутия	Познавательный и деловой	Якутск, река Лена

	туризм, экотуризм	
9. Дальний Восток		
9.3. Приморье (Приморский край)	Многофункциональная зона	Владивосток, Находка
9.4. Сахалин, Курилы	Отдых, лечение, познавательный и деловой туризм, охота, рыбная ловля, экотуризм, отдых без активных способов передвижения	Анивский залив, Курилы
9.5. Камчатка, Командоры (Камчатская область)	Экотуризм, охота, походы	Петропавловск-Камчатский, Долина гейзеров, Командорские острова

С точки зрения материальной базы и, в частности, обеспеченности средствами размещения, все эти регионы можно разделить на три категории: с относительно высоким, средним и низким уровнем развития туристской инфраструктуры по сравнению с общим уровнем ее развития в Российской Федерации.

К первому уровню относятся часть Северо-Западного региона, Москва и Московская область, Черноморское и Азовское побережья, Кавминводы.

Ко второму уровню относятся часть Северо-Западного региона, Балтийское побережье, Золотое кольцо древних русских городов, Поволжье и Северный Кавказ.

К третьему уровню относятся Север, Горный Алтай, Горная Шория, Байкал, Якутия, Приморье, Сахалин, Курилы, Камчатка.

Данное районирование и прогнозирование емкости туристских ресурсов России было положено в основу разработки целевой федеральной программы: "Развитие туризма в Российской Федерации", ориентированной на среднесрочную (1995-1997 г.г.) и долгосрочную (до 2005 г.) перспективы.

Таким образом, туристские ресурсы рассматриваются как один из факторов развития туризма и исходный базис для планирования производства туристского продукта.

Как видно из таблиц 5 и 6, туристский потенциал России формируется из двух составляющих: рекреационно-познавательных и природно-рекреационных ресурсов и выражается в млн. чел. дней пребывания туристов в данном регионе в год.

Зоны развития туризма федерального значения в соответствии с табл. 6 специализированы по видам туризма, а также городам, районам и регионам, рекомендуемым для его развития.

В соответствии с картой туристских ресурсов производится подробная паспортизация зон перспективного развития туризма. Цель зонирования территорий и их паспортизация - определение предельно допустимой туристской нагрузки на данную территорию с учетом ее полного воспроизводства и экологической защиты. Диаграмма нагрузки чел/км² определяется для каждой зоны по месяцам. На основании полученных данных готовятся предложения по временному ограничению, запрещению и использованию туристских ресурсов данной зоны без ограничений.

Такие рекомендации или законодательные акты федеральных или местных органов власти закладываются в основу при планировании туристской деятельности и разработке туристских маршрутов.

В ряде регионов России для воспроизводства данных ресурсов введен местный налог. Ограничения или запрещения по использованию туристско-рекреационных ресурсов действуют для уникальных природных заповедников, заказников, природно-ландшафтных комплексов и др. Аналогичная практика существует во всех развитых странах, в том числе, где туризм является основной статьей национального дохода.

Составитель: доцент кафедры экономики, туризма и прикладной информации, к.э.н., доцент Т. А. Куттубаева, доцент кафедры экономики, туризма и прикладной информации, к.э.н. Т.С. Зяблицкая

Заведующая кафедрой
экономики, туризма и прикладной
информатики



Т.А. Куттубаева, к.э.н., доцент