

Вопросы транспортного обслуживания в сфере туризма на Дальнем Востоке России



И. Н. Пугачев,
д-р техн. наук,
заместитель директора
по научной работе
Хабаровского федерального
исследовательского
центра Дальневосточного
отделения РАН, профессор
кафедры изысканий
и проектирования
железных
и автомобильных дорог
Дальневосточного
государственного
университета путей
связи,



М. В. Клиценко,
канд. социол. наук,
директор Высшей школы
медиа, коммуникаций
и сервиса Тихоокеанского
государственного
университета,



Н. В. Шадрин,
старший преподаватель
кафедры транспорта
Сибирского федерального
университета

Неравномерная обеспеченность транспортной инфраструктурой в регионах Дальнего Востока снижает количественный приток туристов. Для решения этой проблемы целесообразно сделать акцент на программном подходе к транспортному обслуживанию в рамках госпрограммы «Туризм и индустрия гостеприимства» с учетом изменяющихся политических, экономических и социальных факторов.

На современном этапе развития туризма и индустрии гостеприимства в России сложилась очень сложная система функционирования составляющих этой отрасли. Как и любая другая система, она не лишена недостатков. В рамках изучения данного вопроса необходим поиск инструментария для развития этой отрасли на территории Дальнего Востока России [1, 2]. В развитии туризма и гостеприимства есть целый спектр направлений для изучения, но остановимся только на специфике и тенденциях развития транспортного обслуживания.

Современная Россия имеет мощную транспортную систему. Обосновано это тем, что самая большая по площади страна требует для обеспечения различных нужд очень широкую и развитую транспортную базу. Формально в состав транспортной базы России входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и другие виды транспорта. При этом каждый из них уникален по нескольким причинам. В том числе это связано со спецификой географии и ландшафта на территории страны, которые имеют очень сложную структуру. Это вынуждает прибегать к нестандартным решениям для обеспечения транспортной доступности в разных регионах. Каждый вид транспорта имеет свою историю и специфику работы [3, 4].

Транспорт в России — это особая отрасль, которая неоднородна по своей внутренней структуре, регионам (высокая степень развитости на Западе и слабая — на Востоке), эффективности использования (учет расстояния между населенными пунктами в разных регионах) и другим показателям. Если рас-

сматривать лишь сферу туризма и посмотреть здесь на специфику транспорта, то очевидным становится то, что сфера не изучена и требует системного, программного подхода.

Характерные черты формирования туристических продуктов в Дальневосточном федеральном округе

Нормативно-правовая база, регулирующая перевозки в туризме, имеет очень сложную структуру. Это связано с тем, что вне зависимости от вида транспорта практически нигде нет специального раздела, регулирующего передвижение туристов. С точки зрения закона необходимо руководствоваться общими правилами, которые не всегда могут ясно и точно декларировать последовательность действий или ответственность за те или иные действия.

Отметим также и специфику транспортной доступности. Строительство и ремонт дорог, транспортных инфраструктурных элементов должны сопровождаться вопросами не только технической целесообразности, но и тем, какие туристы и зачем поедут в места, где только что отремонтировали или построили дорожные объекты. Уточним, речь идет не о доступности транспорта для жителей, а именно о туристическом направлении развития транспорта [5].

Основным движущим массивом развития практически любой сферы является соответствующая программа развития. Чаще всего это федеральная программа (с подпрограммами) и региональная, реже муниципальная. Если из всего перечня программ развития выбрать только те, которые нацелены на развитие туризма, то однозначно мож-

но отметить, что они имеются в каждом субъекте РФ. Что касается территории Дальневосточного федерального округа, можно заключить, что здесь каждый субъект не просто имеет свою программу развития, а уже несколько раз таковые или получали пролонгацию, или были заменены другими, формально схожими программами. При этом неутешительный вывод заключается в том, что каждая программа нацелена только на свой субъект, не учитывает интересы соседствующих регионов и имеет разные ключевые показатели эффективности [6].

В рамках анализа материально-технической базы в этой сфере важно подчеркнуть, что в программах развития туризма на уровне субъектов обозначается необходимость создания соответствующей комфортной среды для туристов. Для каждого конкретного субъекта даже прописываются конкретные объекты, которые, по мнению разработчиков, должны привести соответствующий эффект в развитии туризма. Однако не уточняется, в чем именно будет этот эффект выражаться.

Еще одной проблемой развития материально-технической базы туризма является ее обособленность на уровне региона. Обоснование создания того или иного объекта зачастую ограничивается границами субъекта. И это действительно очень существенное ограничение, особенно для ДФО, так как для формирования туристического продукта ни один регион не может отличаться самостоятельностью. Чаще всего туристу, особенно иностранному, необходимо посетить сразу несколько регионов, чтобы получить полноценный турпродукт. Исключением из этого списка может стать, пожалуй, только Приморский край, который в состоянии занять туриста на несколько дней [7].

Особенности транспортного обслуживания туризма по регионам Дальнего Востока

Реестр мест туризма (дестинации), включающий природно-рекреационные зоны и культурно-познавательные объекты в субъектах Дальнего Востока, достаточно обширный.

Якутия является самым крупным субъектом не только ДФО, но и всей России, и это создает огромное количество проблем в транспортной сфере. Большие расстояния не позволяют обеспечить транспортом все районы, делая строительство нерентабельным, а суровые климатиче-



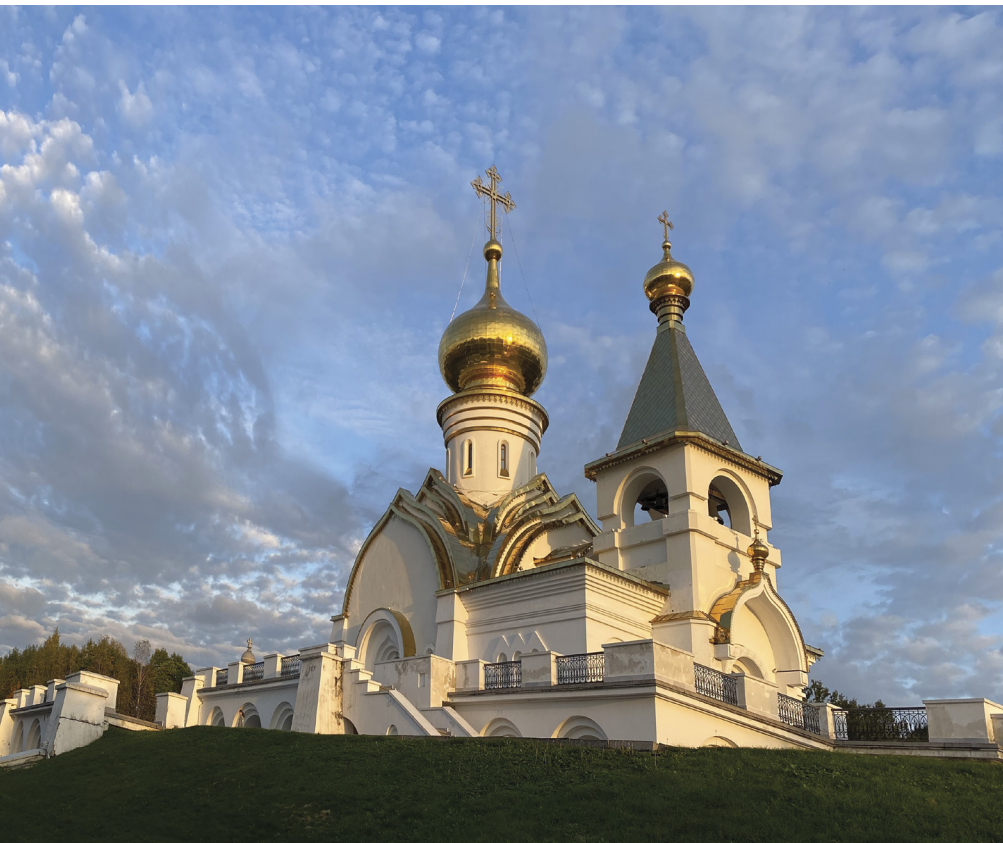
ские условия увеличивают его стоимость и ограничивают стройки во временных промежутках. Все это заставляет очень точно обеспечивать регион транспортом. Инвестиционные проекты здесь многократно пересматриваются, прежде чем получить зеленый свет на реализацию.

По территории Чукотки на дальние расстояния можно путешествовать только по воздуху. Однако нужно быть готовым к высоким ценам, а капризы погоды могут внести существенные изменения в план путешествия. Поэтому транспортное обеспечение во многом зависит от погодных условий. Авиа- и вертолетные рейсы постоянно задерживаются, нередко являются случаи, когда они вообще отменяются до изменения погоды. Альтернативой самолетам и вертолетам мог бы служить водный транспорт, однако опять же в силу погодных условий время его работы ограничено, рейсы совершаются нерегулярно, при этом существен-

но снижается и так невысокое качество предоставляемых транспортных услуг. Другие варианты — аренда небольшого катера или вездехода. Так или иначе, но развитие транспорта для Чукотки — вопрос ключевой. Он является важным не только для туризма, но и для обеспечения нормальных условий жизни.

Остро стоит проблема транспортного обеспечения Камчатки. Наравне с Республикой Саха (Якутия) и Чукотским автономным округом здесь очень трудно обеспечить транспортной доступностью все достопримечательности и дестинации субъекта. Суровые климатические условия и большая территория существенно ограничивают развитие транспорта. Кроме того, большая часть территории является особо охраняемой, что также ограничивает развитие наземного транспорта [8].

В Приморском крае среди всего многообразия экотуризма наиболее развит



морской — круизы, активный отдых на побережье и островах, и, конечно, дайвинг. Необходимо отметить и высокую степень развития транспортной инфраструктуры. Через весь Приморский край проходит Транссибирская железнодорожная магистраль с широкими ответвлениями к государственной границе и морскому побережью.

В этой связи край служит опорным пунктом для транзитного проезда через его территорию иностранных и отече-

ственных туристов с оказанием им целого комплекса услуг туристского характера. Прямое авиасообщение связывает столицу Приморья с городами Японии (Токио), Республики Корея (Сеул, Пусан), КНР (Пекин, Харбин, Гонконг, Далянь), КНДР (Пхеньян), Таиланда (Бангкок) и Вьетнама (Ханой, Сайгон). Морское сообщение позволяет наращивать объемы потока туристов и совершенствовать транспортную логистику, так как Приморский край и его административный и фактический

центр г. Владивосток являются воротами Восточного побережья России.

Хабаровский край располагает большим количеством туристических ресурсов. Однако большее время реализации турпродукта в процентном отношении к общему времени тура тратится на дорогу. При разработке маршрута тура следует учитывать целесообразность и достижимость некоторых пунктов или объектов. До 60% от общей стоимости путешествия по Хабаровскому краю приходится

на транспорт, что существенно снижает темпы развития туризма и является существенной проблемой [9]. Ключевой точкой роста для развития туризма на территории Хабаровского края с точки зрения транспортной инфраструктуры является создание современной инфраструктуры речного транспорта для развития круизного туризма. Отметим, что в советское время круизный туризм пользовался огромным спросом среди российских и иностранных туристов [10].

Транспортное обеспечение Амурской обл. имеет ряд преимуществ в сравнении с другими субъектами ДФО. Во-первых, территория региона намного меньше других субъектов Дальнего Востока. Во-вторых, транзитное расположение позволяет обеспечивать высокий уровень транспортного обеспечения, особенно в части железнодорожных перевозок. В-третьих, объектов, интересующих туристов, на территории Амурской области не так много.

В Магаданской обл. транспортное обеспечение не является ключевым элементом развития туризма ввиду повсеместного распространения многолетней мерзлоты.

Транспортная инфраструктура Сахалинской обл. представлена воздушным, морским, железнодорожным, автомобильным и трубопроводным транспортом. На территории региона расположено шесть аэропортов, которые обеспечивают регулярные пассажирские и чартерные авиаперевозки в условиях практического отсутствия альтернативных видов транспорта. Кроме того, на Курильских островах функционируют вертодром и вертолетная площадка. Инфраструктура морского транспорта острова включает в себя 8 морских портов и 11, входящих в их границы, морских терминалов, торговый флот и морскую железнодорожную переправу Ванино — Холмск.

Выводы

Основным государственным инструментом развития туризма в России (не учитывая законодательство) является национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства». Логическим продолжением федерального проекта являются региональные программы субъектов РФ по соответствующим направлениям. Номинально весь механизм логически выстроен, так как региональные и муниципальные программы нацелены на достижение поставленных общероссийских целей с учетом региональных особенностей. По факту же бю-

рократический подход государственных программ к развитию туризма приводит к ряду трудностей, которые слабо поддаются корректировке.

Самая значимая проблема — неравномерная обеспеченность транспортной инфраструктурой в регионах, развитие которой призвано решить задачу количественного притока туристов. Развитие транспортной инфраструктуры в регионах ДФО может решить целый ряд методологических и практических задач в области туристского обслуживания. При этом отмеченные точки роста туризма через развитие транспортной инфраструктуры не являются исчерпывающими. На самом деле рассмотреть развитие транспорта в призме туризма можно и нужно в нескольких плоскостях. Во-первых, насколько транспортное пространство регионов ДФО совпадает с экономическим и туристическим пространством региона. Кроме того, отдельный анализ необходимо провести по количеству и качеству туристических объектов на территории субъектов и их доступности с точки зрения транспортного обеспечения, а также определить приоритетные виды туризма, которые могут развиваться только при наличии транспорта, что является предметом более глубокого исследования. ■

Источники

1. Клиценко М. В. Проблемы развития въездного туризма на территории Дальнего Востока РФ // Стратегия развития индустрии гостеприимства и туризма: материалы VII Международной Интернет-конференции, 22–26 января 2018 г., Орел, Россия. Орел: Орловский государственный университет им. И. С. Тургенева, 2018. С. 310–314. EDN: YWLQVR.
2. Пугачев И. Н., Клиценко М. В., Куликов Ю. И. Индустрия туризма и гостеприимства. Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2021. 281 с. EDN: QKTEJL.
3. Чернов В. А., Затесова О. М., Клиценко М. В. и др. Современные аспекты развития туризма. Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2017. 180 с. EDN: YVKFJZ.
4. Клиценко М. В. Перспективы развития туризма в городе Хабаровске на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона // Новая азиатская политика и развитие Дальнего Востока России: Материалы международной научной конференции, 4–5 декабря 2019 г., Ха-

баровск, Россия. Хабаровск: Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, 2020. С. 204–207. EDN: QRVCEO.

5. Клиценко М. В., Лучинова И. А. Региональные аспекты развития внутреннего и международного туризма в Хабаровском крае // Приоритетные направления и проблемы развития внутреннего и международного туризма: материалы VI Международной научно-практической конференции, 13–14 мая 2021 г., п. Форос, г. Ялта, Республика Крым. Симферополь: ООО «Издательство Типография «Ариал», 2021. С. 241–244. EDN: EXLMSI.
6. Демьяненко А. Н., Клиценко М. В., Тотонова Е. Е. и др. Туристические исследования: российский кейс // Известия Восточного института. 2022. № 1(53). С. 11–26. DOI: 10.24866/2542-1611/2022-1/11-26. EDN: HZEFIS.
7. Пугачев И. Н., Клиценко М. В., Куликов Ю. И. Особенности реализации нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства» в условиях Дальнего Востока // Сервис в России и за рубежом. 2021. Т. 15. № 4(96). С. 126–133. DOI: 10.24412/1995-042X-2021-4-126-133. EDN: UXTCMX.
8. Юг Сибири и Дальнего Востока и Азиатский Север Организация туристской индустрии и география туризма. URL: https://studref.com/377872/turizm/sibiri_dalnego_vostoka_aziatkiy_sever (дата обращения: 19.05.2024).
9. Клиценко М. В. Развитие туризма в Хабаровском крае в призме развития транспорта // Социально-экономические, культурологические и исторические предпосылки развития сервиса и туризма: Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, 28–29 октября 2020 г., Хабаровск, Россия. Хабаровск: Дальневосточный государственный университет путей сообщения, 2020. С. 54–57. EDN: UZWXST.
10. Пугачев И. Н., Щеглов В. И. Реализация программ комплексного развития транспортных инфраструктур агломераций и соседствующих субъектов Российской Федерации на основе создания информационной системы // Транспорт и сервис: Сборник научных трудов. Калининград: Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, 2021. С. 7–16. EDN: LLKYDC.