Солдаткина Наталья Владимировна – преподаватель ФГБОУ ВПО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» (г. Хабаровск). E-mail: natalight77@rambler.ru

N.V. Soldatkina

The preconditions of development of the international bus tourism in the Khabarovsk Territory

In this article the conditions of organization of the international tourist transportations are analyzed, factors of the tourist industry and the transport branch, predetermining the development of bus tourism with the frontier countries at a regional level are considered.

Keywords: international bus tourist transportations, tourist activity, transport infrastructure, transport infrastructure, transport factors.

Предпосылки развития международного автобусного туризма в Хабаровском крае

В статье проанализированы условия организации международных туристских перевозок, рассмотрены факторы туристской индустрии и транспортной отрасли, предопределяющие развитие автобусного туризма с приграничными странами на региональном уровне.

Ключевые слова: международные автобусные туристские перевозки, туристская деятельность, транспортная инфраструктура, транспортные факторы.

Развитие туристских перевозок – это результат взаимодействия определенных факторов туристской индустрии и транспортной отрасли, оказывающих влияние разной силы. Специфика туристских потоков во многом обусловлена существующей транспортной инфраструктурой, поскольку именно транспорт обеспечивает нормальный доступ туристов к туристским ресурсам. В данном случае техническое обустройство вокзальных комплексов и пограничных пунктов пропуска (далее – ППП), наличие регулярных и прямых сообщений, комфортабельных транспортных средств, современных технологий обслуживания пассажиров приобретают особую значимость для развития международных перевозок пассажиров отдельными видами транспорта на региональном уровне.

Согласно данным Всемирной туристской организации (UNWTO), более 40% международного туристского потока приходятся на автомобильный транспорт, а его важнейшие качества – мобильность, комфортность и возможность дополнять другие виды транспорта – делают автобусные перевозки самыми популярными в организации туристских маршрутов [13]. Более того, по мнению специалистов – организаторов автобусных туров, – для этого сектора индустрии путешествий характерна стабильность спроса и независимость от влияния экономических, политических и природных факторов, а также гарантированная окупаемость затрат компаний за счет постоянных клиентов [1, 2].

Следует признать, что отдельные виды транспорта как главная составляющая транспортного обеспечения туристской деятельности непосредственным образом связаны с географией, структурой и направлениями туристских перевозок. В отличие от западных субъектов Российской Федерации, где международные автобусные туристские перевозки (далее – МАТП) осуществляются на регулярной основе, туристские перевозки в Хабаровском крае с приграничными странами не получили должного развития. Главная проблема заключается в том, что организация международных пассажирских перевозок требует изучения их развития в контексте сложившихся особенностей туристской отрасли и транспортного комплекса региона, формирующих туристско-транспортные потоки. Отсутствие же реальной оценки перспектив международных перевозок туристов приводит к тому, что мощный сектор взаимовыгодного сотрудничества с соседними странами остается невостребованным. Таким образом, возникает необходимость изучения транспортного обеспечения туристской деятельности и обоснования возможностей организации туристских перевозок, связанных с тенденциями туристской деятельности и транспортной отрасли.

Оценивая туристскую деятельность Хабаровского края на уровне всего Дальневосточного региона, можно отметить, что край является одним из российских субъектов, обладающих значительным потенциалом по развитию международного и внутреннего туризма, и занимает второе место по количеству обслуженных туристов, уступая лишь Приморскому краю [3]. Безусловно, в большей мере этому способствуют географическое положение региона, наличие природных и культурных ресурсов, развитость всех видов транспортных путей сообщений, а также активизация процессов международной интеграции в Северо-Восточную Азию посредством развития транспортных коммуникаций и транспортной инфраструктуры.

При этом, в организации туризма в Хабаровском крае важным является то, что его географическое положение и транспортная доступность обусловливают некоторые негативные особенности, а именно: удаленность края и слаборазвитые транспортные связи с центральными регионами РФ определяют высокую стоимость пассажирских перевозок; а значительная протяженность туристских маршрутов и удаленность объектов туристского показа от основных транспортных узлов делают их недоступными в туристских целях. Таким образом, оторванность края приводит к активизации туристской деятельности и росту туристских потоков на международном рынке услуг с сопредельными странами. Так, за последние десять лет объем международного туристского потока в Хабаровском крае увеличился почти в три раза, более 80% его формируются на китайском направлении.

Тенденция роста объемов обслуженных туристов в международном туристском потоке края на китайском направлении обусловлена наличием протяженной границы с КНР и транспортных связей, ППП автомобильного, железнодорожного, речного и воздушного транспорта, а также действующим безвизовым режимом для групповых поездок. В 2009 году Управлением по туризму Министерства экономического развития и внешних связей по Хабаровскому краю было оформлено 15,5 тысяч комплектов для осуществления

взаимных туристских поездок граждан РФ и Китая. В результате, численность принятых и отправленных туристов составила 210,6 тыс. чел. или 87,6% от общего международного турпотока края [4]. Следует отметить, что значительная часть туристов Хабаровского края следует через ППП соседних регионов, что подтверждается данными Пограничного управления по Хабаровскому краю и Еврейской автономной области ФСБ России (рис. 1). Так, в 2010 году только через автомобильные пункты пропуска (далее – АПП) Приморского края было отправлено более 48 тыс. хабаровских граждан, а через ППП ЕАО – более 68 тыс. чел. При этом, в крае находятся международный АПП, воздушный и речной ППП, но через АПП Приморского края и Еврейской автономной области передвигается в три раза больше транспортных средств и физических лиц (рис. 2).

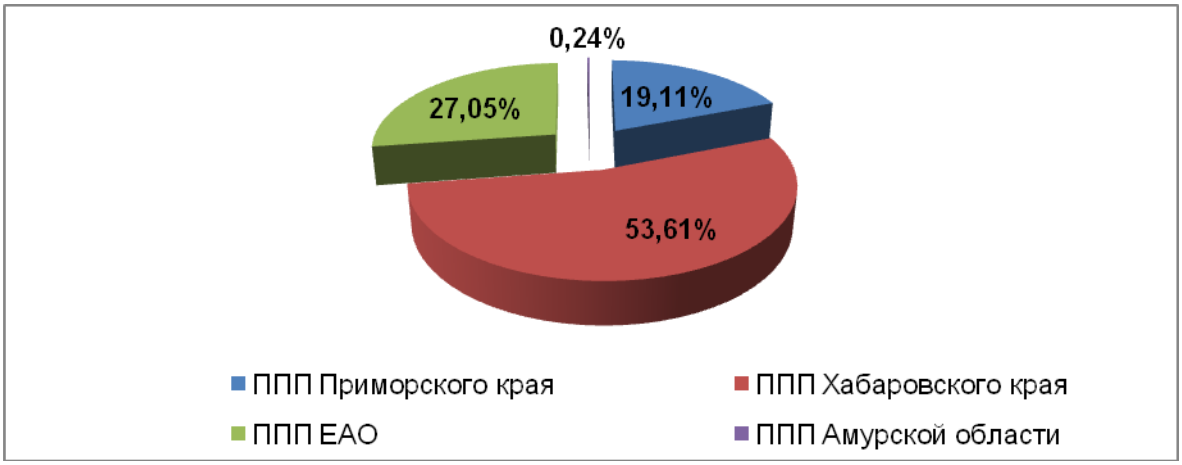


Рис.1. Структура туристского потока Хабаровского края с КНР через ППП ДВ региона, 2010 г.



Рис. 2. Динамика выездного и въездного туристского потока Хабаровского края с КНР через пограничные пункты пропуска ДВ региона за период 2006 – 2010 гг.

В целом, несмотря на общее увеличение количества туристов, обслуженных турфирмами Хабаровского края на китайском направлении в период с 2006 по 2010 гг., представленные данные свидетельствуют об увеличении количества туристов, отправляемых в КНР через ППП соседних регионов. Такое распределение туристско-транспортных потоков непосредственно связано с проблемами транспортного комплекса региона, в первую очередь, с организацией международных пассажирских транспортных маршрутов, приграничной инфраструктурой и деятельностью пограничных пунктов пропуска.

Для перевозчиков Хабаровского края актуальным остается вопрос организации международных автомобильных перевозок пассажиров на регулярной основе. Автотранспортные предприятия Приморского края, занимающиеся международными перевозками пассажиров, обслуживаются в приоритетном порядке на ППП не только своей территории, но и Хабаровского края, поскольку имеют допуски и разрешения для организации регулярных рейсов с КНР. В результате, простои автобусов с хабаровскими туристскими группами на ППП достигают десяти часов.

Решение данной проблемы непосредственно связано с неурегулированными пробелами в законодательной базе. Отличительной особенностью являются правовые отношения международных перевозчиков с КНР, не подписавшей большинство международных соглашений и конвенций. Поэтому перевозки осуществляются на основе подписанных двусторонних соглашений, основными из которых являются:

- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР о международном автомобильном сообщении и Протокол о применении этого соглашения от 18.12.1992 г.;
- Приложение к соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР о пунктах пропуска на российско-китайской границе от 27.01.1994 г.

В соответствии с указанным межправительственным соглашением между РФ и КНР, осуществляются регулярные и нерегулярные автомобильные перевозки пассажиров (включая туристов) и грузов между обеими странами через пограничные пункты и по дорогам, открытым для международного автомобильного сообщения, автотранспортом, зарегистрированным в России или Китае. Кроме того, на каждую провинцию КНР существуют отдельно подписанные соглашения, которые регламентируют деятельность перевозчиков. При этом, автотранспортное средство должно пересекать границу при въезде и выезде из КНР в одном и том же пункте пропуска [5, с. 89].

Для усиления мер по гармонизации стандартов и технологий в области МАТП с КНР необходимо заключить международные соглашения и конвенции, предусматривающие увеличение доступа частных компаний на рынок и повышение безопасности этих перевозок. Кроме того, должны быть разработаны и приняты: нормативные документы, учитывающие требования к подвижному составу, допускаемому к международным перевозкам; правила по организации и безопасности движения транспортных средств по автомобильным дорогам; документы, определяющие сеть международных автомобильных дорог и

технические требования к ним; условия выполнения международных автомобильных перевозок; права, обязанности и ответственность сторон, участвующих в перевозках. Оценивая значимость решения данного вопроса для Хабаровского края, нужно спрогнозировать экономический результат с учетом не только прибылей или убытков автоперевозчиков, но и мультипликативного эффекта на другие отрасли экономики.

На федеральном и региональном уровнях разрабатываются программные документы для устранения сложившихся проблем и, прежде всего, в области развития транспортной инфраструктуры [6, 7]. В соответствии с положениями Транспортной стратегии РФ на период до 2020 года, в последние годы значительно возрос и продолжает увеличиваться объем инвестиций в строительство и модернизацию автомобильных дорог (доля инвестиций в транспортную отрасль края составляет более 40% от общего объема инвестиций во все отрасли экономики) [8]. Наиболее значимыми для региона являются строительство и реконструкция автомобильных дорог «Восток» (Хабаровск – Находка) и «Уссури» (Хабаровск – Владивосток), призванных связать восток и запад просторов Российской Федерации и обеспечить эффективное движение грузовых и пассажиропотоков в обоих направлениях. Значимость данных проектов особенно актуальна для туристского бизнеса региона, поскольку дороги проходят по уникальным природным территориям мирового значения, обладающим высокой степенью аттрактивности для иностранных и внутренних туристов.

Решающим фактором в развитии международного автобусного туризма должно стать создание нового круглогодичного перехода на острове Большой Уссурийский, находящемся в черте города Хабаровска (строительство запланировано на 2012 г.). Важность данного проекта отмечают ведущие специалисты по развитию транспортного комплекса и внешнеэкономических связей Дальнего Востока [9, с. 306; 10]. Создание нового транспортного перехода позволит региону закрепить за собой статус приграничного города с новыми задачами развития международных связей с Северо-Восточным Китаем. В целом, перспективы развития МАТП с КНР и создание мостового перехода через остров Большой Уссурийский включают:

- сооружение двух автомобильных мостов, в том числе одного – на российской территории через Амурскую протоку, второго – на китайской стороне через протоку Казакевичево;
- строительство и обустройство современного международного автомобильного пункта пропуска;
- строительство подъездных путей от российского пункта пропуска до моста и границы и аналогичное строительство подъездных путей и международного автомобильного пункта пропуска с китайской стороны;
- создание объездной дороги от автомобильного моста через Амурскую протоку до автодороги Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре.

Согласно Концепции Проекта «Комплексное развитие острова Большой Уссурийский (2010 – 2016 годы)», помимо строительства на острове объектов транспортной и инженерной инфраструктуры, планируется возвести: парк развлечений, гостиничный комплекс, торгово-развлекательный и культурный центр, аквапарк, бизнес-центр, конноспортивный комплекс, Восточноазиатский центр делового сотрудничества, логистический центр, а также 470 таун-хаусов. Построить все это планируется на условиях государственно-частного партнерства. Прогнозируется, что развитие туристско-рекреационной инфраструктуры острова позволит к 2020 году увеличить туристический поток на Большой Уссурийский остров с КНР до 1,5 млн. чел. в год. Рост внутреннего туристского потока края возрастет, как ожидается, с 345 тыс. чел. до 575 тыс. чел. в год. При этом, рост доходов от туризма должен увеличиться на 2,1 млрд. руб. в год [11].

Активизация международной туристской деятельности и развитие туристских перевозок с КНР требуют решения вопроса, связанного с отсутствием специализированных автобусов туристского класса, обеспечивающих комфортабельные перевозки туристов. По мнению ведущих специалистов Ассоциации международных автомобильных перевозок (АСМАП), в последние годы в регионе происходят заметные сдвиги в секторе международных автоперевозок. Руководители автопредприятий стремятся к развитию материально-технической базы, поддержанию парка подвижного состава в соответствии с существующими нормами и стандартами в области автомобильного сообщения между РФ и КНР. Обновление и расширение парка, участвующего в международных перевозках грузов и пассажиров, с учетом географического положения региона происходит, в основном, за счет приобретения специализированного автотранспорта в Корее, Японии, США. Приобретение же европейских автомобилей, соответствующих требованиям «Евро-3, -4», сдерживается их более высокой стоимостью, а также отсутствием в регионе пунктов квалифицированного обслуживания и ремонта [12].

В процессе исследования туристского рынка на предмет транспортного обеспечения деятельности туроператоров было установлено, что количество автобусов, находящихся в их собственности, имеет тенденцию к росту (табл. 1). К 2010 году около 1/4 туроператоров хабаровского туристского рынка имели собственный парк автобусов.

Таблица 1

Динамика автобусного парка туристских фирм г. Хабаровска

	2005 г.	**2007 г.**	**2010 г.**
Количество туристских фирм, на конец года / туроператоров, ед.	219/149	227/128	250/138
Количество туроператоров, имеющих в собственности автопарк, ед.:			
1 – 2 автобуса	10	14	16
3 – 5 автобусов	2	3	8
Более 5 автобусов	2	2	3

Итого	14	19	27

Источник: составлено автором на основе проведенных исследований туристского рынка в период с 2006 – 2010 гг.

Положительная динамика в обновлении парка автобусов, находящегося в собственности туристских организаций, подтверждает значимость автотранспортных услуг в развитии туризма. Наличие современного конкурентоспособного подвижного состава, отвечающего условиям организации перевозок и требованиям потребителей, является одной из главных составляющих процесса транспортного обеспечения в туристской деятельности. В современных условиях для регионов, отдаленных от отечественных производителей, наиболее приемлемым является использование транспортных средств иностранного производителя, приближенного по географическому признаку к данному региону по следующим признакам:

- географическая близость производителя позволяет снижать стоимость транспортного средства за счет снижения затрат по его транспортировке;
- автобусы иностранного производства соответствуют нормативным требованиям как российского законодательства, так и страны, по территории которой будут осуществляться перевозки;
- географически приближенный производитель также предоставляет возможность технического обслуживания и ремонта автобусов.

Вышеперечисленным условиям соответствуют китайские производители автобусов туристского класса по европейским стандартам, например, компания «Zhongtong». Производство автобусов осуществляется на заводе в Ляочэне, где установлена голландская линия компании BOVA, являющейся ведущим европейским поставщиком автобусов туристского класса. В России компания уже сертифицировала три типа автобусов 6, 8 и 10 метров и готовится получить одобрение на 9 и 11-метровые машины. Следует отметить, что представители данной компании ежегодно участвуют в Международной торгово-промышленной ярмарке в г. Хабаровске.

Таким образом, принимая во внимание сложившиеся условия, перспективы развития МАТП можно связать с существованием различных условий и предпосылок, которые обусловлены географическим и геополитическим положением региона; наличием действующих законодательных актов в области транспорта, туризма и укрепления добрососедских отношений с КНР; развитием туристской деятельности и транспортной инфраструктуры; а также тенденциями транспортного обеспечения туристской деятельности.

Подводя итог вышесказанному, можно отметить, что территориальная близость и наличие устойчивых транспортных связей Хабаровского края с КНР, взаимный интерес граждан к культурным особенностям стран и добрососедские отношения, а также стабильный туристский поток являются важными факторами перспективного развития международного сотрудничества в области туризма. Анализ используемых видов транспорта в организации туристской деятельности на мировом уровне и в регионе позволяет сделать вывод о том, что основное

внимание в укреплении туристских связей должно быть направлено на развитие международного автобусного сообщения и реализацию программ автобусных туров с приграничными странами.

Литература и источники:

1. Фунтусова, С. По главной дороге [Электронный ресурс] / С. Фунтусова // Турбизнес. – № 10. – июль 2006. – Режим доступа: http://www.tourbus.ru/article/991.html

2. Горинова, О. Зеленый свет для автобусного туризма [Электронный ресурс] / О. Горинова // Турбизнес. – № 5. – апрель 2006. – Режим доступа: http:// www.tourbus.ru/article/818.html

3. О развитии туризма в Хабаровском крае // Аналитический отчет. – Хабаровск: Хабровскстат, 2010. – 5 с.

4. Итоги развития туризма в Хабаровском крае в 2010 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mpst.khv.ru/portals/0/docs/tourism/itog.doc.

5. Предпосылки интеграции рынков транспортных услуг Дальнего Востока РФ и КНР / Р. Г. Леонтьев, С. Н. Третьяк [и др.] ; под ред. Р. Г. Леонтьева. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2010.– 372 с.

6. Модернизация транспортной системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mintrans.ru/pressa/FZP/FZP_052006.rar

7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrateg_VV.htm

8. Деятельность транспортного комплекса в 2006 году // Экономический обзор. – Хабаровск : Хабаровскстат, 2007. – 10 с.

9. Дальний Восток России: становление новой экономики / С. П. Быстрицкий, В. К. Заусаев, А. В. Хорошавин. – Хабаровск : Изд-во ДВАГС, 2008. – 346 с.

10. Краюшкин, О. Экспертное заключение по проекту перспективного градостроительного развития острова Б. Уссурийский [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.buro-dv.ru/public/kraushkin/kr_33.php

11. Концепция Проекта «Комплексное развитие острова Большой Уссурийский (2010 – 2016 годы)» [Электронный ресурс]: Постановление правительства Хаб. Края от 31.12.2010 г. №398-пр. – Режим доступа: http://www.consultantplus://offline/main?base=RLW011

12. Братчикова, В. Интервью с президентом АСМАП Ю.С. Сухиным [Электронный ресурс] / В. Братчикова // Парламентская газета на Дальнем Востоке. – Режим доступа: http://www.parldv.ru/index.php?mod=art_show&id

13. World Tourism Highlights [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.unwto.org/facts/eng/highlights.htm