САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**Черёмухина Юлия Витальевна**

**Выпускная квалификационная работа**

«Развитие инфраструктуры автотуристских кластеров как инструмент реализации туристско-рекреационного потенциала Дальнего Востока»

Направление: 43.04.02 «Туризм»  
Основная образовательная программа BM.5696:   
«Менеджмент туристских дестинаций»

Научный руководитель:  
кандидат географических наук, доцент,   
заведующая кафедрой страноведения   
и международного туризма

Зигерн-Корн Наталия Всеволодовна

Рецензент:

доктор экономических наук,

Коль Ольга Дмитриевна

Санкт-Петербург

2019

АННОТАЦИЯ

В данной выпускной квалификационной работе рассматриваются перспективы развития автотуризма и формирования автотуристских кластеров на территории регионов юга Дальнего Востока России.

В первой главе определяется понятийно-терминологический аппарат исследования, анализируются преимущества и недостатки применения кластерного подхода развития сферы туризма, а также раскрывается место и роль инфраструктуры в реализации туристско-рекреационного потенциала территории.

Во второй главе проводится анализ проблем развития туристских и автотуристских кластеров на Дальнем Востоке России, выделяются особенности освоения туристско-рекреационного пространства южных регионов Дальневосточного федерального округа.

В третьей главе рассматриваются проблемы развития автомобильного туризма в России и на Дальнем востоке, анализируется зарубежный опыт развития инфраструктуры автотуризма.

В четвёртой главе автором работы проектируются два автомобильных маршрута, охватывающих территорию шести регионов юга Дальневосточного федерального округа.

На примере разработанных в результате исследования автотуристских маршрутов предлагается ряд мероприятий, направленных на реализацию туристско-рекреационного потенциала юга Дальнего Востока и повышение интереса потенциальных туристов к автомобильному виду туризма в России.

This graduation thesis discusses the prospects for the development of auto-tourism and the formation of auto-tourist clusters in the regions of the south of the Russian Far East.

The first chapter defines the conceptual and terminological apparatus of the study, analyzes the advantages and disadvantages of applying the cluster approach to the development of the tourism industry, and also reveals the implementation of the tourist and recreational potential of the territory.

The second chapter analyzes the development problems of tourist and auto-tourist clusters, highlights the characteristics of the development of the tourist and recreational space of the southern regions of the Russian Far East.

The third chapter is about the problems of the development of automobile tourism in Russia and its Far East regions. Also the chapter analyses foreign experience in the development of the infrastructure of auto tourism.

Two automobile routes covering the territory of six regions of the south of the Russian Far East is designed in the fourth chapter.

A number of activities based on the designed automobile routes are proposed to realize the tourism and recreational potential of the south of the Russian Far East and increase the interest of potential tourists in the automotive type of tourism in Russia.

Ключевые слова: автомобильный туризм, туристско-рекреационное пространство, туристско-рекреационный потенциал, кластер, кластерный подход, автотуристская инфраструктура.

Key words: auto tourism, tourist and recreational space, tourism and recreational potential, cluster, cluster approach, auto tourist infrastructure.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение…………………………………………………………………………...4

1. Теоретико-методические основы исследования ………………………..……9

* 1. Теоретические основы кластерной организации туристской деятельности……………………………………………………….………….9
  2. Инфраструктурные проекты как инструмент реализации туристско-рекреационного потенциала……………………………………….………..13

2. Туристско-рекреационный потенциал юга Дальнего Востока России…....18

2.1 Исторические этапы освоения Дальнего Востока России……………...…18

2.2 Особенности туристско-рекреационного освоения пространства Дальнего Востока………………………………………………………………………..….21

2.3 Анализ развития туристской сферы регионов юга Дальнего Востока России………………………………………………………………………….....25

3. Кластерная концепция развития автомобильного туризма на территории юга Дальнего Востока России………………………………………………..…32

3.1 Развитие автомобильного туризма в России и на Дальнем Востоке….….32

3.2 Проблемы развития туристских и автотуристских кластеров на Дальнем Востоке России…………...……………………………………………………...36

3.3 Анализ рынка автомобильного туризма в США и России ……………….37

3.4 Предложения по развитию автотуризма на юге Дальнего Востока России…………………………………………………………………………….42

4. Автомаршрутное освоение Юга Дальнего Востока……………………..….47

4.1 Проектирование автомобильных маршрутов на юге Дальнего Востока России…………….…………………………………………………………...….47

4.2 Подробное описание маршрутов «Чита – Владивосток» и «Благовещенск – Южно-Сахалинск»……………………………………………………………..50

Заключение……………………………………………………………………….56

Список литературы…………………………………………..………………..…58

Приложение 1 ……………………………………………………………..……..63

Приложение 2…………………………………………………………………….65

Приложение 3…………………………………………...………………………..66

Приложение 4…………………………………………………………………….68

ВВЕДЕНИЕ

Автотуризм зародился с созданием и распространением личных автомобилей среди населения. Этот вид туризма стал весьма привлекательным благодаря возможности планировать поездку самостоятельно, не подстраиваясь под расписание поездов и самолетов, быть независимым в выборе начальной и конечной точки маршрута. Путешествия на автомобилях позволяют передвигаться на большие расстояния с высоким уровнем комфорта, не зависеть от жёсткого расписания, изменять маршрут во время пути в соответствии со своими пожеланиями.

В современной России интерес к автотуризму с каждым годом растет. Согласно ряду социологических исследований (РИА Новости, 2018), ежегодный прирост путешествий на личном автомобиле составляет 10-15%. Тем не менее, автомобильный туризм до сих пор занимает не более 1% общего внутрироссийского туристского потока.

Автотуризм также был особо отмечен в Федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 гг.) как перспективное направление развития туризма.

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года (от 28 декабря 2009 г.) – далее Стратегией – Дальний Восток и Байкальский регион, занимая значительную часть территории Российской Федерации, имеют недостаточно развитую транспортную сеть. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования составляет около 14% эксплуатационной длины всех железных дорог РФ; протяженность автомобильных дорог (общего пользования и ведомственных) с твердым покрытием – около 10%.

Конкурентные преимущества Дальнего Востока – это выгодное экономико-географическое положение (кратчайшие транспортные маршруты в направлении Восток – Запад) в Азиатско-Тихоокеанском регионе, огромные запасы природных ресурсов (в том числе, туристско-рекреационные), наличие протяженного морского побережья и государственной границы, что является перспективным фактором социально-экономического сотрудничества, а также близость к крупнейшим мировым туристским рынкам.

Дальний Восток – это перспективное направление для развития культурно-познавательного и экологического видов туризма, поскольку данный регион обладает уникальными природно-климатическими особенностями, богатой флорой и фауной, памятниками истории освоения и т.д. Поскольку территория Дальнего Востока России огромна, наиболее удобный и логичный способ знакомства с регионом – это автотуризм. Данный способ передвижения позволяет охватить большое количество достопримечательностей, преодолевать значительные расстояния между туристскими объектами.

Одними из главных проблем, сдерживающими реализацию туристско-рекреационного потенциала Дальнего Востока, являются его экономическая и инфраструктурная изоляция от остальной части России и наиболее развитых российских рынков, низкая внутренняя транспортная связь территории при ее огромных размерах, очаговый характер расселения с низкой плотностью населения. Также к числу факторов, сдерживающих развитие, относятся высокая составляющая транспортных затрат при перевозке грузов и пассажиров между дальневосточными регионами и остальной частью России, экстремальные природно-климатические условия.

Однако в данной работе будут рассмотрены не все регионы Дальнего Востока. Интерес для изучения и проектирования маршрутов представляют собой Забайкальский край, Амурская область, Еврейская автономная область (ЕАО), Хабаровский край, Приморский край и Сахалинская область, то есть юг Дальнего Востока России, поскольку именно эти регионы обладают большим туристско-рекреационным потенциалом, который на сегодняшний день весьма слабо освоен.

Развитие автомобильного туризма и формирование автотуристских кластеров важно для Дальнего Востока России, потому что создание качественной придорожной инфраструктуры, развитие и модернизация сопутствующих сфере туризма отраслей, рациональная реализация туристско-рекреационного потенциала территории поможет не только привлечь туристов, но и обеспечить местным жителям комфортные условия для межрегиональных поездок, повысить уровень доступности не только туристских объектов, но и малых населённых пунктов, освоить труднодоступные и малозаселённые районы.

На сегодняшний день практически нет исследований, посвящённых автотуризму на Дальнем Востоке. Считается, что наибольшей перспективой для развития данного вида туризма обладает территория до Сибирского федерального округа (до озера Байкал). Однако смысл формирования автотуристских кластеров кроется именно в возможности дать импульс для развития плохо освоенной территории, показать её большой потенциал для широкой публики.

Автотуристский кластер становится точкой развития территории, формируя межрегиональные связи и способствуя привлечению инноваций. Конечный результат функционирования таких кластеров – это содействие созданию опорного туристского каркаса территории.

К основным причинам низкого уровня развития автотуризма не только на Дальнем Востоке, но и в России, можно отнести неудовлетворительное состояние автомобильной туристской инфраструктуры, включающее в себя качество дорог, их пропускную способность, низкий уровень безопасности. Однако при благоприятных условиях (внутренних и внешних) автотуризм может стать драйвером развития не только туриндустрии, но и депрессивных на сегодняшний день территорий.

**Объектом** исследования является инфраструктура автотуристских кластеров, **предметом** исследования – туристско-рекреационный потенциал юга Дальнего Востока России.

**Цель** исследования – разработка предложений по развитию инфраструктуры автотуристских кластеров как средство реализации туристского потенциала.

**Задачи** в рамках проблемы, на решение которой направлено исследование:

1. проанализировать опыт зарубежных государств в организации автотуризма;

2. проанализировать наличие, уровень развития и доступности региональных туристско-рекреационных ресурсов в Забайкальском крае, Амурской области, Еврейской автономной области (ЕАО), Хабаровском крае, Приморском крае, Сахалинской области;

3. определить состав и структуру необходимых объектов обеспечивающей инфраструктуры;

4. разработать автотуристские маршруты по югу Дальнего Востока («Чита – Владивосток» и «Благовещенск – Южно-Сахалинск») и на их основе предложить мероприятия по совершенствованию туристской инфраструктуры.

Для данной работы была поставлена следующая **гипотеза**: разработанные в результате исследования маршруты помогут реализовать туристско-рекреационный потенциал юга Дальнего Востока и повысят интерес потенциальных туристов к автомобильному виду туризма в России.

Для решения поставленных задач планируется использовать различные **методы** исследования: анализ, синтез, структурирование, сравнение, обобщение, индукция, дедукция, идеализация, а также картографический.

Информационной базой исследования являются официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики, различные научные публикации, доклады, отчеты, материалы научных конференций, учебные издания, данные туристских фирм, информация, представленная на официальных сайтах Правительства вышеуказанных регионов.

Научная значимость исследования заключается в углубленном изучении понятия «автотуризм», анализе факторов, сдерживающих развитие данного вида туризма на юге Дальнего Востока России.

Практическая значимость исследования заключается в том, что результаты анализа формирования и функционирования автотуристских кластеров на территории России и зарубежья могут быть использованы при разработке новых турпродуктов в сфере туризма на территории юга Дальнего Востока России.

Социальная значимость заключается в том, что исследование затрагивает интересы широкого круга людей, потенциальных туристов и туроператоров, для которых результаты данной работы могут представлять реальный интерес.

1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ
   1. **Теоретические основы кластерной организации туристской деятельности**

В соответствии со стратегией развития внутреннего и въездного туризма Российской Федерации (Распоряжение Правительства РФ, 2014) «одним из наиболее перспективных направлений деятельности является создание и развитие туристско-рекреационных кластеров», на которые возлагается роль катализатора в процессе развития туристской инфраструктуры на определённой территории, что, в конечном результате, должно оказать мультипликативный эффект на развитие сфер услуг, сопутствующих туризму.

Однако прежде чем переходить к выявлению преимуществ кластерной организации туристской деятельности на территории, необходимо определить понятийно-терминологический аппарат исследования.

Один из основополагающих элементов кластера – это территория, некая дестинация. Территория подразумевает под собой систему, главные составляющие которой – природа, население и хозяйство. Поскольку данная работа посвящена развитию туристской дестинации, под составными элементами территории следует понимать те ресурсы и тот потенциал, который используется и может быть использован в развитии туристской сферы.

По мнению ряда специалистов наиболее полное определение понятию «туристская дестинация» дал С.С. Николаев. Под сформировавшейся туристской дестинацией автор понимает «социально-географическую местность, которую конкретный турист или целый сегмент туристского спроса выбрал в качестве цели поездки». Такая дестинация располагает всеми необходимыми учреждениями, организациями, средствами размещения, обслуживания и инфраструктурой развлечения (Машкович, 2007).

В зависимости от стартовых условий и предпосылок развития для разных территорий применяются разные схемы туристско-рекреационного проектирования. Проектирование базируется на выделении различных композиционных, функциональных и планировочных элементов, которые в дальнейшем становятся единой системой.

Согласно теории диффузии распространения инноваций, над которой работал шведский географ Т. Хегерстранд, диффузия нововведений – это пространственно-временной процесс, суть которого заключается в распространении инноваций от очагов к периферии. Схематично все элементы модели можно представить следующим образом (рисунок 1):

Рисунок 1 – Элементы модели диффузии инноваций, Лундская школа

Следует учитывать, что источник инновации первоначально находится лишь в одной точке и передаёт определённую инновацию, которая не встречает препятствий и воспринимается акцептором таким образом, что к следующему интервалу времени акцептор сам становится источником.

Кластер, в соответствии с данной теорией, является источником инновации. Он формируется на территории, имеющую всю необходимую для этого инфраструктуру, а его субъекты – это организации, конечным результатом деятельности которых является создание инновационного продукта.

Под термином «кластер» понимается группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере и взаимодополняющих друг друга (Портер, 1993).

Формирование кластера оказывает влиянием на конкурентоспособность территории за счет повышения эффективности работы предприятий и организаций, входящих в кластер, стимулирования инноваций и развития новых перспективных направлений.

В социально-экономической сфере данное понятие стало означать особую организацию предпринимательской деятельности, в рамках которой предприятия становятся элементами некоторой территориальной системы, в которой, оставаясь в правовом отношении самостоятельными, они интегрируют деятельность по совместному созданию технологически близкой продукции. То есть, независимые предприятия, осознавая, что конкурентоспособность их объединения будет выше, чем каждого отдельного субъекта, создают союз, конечная цель которого – выпуск на рынок услуг уникального по своим свойствам продукта.

Особенность кластерного подхода организации территории заключается в том, что кластер – это результат пространственного проявления действий рыночных механизмов. Для образования такой системы необходимо, чтобы на территории, обладающей туристско-рекреационным потенциалом, частные инвесторы объединили свои усилия для достижения общей цели, при содействии и поддержке представителей органов государственной власти, а также местных жителей.

Главный тезис М. Портера заключается в том, что «перспективные конкурентные преимущества создаются не извне, а формируются на внутренних рынках» (Портер, 1993). По его мнению, на первом этапе территориальной организации хозяйства (формирования кластера), необходимо улучшение инфраструктуры и устранение прочих неблагоприятных условий. Роль государственных органов управления важна лишь на первом этапе, дальше роль государственного регулирования в кластере должна сводиться лишь к устранению факторов, тормозящих развитие инноваций.

Поскольку туризм относится к социально-экономической сфере жизни, то под туристско-рекреационным кластером понимается сосредоточение в рамках определённой территории взаимосвязанных предприятий и организаций, занимающихся разработкой, производством, продвижением и продажей туристского продукта, а также деятельностью, смежной с туризмом и рекреационными услугами (Балашова, 2005).

Автотуристские кластеры, в свою очередь, объединяют предприятия, предоставляющие туристские и сопутствующие услуги, взаимно дополняющие друг друга и обеспечивающие цивилизованные условия для автотуристов.

Кластерная организация территории подразумевает под собой определённую упорядоченность, формирование туристско-рекреационного каркаса, элементами которого являются: ядро (функционально-экономический и градостроительный центр), оси (ландшафтно-маршрутные коридоры) и ареалы (районы сосредоточения ресурсов). Для российских туристских кластеров характерно неравномерное развитие структуры кластера, например: гостиничный сектор – нехватка номеров в периоды высокого спроса, транспортные предприятия – отсутствие в достаточном количестве современных транспортных средств, транспортная инфраструктура – транспортная недоступность населенных пунктов, входящих в кластер.

Следует отметить, что процесс формирования туристско-рекреационного кластера имеет выраженные черты самоорганизации. Признаки, по которым можно идентифицировать объединения предприятий в туристско-рекреационный кластер (Юдакова, 2015):

1. географическая близость субъектов, входящих в кластер;

2. общая сфера деятельности;

3. наличие «критической массы» участников кластера, т. е. любую совокупность географически сконцентрированных организаций нельзя относить к кластеру. Для того чтобы кластер сформировался и появился эффект синергии, необходим определенный количественный состав его участников;

4. высокий уровень кооперации;

5. инновационная активность участников кластера.

Подводя общий итог, можно сказать, что заинтересованность участников кластера в его успешном функционировании трансформируется в реальное повышение качества оказываемых услуг, поскольку именно субъекты кластера являются источником инновационных процессов, а конечный продукт – целью их деятельности и смыслом образования кластера.

* 1. **Инфраструктурные проекты как инструмент реализации туристско-рекреационного потенциала**

На сегодняшний день привычным вариантом реализации идей в сфере туризма являются инвестиционные проекты туристско-рекреационных (в том числе автотуристских) кластеров, включающих ряд функционально, организационно и финансово взаимосвязанных проектов по отдельным объектам капитального строительства туристской и инфраструктурной направленности (Информационно-методические материалы.., 2015).

Туристская инфраструктура – базовое условие развития туризма. Она является одним из важных элементов освоения территории, обслуживая местное население и туристов, создавая необходимый и достаточный уровень комфорта в местах их пребывания.

Освоение территории происходит в процессе реализации всех заложенных в ней функций, которые являются ресурсами территории. Чем выше степень освоенности территории, тем выше степень реализации её ресурсов, потенциала. В свою очередь, реализация потенциала во многом определяется природной и социокультурной спецификой, стратегическими приоритетами (Зигерн-Корн, 2016).

Так, под туристско-рекреационным потенциалом понимается «совокупность расположенных на данной территории природных и рукотворных объектов и явлений, а также условий, возможностей и средств, необходимых и пригодных для формирования туристского продукта» (Барсукова, Буяльская, 2012).

Кластерный подход организации туризма на территории предоставляет органам власти возможность более эффективного взаимодействия с вовлечённым бизнесом, глубокого понимания его характерных показателей и тактических задач. Такой подход делает реальным стратегическое планирование ресурсов региона, при котором процесс развития территории происходит с минимальными потерями денежных вложений и с максимальным извлечением выгоды.

В числе преимуществ кластерной организации для предприятий бизнеса можно назвать существенное снижение барьеров выхода на рынки сбыта продукции, поставок сырья и материалов, рабочей силы.

Для общества кластер играет роль способа улучшения благосостояния населения, развития инфраструктуры и снижение безработицы. Кластеры стимулируют значительное повышение производительности труда и внедрение инноваций. В рамках кластера происходит постоянное взаимодействие, что способствует формальному и неформальному обмену знаниями, сотрудничеству между организациями, трансферт технологий и знаний.

Поскольку туристско-рекреационный потенциал территории – это совокупность условий, возможностей и средств для формирования турпродукта, инфраструктура является одним из средств его реализации и способом увеличения его ресурсной части.

Инфраструктура туристско-рекреационного кластера призвана обеспечить нормальную работу всех звеньев кластера. Однако она также может выступать в роли самостоятельного аттрактора, являясь инициатором туристского спроса.

Туристско-рекреационная инфраструктура включает в себя следующие составляющие (Информационно-методические материалы.., 2015):

1. общую инфраструктуру (совокупность инженерных, транспортных, коммуникационных, энергетических и прочих средств и сооружений);
2. специальную туристскую инфраструктуру (подъездные пути на территориях объектов туризма, пешеходные тропы, автономные системы канализации и утилизации, отдельные сети и объекты энергетики, телекоммуникации);
3. информационную инфраструктуру, к которой относятся туристские информационные центры, сайты, туристские представительства на целевых рынках и информационные объекты, расположенные в населенных пунктах.

Как правило, инфраструктура, которая не соответствует по своему уровню развития нуждам туристско-рекреационного кластера, становится тормозом дальнейшего развития, деформирует каркас и структуру кластера.

Современный потребитель туристских услуг задает высокую планку при оценке качества обслуживания. Потребитель ожидает увидеть обустроенную территорию, оправданно рассчитывает на расширенный комплекс услуг, хочет иметь под рукой все необходимое для эффективной работы или полноценного отдыха (Атлас инвестиционных.., 2011). Поэтому имеет смысл говорить о том, что туристско-рекреационный потенциал территории реализуется не просто с помощью строительства одного объекта, а разработкой и претворением в жизнь разных по масштабу инфраструктурных проектов.

Такие проекты являются инвестиционными. В сфере туризма часто применяется государственно-частный способ финансирования инфраструктурных проектов, поскольку они являются весьма дорогостоящими при строительстве и дальнейшей эксплуатации.

Государственно-частное партнерство – это долгосрочное и взаимовыгодное сотрудничество публичного и частного партнеров, направленное на реализацию проектов в целях повышения уровня доступности и качества публичных услуг, достигаемое посредством привлечения частных ресурсов и разделения рисков между партнерами (Информационно-методические материалы.., 2015).

Инвестиционные проекты в туристской индустрии можно дифференцировать на виды по различным критериям (рисунок 2).

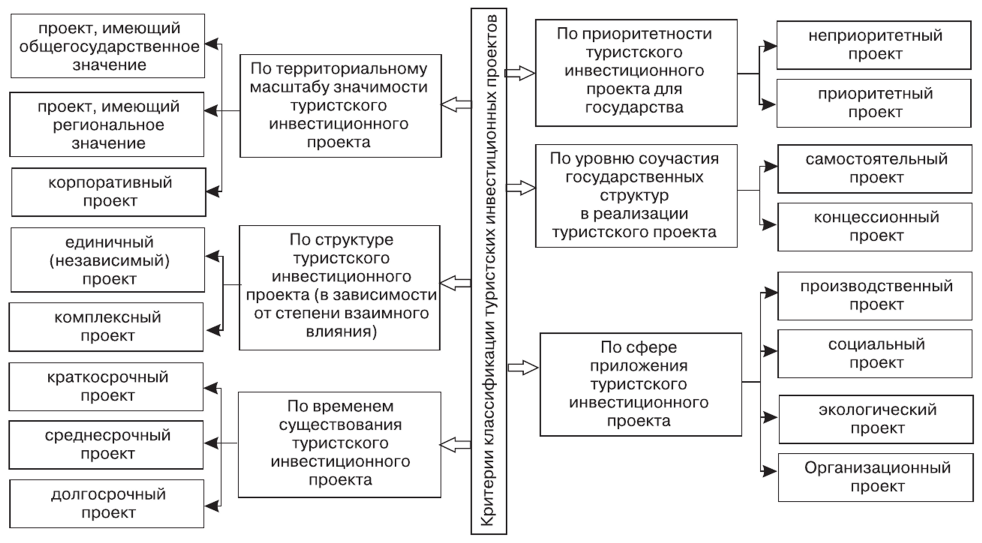


Рисунок 2 - Классификация инвестиционных проектов в сфере туристской индустрии (Инвестиционное проектирование.., 2016)

Таким образом, структура туристско-рекреационного кластера состоит из трех компонентов (Миролюбова, Карлина, Ковалева, 2012):

1. «Ядро» – это крупные компании, определяющие специализацию кластера и его название.

2. Поставщики ресурсов и связанные отрасли.

3. Научно-исследовательские институты, образовательные учреждения,

институты инфраструктуры (бизнес-инкубаторы, технопарки, технологические центры и пр.).

4. Органы государственной власти.

Главным преимуществом кластера можно считать тот факт, что в него включены организации из разных сфер жизни, объединенные для достижения конкретных целей, которые недостижимы каждым участником по отдельности.

Благодаря кластерному подходу организации деятельности в регион поступают инвестиции, развивается малый и средний бизнес, повышается гибкость и мобильность компаний. В то же время кластеры представляют собой форум, в рамках которого ведется диалог между государством, бизнесом и научным сообществом о путях развития конкурентных преимуществ. Итоговым результатом такого диалога являются инфраструктурные проекты, в рамках которых внедряются инновационные методы развития туристско-рекреационной сферы.

1. ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

**2.1 Исторические этапы освоения Дальнего Востока России**

Дальний Восток – это самая удаленная от центра России территория, представляющая контраст природно-географических, климатических, экономических, социальных, культурных и транспортно-логистических условий, находящихся в тесном сплетении и взаимовлиянии. Современный Дальний Восток, прежде всего, воспринимается как ресурсная кладовая России. На территории региона, составляющей порядка 40,7% площади всей страны, обладающей огромными минеральными, биологическими и рекреационными ресурсами проживает лишь чуть более 5,6% населения всей Российской Федерации (на 2018 г.).

Изначально освоение Дальнего Востока ставило целью использование земли для развития сельского хозяйства, изучение местности для добычи полезных ископаемых и расширение границ в азиатской части государства для дальнейшего сотрудничества со странами АТР. Однако, в первую очередь, люди шли на Дальний Восток ради свободной и богатой жизни, на которую не могли рассчитывать в европейской части России.

История освоения юга Дальнего Востока России весьма интересна. Через Россию лежал путь из Европы во внутреннюю Азию, что всегда представляло огромный интерес для власти, купцов и исследователей (рисунок 3). Однако и в средние века русские имели крайне слабое понятие обо всём, что лежит на востоке от Уральских гор. Даже поездки князей в Монголию на поклонение ханам нисколько не содействовали приобретению точных сведений о землях, составляющих нынешние Китай и Сибирь.

В 1567 году по повелению царя Иоанна Грозного были посланы для разведывания неизвестных стран на востоке казачьи атаманы Иван Петров и Бурнаш Ялычев. Описав земли от Байкала до Кореи, значительную часть Монголии и страны, «которые за Сибирью видели», они приносят первые сведения о Китайской империи (Венюков, 1868).

Лишь в 1644 году, т.е. почти одновременно с утверждением на китайском престоле маньчжурского дома, русские впервые коснулись непосредственно владений династии Цин – это было появление на р. Амур В.Д. Пояркова, пришедшего из Якутска. В 1647 году туда же проник Е.П. Хабаров, и русские городки и остроги стали возникать по всему течению реки.



Рисунок 3 – Маршруты освоения Дальнего Востока России (Приложение №1)

Бесчинства казаков на Амуре, неудачные посольства в Китай, а также постепенно разгоравшиеся неприязненные столкновения на границе убедили, наконец, московское правительство в необходимости определить свои отношения к Манчжурской монархии точным трактатом. Осада Албазина многочисленным китайским войском, имевшая следствием взятие этого города, была неприятна Москве; возвращение же казаков на Амур не нравилось китайскому императору Канси. В 1689 году состоялась встреча обоюдных уполномоченных в Нерчинске, итогом которой стало заключение Нерчинского договора и вывод подданных Российской империи с левого берега Амура.

В 1849 году, с назначением в Восточную Сибирь генерал-губернатором Н.Н. Муравьёва, стал приближаться к решению и вопрос об Амуре. В следующие два года (1850 и 1851) было осмотрено и занято устье этой реки, а правительство стало заботиться о подготовке средств к присоединению всего её левого прибрежья. В 1854 году было получено согласие китайцев на сплав по р. Амур грузов для Камчатки и постов в Николаевске и Мариинске; в два следующих года низовья Амура были заняты населёнными пунктами, а в 1857 г. водворены 450 семейств и на верховьях реки от Стрелки до входа в Хинганский хребет (Венюков, 1868).

16 мая 1858 года после пятидневных переговоров генерала Н.Н. Муравьёва с князем Ишанем был заключён Айгунский договор, упрочивший за Россией обладание Амуром на всем его протяжении и в то же время открывший путь к занятию морского берега до Кореи.

Именно после заключения Айгунского договора началось активное заселение и освоение юга Дальнего Востока России. Публицист Фёдор Михайлович Уманец в своём труде «Колонизация свободных земель России» в 1884 году писал, что каждому переселенцу, кроме хорошего участка земли, были необходимы: общественная безопасность, удобные пути сообщения, известная степень централизации умственной, национальной и общественной жизни, церковь, школа, национальные интересы, возможность купить необходимое и сбыть произведения своего труда. Интересно, что сегодня, спустя почти полтора века, всё вышеперечисленное актуально, и до сих пор не найдено эффективного решения некоторых проблем.

Современная демографическая ситуация на Дальнем Востоке России вызывает серьезную озабоченность ряда ученых, связанную с депопуляцией территории, нарастающей поляризацией населения, ухудшением капитала здоровья и кризисом ценностей (Маклашова, 2016).

**2.2 Особенности туристско-рекреационного освоения пространства Дальнего Востока**

На сегодняшний день туристско-рекреационный комплекс Дальнего Востока России обладает значительным потенциалом и привлекательностью территории для организации таких видов туризма, как: культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный, экологический, экстремальный, спортивный, приключенческий, экспедиционный, рыболовный и морская рекреация.

Понятия «привлекательность» и «потенциал» туристской дестинации всегда связаны друг с другом, однако нельзя путать их между собой, поскольку, по своей сути, эти два понятия отражают разные явления.

Привлекательность, как таковую, невозможно оценить количественным показателем. Поскольку её оценка основывается на личных эмоциях и переживаниях туристов, она носит субъективный характер и показывает только уровень интереса к туристской дестинации.

Потенциал туристской дестинации носит объективный характер и отражает состояние туристской инфраструктуры независимо от наших представлений о нём.

Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока России на период до 2025 года гласит, что снятие инфраструктурных ограничений и создание транспортно-коммуникационных условий для устойчивого развития территории, обеспечения её целостности и национальной безопасности страны являются важнейшими стратегическими приоритетами Дальнего Востока.

Развитие рекреационного хозяйства Дальнего Востока России имеет различия в южных и северных районах, что обусловлено экономико-географическим расположением регионов относительно друг друга, а также природно-климатическими особенностями. В соответствии с этим можно выделить Южную и Северную рекреационные зоны (Косолапов, 2012), характеризующиеся специфическим набором факторов и различной мощностью рекреационного потенциала. Южная зона включает: Забайкальский, Приморский край и Хабаровский края, а также Амурскую и юг Сахалинской области. Северная зона занимает остальную территорию Дальнего Востока.

По сравнению с другими федеральными округами России транспортная инфраструктура Дальнего Востока развита слабо. Развитие опорной сети автомобильных дорог является одним из приоритетных направлений государственной деятельности, поскольку дороги связывают между собой социально-экономические центры региона, обеспечивают транспортные связи с морскими портами и сопредельными государствами. Формирование опорной сети автомобильных дорог также подкрепляется развитием автодорожной сети регионального и местного значения, что обеспечивает рост транспортной доступности и повышение качества жизни в сельских населенных пунктах и малых городах.

Гигантские расстояния и суровые природные условия объясняют наличие множества изолированных локальных систем расселения на Дальнем Востоке России. Но в них обязательно должна присутствовать вся необходимая социальная инфраструктура, даже несмотря на небольшую численность населения.

В Стратегии в составе основных мероприятий по повышению конкурентоспособности указанных регионов рассматриваются инвестиционные программы в сфере развития транспортной инфраструктуры, направленные на повышение транспортной доступности, пропускной способности магистралей, повышение качества транспортно-логистических услуг и интеграцию в международные транспортно-логистические системы.

Межрегиональная интеграция, в том числе инфраструктурная, подразумевает содействие развитию внутреннего туризма. Одним из важных ее результатов можно назвать формирование межрегионального туристского маршрута «Восточное кольцо России», включающего в себя следующие регионы:

1. Республика Бурятия,
2. центральная часть Республики Саха (Якутия),
3. Забайкальский край,
4. Камчатский край,
5. Приморский край,
6. Хабаровский край,
7. Амурская область,
8. Сахалинская область,
9. Еврейская автономная область.

Федеральный проект «Восточное кольцо России» был впервые презентован в рамках ТТФ-2016 (Тихоокеанский туристский форум, 2016). Его цель – повышение конкурентоспособности и туристской привлекательности указанных регионов, а также повышение турпотока, что в дальнейшем послужит стимулом для социально-экономического развития регионов Сибири и Дальнего Востока России.

На сегодняшний день в рамках этого проекта функционируют следующие маршруты (таблица 1):

**Таблица 1** – Туристские маршруты «Восточное кольцо России»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Наименование тура** | **Маршрут** |
| 1 | Восточное ожерелье | Приморский край, Сахалинская область, Хабаровский край, Камчатский край |
| 2 | Восточное кольцо | Приморский, Хабаровский и Камчатский края. (Владивосток – Хабаровск – Петропавловск-Камчатский – Владивосток) |
| 3 | Пять стихий | Приморскмй край (г. Владивосток), Республика Саха (Якутия) (г. Якутск, г. Мирный), Камчатский край (г. Петропавловск-Камчатский), Хабаровский край (г. Хабаровск) |
| 4 | Легенды Тихого океана | Приморский край (Владивосток), Сахалинская область (Южно-Сахалинск, Холмск), Камчатский край (Петропавловск-Камчатский) |
| 5 | Тигровый алмаз | Приморский край, Республика Саха (Якутия) |
| 6 | Огненный тигр | Приморский край, Камчатский край |

Эти туры нельзя относить к автотуризму, поскольку в рамках их реализации планируется использование железнодорожного транспорта и авиатранспорта. Однако они являются базой, на которой можно в дальнейшем разрабатывать автомобильные маршруты по указанным регионам.

Отдельным направлением в продвижении Дальнего Востока России как привлекательной туристской дестинации, согласно Стратегии, станет рекламно-информационная и имиджевая политика. Повышение интереса в области туризма к Дальнему Востоку на международном и внутреннем туристских рынках будет осуществляться посредством создания и развития информационного банка курортных территорий, формирования брендов курортных городов и туристских продуктов с четким определением адресатов маркетинговой политики. Особого внимания требует позиционирование бассейна р. Амура и Камчатки как мировых центров экологического туризма и эксклюзивного активного отдыха (Распоряжение Правительства РФ, 2014).

В целом для рекреационного хозяйства юга Дальнего Востока России характерна неравномерность размещения туристско-рекреационных предприятий. Например, в зонах отдыха восьми городов и поселков, население которых составляет немногим более 50% от общего числа жителей Приморского края, сосредоточено более 80% рекреационных предприятий. В курортной зоне г. Владивостока находится свыше 45% всех рекреационных предприятий для взрослого населения (Косолапов, 2012). Такое размещение обусловлено с одной стороны условиями комфортности отдыха, а с другой – привязанностью рекреационного хозяйства к центрам формирования рекреационного спроса.

Развитие туризма на юге Дальнего Востока России необходимо сегодня не столько для привлечения въездного турпотока, сколько для продолжения освоения территории. Развитие и заселение территории, в свою очередь, нужно для обеспечения безопасности границы и получения экономических выгод от рационального использования территории. На сегодняшний день территория юга Дальнего Востока заселена слабо, не смотря на то, что её освоение началось ещё в 17 веке. Города расположены на значительном удалении друг от друга, основное население сосредоточено в них, хотя в количественном отношении превалируют сёла и деревни.

**2.3 Анализ развития туристской сферы регионов юга Дальнего Востока России**

В данной работе будет проанализировано состояние туристской сферы следующих регионов Дальнего востока России:

1. Забайкальский край;
2. Амурская область;
3. Еврейская автономная область (ЕАО);
4. Хабаровский край;
5. Приморский край;
6. Сахалинская область.

В настоящее время более 90% въездного турпотока на территорию Забайкальского края составляют туристы из КНР, что обусловлено приграничным положением региона. Важной предпосылкой успешного развития туристской отрасли в Восточном Забайкалье является принадлежность части его территории к водосборному бассейну озера Байкал.

Развитие туристского бизнеса края требует развития инфраструктуры туризма (транспорт, связь, местные продукты питания, дома для проживания и небольшие гостиницы вблизи объектов, наличие местных проводников, развитие сети мелких предприятий и отдельных производителей сувениров и др.). Сейчас фокус интересов населения заметно перемещается на активные формы отдыха и все больше туристов приезжает на уникальные природные объекты из западных районов страны (Забайкальский край.., 2018).

Основные туристские достопримечательности региона:

1. «Белый олень»;
2. Адун-Челон (урочище);
3. Алханай (национальный парк);
4. Маршруты по территории Забайкальского края: «Каменноугольное море Гутая и Мергеня, его обитатели» и «Мезозойский лес Чикойской впадины», «Алханайская тропа», «Ламский городок»;
5. Агинский дацан;
6. Цугольский дацан;
7. Читинский дацан.

Амурская область знаменита богатством природных ресурсов. Горные ландшафты и полноводные дальневосточные реки придают региону свой неповторимый колорит. Здесь сохраняются типичные нетронутые человеком амурские ландшафты. В заповедниках можно увидеть живописные степные и лесостепные ландшафты, встретить гнезда даурского и уссурийского журавлей. Амурская область привлекательна для охотников и рыболовов.

Большую долю въездного турпотока составляют туристы из КНР, основной целью поездки которых является шоппинг. Главными достопримечательностями области можно назвать (Приложение №2):

1. Зейское водохранилище;
2. Космодром «Восточный»;
3. Эвенкийская деревня;
4. Албазино;
5. Муравьевский парк;
6. Хинганский заповедник;
7. Зейский заповедник;
8. Бурейская и Зейская ГЭС.

В Еврейской автономной области (ЕАО) в деятельности туристских компаний преобладает выездное направление и преимущественно в Китайскую Народную Республику. В 2017 году было разработано 2 туристских маршрута: «Дружба народов» (в рамках летнего экологического лагеря «Добрые соседи») и «Необычное в привычном».

Было также отмечено, что жители Азиатско-Тихоокеанского региона в последнее время проявляют большой интерес к развитию еврейской культуры на Дальнем Востоке. В связи с этим в области намерены развивать рынок туристских услуг, имеющих культурно-познавательную и национально-историческую направленность.

К основным достопримечательностям области относятся:

1. Государственный природный заповедник «Бастак»;
2. Кульдур;
3. Еврейская община «Фрейд»;
4. Волочаевская сопка;
5. Пещера "Старый медведь";
6. Медвежий утёс.

Особенности географического положения, историко-экономического освоения, богатейший природный и культурно-исторический потенциалы позволяют говорить о Хабаровском крае как об одном из главных туристских центров Дальнего Востока России. Основными составляющими эффективного развития туризма являются выгодное географическое положение, природный и культурно-исторический потенциалы, стабильная экономическая ситуация, сформированная система туристской и транспортной инфраструктур (Постановление Правительства.., 2012).

Главное конкурентное преимущество Хабаровского края в развитии туристской отрасли определяется его высоким природным потенциалом (например, спортивный туризм развит в зелёных зонах вокруг таких городов как Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Амурск). К основным достопримечательностям края можно отнести:

1. Петроглифы Сикачи-Аляна;
2. Национально-культурный центр с. Нижние Халбы;
3. Национальный культурный центр «Русская деревня»;
4. Заказник Баджальский;
5. Большехехцирский государственный природный заповедник;
6. Буреинский государственный природный заповедник;
7. Национальный парк «Анюйский»;
8. Пещера «Прощальная»;
9. Тумнинский термо-минеральный источник;
10. Аннинские минерально-термальные воды;
11. Озеро Амут.

Приморский край — удивительно живописное место на Дальнем Востоке России. Любители природы найдут здесь красивые сопки, побережье незамерзающего Японского моря, завораживающий подводный мир, Уссурийскую тайгу, горные склоны Сихотэ-Алиня, которые являются объектом ЮНЕСКО, природные заповедники. В регионе хорошо развит экстремальный туризм: сплав по рекам, серфинг, парашютизм, дайвинг, кайтинг, сноуборд, горные лыжи, конно-спортивный и спелеотуризм.

Приморский край представляет широкий спектр видов туристской деятельности: конгрессно-выставочный туризм с проведением международных и национальных мероприятий, культурно-познавательный туризм на базе исторических и современных арт-объектов, спортивный туризм («Фетисов-арена и «Приморское кольцо»), экологический туризм на базе 20 ООПТ, пляжный туризм с использованием порядка 100 пляжей, круизный туризм.

Можно выделить такие известные достопримечательности, как:

1. Игорная зона «Приморье»;
2. Морской Дальневосточный заповедник;
3. Национальный парк «Зов тигра»;
4. Лазовский заповедник;
5. Ханкайский заповедник;
6. Национальный парк «Земля леопарда»;
7. Пляжи микрорайона Ливадии;
8. Сорочевское (Кронштадское) водохранилище;
9. Объекты религиозного и паломнического туризма;
10. Спасская пещера.

Сахалинская область — единственный российский островной регион. Она состоит из 59 островов (остров Сахалин с прилегающими островами Монерон и Тюлений и 56 островов Курильской гряды). Широкое распространение имеют минеральные и термальные воды, а также целебные минеральные грязи.

К наиболее известным достопримечательностям относятся:

1. Вулкан Тятя;
2. Водопад Птичий;
3. Нескученские источники;
4. Мыс Столбчатый;
5. Остров Монерон;
6. Природный заповедник "Курильский";
7. Заповедник "Малые Курилы";
8. Заповедник "Поронайский";
9. Сахалинский областной краеведческий музей.

Популярные тенденции турбизнеса в последнее время начали сдвигаться в сторону девственно чистой природы, истории и культуры коренных народов, оздоровительных комплексов, специализированных видов туризма – рыбалки и охоты, спортивного туризма, а также экотуризма. С каждым годом расширяется обмен официальными деловыми делегациями, проводятся совместные научные совещания-конференции, симпозиумы, разрабатываются и реализовываются проекты международного сотрудничества.

Однако, число туристских фирм, расположенных на юге Дальнего Востока России невелико (рисунок 4). Это можно объяснить тем, что, несмотря на большую территорию федерального округа, она мало заселена. Стоит также отметить, что, в основном, туристские компании располагаются в крупных городах регионов.

Рисунок 4 – Число зарегистрированных туристских фирм на 2017 год, ед. (Росстат, 2018)

Анализ количества реализованных турпакетов населению (рисунок 5) показал, что лидером в продажах является Приморский край, что объясняется его выгодным экономико-географическим положением. Также, Приморский край является самым густонаселённым регионом юга Дальнего Востока.

Стоит отметить, что в проданных турпакетах подавляющее большинство – выездные турпутёвки. Если рассматривать въездной турпоток, то можно отметить, что лидирующие позиции занимают туристы из Китая, что можно объяснить приграничным расположением регионов и упрощённым таможенным режимом при пересечении государственной границы.

Рисунок 5 – Реализовано турпакетов населению в 2017 г., ед. (Росстат, 2018)

Проблемы развития въездного туризма в вышеуказанные регионы связаны с низким уровнем развития туристской инфраструктуры, неконкурентоспособностью туристского продукта, а также с дефицитом трансграничного транспортного сообщения (недостатком инфраструктуры и соответствующих маршрутов). Существенно ограничивает развитие туристского обмена с европейской частью страны высокая стоимость авиабилетов.

Туристская сфера, являясь одной из перспективных отраслей развития мировой, национальной и региональной экономик, была определена органами государственной власти РФ как стратегически приоритетное направление деятельности. Богатейшая земля Дальневосточного региона Российской Федерации, пересечения международных маршрутов, уникальная природа, многочисленные исторические и культурные памятники создают все условия для развития на Дальнем Востоке индустрии туризма и отдыха.

Подводя общий итог, следует отметить, что территория юга Дальнего Востока России характеризуется длительной и непростой историей освоения, на которое большое влияние оказали внутри- и внешнеполитические цели правителей государства, разные приоритеты развития территории в разные временные отрезки, отдалённое положение его регионов от западной части России, суровые природные и климатические условия.

Однако, несмотря на вышеперечисленные факторы, данная территория обладает огромным туристско-рекреационным потенциалом, реализация которого началась только в последние два десятилетия. Юг Дальнего Востока России сегодня – это одно из перспективных направлений развития не только сферы туризма, но и сопутствующих ей отраслей.

1. КЛАСТЕРНАЯ КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТУРИЗМА НА ТЕРРИТОРИИ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ
   1. **Развитие автомобильного туризма в России и на Дальнем Востоке**

Во всем мире транспорт занимает одно из ведущих мест в развитии экономики, поскольку он обеспечивает территориальную целостность государства и его единое экономическое пространство. На долю транспортных услуг в турбизнесе приходится 40 – 60% всех услуг, предоставляемых путешественникам различными предприятиями, участвующими в реализации туризма.

Перемещение людей в пространстве может иметь различную мотивацию (Осипова, 2012): не только достижение определенного пункта назначения, но и получение зрительной информации, удовольствия от процесса передвижения и «острых ощущений», связанных с определенными условиями передвижения.

Одной из самых распространенных разновидностей автотуризма в России являются поездки к месту отдыха, приспособленному к приему автотуристов, с разбивкой базового лагеря или места стоянки. Чаще всего это поездки на морское побережье, основная часть которого приходится на пребывание в пункте назначения, выбранном для отдыха. Особенностью такого вида автотуризма является то, что часто приверженцы этого вида поездок возвращаются на излюбленные места многократно.

В последнее время все большее распространение находит автотуризм, который осуществляется с познавательными целями. Туристы постоянно находятся в движении по маршруту (как правило, замкнутому). Стоянки производятся с целью изучения достопримечательностей или отдыха и ночевки. Сторонники такого вида туризма постоянно в поиске новых, еще не пройденных маршрутов.

Автомобильный транспорт является лидером туристских перевозок, выполняя две основные функции:

1. Самостоятельных путешествий и экскурсий;

2. Вспомогательного (трансферного) транспорта.

Разновидность автомобильного туризма определяется принципом планирования маршрута – «путешествие под автомобиль» или «автомобиль для путешествия». Отсюда можно выделить два направления работы: кэмпинг и караванинг.

В соответствии с ГОСТ Р 58187-2018 кэмпинг – это «огороженная территория с контролируемым доступом для размещения туристов на питчах (выделенные, обозначенные и благоустроенные площадки, имеющие определенные параметры и характеристики), с предоставлением услуг для комфортного проживания и отдыха туристов». При этом, на питчах туристы могут размещаться как в собственных мобильных объектах размещения, так в объектах кемпинг-размещения, установленных администрацией кемпинга до заезда туристов.

Караванинг (ГОСТ Р 54601-2011) – это «путешествия на автомобилях с буксированием автоприцепа-каравана (жилого дома на колесах)». На пути следования караванеры обычно останавливаются на специально оборудованных площадках (кемпинги для караванеров).

Эта форма туризма позволяет большому числу людей посетить места с неразвитой или слабо развитой инфраструктурой туризма. Такая форма туризма освобождает туриста от необходимости поиска жилья, питания, транспортного обслуживания и т.д., то есть турист самостоятельно формирует себе тур по своей собственной программе.

Данные Росстата России свидетельствуют о том, что объектов дорожного сервиса в стране крайне мало и распределены они по огромной территории очень неравномерно. Почти половина мотелей сконцентрирована в Центральном федеральном округе. Неплохо обеспечен придорожными гостиницами Южный федеральный округ. Другие регионы страны значительно отстают по данному показателю, а на российских трассах наблюдается недостаточное количество парковочных мест, качественные стоянки для грузовых автомобилей практически отсутствуют (Мартышенко, Локша, 2013).

Между тем создание придорожной инфраструктуры и сопутствующих сервисов – это единственный сегмент дорожного строительства, который может обеспечить приемлемую доходность инвесторам. Необходимо четкое нормативное правовое регулирование объектов придорожного сервиса. В противном случае инвестировать в придорожную инфраструктуру будет слишком большим риском.

Одним из структурообразующих направлений формирования туристских кластеров на территории РФ, отраженных в Федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)», является формирование автотуристских кластеров.

Ключевые проблемы формирования и развития инфраструктуры автомобильного туризма можно сформулировать следующим образом (Гладская, 2014):

1. создание новой или адаптация к современным требованиям существующей системы придорожного сервиса;
2. отсутствие системы проката автотранспортных средств, в том числе автодомов;
3. отсутствие или крайняя неразвитость отечественного рынка средств для караванинга;
4. отсутствие полноценной и качественной системы обслуживания автодомов (нет специализированных станций технического обслуживания для данных транспортных средств);
5. практически отсутствует инфраструктура для караванеров (очень малое количество кемпингов), что, по мнению зарубежных туроператоров, существенно сокращает их поток в Российскую Федерацию;
6. отсутствие надлежащей законодательной и нормативной базы;
7. недостаточно развитая информационная доступность: как дорожная система, так и туристская навигация.

Следует отметить перспективность не только развития автотуристских кластеров, но и использования кластерного подхода при развитии системы придорожного сервиса.

Минтрансом России была одобрена Концепция развития объектов дорожного сервиса в Российской Федерации, в которой заложены основные принципы принятой «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года». Среди этих принципов можно выделить:

1. доступность безопасных и качественных транспортных услуг;
2. обеспечение качественного транспортного обслуживания за счет соблюдения принципов своевременности, ритмичности, безопасности, экологичности функционирования транспортной системы;
3. преобразование системы автомобильных дорог общего пользования федерального значения из радиальной в сетевую;
4. ориентированность развития и модернизации транспортной системы на создание конкурентоспособных кластеров, новых региональных центров социально-экономического развития в различных регионах Российской Федерации, развитие туристско-рекреационных зон и прочие.

Для развития автомобильного туризма необходимо учитывать его инфраструктурные особенности при формировании программ развития туризма в регионах России.

На сегодняшний день на юге Дальнего Востока России трудно привести пример действующего автотуристского кластера. Для того чтобы говорить о создании таких кластеров, прежде всего, нужно привести к достойному уровню состояние дорожной и транспортной инфраструктуры, создать точечные объекты придорожной инфраструктуры. Как уже говорилось выше, инновации должны быть внедрены на подготовленную почву, территория должна быть готова их принять, а также дать дальнейший импульс к их развитию.

Поэтому, на данный момент, разумно говорить о создании кластеров, подразумевая под ними локальный уровень развития, простую структуру с минимальным количеством элементов, которые смогут в будущем объединиться в единую сеть, покрывающую всю заданную территорию.

* 1. **Проблемы развития туристских и автотуристских кластеров на Дальнем Востоке России**

Туризм не сможет стать решением всех проблем. Однако необходимо отметить закономерность между первичным освоением территории и развитием туризма в отдалённых регионах: переселение на Дальний Восток было явлением постепенным. Сначала была освоена Сибирь, затем казаки заселили Забайкальский край, и только потом крестьянские семьи шли вниз по Амуру в Приморский край. Не было никакого смысла в том, чтобы заселить берег Японского моря, а колонию переселенцев отделяли бы от освоенной части страны безлюдные просторы тайги.

Так же и развитие туризма на юге Дальнего Востока России должно быть явлением постепенным. Приморский край является популярной туристской дестинацией в России, однако доступна она, в основном, только жителям Дальнего Востока. Стоимость авиаперелёта Москва – Владивосток заметно влияет на внутренний турпоток, а состояние дальневосточной дорожной сети и обеспечивающей инфраструктуры делает поездку на своём автомобиле через всю страну практически невозможной.

Освоение Дальнего Востока России отчасти является примером практического применения теории диффузии распространения инноваций: первопроходцы, а за ними переселенцы, шли с запада на восток, постепенно осваивая новые территории, продвигаясь дальше только тогда, когда территория могла стать опорным пунктом, источником инновации.

Интересно, что развитие туризма на юге Дальнего Востока России нарушает эту логику, в связи с чем тормозит дальнейшее непромышленное освоение территорий. Один из ярких примеров – попытка создания особых экономических зон. На территориях, удалённых от европейской части России, от крупных населённых пунктов, от развитой инфраструктуры было принято решение практически с нуля создать источник инновации, который в дальнейшем должен был транслировать инновации на периферию. Но в соответствии с теорией Лундской школы, туристские кластеры – это высокоразвитые территории, которые способны транслировать инновации, а периферия (акцептор) должна быть готова их принять, чтобы в дальнейшем при благоприятных условиях стать базой для формирования кластера.

В итоге, получилась следующая ситуация: акцептору не хватило сил принять инновацию в полном объёме, он не смог транслировать её дальше. Волновой процесс распространения инноваций был разорван.

На юге Дальнего Востока России ситуация кардинально противоположная: даже если не брать в расчёт качество дорожного полотна, автотуристу зачастую очень трудно точно распланировать свой маршрут, поскольку дорожная инфраструктура, призванная сделать жизнь человека проще, практически отсутствует на данной территории.

Можно привести в пример такой факт: в 6 регионах Дальнего Востока России (Забайкальский край, Амурская область, ЕАО, Хабаровский край, Приморский край и Сахалинская область) функционируют всего 6 туристско-информационных центров, которые расположены, преимущественно, в административных центрах регионов. Стоит отметить, что площадь данных регионов в сумме составляет 1 872 800 .

* 1. **Анализ рынка автомобильного туризма в США и России**

Можно сказать, что развитие автомобильного хозяйства страны во многом зависит от государственных приоритетов. Например, особенностью строительства автострад США являлась изолированность (или удалённость) полос встречного движения, наличие не менее двух полос в каждом направлении и сопровождение их запасными дорогами (Ренгольд, 2015). Такое масштабное строительство улучшило связь между населёнными пунктами, многие из которых не имели других путей сообщения.

Однако помимо высокотехнологичных дорог автотранспортная инфраструктура США хороша тем, что делает жизнь людей проще, заботится об их удобстве и предугадывает возможные потребности. На автомагистралях и на прилегающих к ним территориях оборудованы специализированные места для отдыха путешественников:

1. Welcome center (visitors centers) – располагаются на приграничных территориях (между странами или штатами) и совмещают в себе зоны отдыха и информационные центры. Такие центры являются государственными, их деятельность направлена обеспечение информацией о стране, ближайших городах и достопримечательностях.
2. Service area – обустроенная зона отдыха с большим выбором услуг. Здесь можно не только отдохнуть и перекусить, но и заправить автомобиль, купить продукты или напитки.
3. Roadside park – места для остановки на природе. Представляет собой парковочные места для легковых и грузовых автомобилей, а также для трейлеров. Иногда здесь даже могут быть установлены биотуалеты и мусорные баки.
4. Справочно-информационная служба – располагаются на автомагистралях, предоставляют возможность получить необходимые карты, уточнить маршрут, список ближайших достопримечательностей, отелей и ресторанов.

Исходя из этих данных получается, что автотурист в США на всём протяжении своего пути имеет возможность получить достоверную информацию о месте путешествия, о правильности маршрута, приобрести сувенирную продукцию и отдохнуть. Отдельно взятый участок такой автострады, с оборудованным специализированным местом для отдыха и всей необходимой автодорожной инфраструктурой может считаться удачным примером реализации кластерного подхода.

По официальным данным ITA (National travel and tourism office of USA) за 2016 год страну посетили около 37,5 млн. иностранных туристов. Из них более 70% путешествовали только по одному штату, при этом используя преимущественно автомобильный транспорт (рисунок 6). Таким образом, можно сказать, что не только население США является очень мобильным и предпочитает использовать автомобили в целях передвижения по стране, но их образ жизни влияет на туристов, которые также отдают предпочтение автотуризму.

Рисунок 6 - Количество штатов, посещённых иностранным туристом за поездку в 2016 г. (ITA, 2016)

Как видно из рисунка 7, наиболее популярный способ передвижения по туристской дестинации – это аренда автомобиля или поездка на личном/рабочем автомобиле. Также большим спросом пользуется аренда автомобиля с личным шофером. Если речь идёт о поездках между городами (длинные дистанции), то предпочтение отдаётся авиатранспорту. Железнодорожный транспорт в США развит очень слабо.

Рисунок 7 - Использованный иностранным туристом транспорт, 2016 г., в % (ITA, 2016)

Что касается ситуации в России, то по данным исследования, проведённого многопрофильным аналитическим центром НАФИ в 2018 году почти половина россиян (около 48%) оценивают качество автомобильных дорог как среднее, 32 % – как «ниже среднего» или «плохое» и только 17% – как «выше среднего» или «отличное». Жители Сибирского и Дальневосточного федеральных округов дали худшие оценки качеству дорог (51% и 32% соответственно), оценив его как «ниже среднего» или «плохое».

Для поездок на близкие расстояния большинство россиян (80%) пользуются общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи и т.д.), но, несмотря на растущую популярность сервисов по аренде автомобилей, воспользоваться данной услугой при организации путешествия планируют лишь 4% россиян (6% в 2017 г. и 5% в 2016 г.).

Обширная территория страны и недостаток дорожной инфраструктуры значительно тормозят развитие внутреннего туризма в России. Кроме того, неудовлетворительное качество инфраструктуры и высокие цены за услуги подрывают спрос на поездки внутри страны (рисунок 8).

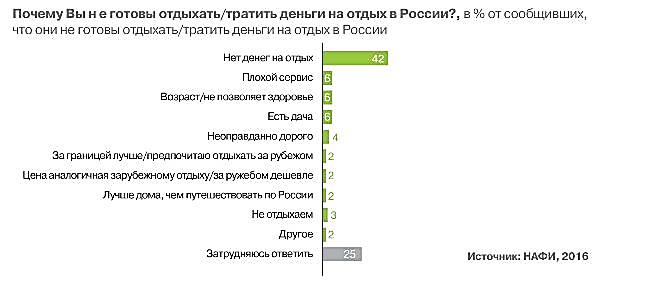


Рисунок 8 – Социологический опрос граждан РФ с целью выявления причин отказа от отдыха в России, 2016 г.

Численность населения южных регионов Дальнего Востока (Забайкальский край, Амурская область, ЕАО, Хабаровский край, Приморский край, Сахалинская область) на начало 2018 года составила 5 770,8 тыс. человек, что является приблизительно 3,9 % от всего населения Российской Федерации (рисунок 9).

Рисунок 9 – Численность населения регионов Дальнего Востока России (на начало 2018 г.), тыс. чел. (Росстат, 2018)

В указанных регионах в соответствии с информацией, представленной на официальных статистических сайтах, на конец 2017 года протяжённость автомобильных дорог общего пользования составила 72 920,2 км, дорог общего пользования с твёрдым покрытием – 56 180,6 км (рисунок 10).

Рисунок 10 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец 2017 г., км (Росстат, 2018)

Сфера туризма и транспортное хозяйство страны всегда были тесно связаны друг с другом. Автотуризм был особо отмечен в Федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 гг.) как перспективное направление развития туризма.

Создание качественной придорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке России особенно важно для данного федерального округа, поскольку поможет не только привлечь туристов, но и обеспечить местным жителям комфортные условия для межрегиональных поездок, повысить уровень доступности не только туристских объектов, но и малых населённых пунктов, освоить труднодоступные и малозаселённые районы.

**3.4 Предложения по развитию автотуризма на юге Дальнего Востока России**

Успешное функционирование кластера определяется устойчивым развитием обслуживающих отраслей, активным взаимодействием его субъектов между собой и с внешними организациями. Одной из главных характеристик кластера являются его географические границы.

Географические границы в случае туристских кластеров во многом определяют необходимые транспортные коммуникации, которые выполняют роль связующего звена между основными туристскими центрами. Границы кластера зависят от специфики туристских ресурсов, исторических особенностей развития территории, включая климатические условия и рельеф местности.

Помимо географических границ следует также брать в расчёт экономические условия, поскольку инвестиционный климат, количество и качество трудовых ресурсов являются значимыми показателями при функционировании кластера.

Ещё один основополагающий элемент при формировании кластера – традиции и культура местного населения или социокультурные условия, которые непосредственно влияют на индустрию гостеприимства. Конечно, кластеры – это явление самоорганизации, однако политика властей в области развития туристской деятельности, проведение научных исследований, постоянный мониторинг также являются важными условиями успешного функционирования туристско-рекреационного кластера.

Особое внимание при формировании кластера необходимо уделять взаимосвязям между его элементами, поскольку данная связь основывается не только на экономической выгоде участников, но также на создании и реализации качественных туристско-рекреационных услуг, удовлетворяющих потребности туристов и территории.

Создание туристско-рекреационного кластера необходимо для решения ряда задач, в числе которых:

1. рациональное использование имеющегося природного потенциала региона;
2. приоритетное развитие внутреннего и въездного туризма на территории;
3. создание и развитие высокоэффективного туристского комплекса на территории региона;
4. поддержка развития различных видов предпринимательства (среднего и малого) в туристской сфере;
5. разработка маркетинговой стратегии продвижения туристских продуктов и создание благоприятного имиджа региона.

Формирование кластеров – это процесс самоорганизации предприятий, однако для этого нужна актуальная статистическая информация о развитии сферы туризма на конкретной территории. Чтобы привлечь бизнес к ведению своих дел на какой-либо территории, необходимо предоставить точные сведения о преимуществах и недостатках предполагаемого проекта, о будущих выгодах и о предстоящих вложениях.

В связи с этим, одно из важнейших мероприятий – проведение мониторинга деятельности предприятий, связанных со сферой автотуризма по предполагаемому для проектирования маршруту с целью выявления центров притяжения туристского интереса. Результатом мониторинга может стать проработка плана точек роста, а также карты-схемы туристско-рекреационных аттракций, на основании которых в дальнейшем будет формироваться туристско-рекреационный каркас территории.

Исторические маршруты освоения современного федерального округа во многом совпадают с современной дорожной сетью. Однако необходимым мероприятием является модернизация дорожной инфраструктуры, включающей в себя повышение качества дорожного полотна не только федеральной трассы, но и региональных дорог, а также дорог местного уровня.

Реализация данного мероприятия полностью ложится на федеральные и региональные органы государственной власти, поскольку именно они являются главными источниками финансирования развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

В числе прочих мероприятий по развитию туристско-рекреационной сферы можно назвать решение проблемы отсутствия транспорта для реализации автотуризма по типу караванинга путём создания, во-первых, центров производства машин и фургонов, а, во-вторых, организаций пунктов проката специализированного автотранспорта.

Учитывая дальность расстояний между регионами Дальнего Востока и западной части России, можно предположить, что большая часть туристов предпочтёт воспользоваться услугами аренды автодомов на месте. Кроме того, невозможно покрыть всю огромную территорию юга Дальнего Востока кемпингами – останутся участки, комфортно проходимые только при условии путешествия в автокемперах.

Организация их производства в месте оказания услуги обусловлена не только удобством доставки транспорта до клиента, но также снижением расходов на транспортировку до места назначения, на техническое обслуживание и ремонт. Также реализация данного мероприятия найдёт отражение и в экономической сфере: создание новых рабочих мест, поступление налоговых средств в бюджеты регионов.

Также в список мероприятий по реализации туристско-рекреационного потенциала дестинации необходимо включить разработку стратегии её продвижения, что подразумевает долгосрочное планирование не только конкретных действий, предпринимаемых на конкретной территории, но также и планирование развития самой территории. В частности, в рамках туризма это подразумевает формирование туристского рынка, развитие инфраструктуры, создание бренда и т.д.

Продвижение нацелено на реализацию освоенного туристского потенциала, оставляя в стороне неосвоенную его часть. То есть, можно говорить о том, что продвижение туристской дестинации носит избирательный характер – происходит выбор приоритетов с учетом конъюнктуры туристского рынка, туристского потенциала территории и различных социально-экономических факторов (Зигерн-Корн, 2016).

Следует отметить, что инициатива в продвижении туристской дестинации должна исходить от предпринимателя, поскольку он заинтересован в удовлетворении реального спроса и формировании положительных тенденций развития туризма на той территории, где он осуществляет свою деятельность.

Подводя итог, можно сделать вывод, что на первом этапе внедрения кластерного подхода развития территории должно происходить формирование жизнеспособных локальных кластеров, которые будут способны удовлетворить потребности туристов на определённом участке маршрута. Такой кластер будет обладать простейшей инфраструктурой и иметь минимально необходимое количество субъектов.

Данные локальные кластеры, при достаточном их количестве, смогут образовать сеть, охватывающую определённую территорию. Тем самым, можно будет говорить о создании каркаса туристско-рекреационной дестинации. При формировании каркаса будет происходить слияние некоторых кластеров в единое целое, выделение более сильных и эффективных кластеров. Они станут опорными точками, точками роста, которые будут в состоянии принять инновации и распространить их по территории.

Завершающий этап – это объединение множества кластеров в один единый. Только на данном этапе можно будет говорить об успешном создании туристско-рекреационного каркаса территории.

1. АВТОМАРШРУТНОЕ ОСВОЕНИЕ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

**4.1 Проектирование автомобильных маршрутов на юге Дальнего Востока России**

Транспортное обеспечение в организации туристского предложения является одним из ключевых моментов для разработки всей программы путешествия. Выбор транспортных средств для путешествий определяется (Гуляев, 1996):

1. Рейтингом их популярности, уровнем доверия потенциальных потребителей;

2. Видом путешествия;

3. Протяженностью маршрута;

4. Благосостоянием потребителей;

5. Тарифами на обслуживание транспортного средства;

6. Туристско-рекреационными ресурсами территории, их освоенностью и доступностью;

7. Национальными традициями;

8. Демографической ситуацией;

9. Другими факторами.

Последнее время в России наблюдается снижение спроса на некоторые виды транспортных услуг, что обусловлено понижением платежеспособности граждан, значительным повышением тарифов и т.д. Смещение популярности в сторону авиационного и железнодорожного транспорта связано с популяризацией в России таких видов путешествий, как шоппинг-туры, деловые поездки, где определяющими факторами являются комфорт и скорость доставки до цели поездки, возможность перевозки багажа, остановки в пути следования, условия для сна и отдыха и т.д.

Общую схему построения маршрута (Гуляев, 1996) для автомобильного транспорта можно представить рисунком 11.

Рисунок 11 – Этапы разработки и утверждения автодорожного маршрута

Достоинствами автомобильного транспорта являются его мобильность, доступность широкому кругу потребителей, возможность остановок по пути следования и т.д. Обладая высокой маневренностью и мобильностью, туристские автобусы вне конкуренции на коротких и средних (до 500 км) дистанциях. Из главных недостатков можно назвать невысокую вместительность, загрязнение окружающей среды, высокие тарифы на бензин.

В паспорте (карточке) транспортного маршрута обычно указывают:

1. Тип маршрута (линейный, кольцевой, радиальный);

2. Карту-схему маршрута с привязкой к населенным пунктам или уличной сети;

3. График движения по маршруту;

4. Карту скоростей по трассе маршрута с указанием потенциально опасных участков;

5. Обозначения остановок, мест ночлега;

6. Дислокацию пунктов технической помощи, заправочных станций, пунктов питания в пути следования, пунктов медицинской помощи, расположение постов ГИБДД, дорожно-эксплуатационных служб и т.д.

7. Продолжительность маршрута в часах, календарных днях;

8. Состояние дорожного покрытия;

9. Количество туристов на маршруте и др.

На основании приведенного выше рисунка общее описание маршрута по югу Дальнего Востока будет выглядеть следующим образом:

1. Туристские ресурсы 6 регионов (Забайкальский край, Амурская область, ЕАО, Хабаровский край, Приморский край, Сахалинская область), расположенные непосредственно по маршруту АН30 (Asian Highway 30), который включает в себя федеральную автомобильную дорогу Р297 «Амур», а также федеральную автомобильную дорогу А370 «Уссури».
2. Тип маршрута – линейный, с заходом и выходом в любом крупном городе, расположенном на маршруте.
3. Вариации маршрута (рисунок 12):

3.1 Чита – Дарасун – Алханай – Агинское – Могойтуй – Первомайское – Шилка – Нерчинск – Чернышевск – Могоча – Сковородино – Магдагачи – Шимановск – Циолковский – Свободный – Белогорск – Екатеринославка – Завитинск – Новобурейский – Архара – Облучье – Бира – Биробиджан – Смидович – Николаевка – Хабаровск – Корфовский – Переяславка – Вяземский – Бикин – Лучегорск – Дальнереченск – Горные Ключи – Кировский – Спасск-Дальний – Черниговка – Сибирцево – Михайловка – Уссурийск – Раздольное – Вольно-Надежденское – Владивосток.  
 3.2 Благовещенск – Тамбовка – Райчихинск – Новобурейский – Архара – Облучье – Бира – Биробиджан – Смидович – Николаевка – Хабаровск – Князе-Волконское – Елабуга – Челны – Маяк – Дубовый Мыс – Даерга – Лидога – Ванино – Холмск – Южно-Сахалинск.

1. Основные туристские ресурсы были отражены в пункте «Краткая характеристика регионов».



Рисунок 12 – Автомобильные туристские маршруты по югу Дальнего Востока России (NextGIS, 2019)

Таким образом, можно отметить, что территория юга Дальнего Востока России обладает необходимыми ресурсами для организации маршрутов для автотуризма. Указанные маршруты представляют интерес для проектирования, поскольку отражают историю освоения и развития регионов. Кроме того, развитие туризма позволит привлечь внимание и дополнительные инвестиции в развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, информационно-коммуникационной системы, а также других отраслей, непосредственно связанных с автомобильным туризмом.

**4.2 Подробное описание маршрутов «Чита – Владивосток» и «Благовещенск – Южно-Сахалинск»**

Как было сказано в предыдущей главе, на юге Дальнего Востока в общем виде можно выделить два автомобильных маршрута, которые в дальнейшем будут трансформироваться под конкретные интересы туристов.

По природным условиям можно выделить два подрайона юга Дальнего Востока России:

1) континентальный, который включает в себя Амурскую область, юг Хабаровского края, ЕАО и Приморский край;

2) островной, включающий Сахалинскую область и Курильские острова.

Культурно-исторический потенциал Амурско-Дальневосточного рекреационного района достаточно разнообразен – это исторические памятники и музеи крупных административных центров (Благовещенска, Хабаровска, Владивостока), этнографические достопримечательности, связанные с жизнью малых народов.

Автомобильный маршрут «Чита – Владивосток» (Приложение №3) имеет протяжённость приблизительно 5 тыс. км. На его протяжении встречаются довольно большие участки (например, участок «Нерчинск – Сковородино», около 1,5 тыс. км), где нет особых объектов туристского интереса, кроме того, нет приемлемой транспортной инфраструктуры. На сегодняшний день, это одна из главных причин неконкурентоспособности данного маршрута относительно маршрутов, проложенных по западной части России.

Однако если принимать во внимание, что для туриста значение отдыха на природе – это, прежде всего, побег от раздражающих факторов, расслабление, получение новых знаний и активная деятельность (Hassell, Moore, Macbeth, 2018), то данный маршрут будет актуален для удовлетворения вышеуказанных требований (рисунок 13).

Рисунок 13 – Мотивы туристов, предпочитающих кэмпинг

Данный маршрут интересен тем, что частично повторяет экспедицию Е.П. Хабарова и практически полностью – путь переселенцев 19 века, которые шли на Дальний Восток в поисках лучшей жизни. Единственное отличие – переселенцы двигались, в основном, по рекам, поскольку на тот момент было невозможно идти по суше через тайгу.

Интересно описание пути переселенцев М. Венюкова (Путешествiя по окраинамъ русской Азiи и записки о нихъ, 1868 год):

«Переселенцы выступали в путь в октябре и ехали на Нижний и Казань, а, затем, на Златоутов. В Казани или Елабуге покупали дровни и переставляли на них кузов, потом в Троицке, по дешевизне товара, покупали сошники, долота… Если скарб был громоздкий или семья велика, то и лошадь. По тайге Канского и Нижнеудинского округа нужно было иметь овес. В Иркутске стоило обновить сбрую или сделать запас её, а переехав Байкал, в Вернеудинске (Улан-Уде) купить стекол для окон и затем спешить к Чите к середине апреля, чтобы успеть нарубить бревен на плот и перегрузить на него все запасы. По дороге у бурят в Хоринской степи можно было сторговать корову и овец. В Чите полезно было купить хлеб на семена и продовольствие на первый год, также глиняную посуду, бочонок, а ниже, по деревням на Ингоде, остальное количество скота. В Шилкинском заводе приобрести лодку, способную поднимать всю движимость кроме скота, точило, жернова и известь, которых далее по Амуру было не встретить. Снаряженный таким образом переселенец, около 25 апреля, начинал плавание по Шилке и Амуру».

Таким образом, получается, что тот путь, который сегодня можно преодолеть за две недели на машине, в то время люди преодолевали за 9 – 10 месяцев.

Основные достопримечательности данного маршрута – природные объекты, из которых особо можно отметить следующие:

1. Национальный парк «Алханай»;
2. Горящие горы;
3. Озеро «Кривое»;
4. Хинганский заповедник;
5. Пещера «Пасечная»;
6. Заповедник «Бастак»;
7. Большехехцирский государственный природный заповедник;
8. Ханкайский заповедник;
9. Лазовский государственный заповедник имени Л.Г. Капланова.

Как говорилось ранее, маршрут «Чита – Владивосток» может трансформироваться под нужды конкретного туриста, нет необходимости проходить его строго от начала до конца. Большая его часть проходит мимо сёл и деревень, а удобных пунктов захода и выхода всего 4 (берутся в расчёт крупные города, имеющие аэропорт и развитую инфраструктуру): Чита, Биробиджан, Хабаровск и Владивосток.

Следовательно, на продолжительных участках маршрута, не имеющих значимых объектов туристского интереса, было бы целесообразно создать автотуристские кластеры, основное предназначение которых заключалось бы в повышении уровня комфортности путешествия и предоставлении оборудованной стоянки для продолжительного пребывания в условиях, приближённых к неосвоенной природной среде.

Автомобильный маршрут «Благовещенск – Южно-Сахалинск» (Приложение №4) имеет протяжённость около 3,8 тыс. км. Единственный участок, на котором отсутствуют значимые объекты туристского интереса – между национальным парком «Анюйский» и Ванино (около 700 км).

Данный маршрут более удобен и привлекателен для путешествий, поскольку концентрация туристских объектов на его протяжении выше. Частично маршрут совпадает с вышеописанным «Чита – Владивосток» (отрезок Новобурейский – Хабаровск). Частично совпадает с экспедициями В.Д. Пояркова и Е.П. Хабарова.

Также здесь не наблюдается такого сильного доминирования природных объектов над историко-культурными, как на маршруте «Чита – Владивосток». Города входа и выхода: Благовещенск, Биробиджан, Хабаровск, Ванино, Южно-Сахалинск.

Подводя итог, можно отметить, что основным недостатком маршрутов «Чита – Владивосток» и «Благовещенск – Южно-Сахалинск» является их большая протяжённость. Наличие участков, не содержащих интересных туристских объектов, а также слаборазвитая придорожная инфраструктура, а в некоторых местах её полное отсутствие, снижают конкурентоспособность автомобильного туризма на указанных территориях.

Данные маршруты подойдут туристам, предпочитающим самостоятельно организованный отдых, стремящимся оторваться от благ цивилизации на какое-то время и привыкшим к достаточно некомфортным условиям жизни во время путешествий.

Таким образом, юг Дальнего Востока России обладает богатыми рекреационными и туристскими ресурсами, способными удовлетворить потребности местного и приезжего населения практически во всех видах отдыха. Однако эффективное использование его природного и культурно-исторического потенциала возможно только после всестороннего изучения рекреационного потенциала территории и разработки схемы развития и размещения объектов туристской инфраструктуры (автотуристской инфраструктуры) с учетом экономических, социальных и природно-экологических аспектов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Автомобильный туризм (автотуризм) – разновидность путешествий преимущественно с культурно-познавательными или спортивными целями, в которых основным видом транспорта является автомобиль.

Достоинствами автомобильного транспорта являются его мобильность, доступность, возможность остановок по пути следования, широкий обзор. Обладая высокой маневренностью и мобильностью, туристские автобусы вне конкуренции на коротких и средних (до 500 км) маршрутах. Из главных недостатков можно назвать невысокую вместительность, загрязнение окружающей среды, высокие тарифы на бензин.

Межотраслевой характер туризма и его территориальная локализация позволяет говорить о том, что кластерный подход понятен и уместен в территориальной организации производителей и в региональной политике государства. Необходимость использования кластерного подхода для развития автомобильного туризма объясняется, во-первых, уникальными характеристиками туризма и туристского продукта, а во-вторых, – преимуществами, возникающими вследствие реализации кластерных проектов.

Основными задачами развития туристской отрасли Дальнего Востока являются создание конкурентоспособного диверсифицированного туристского предложения, а также формирование и продвижение в России и мире туристско-рекреационных брендов Дальнего Востока.

Преимущества развития караванинга, а также сопутствующего ему строительства кемпстоянок (Валькова, Кружалин, Шабалина, 2017):

1. Активизация развития внутреннего и въездного туризма (туризма выходного дня);
2. Освоение туристских зон, развитие инфраструктуры;
3. Развитие объектов дорожного сервиса;
4. Расширение гостиничного фонда;
5. Дополнительные рабочие места;
6. Формирование имиджа, привлекательного для туризма.

Развивая туристскую мобильность россиян и иностранных туристов, расширяя их представление об уникальном природном и культурном наследии Дальнего Востока, автотуризм станет фактором, влияющим на рост доходности регионов, на их инвестиционную привлекательность, способствуя развитию конкурентоспособного туристского продукта.

Можно считать, что выдвинутая в начале исследования гипотеза о том, что разработанные в результате исследования маршруты помогут реализовать туристско-рекреационный потенциал юга Дальнего Востока и повысят интерес потенциальных туристов к автомобильному виду туризма в России, подтвердилась результатами маркетингового исследования.

Дальний Восток является перспективным направлением для развития большого количества видов туризма, поскольку обладает уникальными природно-климатическими особенностями, памятниками истории освоения территории, уникальными культурами и т.д. Поэтому наиболее удобный и логичный способ знакомства с данным регионом – это автотуризм.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

*Нормативно-правовые акты:*

1. Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" от 24.11.1996 N 132-ФЗ // Справочно-правовая система КонсультантПлюс
2. ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации(2011-2018 годы)»
3. Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2020года // Справочно-правовая система КонсультантПлюс
4. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025
5. ГОСТ Р 58187-2018 Туристские услуги. Кемпинги. Общие требования
6. ГОСТ Р 54601-2011 Туристские услуги. Безопасность активных видов туризма. Общие положения
7. О государственной программе Хабаровского края «Развитие внутреннего и въездного туризма в Хабаровском крае (2013-2020 годы)» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс

*Монографии:*

1. Балашова Е.А. Гостиничный бизнес. Как достичь безупречного сервиса, М.: ООО "Вершина", 2005г. – 176с.
2. Венюков М. Путешествия по окраинам русской Азии и записки о них. СПб.: Типография императорской Академии наук, 1868.
3. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. М.: Нолидж, 1996, 312 с.
4. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание в туризме. М.: Академия, 2012, 398 с.
5. Портер М. Международная конкуренция. М.: Международные отношения, 1993.

*Статьи:*

1. Александрова А.Ю. География туризма: теоретические основания и пути развития // География и туризм: сб. науч. Тр. Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Пермский государственный университет». Пермь, 2005. С. 13-19.
2. Алимова Г.С., Чернышев Б.Н. Имидж региона в системе оценки его конкурентоспособности // Научные записки ОРЕЛГИЭТ, 2010. №2. С. 341-348. [Электронный ресурс]. URL: <http://orelgiet.ru/docs/monah/71df.pdf>
3. ­Барсукова О.Н., Буяльская А.К. Маркетинговая оценка туристского потенциала (на примере туристского центра г. Тобольска) // Управление экономическими системами, 2012. [Электронный ресурс]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/marketingovaya-otsenka-turistskogo-potentsiala-na-primere-turistskogo-tsentra-g-tobolska-1>
4. Валькова Т.М., Кружалин В.И., Шабалина Н.В. Автотуризм в Российской Федерации // Вестник национальной академии туризма, 2017. №3. С. 12-15. [Электронный ресурс]. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2100/item.asp?id=30045922>
5. Гладская И.Г. Инфраструктурные особенности автомобильного туризма // Вестник национальной академии туризма, 2014. №4. С. 17-19. [Электронный ресурс]. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2100/item.asp?id=23099222&>
6. Зигерн-Корн Н. В. Туристско-рекреационное пространство как объект региональной политики // Известия Русского географического общества. 2016. Т. 148, вып. 1 . С. 87-100.
7. Косолапов А.Б. Комплексная рекреационно-туристская оценка территории Дальнего Востока России // Современные научные исследования и инновации. 2012. № 12. [Электронный ресурс]. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2012/12/19048>
8. Кружалин В. И. Тенденции развития фундаментальных и прикладных исследований в туризме и рекреации // Вести. РМАТ, 2011. №3. С. 23-30.
9. Маклашова Е.Г. Дальний Восток в разрезе статистики: основные социально-экономические показатели и движение населения // Региональные проблемы, 2016. Т. 19, № 2. С. 66–74. [Электронный ресурс]. URL: <http://icarp.su/reg_problems/rp_19_2_2016/66-74.pdf>
10. Мартышенко Н.С., Локша А.В. Тенденции развития автотуризма в России // Практический маркетинг, 2013. №9. С. 27-36. [Электронный ресурс]. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2100/item.asp?id=20330746>
11. Машкович Е.А. Оценка понятия «туристская дестинация» в рамках современной туристики // Известия Байкальского государственного университета, 2007. [Электронный ресурс]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-ponyatiya-turistskaya-destinatsiya-v-kontekste-sovremennoy-turistiki>
12. Миролюбова Т., Карлина Т., Ковалева Т. Идентификация региональных кластеров (на примере Пермского края) // Проблемы теории и практики управления, 2012. № 6. С. 8–19.
13. Ренгольд Е.Ю. Развитие автомобильного транспорта: российский и зарубежный опыт // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии, 2015. №6. С. 133-138. [Электронный ресурс]. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2100/item.asp?id=25109604>
14. Юдакова Ю.С. Теоретические основы создания кластера в регионе // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 5 (127). С. 152–159.
15. Shannon Hassell, Susan A. Moore, Jim Macbeth Exploring the Motivations, Experiences and Meanings of Camping in National Parks // Conference: International Symposium on Advancements in Tourism, Recreation and Sports Sciences, 2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.researchgate.net/publication/329671728_A_Conceptual_Analysis_of_Birdwatching_as_a_Nature-Based_Tourism_Activity>
16. Papadimitriou D., Kaplanidou K., Apostolopoulou A. Destination image components and word-of-mouth intentions in urban tourism: a multigroup approach // American Journal of Sports Science, 2016. V. 4, I. 6, С. 112-119. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sciencepublishinggroup.com/journal/paperinfo?journalid=155&paperId=10017871>

*Ресурсы сети Интернет:*

1. <https://nafi.ru/analytics/rossiyane-dovolny-obshchestvennym-transportom-i-probuyut-karshering/> – Аналитический центр НАФИ, аналитика и прогнозы
2. <https://www.russiatourism.ru/urgent/13886/> – Атлас инвестиционных проектов в сфере туризма, реализуемых в субъектах РФ
3. <https://sakhalin.gov.ru/> – Губернатор и Правительство Сахалинской области (официальный сайт)
4. <http://www.забайкальскийкрай.рф/> – Забайкальский край, официальный портал региона
5. <https://www.russiatourism.ru/doc/2016/%D0%A4%D0%A6%D0%9F%20%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5%20%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D0%B0_%D0%B8%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%8B.pdf> – Инвестиционные проекты регионов, реализуемые в рамках ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации(2011-2018 годы)»
6. <https://tourism.admhmao.ru/upload/iblock/2f7/materialy_k_seminaram_respublika_altay.pdf> – Информационно-методические материалы обучающих семинаров для специалистов сферы туризма, республика Алтай, 2015 г.
7. <http://www.eao.ru/isp-vlast/upravlenie-ekonomiki-pravitelstva/turizm/> – Официальный портал органов государственной власти Еврейской автономной области
8. <https://www.amurobl.ru/> ­– Официальный портал Правительства Амурской области
9. <https://ria.ru/tourism/20180306/1515816516.html> – РИА Новости, в России предложили активно развивать автотуризм
10. <http://sokolov33.ru/index.php/rekreazija/yugsib-2/dalvost> – Туризм в России, Амурско-Дальневосточный рекреационный район
11. <http://tour.primorsky.ru/turizm/vostochnoe_koltso_rossii> – Туристический портал Приморского края
12. <https://www.russiatourism.ru/news/12974/> – Федеральное агентство по туризму
13. <http://www.whitedeer.ru/index.html> – Центр Агроэтнотуризма «Белый олень»
14. <https://bstudy.net/602715/turizm/investitsionnoe_proektirovanie_obektov_turistskoy_industrii> – Экономика туристской индустрии, инвестиционное проектирование объектов туристской индустрии
15. <https://travel.trade.gov/outreachpages/inbound.general_information.inbound_overview.asp> – материалы доклада International Visitation in the United States (Market Research)
16. <http://nextgis.com/> – NextGIS, векторная основа
17. <http://triphints.ru/article/arenda-avto-v-ssha-dorozhnaya-infrastruktura-zoni-otdiha> – TripHints.ru