

Важным инструментом развития данного направления является территориальное планирование, которое на основе комплексного подхода позволяет выявлять туристский потенциал региона и формулировать решения (пространственные, архитектурно-планировочные) по его рациональному использованию и усилению роли туризма в экономическом развитии территории.

УДК 379.858

Гусева М.В.

РОЛЬ АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ТУРИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА В РЕГИОНАХ РОССИИ

Приводится анализ развития авиационного транспорта России с учетом влияния мирового финансового кризиса. Представлены результаты прогнозирования с помощью статистического программного пакета Statgraphics пассажирских перевозок в ГА РФ и пассажиропотока от Москвы до центров туристической индустрии в регионах на ближайшие два года. Даны рекомендации по совершенствованию инфраструктуры, авиационного транспорта в отношении развития туристических кластеров в регионах.

Guseva M.V. A Role of the Aviation Transport in Development of the Tourists' Business in Regions of Russia

There is analysis of the aviation transport development in Russia subject to the influence of the global financial crisis in the article. The results of prognostication of the passenger traffic in the civil aviation and the passenger flows from Moscow to the centres of the tourist industry in regions for two nearest years have been received with the aim of the statistical program package Statgraphics. The recommendations for improvement of the infrastructure, the aviation transport as regards to development of the tourists' clusters in regions are given in the article.

На фоне возрастания роли туризма на мировом уровне современное развитие туризма в Российской Федерации и ее регионах характеризуется многими противоречиями. С одной стороны страна обладает большим количеством природно-географических и историко-культурных туристских ресурсов, сформирована и успешно действует многоукладная туристско-рекреационная отрасль, функционирует достаточное количество туристических компаний, развиваются социально-ориентированные виды туризма. С другой стороны туристские ресурсы неравномерно распределены и используются в малой степени, темпы развития въездного и внутреннего туризма являются незначительными. По прогнозам ВТО при наличии необходимой инфраструктуры Россия может принять до 40 млн туристов в год. Фактически же, по данным Федерального Агентства по туризму РФ¹, в 2009 г. страну с туристическими целями посетило 2100 тыс. человек, что на 8,5 % меньше, чем в 2008 г. Количество выехавших российских туристов за рубеж в 2009 г. превысило число прибытий более чем в 4,5 раза и составило 9542 тыс. человек. Сокращение по сравнению с 2008 г. составило 15,5 %. Проблемы въездного и внутреннего туризма прямо или косвенно влияют на объемы воздушных перевозок, поскольку практически 95 туристов из 100 являются авиапассажирами.

Глобальный экономический рост во многом определяется экономическим ростом в авиации, которая играет важнейшую роль в развитии различных отраслей промышленности. В настоящее время авиаперелеты становятся неотъемлемым компонентом все большего количества туристических поездок. Прежде всего, рост авиатуров связан с расширением географии международного туризма. Однако, для такой страны, как Россия, с ее многочисленными отдаленными туристскими и рекреационными центрами роль авиационного транспорта приобретает еще большее значение.

Гражданская авиация РФ (ГА РФ) после спада, продлившегося с 1991 по 2000 гг., демонстрирует интенсивный восстановительный рост. По сравнению с 1991 г., когда наблюдались самые высокие показатели деятельности, количество перевезенных пассажиров сократилось на 48,8 %. Однако, по сравнению с 1999-2000 гг., когда наблюдался спад в перевозках авиационным транспортом, показатель вырос более чем в 2 раза².

В 2008 г. в ГА РФ, несмотря на начавшийся мировой финансовый кризис, наблюдался рост объемов авиаперевозок. Услугами российских авиакомпаний воспользовались 49,8 млн пассажиров, что на 10,46 % больше, чем в 2007 г. Показатели деятельности воздушного транспорта в 2009 г. повторили показатели 2007 г. (перевезено 45,4 млн пассажиров).

Мировой финансовый кризис, безусловно, отразился на деятельности российских авиакомпаний, в первую очередь, снижением объемов перевозок. Заметный спад начался с ноября 2008 г. и достиг своего максимального значения в феврале-марте 2009 г., когда пассажирооборот сократился более чем на 21 % по отношению к соответствующим месяцам 2008 г. Затем динамика показателя приобрела положительный тренд и в ноябре-декабре 2009 г. обнаружилось его увеличение на 5 % и 12 % соответственно. Таким образом, несмотря

¹ www.russiatourism.ru – официальный сайт Федерального агентства по туризму РФ.

² Сборник «Информация о деятельности воздушного транспорта и авиакомпаний России за 2007-2008 годы», ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата», 2009 г.

ря на общее снижение объема авиаперевозок в 2009 г., есть основания полагать, что в последующие годы этот объем восстановится и начнется постепенный рост.

Для подтверждения этого тезиса выполнено комплексное прогнозирование перевозок авиационным транспортом ГА РФ на период 2010-2011 гг. в среде Statgraphics Centurion XVI. С целью прогнозирования использовалась интегрированная модель авторегрессии и скользящего среднего, которая в общем виде состоит несезонной и сезонной части. Из полученных прогнозов на 24 месяца с 95 %-ми доверительными интервалами следует, годовой объем пассажирских перевозок авиационным транспортом в РФ в 2010 г. составит 118,08 млрд пасс. км, в 2011 г. – 125,18 млрд пасс. км. Рост российского рынка авиаперевозок в ближайшие годы ожидается на уровне 5-7 % в год.

Финансовый кризис отразился и на финансовых результатах авиационного транспорта России. В 2007 г. прибыль от деятельности основных авиакомпаний составила 2,8 млрд руб. при уровне рентабельности 1,1 %. В 2008 г. их суммарные доходы выросли в сравнении с предыдущим годом на 82,2 млрд руб., но при этом и расходы возросли на 96,5 млрд руб. и следовательно убыток от деятельности в 2008 г. составил 12,2 млрд руб. при убыточности 3,40 %. Результаты деятельности авиакомпаний в 2009 г. также стали отрицательными, но сумма убытков по итогам года сократилась. По итогам первого полугодия текущего года от выполнения перевозок пассажиров и грузов на транспортной работе получен убыток 3,8 млрд руб.

Авиакомпания, неся убытки от основной деятельности – воздушных перевозок, приобретают гостиницы, туристические фирмы и т.д., которые могут принести им прибыль для поддержания основного вида деятельности. В последние годы все более проявляется другая тенденция – обанкротившиеся авиакомпании теряют свою экономическую независимость и приобретаются крупными монополиями. Создаются целые воздушно-туристические монополии, которые занимаются организованными туристическими перевозками. По такому принципу создана транснациональная интегрированная система путешествий в Западной Европе. Туристические компании в таких случаях работают по направлениям регулярных рейсов своих головных авиакомпаний и по основным направлениям чартерных перевозок других авиакомпаний. Примером этого может служить туристическая компания «S7 – тур», созданная на базе авиакомпании «S7».

Индустрия туризма в значительной части ориентирована на принципы территориального формирования турпродукта. В России, обладающей огромной территорией, транспорт объединяет все отрасли экономики, обеспечивает целостность государственной системы и существенным образом влияет на развитие туризма. Так как в последние годы наблюдается непрерывный рост доли туристов в пассажиропотоке авиационных перевозок, то развитие туризма в значительной мере зависит от воздушного транспорта.

Для успешного становления и развития туристских территорий в России следует учитывать неравномерность распределения туристского потенциала на территории страны и различный уровень развития инфраструктуры³. Для продвижения региональных российских туристских кластеров, как на внутренний, так и внешний рынки рекомендуется условно разделить по степени их развития и обеспеченности инфраструктурой на три группы:

- высокий уровень развития – Москва и Подмосковье, Санкт-Петербург и его окрестности, Черноморское Побережье Краснодарского края, район Кавказских Минеральных Вод, Калининградская область;
- средний уровень развития – Северо-Запад России (Псковская, Новгородская области, республика Карелия), Золотое кольцо России, Поволжье;
- низкий уровень развития – Дальневосточный регион (Приморье, Курилы, Камчатка), Западно-Сибирский регион (оз. Байкал, Красноярский край).

Такое разделение позволяет разработать эффективные программы продвижения туристских территорий с целью улучшения социально-экономического положения регионов.

Большое количество регионов России, в том числе и особые рекреационно-туристические зоны, относятся к регионам, где транспортные коммуникации либо отсутствуют, либо чрезвычайно слабо развиты (более 60 % территории страны). Для многих регионов существует проблема транспортной доступности туристических центров. Интегратором, который обеспечивает транспортную связь с такими регионами, выступает гражданская авиация. И влияние развития авиационного транспорта на развитие туристического бизнеса в таких регионах велико. Особенно это относится к регионам, которые вошли в третью группу развития и обеспеченности инфраструктурой, а также на регионы Черноморского Побережья Кавказа и Кавказских Минеральных Вод.

Особенность туристской территории России такова, что в ней присутствует туристский кластер Калининградской области, который является полуэксклавом. Развитие таких туристских территорий также во многом зависит от авиационного транспорта и его инфраструктуры.

За последние пять лет (2005-2009 гг.) наблюдался существенный в 1,3-1,6 раза рост числа пассажиров, доставленных авиакомпаниями в удаленные туристические центры. В 2009 г. традиционно большое число пассажиров было зафиксировано на следующих туристических направлениях Москва-Сочи, Москва-Калининград и Москва-Кавказские Минеральные воды и составило 980,605 и 514 тыс. пассажиров, соответственно. Наибольший прирост (165 %) был зафиксирован на направлении Москва-Иркутск, несмотря на то, что об-

³ Джанджугазова Е.А. Маркетинг туристских территорий. – М.: Издательский центр «Академия», 2006. – 234 с.

щее количество перевезенных пассажиров составило всего 431 тыс. Этот факт свидетельствует о растущей популярности туристско-рекреационной особой экономической зоны «Ворота Байкала» в Иркутской области.

Выполненное прогнозирование показывает, что, несмотря на последствия мирового финансового кризиса, рост пассажиропотока от Москвы до туристско-рекреационных зон Калининградской и Иркутской областей увеличится к концу рассматриваемого периода на 20 % и 26 % соответственно (табл. 1).

Таблица 1

Прогноз пассажирских авиаперевозок российскими авиакомпаниями

Пара городов		Количество авиапассажиров, тыс.					
От	До	2010 год			2011 год		
		Прогноз	Нижняя доверит. граница	Верхняя доверит. граница	Прогноз	Нижняя доверит. граница	Верхняя доверит. граница
Москва	Калининград	668 583		754 730		578	883
Москва	Иркутск	465 428		502 544		504	584

Рост пассажиропотока, а, следовательно, и количества посещений туристско-рекреационных зон напрямую зависят от располагаемой инфраструктуры. Это, в первую очередь, относится к состоянию аэропортовой базы авиационного транспорта. Решение следующих основных проблем позволит увеличить рейтинг посещений туристами удаленных туристских территорий и снизить затраты туристов на отдых:

- перечень услуг большинства аэропортов ограничивается услугами, которые оказываются непосредственно в аэропортах. Проживание и питание, доставку от аэропорта до гостиницы и обратно пассажиров задержанных рейсов, как правило, авиакомпании должны организовывать самостоятельно путем поиска предприятий, оказывающих данные услуги;
- при выполнении чартерных рейсов, а также когда для оборотных рейсов по расписанию необходимо нахождение воздушного судна в аэропорту обратного вылета, вместо услуги «временная стоянка» в аэропортах применяется услуга «сверхнормативная стоянка» с взиманием повышенной оплаты;
- низкие темпы модернизации аэропортов, связанные с сокращением персонала, неисправностью и выводом из эксплуатации устаревшей специальной техники;
- возложение обслуживающими компаниями на перевозчика расходов по обучению персонала, приобретению оборудования, необходимого для обслуживания воздушных судов;
- отсутствие во многих аэропортах сертифицированных организаций для выполнения технического обслуживания воздушных судов иностранного производства, вследствие чего авиакомпании вынуждены проводить техническое обслуживание собственными силами;
- ужесточение условий оплаты по договорам на обслуживание в аэропортах ввиду требования авансовых платежей.

Таким образом, при формировании стратегических концепций развития туризма в удаленных регионах России необходимо с учетом планируемого объема и структуры туристического потока определять потребности в создании не только туристической инфраструктуры, но и авиационной.

УДК 338.486

Зорин И.В.

ТУРИСТСКАЯ ДЕСТИНАЦИЯ

В статье автор рассматривает трансформацию термина «дестинация» во времени. Прослеживая методологические изменения данного понятия через семантику и расширение толкований относительно таких понятий как «маркетинг», «наследие», «ландшафт», приводит классификацию дестинаций.

Zorin I.V. The Tourist Destination

The term «destination» came into the thesaurus of the tourism in the beginning of the XIX century. In the article, the author considers transformation of this term through the time. Observing methodological changes in the term of «destination» through semantics and developing of definitions according to the terms «marketing», «heritage», «landscape», the author leads to classification of destinations.

Дестинация и маркетинг территорий

Что касается организаторов туризма, то для них с середины XX в. понятие «дестинация» существенно изменилось. В первую очередь благодаря внедрению идей маркетинга, который привнес в туристику собственные понятия-концепты: *маркетинг территорий*, или *территориальный маркетинг*, или *продвижение территории*, или *маркетинг мест*.