



Транспортная инфраструктура туризма



Валерия КОТЕЛЬНИКОВА

Valeria Ev.KOTELNIKOVA

Котельникова Валерия Евгеньевна – аспирант Государственного университета управления (г. Москва).

Представленная в исследовании транспортная инфраструктура туризма рассматривается в качестве объекта управления. Раскрыта сущность понятия, разработана классификация, дано определение, предложены новый алгоритм в управлении транспортной инфраструктурой туризма и краткосрочные меры, необходимые для повышения эффективности работы профильных предприятий.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура туризма, управление туризмом, кластерный подход, особые экономические зоны туристско-рекреационного типа.

Туризм стал неотъемлемой частью жизни современного общества. Роль его в мировой экономике постоянно растет. На сегодняшний день доля туризма составляет около 35% в мировом экспорте услуг. С 1990 года только 2009 год показал отрицательную динамику по количеству туристских прибытий, хотя результат оказался лучше прогнозов (по данным ЮНВТО, 4% вместо 6%) [16].

Актуальность исследования транспортной инфраструктуры туризма (ТИТ) определяется тем, что транспорт становится не только средством передвижения, обеспечения доступности туристских ресурсов, фактором развития отрасли, но и приобретает свойства, функции туристского ресурса, аттрактора. По Пейджу, развитие туризма требует от транспортной инфраструктуры создания условий для свободного движения туристских потоков [15]. Однако большинство исследований темы как в России, так и за рубежом посвящено видам и формам транспортных путешествий, и лишь ограниченное число научных работ освещает транспортную инфраструктуру. При этом наибольшее внимание уделяется авиапутешествиям, а в исследованиях инфраструктуры лидерство за аэро-

портами. Роль других объектов ТИТ остается недооцененной.

1.

Слаборазвитая, а в ряде регионов отсутствующая инфраструктура туристских объектов (в том числе транспортная), дефицит современной придорожной инфраструктуры на автомагистралях страны в федеральной целевой программе развития внутреннего и въездного туризма на 2011–2018 годы названы среди первоочередных, сдерживающих рост конкурентоспособности Российской Федерации на международном рынке туристских услуг [14].

ТИТ можно отнести и к инфраструктуре туризма, и к инфраструктуре предприятий в туризме. В большинстве случаев она используется не только туристами, но и другими гражданами для решения ежедневных социально-экономических задач: частных поездок, транспортировки грузов и иных целей. Хотя существуют специальный туристский транспорт и особые туристские маршруты. По сути, ТИТ может охватывать почти весь транспортный комплекс. Исследователи определяют инфраструктуру туризма как совокупность (комплекс) взаимосвязанных структур и туристских ресурсов, направленных на создание общих условий реализации отраслевых задач и обслуживающих (обеспечивающих) туристскую деятельность [9]. Выделяют инфраструктуру туризма, инфраструктуру туристской индустрии, инфраструктуру туристского рынка, инфраструктуру предприятий в туризме. Вообще инфраструктура делится на производственную (общего назначения и внутрипроизводственную) и непроизводственную (институциональную, социальную, экологическую).

Инфраструктуру туризма М.А. Морозов [9] подразделяет на общую структуру и специфическую (созданную человеком и созданную природой). Ученый выделяет инфраструктуру вида туризма, которая включает неспецифическую (общую) для данного и других видов туризма (транспортные средства и средства размещения) и специфическую для данного вида туризма, характерную и нехарактерную (дополнительную и сопутствующую). Транспорт-

ная инфраструктура туризма пересекается почти со всеми упомянутыми видами инфраструктуры.

Инфраструктура туризма, как и сам туризм, носит межотраслевой характер и обеспечивает интеграцию между отраслями производства, регионами и государствами. Для более детального изучения ТИТ возникает необходимость в уточнении ее определения и разработке системной классификации. Разделение ТИТ можно провести по следующим основаниям:

1) по принадлежности (международная, национальная, региональная);

2) по виду собственности (государственная, частная, частно-государственная);

3) по типу использования (для массового туризма, индивидуального туризма, в общественных интересах);

4) по степени развития (развитая, развивающаяся, неразвитая);

5) по функциональному назначению:

- транспортные средства (автобусы, автомобили, поезда, речные и морские суда, другие средства передвижения);

- объекты транспорта (автовокзалы, аэропорты, вокзалы, порты, пристани, остановочные пункты);

- транспортные пути (воздушные, речные, морские, железнодорожные, автомобильные);

- транспортные маршруты (речные, морские, железнодорожные, автомобильные, велосипедные, пешеходные);

- транспортные и туристские компании;

- средства связи и информации;

- трудовые ресурсы;

- объекты сервиса и туризма на объектах транспорта, в средствах транспорта и вблизи транспортных путей.

С учетом данной классификации и известных понятийных трактовок возможно такое определение:

Транспортная инфраструктура туризма — это комплекс, охватывающий транспортные средства, транспортные объекты, транспортные и туристские компании, транспортные пути и маршруты, объекты сервиса и туризма в системе транспортного обслуживания, средства информации и связи, трудовые ресурсы, используемые для организации туризма.





2.

ТИТ играет важную роль в формировании имиджа туристских центров, регионов и стран. При этом следует выделить некоторые ее уникальные свойства, которые надо учитывать при управлении предприятиями отрасли, а именно:

- многофункциональность;
- коммуникативность;
- динамичность;
- многофакторность;
- травмоопасность;
- сопричастность;
- адаптивность.

Проблемы управления транспортной инфраструктурой туризма обусловлены особенностями, свойственными сфере услуг подобного типа. Свои сложности привносят:

- нематериальность некоторых элементов системы (перевозки, характер сервиса, меры безопасности, сугубо внутренний мир впечатлений);
- невозможность хранения услуг, создания запасов;
- одновременное производство и потребление услуги;
- непостоянство качества;
- субъективизм в восприятии;
- необходимость соблюдения равновесия между человеческими и техническими факторами при производстве [8].

Есть и такой нетривиальный момент: продукция туризма и транспорта не содержит сырья, поэтому доля заработной платы в ее себестоимости вдвое выше, чем в промышленности, и каким образом соотносить это с оценкой производительности труда, призывами к улучшению использования ресурсов [3], разобраться отнюдь не просто.

Основной трудностью управления в туризме и управления вообще признается, в частности, и тот факт, что «нет единства ученых во мнении о составе функций управления, о составе переменных внутренней среды фирмы» [7]. То есть перед управляющим субъектом стоит задача определить, насколько важен каждый элемент ТИТ и каким образом им предстоит управлять. Нами выдвинута гипотеза о том, что любой из обозначенных ранее объектов транспортной инфраструктуры может стать объектом ТИТ. Однако для рационального

распределения ресурсов и управленческих усилий необходимо выделить ключевые элементы действующего комплекса и провести сравнительный их анализ по следующим критериям:

- 1) архитектура, дизайн (удельный вес критерия – 10%);
- 2) история, историческая ценность (20%);
- 3) уникальность (10%);
- 4) связанность с туристским регионом и туристскими ресурсами (20%);
- 5) посещаемость/потенциальная посещаемость (40%).

При наборе объектом 50% и более он может быть признан ключевым. Исследование ключевых объектов ТИТ позволит сделать выводы о состоянии комплекса, провести анализ эффективности управления и выбрать новые векторы организации и развития.

В федеральной целевой программе на 2011–2018 годы рассматриваются три возможных сценария для внутреннего и въездного туризма:

1) развитие туристской инфраструктуры во всех субъектах РФ вне зависимости от их экономического положения, состояния инфраструктуры и уровня туристского потенциала;

2) развитие туристской инфраструктуры ограниченного числа субъектов РФ, наиболее перспективных с точки зрения развития внутреннего и въездного туризма;

3) развитие туристской инфраструктуры ограниченного числа субъектов РФ, наиболее перспективных с точки зрения развития внутреннего и въездного туризма с использованием кластерного подхода, а также реализация проектов федерального масштаба, направленных на ускоренное развитие межрегиональных туристских возможностей и повышение качества услуг [14].

В программе выбирается третий сценарий. В результате его реализации будет создана сеть современных курортных и туристских объектов в рамках туристско-рекреационных и автотуристских кластеров, отвечающих мировым стандартам и способных значительно повысить конкурентоспособность рынка туристских услуг страны.

Почему приоритет отдан именно автотуристским кластерам и что они собой

представляют, в программе не разъясняется, однако планируется, что кластеры станут укрупненными инвестиционными проектами, предусматривающими создание новых объектов на ограниченных территориях, обеспеченных поддержкой государства.

Понятие «туристический кластер» уточняется в отдельном документе. Это совокупность туристско-рекреационных особых экономических зон, созданных по решению федерального правительства и расположенных на одном или нескольких участках территории субъектов РФ [2]. На совещании по поводу кластеров на Северном Кавказе было отмечено, что важным вопросом здесь является транспортное обеспечение пассажиропотоков. Мировой уровень нужно достичь не только для туристического продукта, но и транспортной системы, которая сделает его равнодоступным для внутреннего потребителя и туристов из-за рубежа [12].

Это утверждение справедливо для всех туристских регионов страны. Стоит тем не менее отметить, что кластерный подход как метод управления и развития туристских территорий пока не показал существенных результатов ни в варианте создания игорных зон, ни в варианте туристско-рекреационных особых экономических зон.

Создание туристско-рекреационных зон преследует две цели: развитие существующих курортных зон и привлечение инвестиций в регионы. Одна из подобных зон, Новая Анапа, была закрыта через три года после образования. За это время туда не поступило ни одного рубля инвестиций [11]. Парадоксально, но развитию зоны помешала победа Сочи в борьбе за проведение зимних Олимпийских игр в 2014 году, что сделало город более привлекательным для инвесторов по сравнению с Анапой.

Другой пример – туристско-рекреационная зона «Байкальская гавань». Она получила поддержку зарубежных инвесторов в первую очередь потому, что туры на Байкал имеют высокую стоимость и доступны преимущественно иностранным туристам. Наше уникальное озеро находится на значительном удалении от основной платежеспособной части населения стра-

ны, а транспортные расходы, временные и монетарные, на данном направлении делают его малопривлекательным для российского туриста.

Развитие других туристско-рекреационных зон идет слабыми темпами или не происходит совсем. К закрытию близки «Куршская коса» в Калининградской области и «Гранд спа Юца» в Ставропольском крае.

3.

Современные исследователи выделяют четыре основных направления, которые можно отнести к управлению развитием транспортной инфраструктурой туризма [5,13]:

1. Развитие транспортной инфраструктуры путем:

- совершенствования улично-дорожной сети;
- успокоения движения;
- пропаганды «умного вождения»;
- улучшения нормативно-правового обеспечения.

2. Совершенствование управления транспортной инфраструктурой и дорожным движением путем:

- рационализации транспортных потоков;
- оптимизации маршрутов общественного транспорта;
- использования клиентоориентированного подхода;
- организации дополнительных парковок и стоянок;
- использования автоматизированных систем управления (мониторинг, видеонаблюдение, автоматические системы контроля, электронные платежи).

3. Внедрение инноваций в сфере управления транспортной инфраструктурой путем:

- использования интеллектуальных транспортных систем;
- освоения навигационно-информационных средств обслуживания.

4. Изменение роли государства в процессе управления развитием ТИТ, в том числе более широкое применение различных механизмов государственно-частного партнерства.

Под этим углом зрения автором проведено исследование транспортной инфра-



Таблица 1

Экспертные оценки уровня развития транспортной инфраструктуры туризма по ее составляющим. (1—очень низкий, 2—низкий, 3—средний, 4—выше среднего, 5—высокий)

Аэропорты	3
Авиатранспорт	3
Железнодорожные вокзалы	2,2
Железнодорожный транспорт	2,1
Автовокзалы	1,4
Автомобильный транспорт	2,1
Городской пассажирский и пригородный транспорт	2
Дорожная инфраструктура	2
Придорожная инфраструктура	1,7
Уровень сервиса на транспорте	2,2
Уровень сервиса в туризме	3,2
Уровень подготовки персонала на транспорте	2,8
Уровень подготовки персонала в туризме	2,8
Степень взаимодействия туристских и транспортных предприятий	3

структуры туризма в России на основе мнений и оценок специалистов-практиков управленческого уровня сферы транспорта и туризма. Опрос состоялся в рамках форума «Туристические маршруты. Весна-лето-2012», организованного аэропортом Домодедово в ноябре 2011 года. Дополнительное анкетирование прошло в период с ноября 2011 по март 2012 года. Всего было опрошено более 30 специалистов. В таблице 1 суммированы их оценки транспортной инфраструктуры туризма.

Что касается уровня развития ТИТ, то самую низкую оценку получили автовокзалы, придорожная инфраструктура, далее — дорожная инфраструктура и городской пассажирский транспорт (равное количество баллов), железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, железнодорожные вокзалы, уровень сервиса на транспорте. Характерно, что уровень подготовки персонала на транспорте и уровень подготовки специалистов в туризме эксперты оценили одинаково и не очень высоко — 2,8 балла. Равные и относительно удовлетворительные оценки получили аэропорты и авиатранспорт, взаимодействие транспортных и туристских предприятий (по 3 балла). Самым высоким, но далеко

не наивысшим из возможных оказался показатель качества сервиса в туризме (3,2 балла). Общий низкий уровень оценок свидетельствует о недостаточном развитии ТИТ в России и неблагоприятной ситуации во всех ее секторах.

Среди главных факторов развития ТИТ большинство респондентов отметили привлечение более квалифицированных кадров, государственное регулирование (этот фактор рассматривался двояко: одни имели в виду регулирование как более активное участие государства, другие подразумевали снижение влияния государства), значение частного бизнеса государственного финансирования. При этом назывались и потребность в грамотном управлении транспортной отраслью, невысокое качество сервиса на транспорте, дефицит взаимодействия разных видов транспорта.

На вопрос «Какие краткосрочные меры, на ваш взгляд, способны изменить качество ТИТ в России?» основная часть респондентов не смогла ответить. По мнению пессимистов, краткосрочные меры не способны коренным образом переломить сложившуюся ситуацию и предотвратить негативные тенденции. Оставшимся меньшинством были предложены некоторые шаги, которые смогли бы, повлиять на качественные характеристики ТИТ:

- дополнительное государственное финансирование транспортной отрасли;
- обновление подвижного состава;
- отмена лоббирования государством интересов отдельных компаний;
- повышение квалификации кадров на транспорте и в сфере туризма;
- повышение качества услуг;
- увеличение доли частных услуг на рынке;
- создание удобных форм оплаты услуг;
- разработка и проведение грамотной государственной политики в области транспорта и туризма;
- своевременное выполнение государством обязательств по финансированию федеральных целевых программ в области туризма и транспорта, введение санкций за неудовлетворительную реализацию таких программ.

Несмотря на то что многие респонденты отмечали нехватку квалифицированных кадров, только 50% из ответивших готовы

к сотрудничеству с профильными учебными заведениями.

В целом исследование показало, что существующие подходы к управлению в сфере туризма и транспорта, в том числе и длительные структурные реформы на транспорте, не способствуют эффективному функционированию и быстрому развитию туристского комплекса. Необходимы срочные меры, способные оказать решающее влияние на развитие транспортной инфраструктуры туризма, повысить привлекательность и конкурентоспособность туристских кластеров, их вклад экономики регионов. Учитывая тот факт, что на рынке внутреннего туризма в России доля перевозки в стоимости турпакета иногда достигает 70 процентов [12], необходимо добиться эффективности управления транспортной инфраструктурой туризма, полнее использовать ее потенциал.

Для раскрытия потенциала ТИТ предлагается использовать алгоритм внедрения новой системы управления. Он состоит из шести последовательных шагов.

Шаг 1. Признание объектов ТИТ важной частью туристской системы.

Шаг 2. Оценка значимости каждого из объектов ТИТ в развитии туризма в данном регионе.

Шаг 3. Разработка программы развития ТИТ. Ее согласование с общей стратегией развития туризма и транспортных отраслей.

Шаг 4. Формирование клиенториентированного сознания персонала объектов ТИТ (создание единого сервисного пространства).

Шаг 5. Оценка проведенных мероприятий. Корректировка программы.

Представленный алгоритм не является жесткой формой управленческого метода,

а предполагает гибкость и адаптивность в зависимости от изменений внешней и внутренней среды ТИТ с целью наибольшего раскрытия потенциала каждого предприятия и объекта комплекса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гуляев В. Г. Туризм: экономика и социальное развитие. – М.: Финансы и статистика, 2003.
2. Евпланов А. Депутаты выяснили, что такое туристический кластер//Российская бизнес-газета. – 2011. – 31 мая.
3. Потапов И. В. Единая транспортная система: Конспект лекций/Самарский гос. аэрокосмич. университет им. С. П. Королева. – Самара, 2001.
4. Житенев С. Ю. Наука о туризме: предмет, задачи, проблемы, перспективы//Труды Международной туристской академии. Вып. 7 – М., 2012 г.
5. Кичеджи В. Н., Хатояма К. Москва: транспортные проблемы мегаполиса. – М: ДПК Пресс, 2010.
6. Концепция Федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2016 годы)». Утв. распоряжением правительства РФ от 19 июля 2010 г. № 1230-р.
7. Лебедев К. Н. Системный подход и методология менеджмента. Монография. – М.: Красная звезда, 2008.
8. Ключников А. В. Менеджмент туризма: Учебник. – М.: Советский спорт, 2009.
9. Морозов М. А. Инфраструктура обеспечения предпринимательской деятельности в туризме Теория и методология формирования и развития/Автореф. дис... док. экон. наук, – М., 2006.
10. Овчаров А. О. Туристический комплекс России: тенденции, риски, перспективы. – М.: ИНФРА-М, 2009.
11. http://www.rosez.ru/?news_id=3406 (дата обращения 18.03.2012).
12. http://www.ncrc.ru/r/news/index.php?id_4=481 (дата обращения 13.03.2012).
13. Чудновский, А. Д., Жукова М. А. Управление индустрией туризма России в современных условиях: Учебное пособие. – М.: КноРус, 2010.
14. Федеральная целевая программа развития внутреннего и въездного туризма в РФ (2011–2018 г.). Утв. постановлением правительства РФ от 2 августа 2011 г. № 644.
15. Stephen J. Page. Transport and tourism. Global perspectives. 3rd edition, Pearson education Ltd. 2009.
16. UNWTO Tourism Highlights, 2011 Edition [Электронный ресурс]. URL: http://mkt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/unwtohighlights11enlr_3.pdf (дата обращения: 14.03.2012). ●

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE TOURISM

Kotelnikova, Valeria Ev. – Ph. D. student of State University of Management (Moscow).

The article deals with the study of transportation infrastructure of tourism that is considered as an object of management. The author proposes intension, classification, definition, and new managerial algorithm, as well as short-term measures for the relevant companies could achieve a sensible effectiveness increase.

Key words: transportation infrastructure of tourism, tourism management, cluster approach, special status economic areas of touristic and recreation type.

Координаты автора (contact information): Котельникова В. Е. – v.kotelnikova@bk.ru.

