

УДК 656:338,48](477.75)

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ СОВРЕМЕННОГО ВЪЕЗДНОГО ПОТОКА РЕКРЕАНТОВ В КРЫМ*Ветрова Н.М.*

В статье рассмотрены современные тенденции формирования въездного потока отдыхающих в Крым с 2000 по 2010 годы по результатам исследования пассажиропотока, его структуры по видам транспорта, по целям отдыха. Выявлены структурные изменения пассажиропотока, в том числе с учетом особенностей курортных сезонов.

Ключевые слова: рекреационный сезон, пассажиропоток, структура по видам транспорта, транспортная доступность

Экономика Украины и отдельные ее регионы подвержены влиянию динамично происходящих рыночных процессов, которые требуют современных методов регулирования, основанных на информации требуемой детализации и обобщения. Возрастающая роль рекреации, как процесса воспроизводства рабочей силы, определяется высокой степенью влияния на человека и условий жизни, и обострения экологических проблем. Однако, эффективный процесс рекреации невозможен без использования природных ресурсов, материально-технической базы, привлечения квалифицированного обслуживающего персонала, объединяя при этом экономические ресурсы комплекса отраслей, имеющих своей целью создание услуг, сопутствующих различным видам отдыха, а также городской инфраструктуры. Именно это определяет необходимость совершенствования подходов к формированию и регулированию деятельности рекреационного комплекса Крыма как одного из уникальных рекреационных регионов страны. При этом следует учитывать многогранность существующих проблем, связанных с функционированием рекреационных предприятий в разный период времени, с необходимостью обеспечения эффективного использования рекреационных ресурсов и существующего экономического потенциала региона, а также с регулированием деятельности субъектов рекреационно-экономического комплекса Крыма. Общеизвестно, что для развития рекреационной сферы Крыма необходимы системные инвестиции на создание рабочих мест, планирование параметров транспортной, коммунальной и других отраслей. Для оценки их деятельности должен осуществляться постоянный учет и прогноз численности отдыхающих и оценка их влияния на экономику, а также нагрузки на экологическую систему Крыма, хотя подходы к решению именно этих вопросов сегодня требуют конкретизации с учетом современных теоретических подходов к оценке транспортной доступности региона и складывающейся ситуации по формированию въездного пассажиропотока, что и являлось целью данной статьи.

Проблемы функционирования рекреационных регионов с учетом транспортно-географического положения, которое определяет миграционные потоки, широко исследовались экономгеографами, экономистами, экологами [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7], однако постоянно происходят глубокие изменения как предпочтений рекреантов, так и объемов их посещений, что связано с действием совокупности факторов, к числу которых относятся стоимость отдыха в целом и отдельных его элементов, социо-политическая ситуация на курортных территориях и в стране в целом, климатические характеристики и их тенденции в отдельный год, конкурентные противостояния, тенденции в развитии транспортных систем, стоимость транспортных расходов и другие.

Роль транспортной составляющей в формировании потоков рекреантов в регион связана, в том числе, и с транспортно-географическим положением, уровнем транспортной доступности региона. Из-за объективно существующего территориального разрыва между центрами формирования спроса на рекреационные услуги и центрами его реализации удаленность рекреационной территории от места постоянного проживания является одним из лимитирующих факторов для потенциальных потребителей рекреационных услуг. При этом транспортная доступность предполагает возможность прямых транспортных сообщений различными видами транспорта, а также

особенности взаиморасположения мест локализации спроса и предложения рекреационных услуг. Для АР Крым вопрос привлечения платежеспособных потенциальных потребителей рекреационных услуг не потерял своей актуальности. Согласно данным авторских социологических исследований [8], наибольший платежеспособный спрос на крымские рекреационные услуги в 2001 году был характерен для жителей агломераций Российской Федерации, особенно для Москвы и Санкт-Петербурга, а также для жителей северных и восточных высокоурбанизированных областей Украины, а в качестве одного из главных факторов, препятствующих проведению последующего отпуска в Крыму, отмечалась значительная удаленность от места постоянного проживания и стоимость транспортных расходов, на что указали 24,1% респондентов (по опросу 2000 года эта цифра составляла 19,7%). При этом транспортные потоки формируются также под влиянием уровня развития системы транспорта, причем не только под влиянием традиционных массовых форм перевозок – железнодорожный, авиационный, автобусный, но и личного автотранспорта. Широко известны данные о росте автомобилей в личном пользовании в Украине (продажи по сравнению с 2000 годом выросли в 10,9 раза) и в странах СНГ параметры роста количества личных автомобилей практически совпадают (особенно растут объемы продаж автомобилей иностранного производства, как на первичном, так и на вторичном рынках – в 2005 году прирост составил по сравнению с 2000 годом 88%) [9], поэтому возможно предположить наличие серьезных корректив структуры въездного пассажиропотока рекреантов по видам транспорта. Исследование этого аспекта функционирования рекреационного комплекса Крыма являлось задачей на 2009 и 2010 годы.

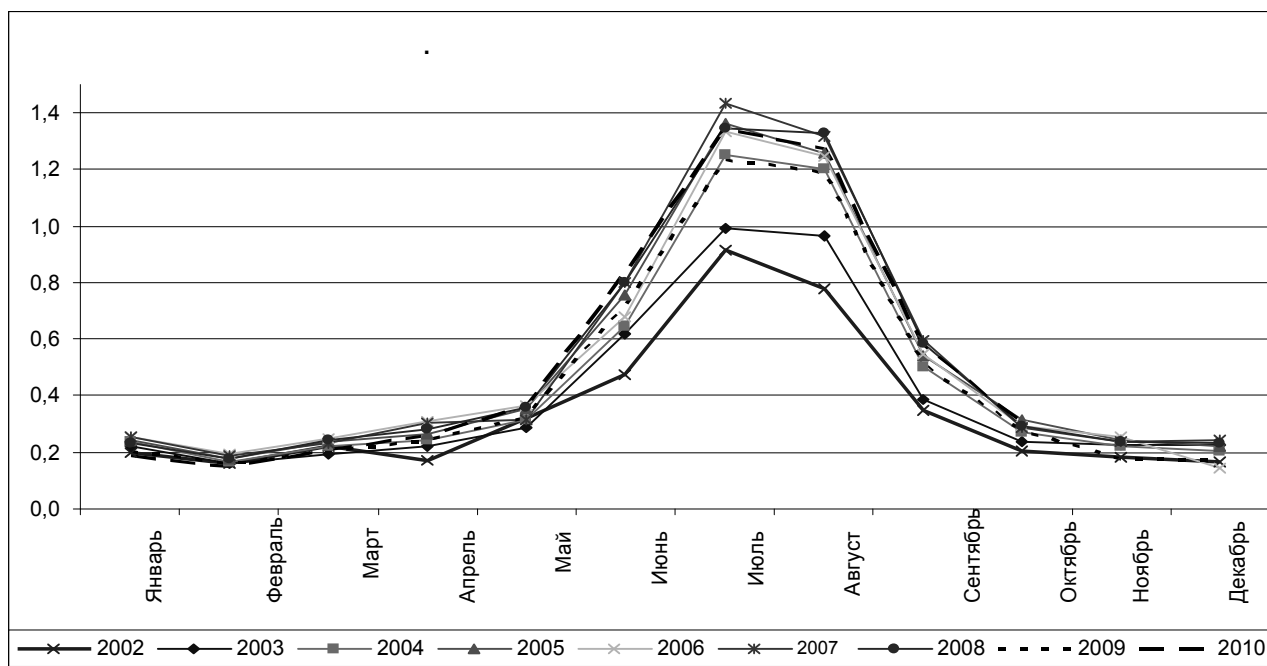


Рис. 1. Прибыло в Крым железнодорожным транспортом с 2002 по 2010 год, млн. чел.

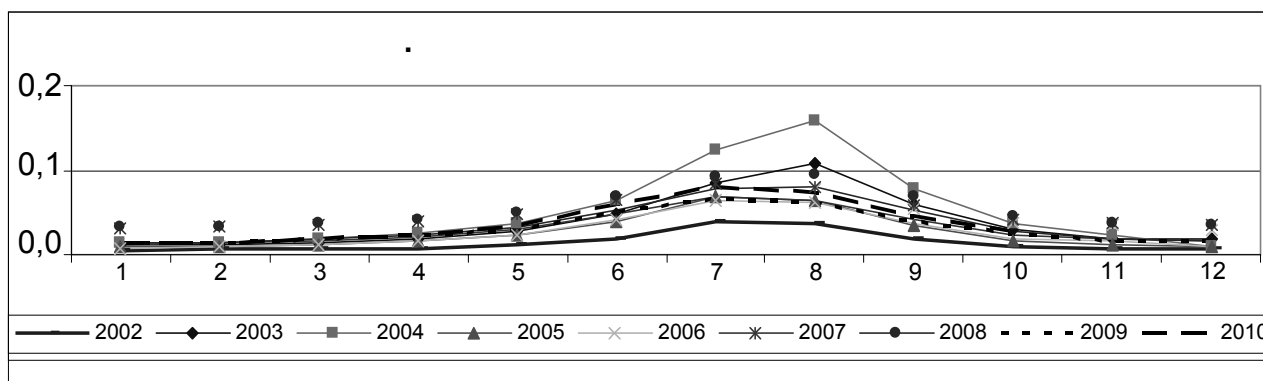


Рис. 2. Прибыло в Крым авиационным транспортом с 2002 по 2010 год, млн. чел.

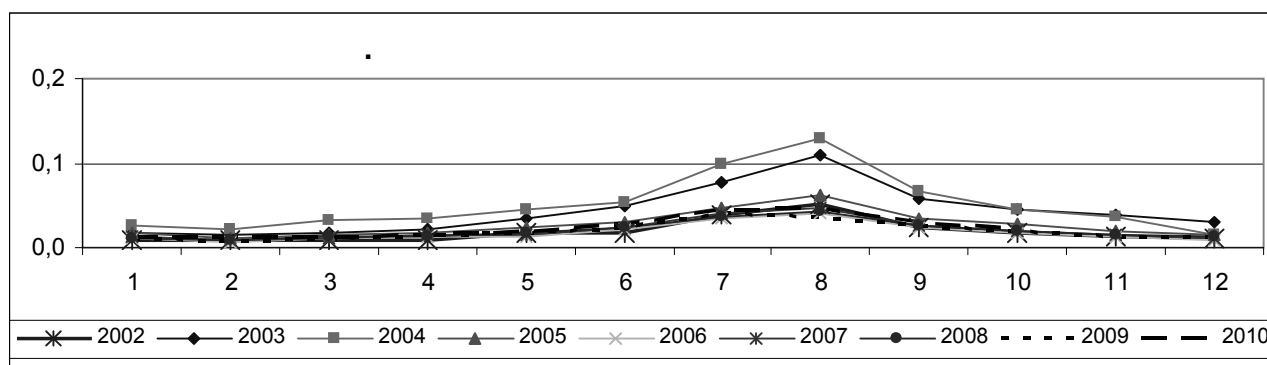


Рис.3. Прибыло в Крым на пароме с 2002 по 2010 год, млн. чел

Анализируя данные пассажиропотока в Крым, который формируется железнодорожным, авиационным, паромным транспортом (рис. 1, 2, 3), наблюдаем устойчивую сезонную волну, которая повторяется с начала июня по третью декаду сентября из года в год, что определяется периодом курортного сезона на полуострове. По объему пассажиров железнодорожного транспорта в Крыму существенное увеличение наблюдалось по сравнению с предыдущим годом в 2004 году (21,8%), а по сравнению с 2002 годом – максимальный прирост был 2007 году (52%), наибольшее снижение (10,5%) наблюдалось в 2009 году.

По указанным видам транспорта пассажиропоток учитывается наиболее полно по фиксации проездных документов. Относительно автомобильного потока информация всегда была не полной, но в 2009 году были организованы пункты фиксации въездного потока автотранспорта в Крым - в Армянске, Чонгаре, Перекопе (камеры видеонаблюдения). За время наблюдения пока не удалось получить полноценную информацию, хотя были выявлены значительные потоки въезжающих в Крым автомобилей. Учитывая четыре вида транспорта (железнодорожный, авиационный, автомобильный, паром), которые динамично функционируют, были получены данные о числе въехавших в Крым в высокий сезон (таблица 1 и рис. 4.) (представлены данные об учтенных официально пассажирах).

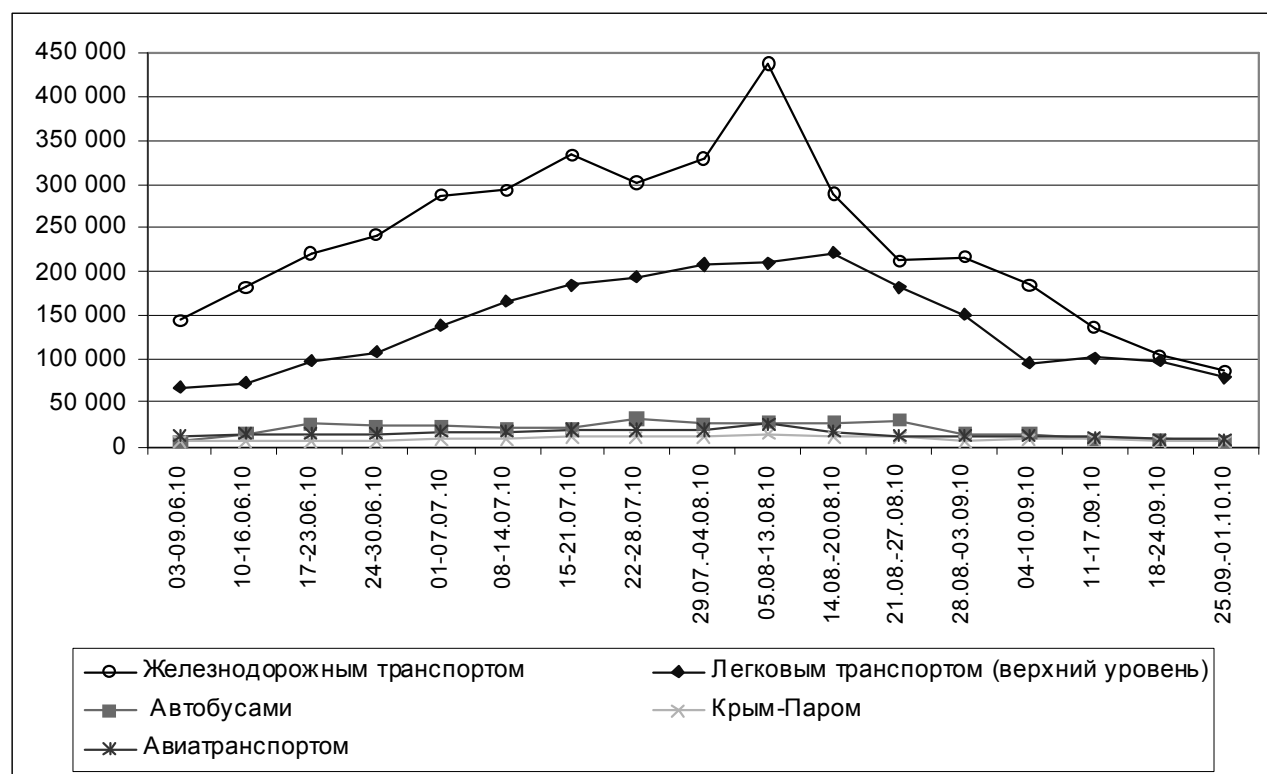


Рис. 4. Въездной пассажиропоток в Крым в 2010 году по видам транспорта в период курортного сезона

Таблица 1.

Распределение числа прибывших в Крым пассажиров по видам транспорта в 2010 году

Месяц	Железнодорожный транспорт	Крым-Паром	Авиатранспорт	Автобусный	Легковой транспорт
Май	51%	3%	5%	6%	35%
Июнь	61%	2%	4%	5%	27%
Июль	58%	2%	3%	5%	32%
Август	55%	2%	3%	5%	35%
Сентябрь	52%	3%	4%	4%	37%
Октябрь	60%	4%	6%	6%	24%
Ноябрь	49%	4%	4%	4%	38%

По данным таблицы 1 рассчитан и представлен на рисунке 5 удельный вес числа пассажиров, прибывших в Крым различными видами транспорта в учтенном пассажиропотоке (включая данные видеонаблюдения).

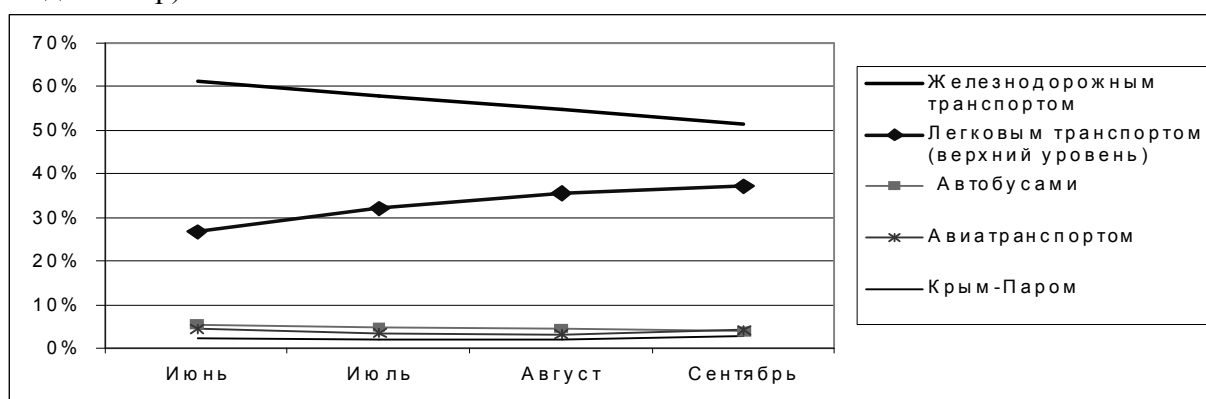


Рис. 5. Доля числа прибывших в Крым различными видами транспорта в суммарном пассажиропотоке в курортный сезон 2010 г.

В течение летнего сезона (июнь – сентябрь) доля пассажиров автомобильного транспорта в учтенном пассажиропотоке постепенно повышается, а железнодорожного – понижается. Но можно с уверенностью сказать, что за последние 7-9 лет поток въезжающих в Крым автомобилей значителен и многие самоорганизующиеся рекреанты используют именно такой вид транспорта. Причем, если отдыхающие едут по путевке, то больше предпочитают железнодорожный транспорт, авиа – практически не превышает 10-11%. Особое внимание следует уделить также автобусным потокам, по которым пока не удастся полностью учесть число приезжающих на отдых (исключая миграцию местного населения), а также совершенствовать морские транспортные схемы, эффективность функционирования которых широко известна и признана в мире особенно при организации туристско-рекреационного бизнеса.

Эти факты отражают особенности формирования миграционных потоков в Крым, которые сформировались в последнее десятилетие, при этом проведенный в июне-августе 2010 года опрос отдыхающих (в 11 пунктах Крыма) выявил, что этим видом транспорта пользуются преимущественно приезжающие на отдых не по путевке и имеющие в курортных зонах личную недвижимость.

Результаты опроса в 2010 году подтвердили влияние на конкурентоспособность крымского региона транспортной доступности, которая объединяет и схемы транспортных потоков, и транспортные расходы для отечественных рекреантов. А для рекреантов из стран СНГ транспортная доступность Крыма снижается в результате мер этих государств по поддержке собственных курортов (система социального обеспечения отдыха, скидки на проезд, отсутствие таможенных барьеров, антиреклама Крыма и другие), что подтверждает негативная тенденция снижения удельного веса отдыхающих из-за рубежа (таблица 2).

Таблица 2.

Структура организованных отдыхающих в Крыму [10]

	год				
	2005	2006	2007	2008	2009
Удельный вес организованных отдыхающих, %	100	100	100	100	100
В том числе из них из:					
- Украины	69,6	72,6	72,9	72,6	73,8
- стран СНГ	27,2	24,5	24,3	24,5	23,5
- из стран дальнего зарубежья	3,2	2,9	2,8	2,9	2,7

Складывающиеся процессы формирования потока въезжающих отдыхающих, формируя значительную проблему для дальнейшего развития и рекреационного комплекса, и Крымского региона в целом.

Следует отметить необходимость совершенствования системы сбора информации о въезжающих в Крым с целью отдыха через развитие системы учета отдыхающих всех категорий в соответствии с мировым опытом учета туристических потоков, расходов, доходов. При этом методы статистических наблюдений туристских потоков должны удовлетворять, прежде всего, целям регионального управления: обеспечение региональной безопасности (экономической, экологической, политической, социальной); осуществление контроля миграционных процессов; осуществление контроля за соблюдением налогового законодательства; активизация платежного баланса региона; выявление основных тенденций развития туризма; обеспечение информационной поддержки разработки нормативно-правовых актов и законодательных основ туристского рынка, мониторинг социального, экономического и экологического развития региона.

ВЫВОДЫ

Результаты исследования позволили выявить происходящие перемены в транспортных схемах доставки рекреантов в АР Крым и подтверждают значение транспортно-географического положения как фактора, который следует учитывать при обеспечении развития рекреационного региона. Происходящие структурные сдвиги в сторону развития автомобильных перевозок за счет личного транспорта объективны, требуют развития систем приема такого вида туристов, совершенствования транспортных коммуникаций и системы сервисного обслуживания.

Учитывая размещение Крымского туристско-рекреационного комплекса практически в центре Причерноморья, на международном уровне, следует формировать позитивный имидж современного региона, в который можно добраться различными видами транспорта (включая наиболее дешевый морской), на личном автомобиле или автобусе благодаря функционированию паромной переправы, а также удобство при организации конгрессного туризма в силу относительно небольших расстояний между странами на фоне значительного рекреационного, культурно-познавательного потенциала Крыма.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бугроменко В.Н. Экономическая оценка транспортно-географического положения народнохозяйственных объектов / В.Н.Бугроменко. // Известия АН СССР. Серия география. – 1981. - №5. – С. 25-27.
2. Винокуров В.И. Проблемы построения системы показателей туризма и рекреации / В.И. Винокуров. // Экономика туризма и рекреации. – Сочи: СГИКиТ, 1995. – С. 38-56.
3. Багров Н.В. Региональная геополитика устойчивого развития / Н.В. Багров. – К.: Либідь, 2002. – 256 с.

4. Слепокуров А.С. Геоэкологические и инновационные аспекты развития туризма в Крыму. / А.С. Слепокуров. – Симферополь: СОНАТ, 2000. –100 с., ил.
5. Мамутов В.К. Рекреация: социально-экономические и правовые аспекты. / В.К Мамутов, А.И. Амоша, Т.Н. Дементьева / Академия наук Украины Институт экономики промышленности. – К.: Наук. думка, 1992. –141с.
6. Бережная И.В. Структура экономики АР Крым в вопросах регионалистики : моногр. / И.В. Бережная – Львов: ИРИ НАНУ, 2004. -152с.
7. Устойчивое развитие рекреационно-экономического комплекса Крыма : моногр. [кол. авт.; под ред. д.э.н., проф. А.В. Ефремова]. – Симферополь: Таврия, 2002.-399 с.
8. Ветрова Н.М. Особенности оценки транспортной доступности рынка рекреационных услуг АР Крым / Н.М. Ветрова, Н.В. Страчкова. // Економіка. Менеджмент. Підприємництво: зб. наук. праць Східноукраїнського нац. ун. ім. Володимира Даля. Вип. 14. – Луганськ: СНУ ім. В. Даля, 2005. ? С. 15-23.
9. Рост продаж новых автомобилей в России: [Электрон. ресурс], Режим доступа: <http://drive2life.ru/rost-prodazh-novykh-avtomobilej-v-rossii/>.
10. Статистический бюллетень «Крым. Курорты. Туризм. 2009». – Симферополь: Министерство курортов и туризма АРК, 2009 .- 30 с.