

УДК 911.3

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ КРЫМА НА НАЦИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ РЕКРЕАЦИОННЫХ УСЛУГ

Воронин И. Н., Страчкова Н. В., Курчанова Н. А.

*Таврическая академия ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского», Симферополь, Российская Федерация
E-mail: natastrachkova@rambler.ru*

Проведена оценка транспортной доступности Крыма как рекреационного региона на национальном рынке рекреационных услуг. Выявлены регионы формирования спроса на региональный рекреационный продукт. Проведена оценка потенциала сбыта рекреационных услуг Крыма в зависимости от емкости потенциального рынка, платежеспособности потребителей, а также транспортной доступности.

Ключевые слова: транспортная доступность, рынок рекреационных услуг, потенциал сбыта рекреационных услуг, индекс потенциала сбыта.

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная доступность региона является одним из основополагающих факторов развития всех видов экономической деятельности, в том числе рекреации и туризма. В условиях политических и экономических изменений, произошедших в последние годы, отрасль туризма Республики Крым была переориентирована на российский потребительский рынок, что обусловило социальный заказ на разработку научно обоснованных межотраслевых исследований в сфере оптимизации транспортного комплекса с учетом рекреационной специализации региона. Снижение цен на транспортную составляющую турпакетов, уменьшение времени в пути и повышение уровня удобства и комфорта туристов в процессе прибытия к месту отдыха позволят привлечь в регион значительное количество туристов с материковой части России, а также повысить инвестиционную активность в туристской и транспортной отраслях Крыма.

Степень изученности понятия «транспортная доступность рекреационной территории» можно охарактеризовать как недостаточную. Также отсутствует единая методика расчета транспортной доступности региона, в том числе и рекреационной территории. Наибольшее количество исследований проводится в области экономической и социально-экономической географии, что преимущественно связано с обоснованием размещения транспортных путей, промышленных и инфраструктурных сооружений, селитебных зон и так далее. В данном контексте следует выделить работы Бугроменко В. Н. [1], Дубовика В. О. [2, 3, 4] и др. В области рекреационной географии вопросы транспортной доступности присутствуют в работах Михальчика К. И. [5], Потапова И. А. [6], Феоктистова С. В. [7], Якунина П. Н. [8].

Целью данной статьи является оценка транспортной доступности Крыма как рекреационного региона на рынке рекреационных услуг России.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Транспортная доступность является одним из ключевых факторов рекреационного развития дестинации. Транспортная доступность является сложным системным понятием, которое включает в себя большое количество факторов. Разработка методик ее оценки является важной составляющей экономических и географических наук. Оценка транспортной доступности и методы ее улучшения используются при проектировании транспортных схем городов, районных планировках, при планировании рационального размещения производства, сельскохозяйственных кластеров и так далее. Такой широкий перечень областей использования объясняется системными качествами транспортной доступности, однако он же и определяет большое количество проблем в разработке методов оценки транспортной доступности.

По мнению Якунина П. Н., «изучение транспортной доступности должно являться неотъемлемой частью комплексной оценки туристско-рекреационного потенциала территории наряду с оценкой прочих географических, климатических, экологических, социально-экономических факторов» [8]. Таким образом, транспортная доступность как ресурс той или иной территории представляет собой совокупность реальных и потенциальных возможностей данного места для социально-экономической деятельности.

Одной из важных задач исследований в туризме является оценка потенциала сбыта рекреационного региона на национальном туристском рынке. Спрос на рекреационные услуги Крыма формируется в основном за пределами региона, поэтому фактор транспортной доступности может являться либо лимитирующим, либо стимулирующим формирование рекреационного потока в Крым.

В связи с этим целью оценки явился расчет потенциала сбыта рекреационных услуг Крыма на рынке России.

Для достижения поставленной цели был разработан алгоритм исследования (Рис. 1).

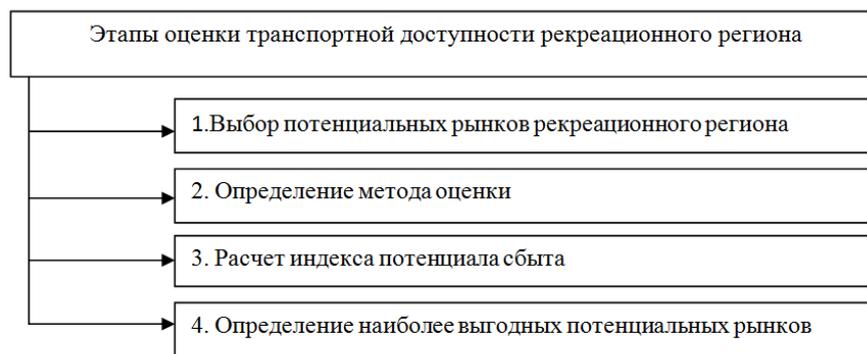


Рис. 1. Алгоритм оценки транспортной доступности региона. Составлено авторами.

На первом этапе были определены потенциальные рынки сбыта крымского рекреационного продукта на основе сложившейся системы транспортного сообщения – в первую очередь авиационного (44 % прибытий туристов) и автобусного с использованием Керченской паромной переправы (39 % туристских прибытий), а также формирования предложений по Крыму российских туроператоров.

География авиаперевозок представлена на рисунке 2.

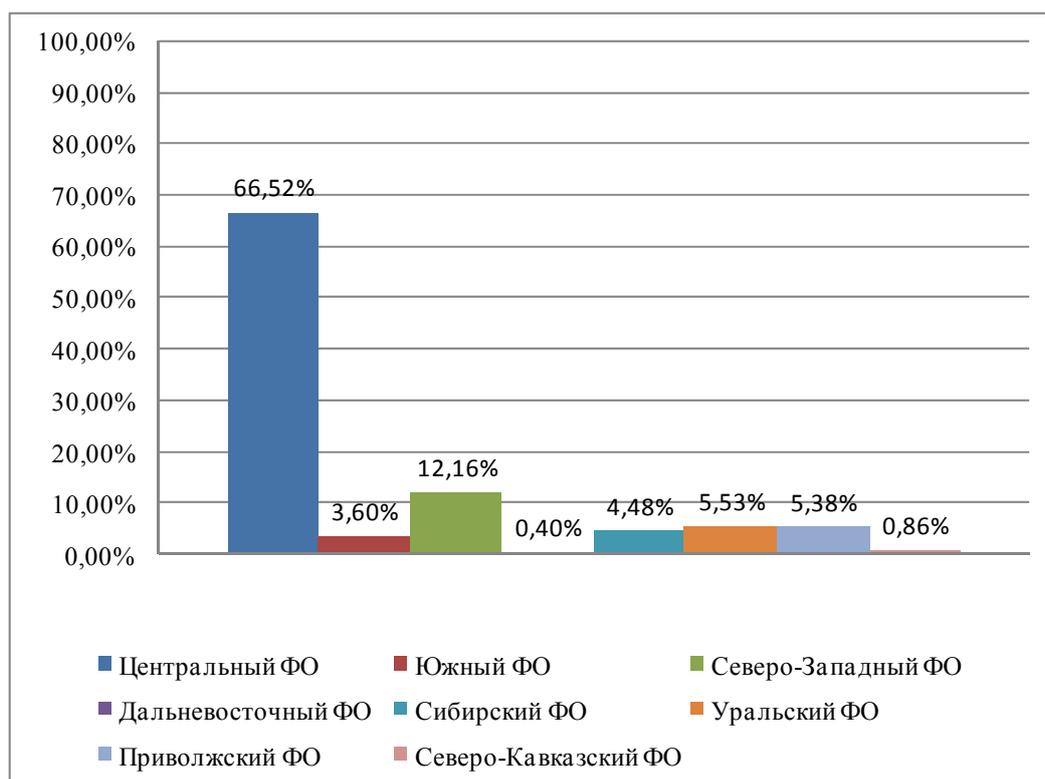


Рис. 2. География авиаперевозок, аэропорт «Симферополь», 2015 (составлено авторами по [9]).

В 2015 году авиарейсы в Симферополь выполнялись из 58 городов Российской Федерации, при этом более 40 % – из Москвы и Санкт-Петербурга, являющихся крупнейшими центрами формирования спроса на региональный рекреационный продукт Крыма.

Объем прямых автобусных перевозок в Крым в 2015 году составил 4,7 млн пасс. На сегодня наибольшее количество прямых автобусных перевозок представлено из городов: Краснодар и Краснодарский край, Ростов-на-Дону, Пятигорск, Минеральные Воды, Москва, Смоленск, Киров, Брянск, Тула, Тверь,

Нижний Новгород, Курск, Белгород, Воронеж, Астрахань и другие [10]. Таким образом, за счет автобусных перевозок география рынков формирования спроса значительно расширяется. У жителей регионов, в которых в основном формируется спрос на крымский турпродукт, появляется возможность выбрать способ, которым им будет удобнее добраться на полуостров. Причем туристам, как правило, предлагается сразу же выбрать конечный пункт назначения в Крыму: Керчь, Феодосия, Судак, Симферополь, Ялта, Евпатория, Севастополь.

Таким образом, на основании проведенного анализа потенциальными регионами формирования спроса на рекреационный продукт Крыма нами выбраны Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Уфа, Пермь, Казань, Самара, Нижний Новгород, Ижевск, Новосибирск, Тюмень, Челябинск, Тула, Пенза.

На втором этапе был принят за основу модифицированный нами метод оценки транспортной доступности рынков сбыта при помощи расчета потенциала сбыта, который можно отнести к группе методов топологической оценки транспортной доступности. Его сущность заключается в определении индекса потенциала сбыта продукции. Учитывая прямо пропорциональную зависимость спроса на туристский продукт от уровня доходов и числа потребителей и обратно пропорциональную – от расстояния до места проведения отдыха, формулу расчета потенциала сбыта можно рассчитать по следующей формуле:

$$V_j = (C_j P_j / R_{ij}) / 100, \quad (1)$$

где V_j – индекс потенциала сбыта j -го рынка,

C_j – численность населения j -го рынка, тыс. чел.,

P_j – средняя заработная плата j -го рынка, тыс. руб.,

R_{ij} – кратчайшее (топологическое) расстояние j -го рынка от рынка реализации спроса i , тыс. км.

Чем выше индекс потенциала сбыта, тем более эффективна туристская деятельность по реализации туристского продукта на данном рынке, что должно быть использовано при формировании стратегии продвижения Крымского регионального рекреационного продукта.

Расчет оценки потенциала сбыта рынков формирования спроса на рекреационный продукт Крыма представлен в таблице 3.

Таким образом, данные регионы в зависимости от величины потенциала сбыта можно разделить на 3 основных группы:

1 группа – наиболее перспективные регионы. К ней относятся регионы с потенциалом сбыта выше среднего (111,9). Это Москва, Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону. При этом высокие значения индекса обусловлены разными причинами: у Москвы и Санкт-Петербурга главными факторами, определяющими спрос, являются высокие доходы и емкий рынок, которые лимитируют негативное влияние фактора расстояния (такое же расстояние имеют Тула и Пенза, потенциал сбыта

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ КРЫМА НА НАЦИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ
РЕКРЕАЦИОННЫХ УСЛУГ

которых значительно ниже). Однако данные центры – это основной рынок как выездного туризма России, так и рынок других курортных регионов страны, прежде всего Краснодарского края.

Таблица 3

Оценка потенциала сбыта рынков формирования спроса рекреационного предложения Крыма (составлено авторами)

	Рынок (центр рынка)	Расстояние по прямой, тыс. км	Численность населения область, край, республика), млн чел.	Средняя заработная плата, 2016 г., тыс. руб.	Индекс потенциала сбыта
1	Москва	1,2	12,2	66,8	679,1
2	Санкт-Петербург	1,6	5,2	45,4	147,5
3	Ростов-на-Дону	0,5	4,2	23,3	195,7
4	Екатеринбург	2,2	4,3	32,8	64,1
5	Уфа	1,8	4,1	28,2	64,2
6	Пермь	2,1	2,6	27,3	33,8
7	Казань	1,6	3,8	27,1	64,3
8	Самара	1,4	3,2	27,1	61,9
9	Нижний Новгород	1,4	3,2	27,4	62,6
10	Новосибирск	3,5	2,8	17,6	14,1
11	Тюмень	2,3	3,6	50,1	78,4
12	Челябинск	2,2	3,5	26,6	42,3
13	Тула	1,1	1,5	25,5	34,8
14	Пенза	1,2	1,3	22,9	24,8
	Средние показатели	1,7		32,1	111,9

В связи с этим предложение, ориентированное на данный рынок, должно отличаться высоким качеством предоставляемых услуг. Ростов-на-Дону, наоборот, при невысоких значениях средней заработной платы наиболее перспективен благодаря географическому положению: ближе всего из данных рынков расположен относительно Крыма, поэтому продвижение крымского рекреационного продукта должно быть ориентировано на сегмент потребителей со средним уровнем дохода.

2 группа – потенциальные регионы, имеющие индекс потенциала сбыта от 50 до 100. Это Тюмень, Екатеринбург, Уфа, Казань, Самара, Нижний Новгород. Среди них выделяется Тюмень благодаря высокому уровню заработной платы и емкому внутреннему рынку сбыта. Сдерживающий фактор транспортной доступности может быть преодолен на данных рынках организацией прямых рейсов, субсидиями на авиаперевозки, а также высоким качеством предоставляемых услуг.

3 группа – прочие регионы, имеющие низкий индекс потенциала сбыта: Пермь, Пенза, Тула, Челябинск и Новосибирск, имеющий самый низкий индекс потенциала сбыта – 14,1 при среднем значении 111,9, обусловленный наибольшей удаленностью от Крыма и самым низким уровнем заработных плат из выбранных регионов (Рис. 4).

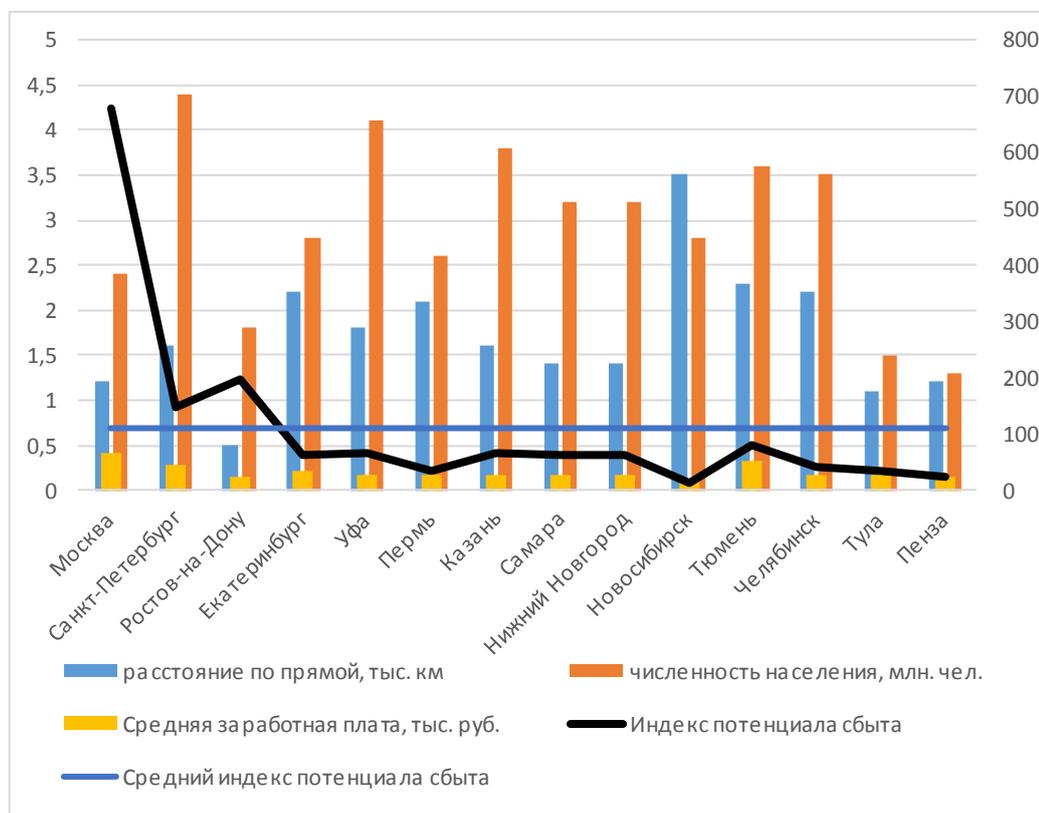


Рис. 4. Распределение регионов России по индексу потенциала сбыта рекреационных услуг Крыма (составлено авторами).

ВЫВОДЫ

На сегодня крымский рекреационный продукт рассчитан в основном на внутренний российский рынок сбыта, в связи с чем исследование потенциала спроса, формирующегося на материковой части России, является весьма актуальным. Для оценки влияния транспортной доступности на формирование спроса на рекреационные услуги Крыма был использован метод определения индекса потенциала сбыта. Нами учтены базовые параметры, непосредственно влияющие на уровень рекреационного спроса: численность населения потенциального региона сбыта, средний уровень заработной платы, а также

расстояние до рекреационного региона. Расчет индекса потенциала сбыта выявил безусловное лидерство Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону, также к перспективным направлениям можно отнести Екатеринбург, Уфу, Самару, Казань, Нижний Новгород и Тюмень. Остальные города пока обладают низким индексом потенциала сбыта.

Также следует отметить, что оценку транспортной доступности более целесообразно осуществлять в комплексе с другими факторами формирования спроса на туристский продукт региона. Наиболее важными из них, помимо туристско-рекреационного потенциала территории, являются уровень доходов и размер потенциального рынка. Среди прочих факторов следует отметить стоимость перевозки, а также длительность поездки в зависимости от используемого вида транспорта, учет которых может расширить данную методику оценки.

Список литературы

1. Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987. 112 с.
2. Дубовик В. О. Методы оценки транспортной доступности территории // Региональные исследования. 2013. № 4 (42). С. 11–18.
3. Дубовик В. О. Оценка транспортной доступности территории // Труды научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых с международным участием. Харьков, 2014. С. 57–61.
4. Дубовик В. О. Оценка транспортной доступности городов на примере стран Южной Америки: дис. на соискание ученой степени канд. геогр. наук: 25.00.24 Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география. М.: МГУ им. М. В. Ломоносова, 2014. 24 с.
5. Михальчик К. И., Wang E. Применение метода транспортно-путевых затрат для определения экономической стоимости национальных парков и рекреационных зон: теоретический аспект // Молодой ученый. 2014. № 2 (61). С. 500–502.
6. Потапов И. А. Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов для целей туризма // Географический вестник. 2014. № 3 (30). С. 29–37.
7. Феоктистов С. В. Оценка транспортной доступности природных объектов Амурской области для развития организованного экологического туризма // Вестник Амурского государственного университета. Серия: Естественные и экономические науки. 2013. № 63. С. 133–138.
8. Якунин П. Н. Оценивание транспортной доступности для целей организации предпринимательской деятельности по доставке туристов в удаленные дестинации // Вестник ЛГУ им. А. С. Пушкина. 2011. № 4. Т. 6. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/otsenivanie-transportnoy-dostupnosti-dlya-tseley-organizatsii-predprinimatelskoy-deyatelnosti-po-dostavke-turistov-v-udalennye>.
9. Авиационный портал. Итоги деятельности международного аэропорта «Симферополь» за 2014 год [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://airspot.ru/ekonomika-i-finansy/itogi-deyatelnosti-mezhdunarodnogo-aeroporta-quot-simferopol-quot-za-2014-god>
10. Единая транспортная дирекция. Статистика перевозок в Крымский федеральный округ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://transdir.ru/statistic>

EVALUATION OF TRANSPORT ACCESSIBILITY OF THE CRIMEA ON THE NATIONAL MARKET OF RECREATIONAL SERVICES

Voronin I. N., Strachkova N. V., Kurchanova N. A.

*V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Simferopol, Russian Federation
E-mail: natastrachkova@rambler.ru*

Transport accessibility of the region is one of the fundamental factors in the development of all kinds of economic activities, including recreation and tourism. In the context of political and economic changes that have occurred in recent years, the tourism industry of the Republic of Crimea has been reoriented to the Russian consumer market, has caused social order to develop evidence-based cross-sectoral research in the field of optimization of the transport complex taking into account recreational specialization of the region.

Transport accessibility is one of the key factors for the development of recreational destination. Transport accessibility is a complex system concept, which includes a large number of factors. Development of methods of its evaluation is an important component of economic and geographical sciences. Evaluation of transport accessibility and methods used to improve the design of urban transport schemes, regional planning, the planning of rational distribution of production, agricultural clusters and so on. Such a wide range of areas of use of the system is due to the quality of transport accessibility, but it also defines a large number of problems in the development of transport accessibility assessment methods.

One of the important tasks in tourism studies is to assess the potential sales of recreation in the region at the national tourist market. The demand for recreational services Crimea is formed mainly from outside the region, so the transport accessibility factor can be either limiting or stimulating the formation of recreational stream in Crimea.

Developed stages of evaluation of transport accessibility of the region, including a choice of recreational potential markets in the region, the determination of evaluation method, the sales potential of the index calculation on the basis of its determination of the most lucrative potential markets of Crimea recreational services sales.

Based on the analysis of the regions of formation of the demand of tourists by air and bus transport streams identified at the regional recreational product – Moscow, St. Petersburg, Rostov-on-Don, Yekaterinburg, Ufa, Perm, Kazan, Samara, Nizhny Novgorod, Izhevsk, Novosibirsk, Tyumen, Chelyabinsk, Tula, Penza.

The calculations were performed using a modified method of assessing the availability of transport markets by calculating the sales potential. Its essence is to determine the index of sales potential, given directly proportional to the demand for tourism product of the income level and the number of consumers and inversely proportional – the distance to the place of rest. The higher the index of sales potential, the more effective implementation of tourist activity on the tourism product in this market, which should be used in the formation of strategy of promotion of the Crimean regional recreational product.

Based on the sales potential index howled whitewashed three regional groups – with the most promising sales potential above average (Moscow, St. Petersburg and Rostov-on-Don), the potential regions having index values 50–100 (Tyumen, Yekaterinburg, Ufa, Kazan, Samara, Nizhny Novgorod) and other regions with low potential sales.

It should also be noted that assessment of transport accessibility is more expedient to carry out in conjunction with other factors creating demand for the region's tourism product. The most important of these, in addition to tourist and recreational potential of the territory are the income level and the size of the potential market. Among other factors, it should be noted the cost of transportation, as well as the duration of the trip, depending on the mode of transport used, the account of which may extend this assessment

methodology.

Keywords: accessibility, recreational services market, potential sales of recreational services, sales potential index

References

1. Bugromenko V. N. Transport v territorial'nyh sistemah (Transport in territorial systems). M.: Nauka, 1987. 112 s.
2. Dubovik V.O. Metody ocenki transportnoj dostupnosti territorii (Methods of valuation transport accessibility territory) // Regional'nye issledovaniya. 2013. №4 (42). S. 11–18.
3. Dubovik V.O. Ocenka transportnoj dostupnosti territorii (Evaluation of transport accessibility territory) // Trudy nauchno-prakticheskoy konferencii studentov, aspirantov i molodyh uchenyh s mezhdunarodnym uchastiem. Har'kov, 2014. S. 57–61.
4. Dubovik V.O. Ocenka transportnoj dostupnosti gorodov na primere stran Juzhnoj Ameriki (Evaluation of transport accessibility of cities on the example of countries in South America) : dis. na soiskanie uchjonoj stepeni kand. geogr. nauk: 25.00.24 Jekonomicheskaja, social'naja, politicheskaja i rekreacionnaja geografija. M.: MGU im. M.V. Lomonosova, 2014. 24 s.
5. Mihal'chik K. I., Wang E. Primenenie metoda transportno-putevyh zatrat dlja opredelenija jekonomicheskoy stoimosti nacional'nyh parkov i rekreacionnyh zon: teoreticheskij aspekt (Application of travel cost to determine the economic value of national parks and recreation areas: theoretical aspect) // Molodoy uchenyj. 2014. №2 (61). S. 500–502.
6. Potapov I. A. Ocenka transportno-geograficheskogo polozhenija Soloveckih ostrovov dlja celej turizma (Evaluation of transport and geographical location of the Solovetsky Islands for tourism purposes) // Geograficheskij vestnik. 2014. №3 (30). S. 29–37.
7. Feoktistov S.V. Ocenka transportnoj dostupnosti prirodnyh ob#ektov Amurskoj oblasti dlja razvitiya organizovannogo jekologicheskogo turizma (Evaluation of transport accessibility of natural objects of the Amur Region for the development of organized eco-tourism) // Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija: Estestvennye i jekonomicheskie nauki. 2013. №63. S. 133–138.
8. Jakunin P.N. Ocenivanie transportnoj dostupnosti dlja celej organizacii predprinimatel'skoj dejatel'nosti po dostavke turistov v udalennye destinacii (Evaluation of transport accessibility for the purpose of organizing the delivery of entrepreneurial activity in the remote tourist destination) // Vestnik LGU im. A.S. Pushkina. 2011. №4. T.6. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/otsenivanie-transportnoj-dostupnosti-dlya-tseley-organizatsii-predprinimatelskoy-deyatelnosti-po-dostavke-turistov-v-udalennye>.
9. Aviacionnyj portal. Itogi dejatel'nosti mezhdunarodnogo ajeroporta «Simferopol» za 2014 god (Aviation portal. The results of the international airport «Simferopol» for the year 2014) [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://airspot.ru/ekonomika-i-finansy/itogi-deyatelnosti-mezhdunarodnogo-aeroporta-quot-simferopol-quot-za-2014-god>
10. Edinaja transportnaja direkcija. Statistika perevozok v Krymskij federal'nyj okrug (Integrated transport management. traffic statistics in Crimean Federal District) [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://transdir.ru/statistic>

Поступила в редакцию 8.09.2016.