

УДК 379.85+910 (082)

DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-56-66

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ

Валькова Т. М., Шабалин А. Д., Шабалина Н. В.

*Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова
119991, г. Москва, Ленинские горы, д. 1, Российская Федерация*

Аннотация. В статье приведены результаты изучения опыта развития автомобильного туризма в России, в том числе сдерживающих факторов развития. Авторами проанализировано сравнительное состояние автомобильного туризма в ряде европейских стран и США, определены основные положительные параметры. В автомобильном туризме Российской Федерации выявлены основные проблемы: несовершенство нормативно-правовой базы, неразвитость региональной придорожной инфраструктуры и низкое качество дорог регионального значения, отсутствие сети оборудованных кемпингов, системы их классификации и единой информационной системы бронирования, нехватка автотуристских маршрутов. Решение вышеперечисленных проблем видится авторам в предложенной концепции развития автомобильного туризма в Российской Федерации.

Ключевые слова: внутренний и въездной туризм, автомобильный туризм (автотуризм), караванинг, автотуристский кластер

CARAVANNING TOURISM DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION

T. Valkova, A. Shabalin, N. Shabalina

*Lomonosov Moscow State University
Leninskie Gory 1, 119991 Moscow, Russian Federation*

Abstract. We report the results of studying the experience of developing caravanning tourism in Russia, including the constraining factors of the development. The comparative state of the caravanning tourism in several European countries and the United States is analyzed, and the main positive parameters are determined. The main problems of the caravanning tourism of the Russian Federation are identified, including the imperfection of the regulatory legislation, the underdeveloped regional road infrastructure and the poor quality of regional roads, the lack of a network of equipped campsites, their classification systems and a unified booking information system, and the lack of caravanning routes. The solution to the above problems is presented in the framework of the proposed concept for the development of the caravanning tourism in the Russian Federation.

Keywords: domestic tourism, inbound tourism, caravanning, caravanning clusters

Введение

В туристской сфере Российской Федерации после 2014 г. произошли значительные изменения: геополитическая обстановка, санкции, продолжающийся финансово-экономический спад уменьшили спрос на выездные туристские поездки и увеличили интерес россиян и иностранных туристов к путешествиям по территории Российской Федерации на автомобиле. При этом даже небольшой рост выездного туристского потока в 2017–2018 гг. значительно на ситуацию не повлиял.

Автомобильный туризм (автотуризм) – разновидность путешествий, преимущественно с культурно-познавательными или спортивными целями, в которых основным видом транспорта является автомобиль. Существует несколько видов автомобильного туризма: автопробег, джиппинг или офф-роуд (англ. «*off-road*» – бездорожье), караванинг (англ. «*caravanning*»), сафари. За свою историю развития автомобильный туризм прошел путь от элитарных поездок до массового социального явления второй половины XX в. Развивая туристскую мобильность россиян и иностранных туристов, расширяя их представления об уникальном природном и культурном наследии нашей страны, автомобильный туризм становится фактором, влияющим на рост доходности территорий, на инвестиционную привлекательность регионов, способствует повышению конкурентоспособности отечественного туристского продукта. Незрелость инфраструктуры объектов дорожного сервиса (ОДС), низкое качество дорог, отсутствие автомобильных туристских маршрутов

и информации о наличии кемпингов и кемпстоянок – главные проблемы российского автомобильного туризма [1].

Обсуждение проблемы

Караванинг – вид автомобильного туризма с проживанием в автодомах или автоприцепах – стал наиболее массовым его видом. Его основа – активный отдых на природе, осмотр достопримечательностей, при размещении в кемпинге или в «доме на колесах». Данный вид туризма получил широкое распространение в Европе, Северной Америке и способствовал созданию обеспечивающей его индустрии: предприятий по производству автодомов, компаний по их прокату, сервисных станций, кемпингов, туристских фирм, занимающихся разработкой и планированием маршрутов, специализированных информационных систем спутниковой навигации (например, *Never Lost*) и т. д. В ряде стран караванинг регулируется на государственном уровне: в Великобритании законом о кемпстоянках, устанавливающий определенные требования к инфраструктуре караванинга, а также общие стандарты для караванов, был принят еще в 1960 г. [3; 4].

Согласно статистике Европейской Федерации производителей караванов (ECF), общее количество автодомов и караванов в Европе, зарегистрированных в качестве транспортного средства, превысило 1,5 млн. и 4 млн. (соответственно). Только в Германии, по состоянию на 2017 г., официально зарегистрировано 450 167 автодомов и 634 183 караванов¹. Среднегодовой

¹ См.: Caravanning Industry Association (CIVD). – URL: <https://www.civd.de/en/market-figures/german-market.html>

прирост данных показателей в Европе составляет 105–110%, при этом в отдельных странах (на пример, в Испании) он может достигать 126,4% (2017 г.) Общий оборот европейской индустрии караванинга превысил 10 млрд. евро, указывая, что автомобильный туризм вносит значительный вклад в экономику Европейского союза.

По данным Европейской Федерации ассоциаций кемпингов и кемпстоянок (*EFCSO&HPA*), на сектор кемпингов и караванинга ежегодно приходится 24% всех отдыхающих в Европе. Европейский автомобильный турист совершает в течение года не менее 3–4 поездок, половина из которых – это длительные, на расстояния более 1000 км. Европейский автомобильный туризм базируется на сети, насчитывающей около 30 тыс. туристских кемпингов. Германию, имеющую около 3 тыс. кемпингов¹, в год посещают более 5,5 млн. автомобильных туристов из других стран мира.

Что касается Российской Федерации, то ежегодный въездной поток иностранных автомобильных туристов-караванеров не превышает 2,5 тыс. человек, что связано с отсутствием сети кемпингов, отвечающих требованиям международных стандартов, сложностью оформления таможенных формальностей, отсутствием информации о маршрутах передвижения и гарантий безопасности туристов. В последние годы автомобильный туризм в России ежегодно растет на 25–30% и, при условии создания специализированной сети кемпингов и автомобильных маршрутов, может превратиться в

один из наиболее массовых доступных видов туризма.

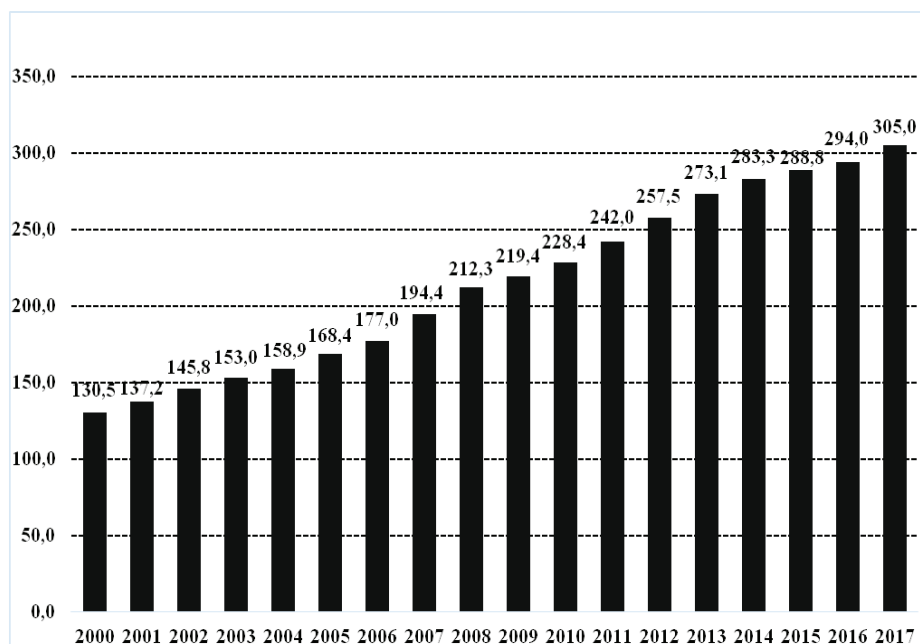
Согласно данным социологических опросов, каждый четвертый житель Российской Федерации в возрасте от 25 до 55 лет минимум раз в год совершает автомобильные путешествия. По данным Росстата, в 2017 г. на 1000 жителей нашей страны приходилось 305 легковых автомобилей (рис. 1). Эта цифра в 2 раза ниже, чем соответствующие показатели во Франции, Германии, Австрии и других европейских государствах.

С 2010 г. показатель обеспеченности личным автомобильным транспортом населения нашей страны вырос на 26%. Сегодня, по экспертным оценкам, до 15% российских туристов путешествуют на автомобиле, т. е. занимаются автомобильным туризмом. При этом общая численность легковых автомобилей в Российской Федерации достигла в 2017 г. 46,8 млн. единиц (по сравнению с 2010 г. показатель вырос на 27%), из них в собственности граждан находились 44,7 млн. единиц техники (рис. 2).

Основные преимущества развития в России автомобильного туризма:

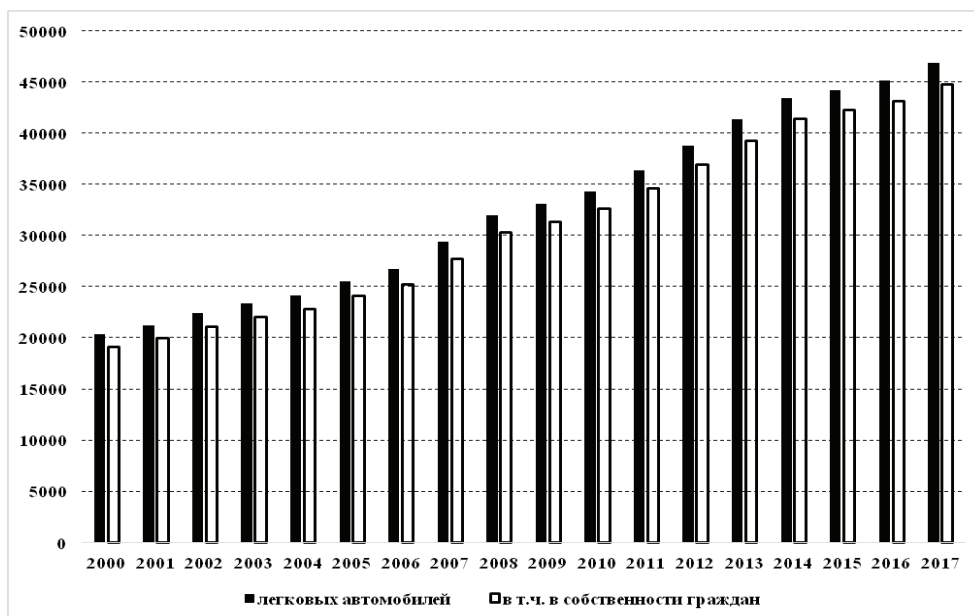
- активизация развития внутреннего и въездного туризма (в т.ч. туризма выходного дня);
- малозатратное освоение туристских территорий;
- развитие региональной инфраструктуры: ОДС, коллективных средств размещения и предприятий питания;
- создание дополнительных рабочих мест;
- возможность использования при создании сети ОДС земель, застройка которых для иных целей запрещена;

¹ данные EUROSTAT. – URL: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>



Источник: Федеральная служба государственной статистики: Транспорт. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport (дата обращения: 21.02.2019 г.).

Рис. 1. Динамика количества собственных легковых автомобилей в Российской Федерации в 2000–2017 гг. (на 1000 чел.)



Источник: Федеральная служба государственной статистики: Транспорт. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport (дата обращения: 21.02.2019 г.).

Рис. 2. Динамика количества легковых автомобилей в Российской Федерации в 2000–2017 гг.

– формирование имиджа страны как привлекательной для туризма.

Автомобильный туризм активно включается в программы социально-экономического развития регионов и Российской Федерации в целом. В ежегодном Докладе о состоянии и развитии туризма в Российской Федерации, подготовленном Министерством культуры Российской Федерации в 2017 г., автомобильный туризм рассматривается в числе приоритетных и социально значимых. С 2011 по 2018 гг. в нашей стране действовала Федеральная целевая программа «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)», в рамках которой наиболее значимые масштабные туристские проекты получили бюджетное финансирование. В сфере автомобильного туризма такими проектами являлись автотуристские кластеры, включающие придорожные гостиницы (мотели), кемпинги, парковки для легкового и пассажирского автотранспорта, кафе и рестораны, автосервисы, магазины придорожной торговли, автозаправочные комплексы и др. В упомянутой ФЦП были указаны активно развивающиеся автотуристские кластеры – «Золотые ворота» (Алтайский край), «Задонщина» (Липецкая область), «Кяхта», «Тункинская долина», «Байкальский» (Республика Бурятия), «Самоцветное кольцо Урала» (Свердловская область), «Беломорские петроглифы» (Республика Карелия).

Положительной тенденцией в области развития автомобильного туризма была разработка и принятие в ряде регионов нашей страны (Республика Карелия, Чувашская Республика, Республика Башкортостан, Московская, Ленинградская, Свердловская, Ря-

занская, Владимирская, Курганская, Тверская, Волгоградская области и др.) программ развития ОДС, которые предполагают осуществление ряда мероприятий по совершенствованию и развитию дорожной сети и ОДС.

Основные экономические, социальные и экологические задачи автомобильного туризма в Российской Федерации:

- повышение экономической эффективности использования и охрана туристско-рекреационных ресурсов страны;

- содействие привлечению иностранных и отечественных инвестиций;

- расширение сферы занятости местного населения;

- создание условий для социальной стабильности в регионе;

- развитие ОДС международного уровня;

- создание информационной системы и поддержка маркетинговых программ по продвижению услуг автомобильного туризма;

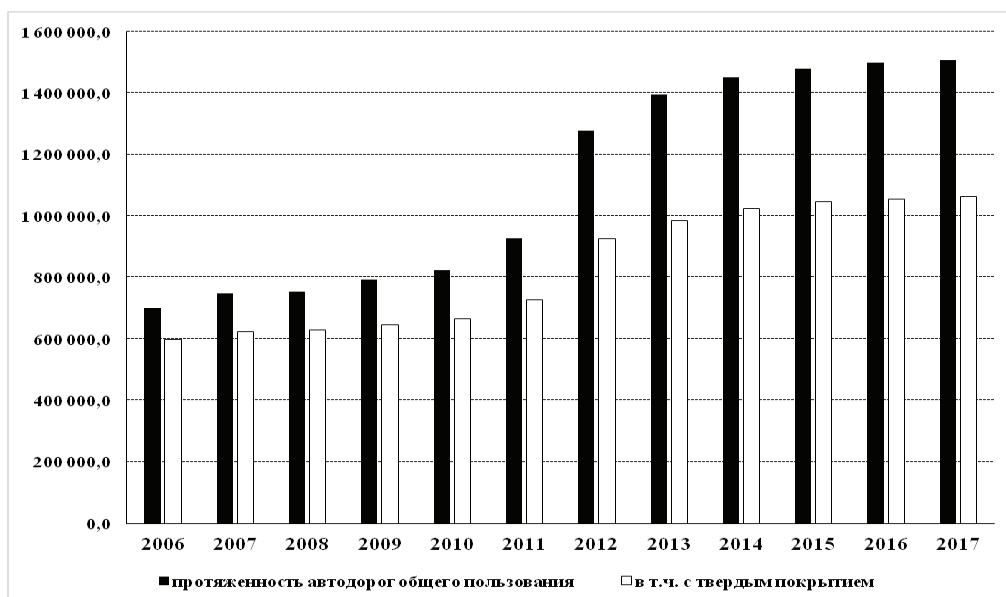
- повышение качества обслуживания автомобильных туристов;

- сохранение и возрождение в регионах культурного наследия;

- сохранение и поддержка развития народных промыслов и ремесел;

- минимизация антропогенного воздействия автомобильного туризма на окружающую среду.

Неразвитость региональной придорожной инфраструктуры и низкое качество автомагистралей регионального значения – главная проблема российского автомобильного туризма. Согласно данным Росстата, протяженность дорог в России на 2017 г. составила 1,507 млн. км, в т.ч. 1,063 млн. км автомобильных дорог с твердым покрытием (рис. 3).



Источник: Федеральная служба государственной статистики: Транспорт. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport (дата обращения: 21.02.2019 г.)

Рис. 3. Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации в 2000–2017 гг.

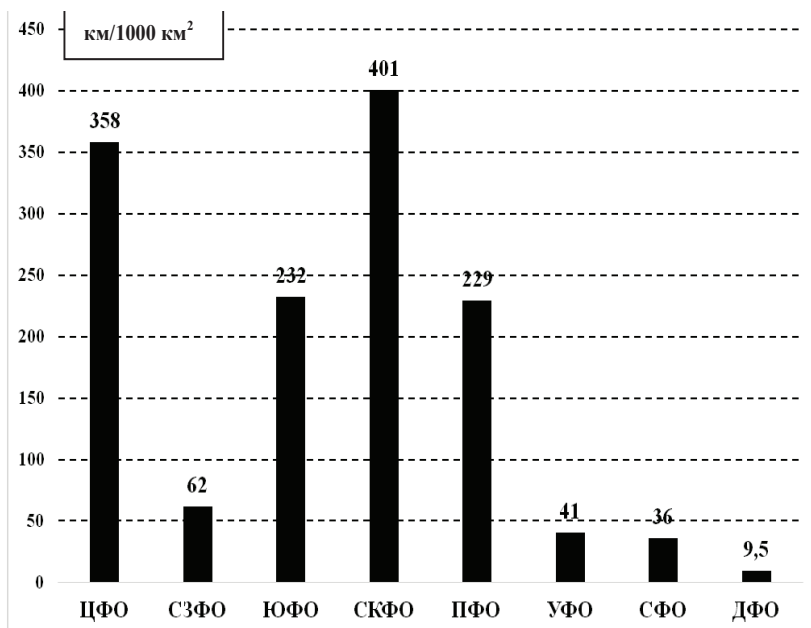
По сравнению с 2010 г. данные показатели увеличились на 82% и 59% соответственно. По этим показателям наша страна занимает 7-е место в мире и уступает США, Индии, Китаю, Бразилии, Японии и Канаде¹. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1000 км² территории составляет в Российской Федерации около 62 км. Наиболее обеспечены сетью автомобильных дорог Северо-Кавказский, Центральный, Южный и Приволжский федеральные округа. Здесь на 1000 км² территории приходится – 401, 358, 232 и 229 км соответственно. Качество дорожного покрытия 71% федеральных трасс общего пользования соответствует нормативным показателям (рис. 4). Поэтому при развитии инфраструктуры

¹ Данные сайта LARGEST. – URL: <https://largest.org/technology/road-networks>.

автомобильного туризма (кемпингов и кемпстоянок, ОДС и пр.) в качестве основного каркаса необходимо рассматривать федеральные трассы, соединяющие европейские государства с центральными районами России, Кавказом, Югом, Уралом и Сибирью.

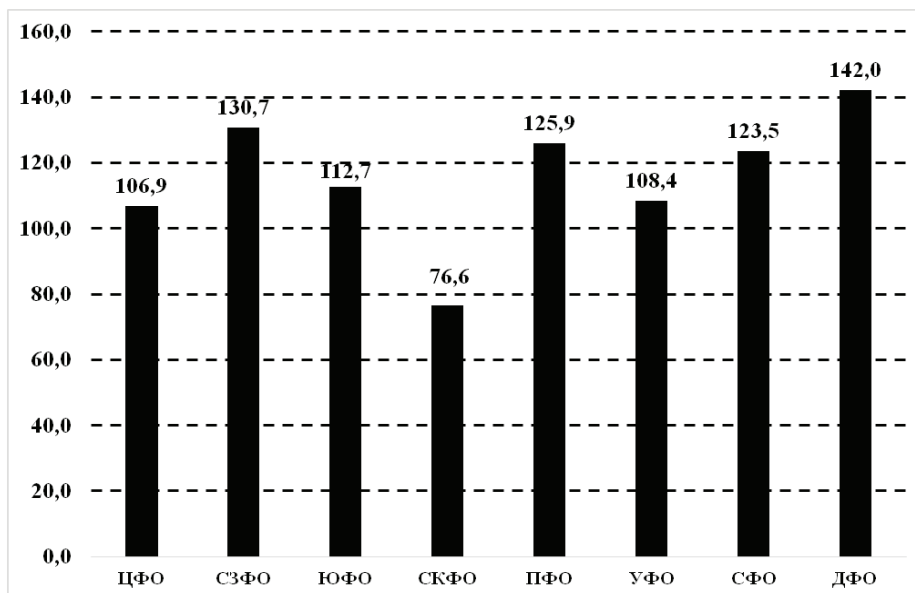
Еще одной проблемой развития автомобильного туризма является безопасность дорожного движения и обеспечение безопасности туристов, что является важным требованием федерального законодательства, регламентирующего туристскую деятельность в нашей стране². На дорогах Российской Федерации ежегодная смертность от ДТП составляет около 13 чел./100 тыс. населения (рис. 5 и 6).

² См.: Федеральный закон от 24.11.1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» (ред. от 04.06.2018 г.)



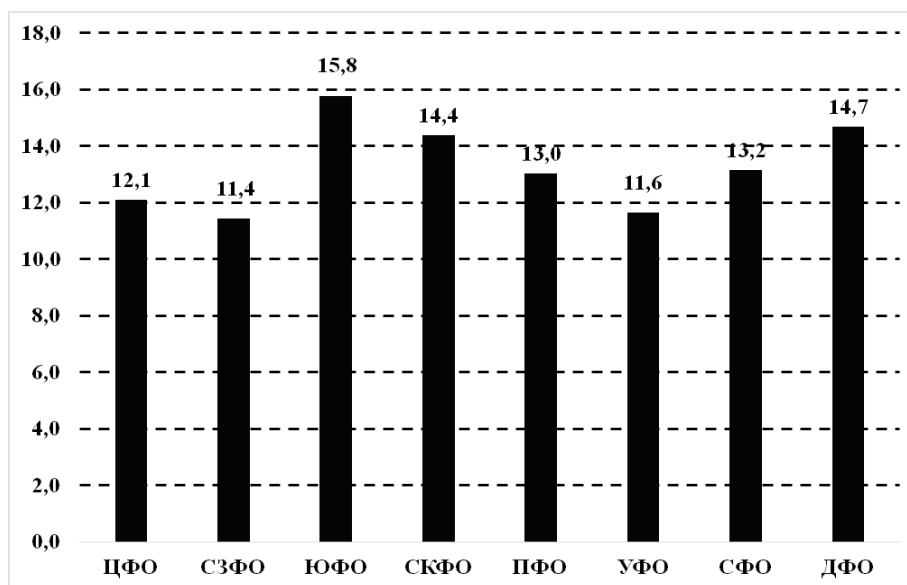
Источник: Федеральная служба государственной статистики: Транспорт. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport (дата обращения: 21.02.2019 г.)

Рис. 4. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Российской Федерации в 2017 г. (км дорог/1000 км², по федеральным округам)



Источник: Федеральная служба государственной статистики: Транспорт. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport (дата обращения: 21.02.2019 г.)

Рис. 5. Количество ДТП в Российской Федерации в 2017 г. (на 100 тыс. чел., по федеральным округам)



Источник: Федеральная служба государственной статистики: Транспорт. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport (дата обращения: 21.02.2019 г.).

Рис. 6. Количество людей, погибших в ДТП в Российской Федерации в 2017 г. (на 100 тыс. чел., по федеральным округам)

Несмотря на значительное снижение данного показателя за последние 18 лет (2000 г. – 20 чел./100 тыс. населения), он остается достаточно высоким. Причины такого количества смертельных случаев заключаются не только в качестве и перегруженности российских дорог, но и в состоянии системы обслуживания транзитного потока, в т.ч. в недостатке оборудованных и охраняемых мест отдыха (мотелей, кафе, санитарно-бытовых зон, кемпингов и пр.). Развитие ОДС на автомобильных магистралях за пределами населенных пунктов позволит, по экспертным оценкам, на 30% снизить количество ДТП и увеличит привлекательность автомобильного туризма в России.

Обеспеченность автомобильных дорог общего пользования федерального значения ОДС в настоящее время не в полной мере отвечает требова-

ниям, установленным российскими и международными нормативно-правовыми актами, техническим нормам и реальным потребностям участников дорожного движения. Существующие ОДС характеризуются бессистемным размещением, обладают недостаточным набором оказываемых услуг, состав и качество которых не регламентированы, не соответствуют требованиям к обустройству примыканий переходно-скоростных полос (полосы разгона и торможения).

Среди основных причин такого положения следует выделить отсутствие [2]:

– современной нормативно-правовой базы, определяющей требования к размещению ОДС в зависимости от интенсивности дорожного движения, пропускной способности, расстояния между объектами аналогичного на-

значения, и регламентирующей привлечение средств частных инвесторов при проектировании, строительстве и эксплуатации ОДС на условиях ГЧП;

– актуальной, систематизированной, открытой для широкого круга пользователей автомобильных дорог информации о наличии, расположении и состоянии существующих ОДС.

Еще одной проблемой развития автомобильного туризма является отсутствие развитой сети кемпингов и кемпстоянок в туристских дестинациях Российской Федерации. В России оборудованные кемпинги и кемпстоянки есть только в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Суздали, Коломне, Костроме, Великих Луках, ряде других регионов. Для удовлетворения потребностей в размещении прогнозируемого потока автомобильных туристов и предоставления качественного сервиса необходимо создание более 3 тыс. единиц кемпингов и кемпстоянок, что позволит одновременно разместить около 150 тыс. автотуристов. Кроме того, в нашей стране практически отсутствуют профессионально разработанные автотуристские маршруты. Пилотный проект автотуристских маршрутов получил апробацию на территории республики Татарстан. НОО «Лигой караванеров» был создан первый отечественный автотуристский путеводитель, включающий подробную информацию о вариантах путешествий на автомобиле, объектах туристского показа, местах размещения и характеристике придорожной сервисной инфраструктуры.

Выводы

Таким образом, в качестве ключевых проблем развития автомобильно-

го туризма в Российской Федерации рассматривают:

– неразвитость региональной придорожной инфраструктуры и низкое качество дорог регионального значения;

– фактическое отсутствие оборудованных кемпингов, кемпстоянок и минимальной дорожной инфраструктуры для путешественников на автомобилях (в т. ч. специализированных сервисных станций по обслуживанию автодомов и караванов);

– отсутствие системы классификации кемпингов и кемпстоянок;

– отсутствие автотуристских маршрутов;

– отсутствие единой информационной системы бронирования автодомов, караванов, мест размещения на кемпстоянках и в кемпингах;

– информационное и кадровое сопровождение развития автомобильного туризма;

– несовершенство нормативно-правовой базы (отсутствие в российском законодательстве понятия «караванинг», высокие таможенные пошлины на ввоз автодомов и караванов (35% от их конечной стоимости).

Для решения всех вышеперечисленных проблем, на основе анализа исследований и работ ведущих министерств, ведомств и крупнейших российских исследовательских центров была предложена Концепция развития автомобильного туризма в Российской Федерации – документ, отражающий совокупность взглядов на автомобильный туризм, основополагающих принципов, идей и подходов к формированию политики его развития на территории Российской Федерации. В Концепции учтены предложения специалистов в области автомобиль-

ного туризма и представителей профессиональных объединений, а также результаты общественного обсуждения вопросов развития автомобильно-

го туризма на различных публичных мероприятиях.

Статья поступила в редакцию 11.07.2019

ЛИТЕРАТУРА

1. Валькова Т. М., Кружалин В. И., Шабалина Н. В. Автотуризм в Российской Федерации // Вестник национальной академии туризма. 2017. Т. 43. № 3. С. 12–15.
2. Тамов А. И. Организация управления автомобильным туризмом в регионах России: автореф. дис... канд. экон. наук. М., 2010. 27 с.
3. Ball M. et al. Camping and caravanning-Europe // Travel & Tourism Analyst. 2009. №. 18. P. 1–47.
4. Prideaux B., Carson D. (ed.). Drive tourism: Trends and emerging markets. Abingdon (UK): Routledge, 2010. 386 p.

REFERENCES

1. Valkova T., Kruzhalin V., Shabalina N. [Caravanning in the Russian Federation]. In: *Vestnik natsional'noy akademii turizma* [Bulletin of the National Academy of Tourism], 2017, vol. 43, no. 3, pp. 12–15.
2. Tamov A. *Organizatsiya upravleniya avtomobil'nym turizmom v regionakh Rossii: avtoref. dis... kand. ekonom. nauk* [Organization of automobile tourism management in the regions of Russia: abstract of PhD Thesis in Economic sciences]. Moscow, 2010. 27 p.
3. Ball M. et al. Camping and caravanning – Europe // *Travel&Tourism Analyst*, 2009, no. 18, pp. 1–47.
4. Prideaux B., Carson D. (ed.). *Drive tourism: Trends and Emerging Markets*. Abingdon (UK), Routledge, 2010. 286 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Валькова Татьяна Михайловна – кандидат географических наук, доцент кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова; e-mail: valkovatm@yandex.ru

Шабалин Александр Дмитриевич – магистрант кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова; e-mail: shabsasha@yandex.ru

Шабалина Наталия Владимировна – кандидат географических наук, доцент кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова; e-mail: natshab@yandex.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Tatiana M. Valkova – PhD in Geographical Sciences, Associate Professor at the Department of Recreational Geography and Tourism, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University; e-mail: valkovatm@yandex.ru

Alexandr D. Sabalin – magister at the Department of Recreational Geography and Tourism, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University; e-mail: shabsasha@yandex.ru

Nataliya V. Shabalina – PhD in Geographical Sciences, Associate Professor at the Department of Recreational Geography and Tourism, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University;
e-mail: natshab@yandex.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Валькова Т. М., Шабалин А. Д., Шабалина Н. В. Особенности развития автомобильного туризма в России // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 3. С. 56–66.
DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-56-66

FOR CITATION

Valkova T., Shabalin A., Shabalina N. Caravanning tourism development in the Russian Federation. In: *Bulletin of the Moscow Regional State University, Series: Natural Sciences*, 2019, no. 3, pp. 56–66.
DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-56-66