ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ТУРИЗМА В ПРЕДГОРНОЙ ЗОНЕ АЛТАЙСКОГО КРАЯ И РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ

А.Г. Фарков, *канд. экон. наук, доцент*
Алтайский государственный аграрный университет
(Россия, г. Барнаул)

DOI: 10.24411/2500-1000-2019-11652

Аннотация. *В статье рассматриваются основные направления и приоритеты развития инфраструктуры туризма в предгорных районах Алтайского края и республики Алтай. Указывается на необходимость развития инфраструктурного комплекса территории относительно задач развития туристического комплекса. Анализируется существующая транспортная инфраструктура, дается оценка её качеству и пропускной способности. Приводятся данные об ожидаемых объемах пассажиропотока, в соответствии с перспективными планами развития туристической отрасли в регионе. В статье осуществляется детальный анализ возможностей инфраструктурных объектов, расположенных в регионе, оценивается их потенциал с позиции развития туризма.*

Ключевые слова: *эко-туризм, транспортная инфраструктура, экономика региона, инфраструктурный комплекс, туристический кластер.*

В настоящее время нет необходимости как-либо дополнительно рекламировать привлекательность Алтайского региона для туристов – как один из туристических центров он общеизвестен. Ежегодно на Алтай (преимущественно, конечно в горную часть Алтайского края и Республику Алтай) прибивает значительное количество туристов практически из всех регионов России, а также стран СНГ и дальнего зарубежья. Уникальная экология и памятники природы, совместно с ролью Алтая в развитии ряда направлений мировой философии, творчестве всемирно известных художников, прежде всего Николая Рериха, работах классиков современной русской литературы, таких как Вячеслав Шишков и Василий Шукшин, легенды о Шамбале и Беловодье, делают этот регион привлекательным для самых различных социальных групп путешественников и туристов [1].

Однако, в настоящее время туристическо-рекреационный потенциал Предгорного Алтая используется далеко не в полной мере. Существующие планы развития туристическо-рекреационной агломерации на территории административных районов Алтайского края и республики Алтай (Алтайский и Майминский районы соответственно), включающей в себя такие туристическо-рекреационные объекты, как «Бирюзовая Катунь», «Алтайская долина», «Ая» требуют серьезных проработок в развитии инфраструктурных отраслей этих территорий.

В транспортном отношении данный регион может быть обеспечен в настоящее время услугами автомобильного и авиационного транспорта, не имея прямого доступа к сети Российских железных дорог, ближайшая станция которых находится в г. Бийске, находящемся в 120 км. от основных туристических объектов. В настоящее время город Бийск является важным транзитным пунктом для значительных потоков туристов, обеспечивая пересадку с железнодорожного транспорта на автомобильный.

Система автомобильных путей сообщения территорий, где концентрируются основные туристические объекты, основывается на существующей на сегодня федеральной автотрассе Р-256 «Новосибирск-Ташанта», протяженностью свыше 900 км.

Полноценное развитие туристической отрасли невозможно без организации авиационного сообщения с основными центрами, в первую очередь – расположенными в Европейской части России.

Аэропорт «Горно-Алтайск» – важный объект транспортной инфраструктуры данной территории. Данный аэропорт удален от основных туристических объектов всего лишь на 8 км, что делает его одной из узловых точек транспортной инфраструктуры, обеспечивающей функционирование туристического комплекса. На сегодня это авиапредприятие, способно принимать воздушные суда класса Airbus-A320, Boeing-737, Sukhoi SuperJet и аналоги.

Этот проект является ключевым, с точки зрения развития туристического бизнеса, основанного на привлечении большого числа туристов из удаленных регионов России (в частности, с Европейской её части), а также из-за границы. Однако, до настоящего времени, по истечении пяти лет после проведенной модернизации, этот аэропорт по прежнему является убыточным. Причиной этому является относительно небольшой трафик – в течение недели там приземляется 3-4 рейса, выполняемых, преимущественно, авиакомпанией «S7». Следует отметить, что наполняемость рейсов, особенно в зимний период, вне туристического сезона, является невысокой, что резко снижает рентабельность осуществления регулярных авиарейсов. По всей видимости, необходимо усиливать работу с чартерными авиакомпаниями в период высокого туристического сезона, возможно, также привлечь для выполнения регулярных авиарейсов на линии «Москва-Горно-Алтайск» перевозчиков, располагающих самолетами SSJ-100LR, имеющих меньшую пассажировместимость, что позволит обеспечить рентабельность регулярных авиарейсов в межсезонье.

Учитывая перспективные планы развития туристического бизнеса в регионе, предполагающие привлечение до 2 млн. человек туристов ежегодно, совершенно необходимым представляется увеличение пропускной способности существующей транспортной системы пассажирского транспорта. Наиболее значительный поток туристов, как ожидается, будет направляться из г. Новосибирска и его городов-спутников, а также других крупных городов Западной Сибири – Омска, Кемерово, Новокузнецка. Другой поток туристов ожидаем с территории европейской части России и стран СНГ. Наконец, можно выделить в отдельную группу пассажиропоток отдыхающих, направляющийся из-за границы, с территории зарубежных стран.

Ввиду перечисленного расклада пасажиропотоков, логично предположить, что основной поток туристов будет все же прибывать на Алтай железнодорожным и автомобильным видами транспорта. На сегодня это – наиболее доступные виды транспорта, как нельзя более подходящие массовому туристу. На сегодня спрос на перевозки по данному направлению вполне удовлетворяется, однако потенциал развития, в определенной степени, ограничен. Существующая железнодорожная ветка «ст. Алтайская – ст. Бийск» имеет некоторый резерв по пропускной способности (его можно оценить величиной порядка 6-8 пар поездов в сутки) и справится с увеличением грузоперевозок, в том числе и в случае продления её до Горно-Алтайска.

Наращивание числа автобусных рейсов по данному направлению является весьма нежелательным, учитывая загруженность федеральной трассы Р-256 на данном участке. Надо заметить, что автотранспорт является сильным загрязнителем окружающей среды, поэтому чрезмерное его развитие нежелательно на территории высокогорных регионов, что подтверждается мировым опытом, в частности, примером таких стран, как Швейцария, где на законодательном уровне ограничено движение автотранспорта по высокогорным автотрассам. В этой стране основной приоритет в области транспортной инфраструктуры туристического комплекса отдан таким средствам транспорта как зубчато-рельсовые железные дороги, канатные трассы, имеющим нулевой уровень выбросов в окружающую среду. Эффективность этих решений, в том числе с позиций охраны окружающей среды, доказана более чем столетней историей швейцарской индустрии туризма.

На основании вышесказанного можно сделать следующие выводы:

1. Для развития основных направлений туризма в предгорной зоне Алтайского края и республики Алтай ключевым условием является развитие объектов транспортной инфраструктуры.

2. Для обеспечения заявленных объемов пассажиропотока, транспортная инфраструктура, создаваемая в этом регионе, должна иметь мощности, существенно превышающие современные потребности региона в грузоперевозках.

3. Рентабельное функционирование объектов транспортной инфраструктуры возможно только при условии наращивания объемов пассажироперевозок в данном направлении.

5. Развитие транспортной инфраструктуры должно осуществляться на апробированных, в зарубежной практике, технологиях транспорта. Это обеспечит минимизацию экологического ущерба от растущего потока туристов, создав предпосылки устойчивого развития туристического бизнеса в долгосрочной перспективе.

Библиографический список

1. *Абрамова Т.В.* XXI век станет веком туризма // ЭКО. – 2005. – № 9. – С. 46-58.

INFRASTRUCTURAL PRIORITIES OF ECOLOGICAL TOURISM DEVELOPMENT IN THE FOOTHILL ZONE OF THE ALTAI REGION AND THE REPUBLIC OF ALTAI

A.G. Farkov, *Candidate of Economic Sciences, Associate Professor*
Altai State Agrarian University
(Russia, Barnaul)

Abstract. *The article discusses the main directions and priorities of the development of tourism infrastructure in the foothills of the Altai region and the Republic of Altai. The necessity of developing the infrastructure complex of the territory with respect to the development of the tourism complex is indicated. The existing transport infrastructure is analyzed, its quality and capacity are assessed. Data on the expected volumes of passenger traffic are given. In accordance with long-term plans for the development of the tourism industry in the region. The article provides a detailed analysis of the capabilities of infrastructure facilities located in the region, evaluates their potential from the perspective of tourism development.*

Keywords: *eco-tourism, transport infrastructure, the region's economy, infrastructure complex, the tourism cluster.*