

## Проблемы развития автомобильного туризма в России

Ирина Александровна Романова

Кубанский государственный университет, Российская Федерация  
350040, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149  
Кандидат географических наук, доцент  
E-mail: romanovakubgu@mail.ru

**Аннотация.** В статье рассматриваются перспективы развития автомобильного туризма в России, как наиболее дешевого и массового вида отдыха, который окажет положительное влияние на развитие внутреннего туристского рынка страны. Выявляются проблемы препятствующие развитию автотуризма, основными из которых являются – состояние дорожной сети РФ, пробелы в нормативно-правовом обеспечении, строительство придорожной инфраструктуры, качество придорожного сервиса, низкий уровень безопасности и недостаточный уровень маркетингового продвижения. Однако, преодоление обозначенных проблем возможно только при поддержке отрасли на государственном и региональном уровнях, привлечении частных инвесторов и разработке аттрактивных для туристов маршрутов следования.

**Ключевые слова:** автомобильный туризм; состояние дорожной сети; придорожная инфраструктура; придорожный сервис; транспортная стратегия РФ; караванинг; автодом; кемпинг-площадка.

**Введение.** Автомобильный туризм, в том числе, караванинг, во всем мире является эффективным, не требующим значительных инвестиций направлением развития туристической отрасли. В России автотуризм до сих пор является новым видом отдыха. В США этому движению более 100 лет, в Европе – около 80, а в России – менее десяти. Однако, богатое культурно-историческое наследие, уникальное разнообразие геоклиматических зон и ландшафтных форм делает Россию привлекательной для отечественных и зарубежных автотуристов.

**Материалы и методы.** Основными источниками для написания данной статьи стали статистические, нормативно-методологические материалы и публикации на заданную тему в журналах Автокемпер и Эксперт.

В работе использованы общие методы научного познания – анализа и синтеза, сравнительный и статистический, которые помогают выявить свойства и признаки объектов исследования, и позволяют установить сходство и различия между ними.

**Обсуждение проблемы.** Развитие автомобильного туризма в России зависит от многих факторов, главным из которых на сегодняшний день остается состояние дорожной сети. На начало 2013 г. общая протяженность автомобильных дорог в России достигла 1 млн. км, из которых только 70 % имеют твердое покрытие [8]. Хотя для успешного развития экономики страны уже сейчас нужно иметь как минимум 1,5 млн. км дорог. Для сравнения: протяженность дорог общего пользования в США составляет 6,2 млн. км, в Китае – 1,9 млн. км [6]. Однако, за последние десять лет общая протяженность дорог в стране увеличилась на 11 %, но количественный прирост дорожного полотна происходил в основном за счет дорог не имеющих твердого покрытия. Кроме того, плотность дорожной сети в Центральном федеральном округе в 30 раз превышает значение этого показателя в Дальневосточном и Сибирском федеральных округах [8].

Популярный в Америке и Европе автомобильный ресурс Autospies.com в недавно опубликованном рейтинге самых опасных дорог мира отдал первую строчку федеральной трассе «Лена», соединяющей Москву и Якутск.

Неудовлетворительное состояние российских дорог приводит к тому, что средняя скорость движения в стране в 2 раза ниже, расход топлива в полтора раза выше, стоимость обслуживания автомобилей в 3 раза выше, а срок их службы на треть меньше, чем в развитых странах мира. В конечном итоге, некачественные дороги увеличивают стоимость перевозок на 30–50 %, повышают непродуктивные расходы производителей и потребителей

транспортных услуг и являются существенным препятствием на пути развития автомобильного туризма в России.

Причиной такого положения является устаревшая технология строительства дорог. Автомобильные дороги в России строятся по техническому регламенту 60-х гг., однако тогда дорожное полотно не было рассчитано на 40-тонные фуры. Но, более серьезная причина заключается в структуре российских почв. 86 % всех грунтов в стране «связные», имеющие примесь глины или состоящие из глины целиком. Необходимых для дорожного строительства песчаных грунтов в стране всего 14 %. Связные грунты вместе с суровыми зимами разрушают асфальтовое покрытие: грунтовые воды поднимаются по пустотам прямо под дорожное полотно и замерзает, разрывая асфальт. Весной верхний слой грунта под асфальтом обводняется, снижая ее несущую способность [6]. В Канаде или на Аляске проблему морозных зим решили следующим образом: насыпь под дорогой делают только из песчаных грунтов. В России возить песок к местам строительства дорог трудоемко и нерентабельно, поэтому дорожная насыпь нередко делается из подручных материалов, что и приводит к низкому качеству автодорог.

Решение проблемы с грунтами уже найдено, новаторство заключается в том, чтобы не укатывать дорожную насыпь катками, а трамбовать грунт с применением мощных вибраций. Если связный грунт «забить» до плотности песка, поры между частичками насыпи уменьшатся, и всасывающая сила грунта упадет. Уплотнение грунта всего на 5% выше требований устаревшего российского ГОСТа, способно повысить прочность дороги в два раза [7]. Но, к сожалению, до настоящего времени не произошло необходимых изменений, ни в нормативных документах, ни в технологии сооружения дорог. В итоге недалековидная политика в области дорожного строительства приводит к тому, что две трети дорожного бюджета страны тратится на ремонтные работы и только одна треть – на строительство новых дорог.

В сложившейся ситуации была принята Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. В настоящее время действует Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 гг.)», составной частью которой является подпрограмма «Автомобильные дороги». Общий объем финансирования подпрограммы составляет 4341,93 млрд. руб. В рамках ее реализации предусматриваются мероприятия по строительству и реконструкции 18 тыс. км автомобильных дорог. Прогнозируется, что к 2015 г. по сравнению с 2009 г. в два раза возрастет доля протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям [10]. Одним из приоритетов программы является увеличение протяженности автомобильных дорог, входящих в систему международных транспортных коридоров. Один из значимых проектов – строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск – районы Черноморского побережья, реализация которого увеличит пропускную способность автодорог Краснодарского края.

Реализация программы тем более актуальна, что грузовой автопарк за последние пять лет в России вырос на 10 %, а легковой – более чем на 30 %. И потенциал российского автомобильного рынка позволяет с уверенностью прогнозировать его дальнейший рост, что означает и возрастающую нагрузку на дороги [10]. Перевод транспортной системы России на новый качественный уровень требует серьезных инвестиций. При этом бюджетные средства не должны оставаться единственным источником финансирования. В развитие транспортной инфраструктуры планируется привлечь частные инвестиции, например, через выпуск транспортных облигаций. С учетом срока окупаемости дорожных объектов, который составляет не меньше 30–35 лет, компании, особенно иностранные, должны быть уверены, что в течение этих лет в стране будет сохраняться экономическая стабильность.

Для развития автотуризма не менее важен и придорожный сервис, который в России в настоящее время практически не развит, законодательная база в этом сегменте бизнеса противоречива, и не способна защитить вложения бизнеса. По прогнозам министерства транспорта РФ, в ближайшие годы число туристов, путешествующих по России на собственных машинах, увеличится в 1,6 раза и к 2015 г. составит примерно 5 миллионов человек [5]. А в стране (по данным Росстата) функционирует всего 4720 объектов торговли, расположенных вдоль федеральных трасс, 1100 станций технического обслуживания и 519 медпунктов [8].

По сведениям Ростуризма на 2011 г., в стране насчитывается 1916 придорожных объектов размещения, что составляет всего 17 % от общего числа российских гостиниц.

Объективная потребность заключается в дополнительных 3 тысячах мотелей и кемпингов. На сегодняшний день в России насчитывается всего 13 полноценных комплексов для автотуристов, и всего 4 кемпинга для приема автодомов. Для сравнения, в Германии таких площадок более 4-х тысяч, придорожные комплексы располагаются через каждые 30 км [6].

Известно, что наиболее прибыльными элементами придорожной инфраструктуры являются автозаправочные станции. К ним и следует пристраивать мотели, кафе и магазины где автотуристы будут иметь возможность не только поесть и заправить автомобиль, но и принять душ, полноценно отдохнуть и постирать одежду.

Основная проблема развития российского рынка придорожного сервиса заключается в том, что его участники плохо представляют, как именно он должен развиваться. Сотрудники Министерства транспорта РФ и специалисты Ростуризма считают, что будущее – за объединением объектов дорожного сервиса в единую сеть согласно проверенной годами западной модели. Так, на дорогах Европы действует сеть мотелей «Формула – 1», в США – сеть «Мотель 6».

Российскими специалистами разработан пилотный проект придорожного комплекса в г. Шацке Рязанской области. Типовой комплекс включает гостиницу «три звезды» на 10 номеров, гостиницу «две звезды» на 30 номеров, кафе на 30 мест, бистро на 60 мест, АЗС, мини-маркет, станцию техобслуживания, автомойку и автостоянку площадью 8 тыс. м<sup>2</sup>. Каждый такой комплекс потребует инвестиций на сумму от 4,2 до 5,4 миллионов долларов, срок окупаемости объектов оценивается в 3–4 года. Главное достоинство таких комплексов состоит в их непосредственной привязке к трассе. Проект согласован Федеральным дорожным агентством, но сроки его реализации пока не известны [5]. В Ассоциации туроператоров РФ считают, что этот опыт можно будет в случае успеха перенести на всю Россию.

Но главным сдерживающим фактором, мешающим развитию придорожной инфраструктуры в России, выступают законодательные ограничения на расположение объектов сервиса в непосредственной близости от трассы. Постановление Правительства РФ от 29 октября 2009 г. № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода» предусматривает строительство объектов дорожного сервиса в границах полос отвода. Согласно Земельному кодексу РФ, строить в границах полос отвода без разрешения владельца дороги (например, государства или муниципалитета) запрещено. На практике это означает, что земельный участок после всех согласований по отводу могут выставить на торги, а у государства остается право изъятия земельных участков под свои нужды – с выплатой незначительной по рыночным меркам компенсации.

Таким образом, сегодня строить объекты придорожного сервиса в границах отвода трасс, подлежащих реконструкции, крайне рискованное предприятие. Кроме того, владелец дороги не может гарантировать инвестору, будет ли он в последствие расширять участок дороги. Именно поэтому объекты придорожного сервиса у нас в стране строятся довольно далеко за границами отвода федеральных, региональных и иных дорог. Очевидно, что при несовершенном законодательстве в этой сфере деятельности крупные сетевые компании по питанию, автомобильному, дорожному и другим видам сервиса не придут в этот бизнес в качестве инвесторов. Поэтому одной из мер в создании цивилизованного рынка придорожного сервиса в России представляется разработка и подписание соглашения между Федеральным дорожным агентством и администрациями регионов РФ, регулирующего выделение земель для организации инфраструктуры придорожного хозяйства.

Согласно постановлению правительства РФ от 29 октября 2009 г. № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода», объекты придорожного сервиса размещаются в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения на определенном расстоянии друг от друга. В частности, на автомагистрали и скоростной автодороге мотели должны размещаться не реже, чем через 250 км. Постановление также устанавливает требования к наличию минимально необходимых путникам услуг и говорит о том, что все объекты дорожного сервиса должны обеспечивать беспрепятственный доступ к ним людей с инвалидностью (включая использующих кресла-коляски и собак) [5].

Очевидно, что с развитием придорожной инфраструктуры в России существенно возрастет доля автомобильного туризма на внутреннем туристическом рынке, кроме того,

страна станет гораздо более привлекательной для иностранных туристов, давно освоивших такую разновидность автотуризма, как караванинг.

**Результаты.** Преимущества развития автотуризма в России очевидны. Страна может сформировать рынок въездного автотуризма (только в Европе насчитывается более 5,5 млн. караванеров) [3], так как имеет значительный природно-экологический, историко-культурный и рекреационный потенциал. Также возможна переориентация части отечественных туроператоров на внутренний рынок из-за роста популярности туризма выходного дня, агротуризма, экологического и событийного туризма.

Однако, для развития автотуризма и караванинга в стране необходимо решить ряд задач:

1. Устранить пробелы в нормативно-правовой базе. В российском законодательстве отсутствуют понятие «караванинг» и система классификации автокемпингов на территории РФ.

2. Снизить ввозные таможенные пошлины на автодома. Аналогичная техника в Европе стоит в 2 раза дешевле. В России значительно дороже и аренда автодома (минимальная цена проката в Европе 3500 рублей, в России – от 6000 рублей в сутки) [3].

3. Организовать специализированные сервисные станции, а впоследствии, и производство автодомов в России. Крупными мировыми участниками рынка караванинга являются немецкие концерны Humer и Westfalia, открывшие представительства в России, а также словенский производитель Adria [2]. Основная доля ввозимых в Россию автодомов и караванов базируется на шасси «Mercedes Sprinter», «Ford Transit», «Fiat Ducato» [4]. В Краснодарском крае АМК «Тройка» является единственным продавцом автодомов немецкого концерна Humer.

4. Увеличить разрешенную в России максимальную массу автодомов и автомобилей с жилым прицепом, до 4250 т. (в соответствии с принятой Европейским Парламентом директивой) для обеспечения беспрепятственного въезда караванеров из Европы.

5. Продвигать автотуризм и караванинг на внутреннем туристическом рынке. На сайте Ростуризма необходимо разместить интерактивную карту страны с указанием кемпинг-площадок, природных, исторических и культурных достопримечательностей. Разработать аттрактивные для туристов маршруты следования и также разместить их на сайте, что вызовет рост доверия среди автопутешественников.

Как показывает европейский опыт, важную роль в популяризации автотуризма и караванинга играет наличие отраслевых объединений (федераций, ассоциаций, союзов и клубов). В России на федеральном уровне популяризацией и развитием автотуризма занимаются Лига Караванеров и Национальная Ассоциация Караванинга. Основное направление деятельности Ассоциации – участие в развитии инфраструктуры караванинга и автотуризма в России (создание кемпингов, взаимодействие с административными структурами). К числу основных направлений работы Ассоциации можно отнести подготовку кадров для отрасли, проектирование и строительство кемпинг-площадок, консалтинг в сфере караванинга и автотуризма, привлечение инвестиций для развития туристической инфраструктуры автотуризма, рекламно-информационное обеспечение продвижения данного туристического продукта на внутреннем и внешнем рынках [3].

Ассоциация на сегодняшний день пытается решить главную проблему автотуризма в стране – строительство кемпингов. Так, в 2009 г. открылись два новых кемпинга: первый на территории спортивно-туристического комплекса «Грейт-филд» в Кировской области, второй – на горнолыжном курорте «Красное озеро» в Ленинградской области. Хорошо развитая инфраструктура кемпингов (горнолыжные комплексы, бильярд, боулинг и т.п.) наглядно иллюстрирует позитивные перемены в этой сфере [1].

Несмотря на имеющиеся трудности, число приверженцев автотуризма и караванинга в России неуклонно растет. Краснодарский край, один из наиболее популярных регионов на внутреннем туристическом рынке РФ для развития этого вида туризма, кроме рекреационных ресурсов в крае развит событийный туризм, который привлекает большое количество самодельных туристов.

На Западе строительство кемпинг-площадок для событийного туризма широко распространено. К примеру, во время зимних Олимпийских Игр в Турине, или во время Чемпионата УЕФА в Германии более 70 % туристов приезжали именно в автодомах и останавливались в кемпингах.

Примером масштабного российского проекта в этой области может служить проект строительства кемпинга эконом-класса в районе г. Ейск, представленный на Международном инвестиционном форуме «Сочи-2012», общая стоимость которого оценивается в 110 млн. рублей. А на ежегодном конкурсе «Курортный Олимп», в номинации «Лучший кемпинг 2012» первое место завоевал кемпинг «Дельта» в Темрюкском районе.

Основным информационным порталом о кемпингах является «Справочник кемпингов России и СНГ». Караванер может воспользоваться сайтом «Лига Караванеров», где, разработаны маршруты для наиболее полного знакомства с природным, и культурным потенциалом России (маршруты «Visit Russia») и зарубежных стран [3]. В Краснодарском крае разработан один маршрут для автотуристов – Винный тур «Сам себе сомелье», реализуемый компанией АМК «Тройка».

Развитию автотуризма и караванинга в России помогает ежегодно проводимая в Краснодарском крае специализированная выставка «Caravanex». Выставка предоставляет возможность выбора автодомов, прицепов, туристического снаряжения от лучших мировых производителей, знакомит с различными видами сервиса и услуг в области караванинга, такими как помощь на дорогах, сертификация, строительство кемпингов.

**Заключение.** Поскольку все болевые точки в развитии автотуризма и караванинга в России нельзя устранить одномоментно, то процесс адаптации караванинга к российским условиям следует начинать с создания в стране сети автодорог с качественным покрытием и сети кемпинг-площадок, затем рынка аренды автодомов. Одновременно с этим необходима широкая информационно-рекламная кампания о доступности и возможностях автотуризма и караванинга в стране.

#### **Примечания:**

1. Журнал «Автокемпер» [Электронный ресурс]: журнал о домах на колесах и путешествиях. Режим доступа: <http://avtotravel.com/forum/aft/32703/afpg/> 10.11.2013.
2. Журнал «Эксперт» [Электронный ресурс]: еженедельное деловое аналитическое издание России. Режим доступа: <http://expert.ru/ratings/kрупnejshie-sborochnyie-zavodyi-mirovyyh-avtokontsernov-v-rossii/> 20.11.2013.
3. Клуб «Лига Караванеров» [Электронный ресурс]: межрегиональная общественная организация. Режим доступа: <http://www.caravanliga.ru/avtoputeshestviya-liga/> 13.11.2013.
4. Компания «Автокемпер» [Электронный ресурс]: импортер и продавец техники для караванинга. Режим доступа: <http://autocamper.ru/node/> 15.11.2013.
5. Министерство транспорта РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/> 01.12.2013.
6. Проблемы развития индустрии караванинга в РФ [Электронный ресурс]: стратегическое планирование и стратегическое управление. Режим доступа: <http://www.strategplann.ru/estatiw/razvitie-karavaninga-v-rossii.html> 2.11.2013.
7. Российские автомобильные дороги [Электронный ресурс]: государственная компания. Режим доступа: <http://www.russianhighways.ru/> 15.11.2013.
8. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gks.ru> 01.12.2013.
9. Федеральное дорожное агентство [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rosavtodor.ru> 21.11.2013.
10. Федеральные целевые программы [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.programs-gov.ru> 10.10.2013.

UDC 338.48 – 52:796.7 (470+571)

### **Problems of the Development of Automobile Tourism in Russia**

Irina A. Romanova

Kuban State University, Russian Federation  
350040 Krasnodar, Stavropolskaya St., 149  
Candidate of geographical sciences, Associate professor

E-mail: romanovakubgu@mail.ru

**Abstract.** The article examines the prospects for the development of automobile tourism in Russia as the cheapest and most popular type of recreation which is going to have a positive impact on the development of the internal tourism market of the country. The author identifies the problems impeding the development of auto tourism the major ones of which include the condition of the road network of the RF, the gaps in the normative and legal framework, the need for the construction of roadside infrastructure, the insufficient quality of roadside service, the low level of security and market promotion. However, the identified problems can be resolved only through supporting the industry at the state and regional levels, bringing in private investment and creating itineraries attractive to tourists.

**Keywords:** automobile tourism; condition of the road network; roadside infrastructure; roadside service; transport strategy of the RF; caravanning; autohome; camping site.