



**Администрация Приморского края Российской Федерации
Дальневосточный федеральный университет
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
«РАЗВИТИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ
В ТУРИСТСКОМ БИЗНЕСЕ
РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И СТРАН АТР»**

18 мая 2013 года

Научное электронное издание

г. Владивосток, 2013

УДК 332.13

ББК 65.433

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «РАЗВИТИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В
ТУРИСТСКОМ БИЗНЕСЕ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И СТРАН АТР». 18 мая
2013 г. Сборник статей и тезисов [Электронный ресурс] / под ред. проф. А.Б. Косолапова –
Электрон. дан. – Владивосток: Издательский дом Дальневост. федерал. ун-та, 2013. – Режим
доступа: <http://nauka.dvfu.ru/nirs/pdf/>. – Загл. с экрана.

В сборник включены статьи и тезисы выступлений участников международного форума
«Развитие интеграционных процессов в туристском бизнесе Российского Дальнего Востока и
стран АТР».

Предназначен для преподавателей, аспирантов, студентов, работников предприятий и
организаций туристской сферы, а также для всех, интересующихся экономическими и
социальными проблемами внутреннего и въездного туризма.

В докладах сохранен авторский стиль.

Издательский дом Дальневосточного федерального университета
690950, г. Владивосток, ул. Октябрьская, 27.
E-mail: edit_dvgu@mail.ru. Тел./факс: (423) 245-75-03.

СОДЕРЖАНИЕ

Проблемы и перспективы внутреннего и въездного туризма: международный опыт и тенденции развития

Доклады и тезисы участников круглого стола

Шевцова С.П.

Тенденции развития внутреннего и въездного туризма в России 7

Глушко А.А., Остапенко А.С.

Актуальные вопросы развития внутреннего и международного туризма в
Приморском крае 11

Бурилова В.С.

Исторические предпосылки возникновения Российско-китайских отношений в сфере
туризма 16

Плоткина Н.П.

Методические подходы к комплексной рекреационно-туристской оценке территории
Российского Дальнего Востока 22

Галенко Е.В.

Проблемы развития инкаминга в индустрии туризма Приморского края 22

Матвеева Л.В., Устименко О.А., Пенькова В.А.

Перспективы развития экотуризма в Приморском крае 32

Егорова Е.Н., Походяев И.Н.

Определение рекреационной ценности территорий в целях формирования туристско-
рекреационных объектов 35

Гомилевская Г.А.

Модель водного туристского кластера на примере Приморского края 40

Головко Е.В.

Формирование туристско-рекреационного кластера «Арсеньев» на территории
Арсеньевского городского округа 49

Сазыкин А.М., Шабаетов А.А.

Памятники природы: экология и турбизнес – столкновение интересов 57

Курюмов А.Ю.

Интеграция российской компании в международную структуру: продукт, стандарты,
технологии 64

Попова Т.Н.

Инфраструктура туризма – важный фактор развития внутреннего и въездного

АННОТАЦИЯ
**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО
И МЕЖДУНАРОДНОГО ТУРИЗМА В ПРИМОРСКОМ КРАЕ**

Глушко А.А., Остапенко А.С.

В международном туризме Приморского края доминирует выездной туризм. В то же время позиции въездного и внутреннего туризма остаются слабыми. С начала 1990-х гг. география международного туризма в Приморье не изменилась. Основной поток туристов прибывает в край из стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Во внутреннем туризме растёт доля самостоятельного (неорганизованного) туризма. Это имеет ряд отрицательных для регионального туризма последствий экономических и экологических. Перспективы развития внутреннего и международного туризма в Приморском крае могут быть связаны с деловыми и событийными поездками. Для этого в крае создаются необходимые условия.

ABSTRACT
**CURRENT ISSUES OF THE DEVELOPMENT
OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TOURISM IN PRIMORSKY KRAI**

Glushko A.A., Ostapenko A.S.

The outbound tourism is dominates in Primorye. At the same time position of inbound and domestic tourism remain unconvincing. Since the beginning of the 1990 years the geography of international tourism of Primorye has not changed. Most tourists arrive in Primorye from the Asia-Pacific region. One of the problems in the tourist industry is the development of amateur tourism. This leads to several problems: economic, environmental. The prospects of regional tourism can be associated with business travels and events. The necessary for those conditions are created in Primorye.

**ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ
РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ ТУРИЗМА**

Бурилова В.С.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Влияние факторов определявших взаимоотношения России и Китая в конце XIX – начале XX вв. во многом определили становление и развитие межгосударственных связей Китая и Приморья в конце XX – начале XXI веков. Но кроме влияния геополитического положения, торговли, добычи природных ресурсов, расселения, культурном и экономическом обмене, миграции на первый план выходят и отношения в сфере туристского обмена. Анализ

въездных туристских потоков в Приморский край за последние 20 лет показывает, что Китай является основным стратегическим партнером Китая. Например, в 2011 году китайские туристы составили 89% въездного международного туристского потока в Приморский край.

Современная концепция развития туризма в Российской Федерации рассматривает кластерный подход в качестве оптимальной модели стимулирование развития въездного и внутреннего туризма. Этот подход использован при разработке Государственной программы «Развитие туризма в Приморском крае» на 2013 – 2017 годы. Наиболее перспективными в с точки зрения стимулирования роста въездных туристских потоков из КНР можно выделить следующие туристско-рекреационные кластеры: «Находкинско-Партизанский», «Владивосток – центр делового туризма» и «Хасанский» [1].

Формально современное состояние пограничных отношений России с Китаем можно датировать с 1858 г., когда был подписан договор о разграничении по Приамурью, и 1860 г. – о Южно-Уссурийском крае (Айгунский и Пекинский договора соответственно). В целях поощрения развития торговли 26 марта 1860 года были изданы временные правила «Для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях», порты Японского моря – Дуэ, Де-кастрн, Ольга и Владивосток получили право беспошлинной торговли. В 1862 г. правительство России было вынуждено пойти на установление порто-франко, т.е. режима беспошлинной торговли на Дальнем Востоке с соседними государствами для успешной экономической и политической интеграции со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также для улучшения обеспечения первых переселенцев предметами первой необходимости, включая продовольствие. Введение беспошлинной торговли по обе стороны границы с Китаем имело большое значение для взаимопроникновения торгового капитала и заселения территории Приморья и Маньчжурии.

Во второй половине XIX в. значительную роль в освоении юга Дальнего Востока России играла миграция населения, причем наиболее массовый характер приобрела иммиграция из Китая и Кореи. По целям пребывания в Приморье в XIX в. китайцы подразделялись на отходников и колонистов. Деятельность китайцев – промышленников, ремесленников, сельскохозяйственных работников российской администрацией на данном этапе была признана полезной для развития области.

Китайский капитал, быстро осваивал различные сферы бизнеса во Владивостоке, так в 1887 г. из 133 частных предприятий 50% принадлежало иностранным подданным и 70% из них были собственники китайцы, которые владели харчевнями с китайской кухней, постоянными дворами, портняжными мастерскими и др.[2]. Китайскому населению было строго запрещено открывать игорные дома, питейные заведения, приносить и иметь при себе оружия. Во Владивостоке для поселения им было отведено место на Семеновском покосе. Из-за большого скопления людей этот квартал назывался Миллионкой. В 1910 г. там проживало 50 тыс. человек, из которых только одна треть была зарегистрирована.

В конце XIX в. наблюдалась и миграция населения из России в Китай, что связано было с экспансией России в Северо-Восточный Китай: строительство КВЖД, Военно-морской базы

Порт-Артур. Русские по существу основали Харбин, как одноименную станцию КВЖД и к 1920 г. население его составляло уже 200 тыс. жителей 50 тыс. из которых являлись российскими гражданами [3].

В постсоветской истории многие тенденции, определявшие взаимоотношение между странами в прошлом определили развитие на современном этапе. В начале 90-х годов XX в. взаимоотношения Китая и Приморья развивались в основном в сфере торговли, миграции, взаимопроникновения капиталов и лишь к концу XX в. у китайцев для посещения Приморья появляются туристские цели и межкультурные коммуникации, в том числе тяготение населения к восточной кухне. Так в 2011 г. в Приморском крае зарегистрировано 1100 предприятий общественного питания и 33% из них специализируются на китайской кухне и лишь 5% - на русской.

В настоящее время по мотивации китайцев в России можно разделить на несколько групп. Во-первых, это туристы, приехавшие на короткий срок. В результате успешных экономических реформ в Китае стало довольно много состоятельных граждан и организаций, и, естественно, многие жители захотели поехать за рубеж посмотреть мир. При туристических поездках чаще всего используется коллективная виза. Во-вторых, это рабочие, официально приглашаемые на строительные, сельскохозяйственные и другие работы по квотам субъектов Федерации. В-третьих, это бизнесмены. В-четвертых, это студенты, часть которых в действительности занимается бизнесом. Все эти группы трудно назвать иммигрантами в полном смысле, но это 90% китайцев, находящихся в России.

Китайский капитал в последние два года активно осваивает туристический рынок России. Увеличение числа китайских туристов способно не только принести значительные доходы в местные бюджеты, но и привлечь частные капиталы в модернизацию туристической инфраструктуры, как в известных туристических центрах, так и в отдаленных местах.

В разные годы были разработаны крупные проекты, направленные на выход сотрудничества между Китаем и Россией на новый качественный уровень, и возвращение Приморью и Владивостоку в частности его исторической стратегической роли. Это проекты «Туманган», «Большой Владивосток», «Ли Фа», «Стратегический план развития Приморского края».

Проект «Туманган» - наиболее известный из всех существующих проектов, в концентрированном виде выразивший геостратегические цели его перспективных участников. Проект «Туманган» впервые стал рассматриваться с 1990 г, когда на международной конференции в г. Чаньчуне с участием представителей стран Северо-Восточной Азии была выдвинута идея проекта. В проекте принял участие Институт развития Японии, Ассоциация поддержки малого и среднего бизнеса (Япония), исследовательский центр «Восток - Запад» (г. Гонолулу, США). Окончательно международный статус проекту придало участие Программы развития ООН (ПРООН). Затем в проект втянулись Монголия и Северная Корея, чему способствовало проведение международных конференций по проекту в 1991 г. в Улан-Баторе и в Пхеньяне [4].

Реализация проекта предполагала:

- формирование «международной» или «национальной» свободной экономической зоны в районе р. Туманной или в ином близлежащем районе;
- формирование мощного инфраструктурного узла для обслуживания зоны с созданием железнодорожной линии по направлению северо-восточных районов Китая;
- открытие границы и создание пограничного перехода;
- создание на территории СЭЗ мощного торгового центра;
- строительство международного морского порта на территории свободной экономической зоны, т.е. формирование нового полномасштабного «треугольника роста» в Северо-Восточной Азии, геостратегическое преимущество в котором будет принадлежать Китаю, но который одновременно в той или иной степени будет выгоден всем его потенциальным участникам.

Проект «Большой Владивосток». Проект появился лишь немногим позже, чем «Туманган», также в виде глобального международного проекта. В декабре 1991 г. японская «Ассоциация инженерно-консалтинговых фирм» под эгидой Организации международного развития ООН (ЮНИДО) сформулировала основные положения проекта свободной экономической зоны, которая стала бы, по мнению авторов проекта, «переходным пунктом» для создания проекта более высокого порядка - международной СЭЗ типа Сингапура. Тип создаваемой СЭЗ определялся как «экспортно-импортная производящая зона» по аналогии с другими зонами или «треугольниками роста» в Азиатско-Тихоокеанском регионе [5]. Проект изначально предусматривал:

- создание свободной экономической зоны с центром во Владивостоке;
- реконструкцию порта Владивосток и превращение его в международный порт;
- создание международного аэропорта;
- демилитаризацию территории свободной экономической зоны;
- создание мощного инфраструктурного узла с устремлением железнодорожных линий и нефтепроводов по направлению к КВЖД и Транссибу;
- открытие границы с Китаем и создание свободного перехода на российско-китайской границе.

Дальнейшая история проекта «Большой Владивосток» связана с инициативой Владивостокского городского Совета, который в 1992 г. образовал группу по детальной проработке проекта. Эта группа разработала ряд концептуальных документов, ни один из которых не вышел за рамки первоначальной японской идеи.

3. Проект «Ли Фа». Проект стал достоянием общественности в феврале 1994 г., когда в виде предложения китайской компании «Ли Фа» был направлен в администрацию г. Владивостока. Суть проекта:

- формирование небольшой (около 200 кв. км или более) «международной» свободной экономической зоны под Владивостоком;
- создание крупного «чайна-тауна» в этой зоне;

- формирование мощного инфраструктурного узла для обслуживания зоны с созданием международного аэропорта и мощной железнодорожной линии по направлению СЭЗ Суйфэньхэ - Хасанский район;

- открытие границы и создание пограничного перехода;
- создание на территории СЭЗ мощного торгового центра;
- строительство международного морского порта на территории СЭЗ.

Проект предусматривал полное финансирование всех работ китайской стороной [14, С. 108].

4. Проект «универсального транспортного узла». В России первоначально был выдвинут ассоциацией «Владивосток» в 1993 г., однако основным разработчиком и спонсором проекта являлись южнокорейский концерн «Хендэй», а также другие южнокорейские компании. Суть проекта:

- создание особой экономической зоны в пригородах г. Владивостока;
- строительство в зоне международного аэропорта;
- создание мощной транспортной инфраструктуры и железнодорожных линий, примыкающих к КВЖД и включающих ее (равно как и Транссиб) в инфраструктурную схему зоны;
- строительство огромного международного морского торгового порта.

Проект предусматривал полное финансирование южнокорейской стороной. Сравнение четырех вышеописанных проектов дает поразительный результат. Если отбросить «национальный колорит» или идею «международности», то выяснится, что все четыре проекта имеют одни и те же параметры:

- создание свободной экономической зоны на территории Приморья, Северной Кореи или Китая;
- реконструкция или создание морского порта на территории этой СЭЗ и превращение его в международный;
- создание мощного инфраструктурного узла с устремлением железнодорожных линий и нефтепроводов по направлению к КВЖД и Транссибу;
- открытие границы с Китаем и создание свободного перехода на российско-китайской границе.

В течение постсоветского периода состоялось более 20 российско-китайских встреч на высшем уровне как на официальном, так и на неофициальном уровнях.

К настоящему времени подписано более 180 межправительственных и межведомственных соглашений практически во всех областях двустороннего сотрудничества.

Жители КНР с большой активностью селились на Дальнем Востоке, но всегда существовали и существуют проблемы китайской диаспоры в России. Стратегическая уязвимость российского Дальнего Востока, связанная с его удаленностью от центра, малой хозяйственной освоенностью и малонаселенностью, заставляла власть и в царское, и в советское время предпринимать усилия по экономическому и демографическому освоению

региона, поэтому сфера туризма является наиболее оптимальной для развития экономики Приморского края во взаимодействии с китайскими партнерами.

Литература

1. Государственная программа Приморского края «Развитие туризма в Приморском крае» на 2013 – 2017 годы. Постановление администрации Приморского края от 7 декабря 2012 г. № 396-па.
2. Бурилова, В.С. История Формирования территориально-промышленных структур Приморского края в середине XIX – начале XX вв. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 128 с.
3. Хисамутдинов А.А. Следующая остановка – Китай: из истории русской эмиграции. – Владивосток, Издательство ВГУЭС, 2003. – 244 с.

АННОТАЦИЯ

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ ТУРИЗМА

Бурилова В.С.

Рассматриваются ключевые факторы, под влиянием которых формировалась история российско-китайских взаимоотношений в Приморье в конце XIX – начале XX вв. и получивших свое развитие на современном этапе в сфере туризма. Проводятся исторические параллели и делается попытка обобщения позитивного исторического опыта.

ABSTRACT

THE HISTORICAL BACKGROUND OF THE RUSSIAN-CHINESE RELATIONS IN THE TOURISM FIELD

Burilova V.S.

Covers the key factors that influenced the formation of the Russian-Chinese relations history in Primorye Region in the end of XIX - the beginning of XX century and developed at the present stage in the tourism sector. The author conducted a historical parallel and summarized the positive historical experience.