

ФОРМИРОВАНИЕ ТУРИСТСКОГО КЛАСТЕРА И УПРАВЛЕНИЕ ЕГО РАЗВИТИЕМ НА ТЕРРИТОРИИ ПРИМОРСКОГО КРАЯ.

Н.С. Мартышенко

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Основой экономической политики относительно развития туризма в России должны быть потребности потребителей, которые выражаются в растущем спросе на туристско-рекреационные услуги. На прошедшей 22.05.08 в РИА-Новости конференции, руководитель Федерального агентства по туризму (Ростуризм) Владимир Стржалковский сообщил о стратегии развития туристской индустрии в РФ до 2015 года [1]. В настоящее время туризм во всем мире является одной из наиболее динамично развивающихся сфер в международной торговле услугами, и Россия тому не исключение. Современные характеристики мирового туристского спроса отражены на рис. 1.



Рис. 1. Тенденции развития мирового туристского спроса

По оценке Всемирного совета по туризму и путешествиям, доля доходов от туризма в 2007 году в ВВП нашей страны с учетом мультипликативного эффекта составила 6,7%. Согласно данным того же источника, число рабочих мест в туризме составило 1% от общей занятости, с учетом смежных отраслей - 5,7%, инвестиции в основной капитал в туристской индустрии России составляют 12,1% от общих инвестиций при годовом росте в 8,2%.

На сегодняшний день туристский потенциал страны используется далеко не в полной мере. Москва и Санкт-Петербург до сих пор остаются основными туристскими центрами для приема иностранных туристов, реализуя до 75% международных прибытий. Правда из-за резкого роста цен в этих городах и уменьшения количества отелей туристского класса численность туристских потоков в них в последние 2-3 года сокращалась. В планах Правительства Москвы намечено построить 353 новых гостиниц до 2011 года. За 2007 год общая численность въездного потока иностранных туристов в Россию составил 23 млн. человек, потенциал внутреннего размещения в гостиницах - 35 млн. человек. С учетом дальнейшего развития отрасли к 2015 году эти показатели планируется довести до 35 и 46 млн. человек соответственно. В результате объем платных услуг гостиниц и аналогичных средств размещения к 2015 году может составить порядка 370 млрд. рублей ежегодно, против 89 млн. рублей сегодня.

Главное сегодня для развития российского туризма – желание властей развивать туристскую индустрию, т.к. недостатка в частных инвестициях в туризм нет. К сожалению, среди местных властей это желание редко встречается. Вопрос развития туристского бизнеса в городах России, по мнению Владимира Стржалковского, стоит очень остро. Тем более что федеральные власти стремятся создать наиболее благоприятные условия для развития малого и среднего бизнеса в стране, а именно к этой категории относится большинство туроператоров.

Со своей стороны в целях стимуляции туризма Федеральное агентство предлагает отменить пошлины на ряд товаров туристского назначения, не производимых у нас в стране. Например, альпинистские канаты, подъемные кабины, круизные суда, туристические автобусы высокого класса, что создает преимущества для развития туризма.

Все вышесказанное относится и к Приморскому краю с его уникальными природными ресурсами и геополитическим положением. Мониторинг рынка туристских услуг, осуществляемый на кафедре маркетинга и коммерции ВГУЭС, показывает, что основные тенденции спроса на рынке туризма в Приморском крае заключаются в сохранении предпочтений в использовании пляжно-купального вида отдыха в летние месяцы на морском побережье и поездок в течение всего года в Китай. Поток россиян в эту страну за 2003 – 2007гг. увеличился более чем на 250 тысяч человек, и его численность сегодня превышает полмиллиона человек. Въездной поток иностранных туристов в край за эти годы сократился более чем в 4 раза, и его численность составляет чуть более 25 тысяч туристов. Таким образом, численность потока туристов в Китай в 20 раз превышает численность потока китайских туристов в Приморский край. В такой ситуации приоритетным должно стать развитие внутреннего рынка туристских услуг.

Пляжно-купальный отдых вообще мало изучен в нашей стране, тем более, в Приморском крае, так как он находится в стадии становления. Но даже на этом этапе рост притока туристов в прибрежные зоны края выявил ряд проблем и полную неготовность к их разрешению. Чтобы решать проблемы качества рекреации, а тем более разрабатывать региональные долгосрочные программы

развития туризма необходимо наладить сбор и систематизацию информации по этому виду отдыха [2 – 3].

В данной работе мы рассмотрим некоторые результаты маркетинговых исследований, фокусирующих внимание на особенностях и предпосылках развития туристско-рекреационного потенциала региона. Масштаб проводимых авторами исследований характеризуется количеством собранных анкетных данных за последние годы только по одной из анкетных форм, который представлен на рис.2.



Рис. 2. Количество респондентов, опрошенных при изучении пляжно-купального отдыха в Приморском крае

Изучение предпочтений потребителей туристско-рекреационных услуг производилось на основании анкетного опроса жителей края и по большей части жителей г. Владивостока (77% опрошенных). Жители краевого центра представляют заметный процент от численности населения края (30%), а городское население в крае составляет более 76% от общей численности. Сельские жители в сезон пляжно-купального отдыха более всего заняты в производственной деятельности и пляжный отдых используют гораздо меньше городских, за исключением жителей прибрежных поселений, активно участвующих в обслуживании туристов и отдыхающих.

В анкетном опросе исследовались две разновидности пляжно-купального отдыха, практикуемого жителями края, - без ночевки и с ночевками. Изучались временные характеристики отдыха, транспортная составляющая, средства размещения и другие факторы на фоне социально-демографического портрета респондентов. Ряд характеристик потребления туристского продукта представлен на рис. 3 – 12.

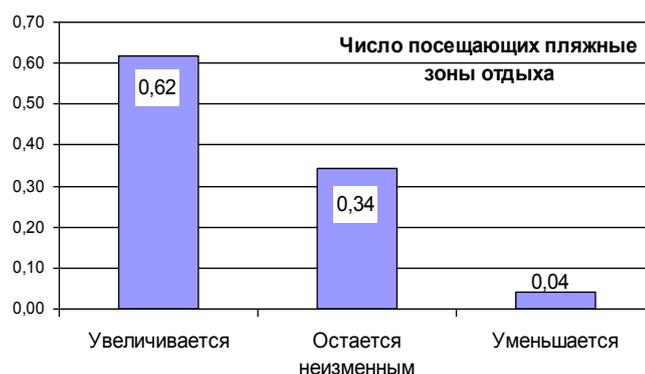


Рис. 3. Оценка тенденций посещаемости пляжных зон, даваемая респондентами

По мнению потребителей, количество отдыхающих в прибрежных зонах в течение исследуемого периода увеличивалось из года в год (рис. 3 – 4). Оценка давалась респондентами по всем посещаемым зонам отдыха. В последние годы существенно увеличился поток туристов, прибывающих из соседних регионов, в особенности из Хабаровского края. Это связано, с одной стороны, с эффектом распространения мнений людей, посетивших наш край, с другой стороны, с постоянным ростом количества мест на турбазах.

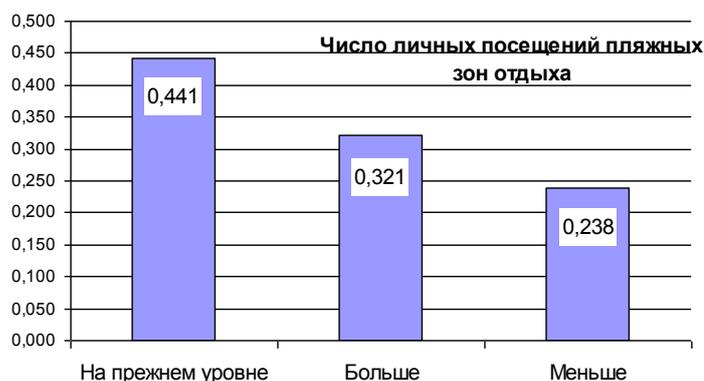


Рис. 4. Частотные ряды посещений пляжей респондентами

Кроме того, в последние годы складывается мода на молодежный образ жизни, поэтому даже пожилые люди часто не отказываются от использования пляжно-купального отдыха.

Потребление пляжно-купального туристского продукта приходится, в основном, на два летних месяца: июль и август (рис. 5).

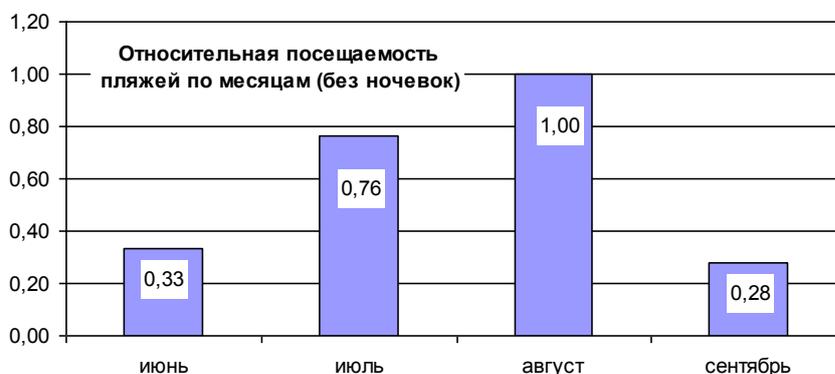


Рис. 5. Относительная посещаемость пляжей по месяцам

Это связано с температурой морской воды. Хотя температурный режим в сентябре в Приморском крае достаточно комфортный, этот месяц пользуется не столь высокой популярностью. Среднее количество посещений пляжей в период с начала июля и по конец августа самое высокое (рис. 6). Однако, в связи с ухудшением экологической обстановки и загрязнением пляжей в пригородной прибрежной зоне краевого центра, все большее количество жителей края вынуждено осваивать новые зоны отдыха, часто испытывая дополнительные неудобства и неся при этом все большие временные и транспортные расходы.

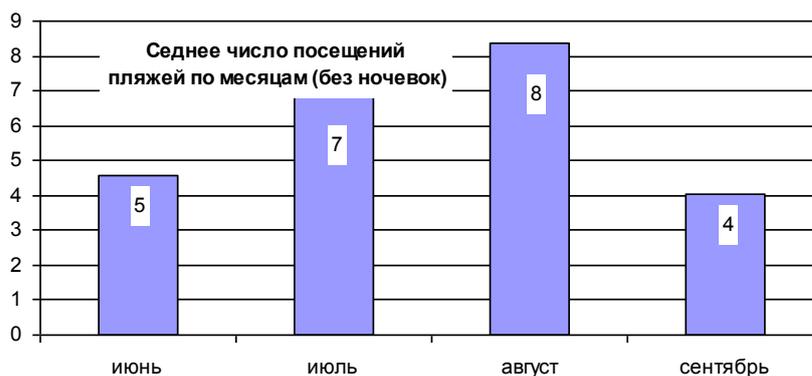


Рис. 6. Частотный ряд количества посещений пляжа

Необходимо отметить тот факт, что большинство людей не пользуются услугами средств размещения и для ночевок используют палатки (рис. 7).

Одной из ключевых характеристик пляжного отдыха является частотный ряд распределения расходов, которые тратят потребители на один день отдыха. При этом в эти расходы на отдых нами не включались расходы на проживание и транспортную составляющую (рис. 8). Анализ данных показал, что расходы, связанные с отдыхом, практически не зависят от того, к какой возрастной категории относится потребитель рекреационных услуг.

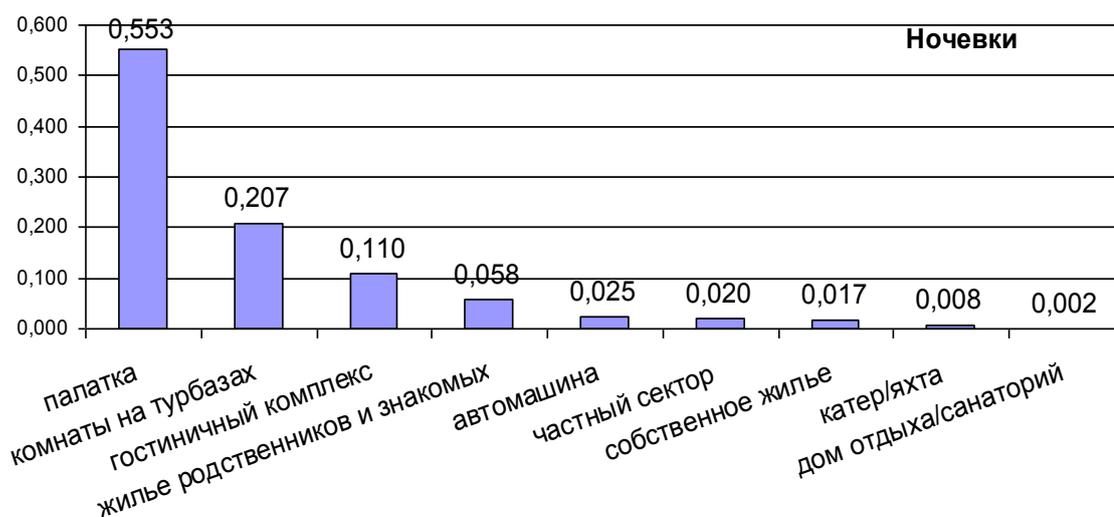


Рис. 7. Использование средств размещения при посещении пляжных зон с ночевками

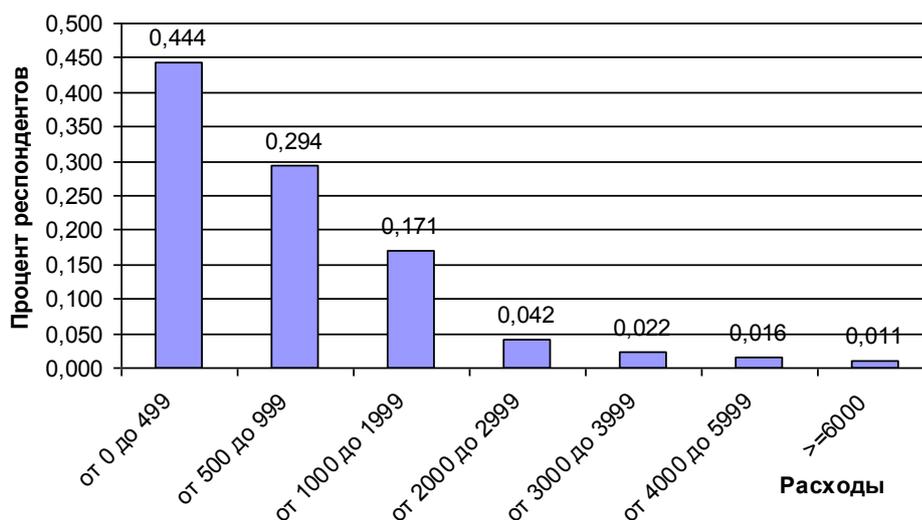


Рис. 8. Частотный ряд распределения расходов в день во время посещения пляжных зон

Таким образом, неудовлетворительное развитие туризма на внутреннем рынке Приморского края мы связываем, в первую очередь, с низкой платежеспособностью потребителей, а также низким качеством внутреннего турпродукта, поэтому происходит динамичный рост численности выездных потоков туристов в пограничный с Приморским краем Китай, где стоимость аналогичных услуг гораздо ниже, а качество выше. По данным таможенной службы г. Суйфэньхе жители Приморского края оставили в этом городе в 2007г. более 600 млн. долл. Внутренний туристский продукт является не конкурентоспособным. В структуре потребляемых услуг туристские услуги составляют всего 1%, а санаторно-оздоровительные и того меньше – 0,6% от общего объема реализуемых в Приморском крае платных услуг. В выездных потоках увеличивается доля туристов, выезжающих с рекреационной целью. Развития туризма на внутреннем рынке практически не происходит. На наш взгляд для его развития необходимо инвестирование в материально-техническую базу туризма и, прежде всего, в средства размещения туристов, в строительство автодорог, в развитие сферы развлечений, в возведение туристских объектов круглогодичного пользования. Кроме того, мощным катализатором с эффектом синергии для развития туризма и сопутствующих отраслей может стать реализация проекта игровой зоны в Приморском крае и реализация декларированного мегапроекта по развитию делового туризма на островной территории, разработанного для проведения саммита АТЕС в 2012 году.

По данным опросов на внутреннем рынке туристско-рекреационных услуг были выделены 8 типов потребителей по предпочтению к увлечениям и любимым занятиям во время отдыха и 9 типов – по отрицательной реакции, полученной во время отдыха (рис. 9 – 11).

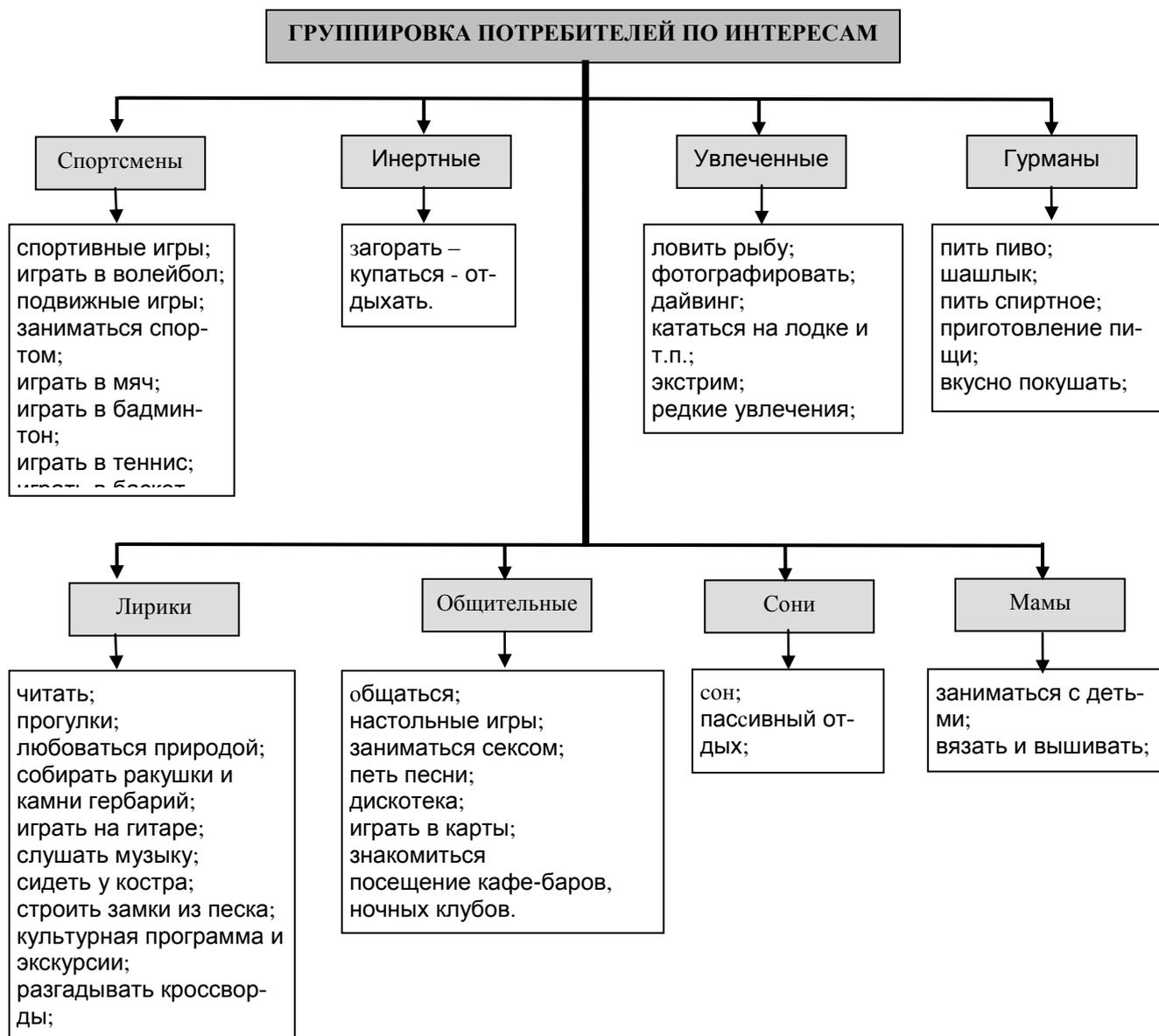


Рис. 9. Группировка потребителей по интересам

При выделении типологии по интересам присущие практически всем рекреантам цели – купание и загорание, были исключены. Из частотного ряда распределения типов потребителей в зависимости от основной рекреационной деятельности, или любимого занятия во время отдыха, видно, что больше всего потребителей, 42%, предпочитают подвижный образ жизни и спортивные игры (“спортсмены” и “увлеченные”), т.е. предпочитают активный отдых пассивному, около 13% - на первое место ставят гастрономические интересы (“гурманы”) (рис.10).

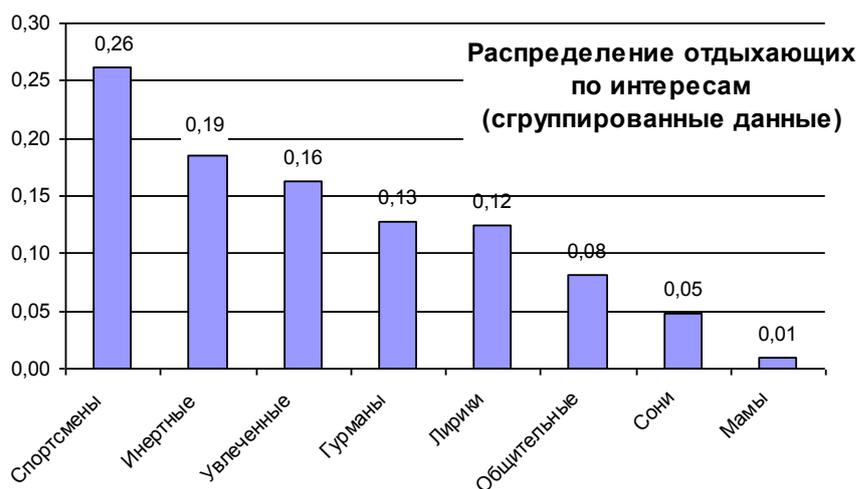


Рис. 10. Частотный ряд распределения потребителей по интересам

Названия групп потребителей с определенными поведенческими характеристиками являются логическим следствием содержания предпочтения или любимого занятия во время их отдыха, а также содержания предпочтительной основной рекреационной деятельности. Варианты ответов потребителей о любимых занятиях в пляжной зоне были положены в основу группировки по этому признаку (рис. 9 – 10). Как следствие влияния личностных факторов, можно ожидать и различий в поведении разных типов потребителей пляжно-купального отдыха, что и было установлено в результате анализа первичных данных.

При сегодняшнем уровне развития туризма в Приморском крае одной из наиболее эффективных форм регионального экономического роста можно рассматривать теорию кластерного механизма, в которой кластеры могут выступить в качестве средства обеспечения конкурентоспособности территории за счет усиления внутренней конкуренции, повышения производительности входящих в них фирм и отраслей, повышения способности к введению инноваций, стимулирования новых видов бизнеса, поддерживающих инновации и комплексное использование потенциала развития территории. Формирование перспективных туристских кластеров и планирование их развития является основой устойчивого регионального развития. Сегодня в Приморском крае есть потребность в разработке методического обеспечения формирования высоко эффективных конкурентоспособных территориально-производственных кластеров и, в частности, туристско-рекреационного кластера, обеспечивающего максимальные синергетические эффекты в региональном развитии. Отсутствие конкурентоспособного туристско-рекреационного кластера на территории Приморского края обуславливает удовлетворение спроса в туристско-рекреационных услугах в основном в Китае и вывоз большого количества денег в эту страну. Туризм в Приморье является выездным и расходным для краевого бюджета.

Сегодняшний разговор о развитии туризма в российских регионах, в том числе и в Приморском крае, должен вестись с позиций формирования туристского кластера, эффективность функционирования которого во многом будет

обусловлена тем, как в его деятельности будет реализована интеграция системного и проектного подходов. Ведь развитие туризма на конкретной территории требует формирования особой системы: особых институциональных, экономических, организационных, психологических и других элементов – чего можно достигнуть при помощи кластерного механизма. Кроме того, согласно основоположнику кластерной теории М. Портеру, «построение в условиях развивающейся экономики туристского кластера может оказаться толчком к улучшению инфраструктуры и рассредоточению экономической деятельности» [4].

В настоящее время интерес инвесторов вызывают те регионы, где уже имеются сложившиеся кластеры в тех или иных отраслях, или есть предпосылки для их формирования.

Классическое определение кластера гласит, что это - сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных в соответствующих отраслях поставщиков, фирм, а также связанных с их деятельностью организаций, конкурирующих, но вместе с тем осуществляющих различные формы сотрудничества.

Исходя из данного определения, можно выделить те группы факторов, которые определяют возможность построения и эффективной деятельности кластера [4 - 8]. По отношению к туристскому кластеру это следующие группы факторов:

1. Доступность факторов производства:

- природные ресурсы (горы, леса, заповедники, реки, моря, уникальный ландшафт и т.п.);

- материальные ресурсы (гостиницы, дороги, базы, курорты, предприятия в сфере туруслуг и туристической индустрии);

- финансовые ресурсы (доступность различных источников финансирования, венчурные инвестиции);

- трудовые ресурсы (наличие и качество специалистов, подготовленность менеджеров, качество специального профессионального образования);

- инфраструктурные ресурсы:

а) информационная инфраструктура (специфические стандарты, текущие и перспективные для кластера технологии, информация о туробъектах, маршрутах);

б) физическая инфраструктура (состояние дорог, все виды транспорта);

в) административная инфраструктура (защищенность бизнеса, административные препятствия бизнесу, законодательные акты);

- научно-технологическая инфраструктура (возможность для проведения исследований и разработок по актуальным проблемам кластера, сотрудничество между университетами, научно-исследовательскими организациями и предприятиями в кластере).

2. Внутренний спрос. По нашим и экспертным оценкам спрос на туризм в Приморском крае высокий. Но необходимо развитие туристской инфраструктуры, в первую очередь, мест размещения, а также активная имиджевая политика региона, в т.ч. и в зарубежных странах.

3. Наличие конкурентоспособных поставщиков и сопутствующих отраслей и организаций: предприятия пищевой промышленности, производство сувенирной продукции, услуги страховых компаний, компаний отдыха и развлечений, услуги связи и др.

4. Организующая роль туристских фирм, непосредственно формирующих туристские потоки и пропагандирующих туристскую привлекательность региона.

Существуют ограничения для построения туристского кластера в Приморском крае, выявленные в результате осуществляемого мониторинга потребительского рынка туристско-рекреационных услуг.

В результате анализа первичных данных была произведена группировка потребителей по негативным высказываниям об отдыхе, которая приведена на рис. 11.



Рис. 11. Группировка потребителей по негативным высказываниям

Анализ ответов респондентов, отнесенных к установленной типологии по негативным отзывам респондентов, использующих пляжно-купальный вид отдыха, о пребывании в прибрежных зонах, показал, что у 53% опрошенных, в первую очередь, вызывает негативную реакцию экологическое состояние пляжей и морской акватории (рис.12).

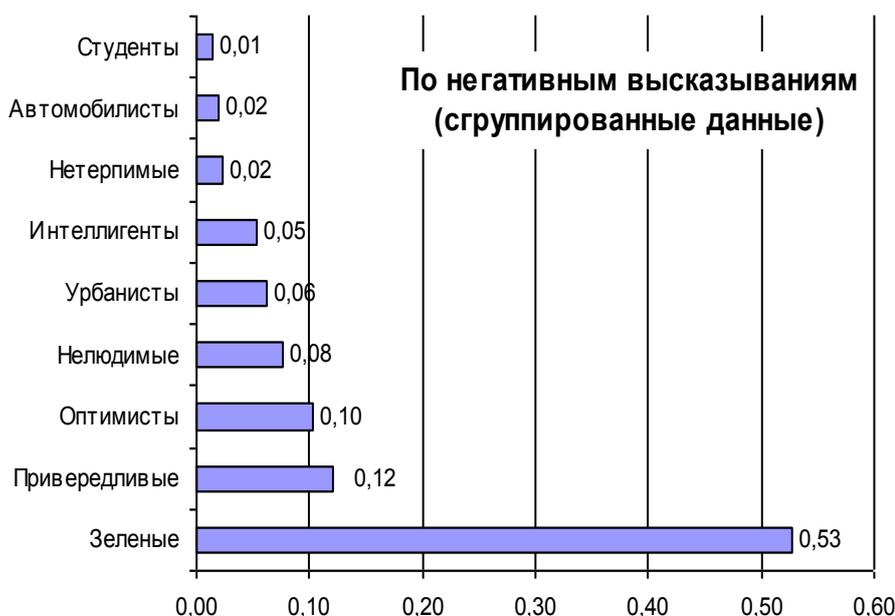


Рис. 12. Частотный ряд распределения потребителей по негативным высказываниям

Из приведенной типологии по негативным отзывам рекреантов очевидно, что развитие туризма в Приморском крае зависит от реализации проектов, способствующих экологической безопасности территории и развивающих транспортную инфраструктуру.

Кроме того, формирование туркластера предполагает устойчивость связей между отдельными городами, районами, относящимся к разным муниципальным образованиям, и расположенными на их территориях предприятиями, занятыми производством и реализацией рекреационно-туристских продуктов и услуг. Сегодня каждый район и город пытается решить свои проблемы самостоятельно, и вместо объединения усилий, наблюдается разобщение, это препятствует решению сложных информационно-технологических проблем, а также реализации эффективного маркетинга на уровне территории туристского кластера [4, 6, 7].

Построение и развитие кластера подразумевает объединение усилий в совместной деятельности с четким разделением функций, при отсутствии которого каждый отдельный район или город не может в полной мере и эффективно решать свои проблемы.

Возможно, организующее и координирующее начало в создании кластера должно принадлежать региональным органам власти и осуществляться в рамках государственно-частного сотрудничества. Такое объединение должно создаваться на добровольной основе при равной заинтересованности всех участников, причем объединение городов и районов, в свою очередь, должно инициировать и ассоциативное объединение предприятий этих территорий. А региональные органы власти и управления должны исполнять роль координаторов, способных решать проблемы планирования нового строительства, внедрения

крупных проектов, природоохранных программ, создания благоприятного инвестиционного климата в регионе.

Управление развитием кластера в Приморском крае должно быть основано на комплексном управлении развитием прибрежной зоны, индикативном планировании и целевом программировании.

Представляется целесообразным выйти с законодательной инициативой в законодательные собрания сопредельных регионов о разработке законов, определяющих регулируемую роль местных администраций в развитии туротрасли и, прежде всего, в разработке и осуществлении политики, которая будет способствовать ее развитию в регионе и развитию всего кластера. Главной инновационной идеей такого закона должно стать положение о местных туристских системах, что позволит реализовать комплексный и системный подходы при реализации программ развития туризма, создать общность условий туристской деятельности, достичь максимальной интеграции между политикой муниципальных властей в области туризма и политикой в области экономического развития, начать сближение систем продвижения туристских продуктов и сетей сбыта, инициировать процессы кооперации среди предприятий туризма и гостеприимства [8].

Нам видятся следующие главные направления деятельности, с целью реализации построения туристского кластера в Приморском крае и ДВФО.

1. Разработка межрегиональной программы развития туркластера на долгосрочную перспективу;
2. Разработка программы развития туркластера на средне- и долгосрочную перспективу;
3. Создание ряда переговорных площадок между бизнесом и властью для формирования туркластера в ДВФО: в режиме ситуационного управления деятельностью переговорных площадок и осуществление мониторинга результатов;
4. Формирование механизмов инвестирования кластера: государственное финансирование и поддержка некоторых кластерных проектов на конкурсной основе; создание системы льготного кредитования объектов в туркластере; совершенствование региональной налоговой политики; создание механизма финансирования отдыха для малоимущих граждан, детей и инвалидов;
5. Транспортная доступность объектов кластера;
6. Решение вопросов землепользования;
7. Экологическая деятельность: как известно, туристическая привлекательность территории возрастает при повышении ее природоохранного статуса. Соответственно возрастает и стоимость, и привлекательность туристических услуг. В связи с этим актуализируются проблемы создания единой системы экологического мониторинга; экологической сертификации и паспортизации туробъектов с учетом требований международных стандартов экологической безопасности; научно-исследовательских работ по определению норм антропогенной нагрузки на рекреационные территории; разработки и внедрения совместных природоохранных проектов.

8. Формирование эффективной системы стандартизации и сертификации в туристско-рекреационной деятельности в соответствии с международными стандартами обслуживания.

Туристский кластер в крае состоится, если при строительстве объектов инфраструктуры будут соблюдаться высокий природоохранный, эстетический, инженерный и потребительский уровни в рамках единой генеральной идеи кластера - создание инфраструктуры комфортабельного активного отдыха по типу курортов-лидеров, реализующих мировой уровень предоставления туристско-рекреационных услуг, но с национальной изюминкой, которая должна проявляться в стиле, дизайне, убранстве, кухне, организации музейного дела и т.д.

Формирование туркластера, по нашему мнению, может стать источником и мультипликатором экономического роста региона за счет развития сопутствующих отраслей.

Пилотный туристский кластер должен быть сформирован в г. Владивостоке, Находке и их пригородах, что следует из выявленных географических типологий потребителей наиболее развитого и предпочитаемого жителями региона пляжно-купального отдыха.

Перспективы построения туристского кластера региона в большой степени зависят от развития транспортной инфраструктуры края.

Рассмотрим особенности инфраструктуры автодорожных сообщений. Скелет автодорог обусловлен историческими процессами освоения края. Приморский край протянулся с севера на юг почти на 1000 км. Площадь края составляет 165,9 кв. км, что больше таких стран, как Болгария или Греция имеет население не многим менее 2 –х миллионов человек. Расселение жителей крайне неравномерно. Большая часть населения составляют городские жители – почти 79%. Основная часть населения обустроивалась вдоль магистральных дорог (рис.13). На федеральной магистральной трассе (рис.13 - №1) расположены населенные пункты, в которых проживает до 60% всего населения. Прилегающие к трассе территории составляют около 11% всей территории края. Следующая по загруженности трасса связывает город Владивосток с городами Находка и Партизанск. Вдоль этой трассы проживает около 17% населения, а прилегающие территории составляют 5% общей площади. Автомобильные трассы, которые принято называть коридорами, проходят по территориям граничащим с Китаем (рис.13 - №3, №4, №5). Вдоль трасс проживает около 7% населения, а прилегающие территории составляют 8% площади региона. Автомобильные дороги №1-№5 проходят по более плотно заселенным территориям края. Вдоль этих дорог проживает более 85% населения, а площадь прилегающих территории составляет всего 25%. Еще одна, относительно благоустроенная дорога (рис.1 -№6), проходит по территории менее освоенной. Вдоль этой трассы проживает около 9% населения. Таким образом, вдоль основных дорог проживает до 94% населения региона, а освоенное пространство составляет не многим более 25%. Вся остальная территория либо вообще недоступна, либо связана с основными магистралями дорогами, по которым можно проехать только с использованием спецтехники.



Рис. 13. Скелетная схема основных транспортных магистралей Приморского края

Наше внимание к структуре дорожных сообщений края вызвано тем, что сегодня автомобильный транспорт является основным средством доставки туристов и отдыхающих к рекреационным ресурсам края. Приморский край – это территория автомобилистов (на 2 миллиона жителей приходится около 600 тысяч единиц транспортных средств и более 400 тысяч легковых автомобилей).

В последние годы происходит очень активное освоение прибрежных зон отдыха. Неуклонно растет количество желающих провести отпуск и выходные дни у моря не только из числа жителей края, но и прилегающих регионов. В крае можно выделить три основные пляжные зоны: пляжи, расположенные в окрестностях краевого центра (до 50 км); пляжи, расположенные вдоль трассы в Хасанском направлении; пляжи, расположенные в направлении города Находки и пляжи на островной территории края.

Стихийное освоение предпринимателями и неорганизованными туристами прибрежных зон, стремление к сиюминутным выгодам приводят к быстрому загрязнению территорий и нарушению экологической обстановки, что порождает следующие проблемы при проектировании туристского кластера в Приморском крае. **Экология – это первая проблема** рекреационного сектора пляжного отдыха. Экологическая проблема более всего заботит и самих жителей, что было установлено в процессе мониторинга системы потребления туристско-рекреационных услуг, проводимого авторами в течение последних пяти лет [3]. Именно загрязнение городских пляжей и пригородной зоны краевого

центра вынудило большинство приверженцев этого вида отдыха искать все новые и новые места отдыха, продвигаясь дальше и дальше от города. А ведь для большинства потребителей было бы гораздо удобней удовлетворять свои потребности в пляжном отдыхе в городской черте, не испытывая неудобств, связанных с ночевками вне дома. Тем более, инфраструктура города предоставляет больше комфорта для отдыхающих, а для жителей города экономит не только время на поездки, но и расходы на транспорт и жилье. Доступность пляжных зон или **временной фактор – вторая проблема** формирования туристского кластера.

Использование для перемещений к зонам отдыха автомобильного транспорта для многих людей это вынужденная мера. Сегодня это самый быстрый способ добраться до зоны отдыха. Но он несет с собой и много неудобств, включая многочасовые пробки на дорогах. По мере реконструкции основных магистралей края скорость перемещения увеличивается, но это принципиально не изменит уровень доступности и в будущем. Программа развития дорожной системы края [6] предполагает ускоренное развитие дорожного строительства. После принятия решения о проведении саммита стран АТР в городе Владивостоке и связанного с ним увеличения бюджетного финансирования края, многим планам возможно и суждено сбыться. Но даже при их реализации не удастся обеспечить необходимую доступность пляжных зон. Для этого нужно развивать новые средства доставки отдыхающих, такие, например, как скоростные железные дороги, круизные суда, канатные дороги. Даже при увеличении бюджетного финансирования реализовать такие программы в ближайшие годы невозможно. Необходимо также создать условия для участия в проектах частных инвесторов. Такие проекты могут относиться и к объездным параллельным или периферийным комфортабельным дорогам с взиманием платы за их использование.

Законодательное регулирование освоения рекреационных зон частным капиталом – **третья важнейшая проблема**, требующая разрешения на пути развития рекреационных зон и построения туристского кластера Приморского края.

Сегодня в больших масштабах идет освоение прибрежных территорий не только под кемпинговое строительство, предназначенное для привлечения потребителей, но и ведется массовая застройка побережья личными коттеджами представителями бизнеса.

Привлечение частного капитала для освоения рекреационных зон очень полезно для края. Но зачем отдавать в частное владение именно лучшие территории, территории заповедников, территории, к которым имеются хорошие подъездные пути. Получается как всегда – «в строительство дорог вклад вносит вся страна, а благами будут пользоваться единицы». Почему бы не отводить участки под строительство личных сооружений в местах, требующих дополнительных вложений, в местах, которые и в ближайший десяток лет не удастся освоить и использовать для массового отдыха простых граждан. Ведь даже участки под дачное строительство раньше предоставляли на землях, непригод-

ных для сельского хозяйства. А тут побережье моря и ценность таких территорий для ее развития на порядки выше.

В качестве вывода можно утверждать, что Приморский край обладает большими перспективами формирования и развития туристского кластера. Потребность в ресурсах рекреационного характера постоянно растет. Перспектива развития в большой степени связана с развитием транспортной инфраструктуры. Программы развития должны учитывать не только экономическую составляющую, но и социальную. Социальная направленность для Приморского края с его низкой плотностью заселенности имеет приоритетный характер. Без людских ресурсов никакая программа экономического развития не осуществима.

Литература

1. <http://www.finam.ru/analysis/forecasts00B6D/default.asp>
2. Мартышенко Н.С., Мартышенко С.Н., Власенко А.А. Разработка стратегий развития туристской отрасли региона на основе изучения мнений потребителей // Экономический вестник Ростовского государственного университета. — 2007. — том 5 — №3. С. 219 – 228.
3. Мартышенко Н.С., Старков А.С. Анализ структуры потребительского регионального туристского рынка // Территория науки. — 2007. — №4(5). С. 468–478.
4. Портер М. Конкуренция.: Пер. с англ. М.: Издательский дом «Вильямс», 2002 – 496 с.
5. Третьяк В.П. Кластеры предприятий – Москва: Август Борг, 2006. -132 с.
6. Марков Л.С., Ягольницер М.А. Кластеры: формализация взаимосвязей в неформализованных производственных структурах. – Новосибирск: ИОПП СО РАН, 2006. – 194 с.
7. Д.А. Ялов Кластерный подход как технология управления региональным экономическим развитием // Компас промышленной реструктуризации. — 2003. — №3. С. 123–125.
8. Цихан Т.В. Кластерная теория экономического развития // Теория и практика управления. . — 2003. — №5. С. 68–72.