

S рассчитывают по формуле:

$$S = \frac{A_{\text{э}}}{A'} + D^{-0,375} \cdot \left(\frac{0,8868 \cdot A_{\text{п}} + 1,1824 \cdot A_{\text{х}}}{A'} \right),$$

где $A_{\text{э}}$ – эпизодическое нарушение, $A_{\text{п}}$ – периодическое нарушение, $A_{\text{х}}$ – хроническое нарушение, D – доля нарушенности гидрохимического режима.

Нестационарность гидрохимического режима по значениям K_{DS} трактуют следующим образом:

- до 0,25 включительно – ненарушенный;
- от 0,26 до 0,40 включительно – слабо нарушенный;
- от 0,41 до 0,60 включительно – умеренно нарушенный;
- от 0,61 до 0,80 включительно – нарушенный;
- 0,81 и более – сильно нарушенный.

Таким образом, оценка стационарности гидрохимического режима позволяет:

- определить, формируется ли гидрохимический режим под воздействием не изменяющейся во времени системы причин, характеризующих внутренне присущую гидрохимическому режиму изменчивость, и оценить эту изменчивость количественно;
- выявить специальные причины изменчивости гидрохимического режима, связанные с антропогенным воздействием на качество природных вод, а также тенденции загрязнения воды водного объекта;
- установить приоритетность устранения влияния специальных причин изменчивости гидрохимического режима водного объекта.

УДК 338.48

К. В. ДЕМИДОВА

Россия, Москва, РАНХиГС

E-mail: demidova-kv@ranepa.ru

ОЦЕНКА ТУРИСТИЧЕСКОЙ НАГРУЗКИ НА ИНФРАСТРУКТУРУ РЕГИОНОВ РОССИИ

Устойчивый туризм должен обеспечивать не только сохранение природной среды территории, но также и оптимальную нагрузку туристов на обслуживающую их и местных жителей инфраструктуру. К такой инфраструктуре отнесены объекты, которые всегда задействуются

туристами в ходе поездок: места проживания туристов (коллективные средства размещения, далее – КСР), места их питания (объекты общественного питания), а также транспортные объекты, прежде всего аэропорты.

Регионы, где нагрузка на инфраструктуру сравнительно низкая, располагают инфраструктурным потенциалом для повышения туристического потока, в случае же превышения рассматриваемой нагрузки, даже при наличии природного и (или) историко-культурного потенциала нет возможности наращивать туристический поток без негативных последствий. Стратегии развития туристической отрасли с позиций устойчивости в этих случаях должны быть разными.

При расчете нагрузки необходимо учитывать, что туристический поток не является равномерным в течение года. В России для большинства регионов пиковая нагрузка приходится на летние месяцы. Для этого пикового периода нами рассчитан показатель «коэффициент использования наличных мест» для определения нагрузки на КСР и объекты общественного питания. Нагрузка на авиатранспортную инфраструктуру определялась в среднем за год путем деления годового пассажиропотока на величину пропускной способности аэропортов. Все расчеты осреднялись за период 2019–2023 гг. без учета 2020 г. (по причине пандемии). Общий показатель получен путем осреднения трех индикаторов нагрузки. В результате получены типы по уровню нагрузки на обслуживающую туристов инфраструктуру (рисунок).

Первая группа – регионы, где нагрузка более 100 % или приближается к предельной (80–100 %). Сюда попадают либо главная курортная зона страны Краснодарский край, либо регионы с возрастающим потоком туристов, за которым не поспевает развитие туристской инфраструктуры (Республика Алтай), регионы с ростом туристической нагрузки в совокупности с активным потоком рабочей силы из других отраслей экономики (Ханты-Мансийский автономный округ).

Повышенной нагрузкой (50–80 %) выделяются лидеры туристического потока и деловой жизни (Москва, Санкт-Петербург, Республика Татарстан, часть регионов Урала). Отдельно к выделенной выше группе регионов с растущим турпотоком стоит отнести Камчатский край и Мурманскую область.

В числе рекомендаций для снижения показателей нагрузки для регионов с опережающим ростом туристического потока – создание благоприятных условий для сектора МСП, в числе которых снижение нагрузки по отчетности, льготное кредитование, компенсация части капитальных вложений.



Рисунок – Нагрузка на туристическую инфраструктуру регионов России

В случае регионов со стабильно высоким турпотоком – стимулирование их посещения в более низкий сезон через создание специализированных программ лояльности, повышение курортного сбора в пиковые месяцы, организация событийного туризма или продвижения специализированных турпрограмм.

Для Москвы и Санкт-Петербурга актуально перераспределение потоков туристов в течение дня, в частности обеспечение круглосуточного режима работы в пиковые сезоны наиболее популярных дестинаций, повышение информированности туристов о достопримечательностях и событиях вне мест пикового скопления людей.

Отдельно стоит обратить внимание на необходимость увеличения пропускной способности аэропортов, что уже сегодня осуществляется на федеральном уровне (федеральный проект «Развитие региональных аэропортов»). Однако в части случаев нагрузку на транспорт можно снизить путем ее перераспределения на другие транспортные узлы. Это актуально, например, для аэропортов Москвы.