

С.Н. Смирнов*

**РАЗВИТИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИЗМА
(Обзор)**

Аннотация. Анализируются статистические данные о туризме и результативности использования его инфраструктуры (отелей) в странах ЕС и России в период, предшествовавший пандемии COVID-19. Рассматриваются особенности современного круизного туризма. Отмечается необходимость перехода к устойчивому развитию туризма и комплексного взаимодействия всех заинтересованных сторон.

Ключевые слова: туризм; статистические показатели; страны ЕС; Россия; круизный туризм.

S.N. Smirnov

**Development and economic results of tourism infrastructure use
(Review)**

Abstract. Statistical data on tourism and the effectiveness its infrastructure (hotels) use in the EU countries and Russia in the period before the

* **Смирнов Сергей Николаевич**, д-р экон. наук, ведущий научный сотрудник Отдела экономики Института научной информации по общественным наукам РАН (ИНИОН РАН), заведующий Центром анализа социальных программ и рисков Института социальной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ).

Smirnov Sergey, DSc (Econ. Sci.), leading researcher of the Department of economics at the Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences, head of the Center for social programs and risks analysis at the Institute of social policy of the National Research University Higher school of Economics (Moscow, Russia).

COVID-19 pandemic are analyzed. The features of modern cruise tourism are considered. It is noted that there is a need in transition to sustainable tourism development and in comprehensive interaction of all stakeholders.

Keyword: tourism; statistical indicators; EU countries; Russia; cruise tourism.

Введение

В начале третьего тысячелетия туризм стал одним из драйверов развития мировой экономики. В некоторых странах, в том числе в ряде экономически развитых европейских стран – членов ЕС, которые являются признанными центрами международного туризма (Испания, Италия, Франция), увеличилась доля вклада туристической индустрии в ВВП.

В ЕС проводится экономическая политика, направленная на содействие развитию туризма. В частности, из Фонда сплочения¹, Европейского социального фонда² и др. осуществляются инвестиции в инфраструктуру туризма, поддерживаются малые и средние предприятия в туристическом бизнесе.

Ситуация в России соответствует мировым трендам развития туризма. С начала 1990-х годов страна была открыта для посещений иностранными гражданами, равно как и российским гражданам стали доступны поездки в зарубежные страны. В 1996 г. был принят Федеральный закон № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» [Федеральный закон..., 1996]. Впоследствии в него неоднократно вносились изменения, направленные как на уточнение понятийного аппарата, так и на законодательное закрепление положительных практик регулирования внутреннего и выездного туризма. В ст. 1 закона определено понятие «туризм», которое в действующей редакции документа выглядит следующим образом: «туризм – временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства [...] с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от ис-

¹ Из средств фонда поддерживаются страны ЕС, в которых душевой валовой национальный доход меньше 90% среднего в ЕС.

² Создан для смягчения социальных последствий структурной перестройки в странах – членах ЕС.

точников в стране (месте) временного пребывания» [Федеральный закон..., 1996]. В этом определении в соответствии с общемировым пониманием туризма учтены две принципиальные его характеристики. Во-первых, выезд за пределы места постоянного проживания. Во-вторых, неполучение дохода в месте посещения. Однако при этом отсутствует важный количественный критерий – минимальное расстояние до места посещения от постоянного места жительства. Поэтому возникает парадоксальная ситуация, когда граждане, постоянно проживающие в российских городах и выезжающие для отдыха на свои пригородные дачи, с формальной точки зрения совершают туристские поездки.

В той же ст. 1 упомянутого Федерального закона указывается основной критерий, который отличает туриста от экскурсанта. И тот, и другой посещают страну (место) временного пребывания. Но если экскурсант находится в месте временного пребывания менее 24 часов, то турист – от 24 часов до 6 месяцев подряд или (в том случае, если продолжительность пребывания менее суток) осуществляет ночевку [Федеральный закон..., 1996].

Оценка уровня развития туризма и его инфраструктуры

В настоящее время существуют значительные межстрановые различия в уровнях развития туризма. Количественно эти различия в странах ЕС, в том числе в динамике за период 2007–2016 гг., были оценены на основе следующих показателей [Żegleń, Stec, Berwińska-Małałowicz, 2019, p. 121, 126–136].

1. Число мест для размещения туристов в расчете на 1000 постоянных жителей (индекс Беретже-Деферта): выросло в среднем с 59,3 до 67,8. Увеличение индекса был зафиксировано в 21 из 28 стран ЕС (наибольшее – в Хорватии, Греции и Словении), в то время как в семи произошло его снижение (наиболее значительное – в Люксембурге, на Кипре и во Франции). В межстрановом разрезе индекс варьировал от менее 20 в Румынии до почти 240 в Хорватии.

2. Число туристов, остановившихся в средствах размещения¹, в расчете на 1 кв. км территории (индекс Деферта): увеличилось с

¹ Под средством размещения понимается «имущественный комплекс, включающий в себя здание или часть здания, помещения, оборудование и иное имущество и используемый для временного размещения и обеспечения временного проживания физических лиц» [Федеральный закон..., 1996].

248,9 до 295,6. Абсолютным лидером стала интенсивно посещаемая туристами небольшая по площади Мальта, в которой индекс вырос с 4146,7 до 4893,8. В следующем за ней Люксембурге в 2016 г. индекс составил менее 450.

3. Число туристов, остановившихся в средствах размещения, в расчете на 1000 постоянных жителей (индекс Шнайдера¹): возросло с 1024,27 до 1120,35. Рост индекса произошел в 22 странах, а снижение – в шести (на Кипре, в Люксембурге, Греции, Чехии, Бельгии и Финляндии). В межстрановом разрезе индекс в 2016 г. варьировал от менее 200 в Румынии до более 3300 в Хорватии.

4. Количество ночевков туристов в расчете на 100 постоянных жителей (индекс Чарвата): увеличилось с 528,47 до 648,58. Выросло в 25 странах, а сократилось только в трех (на Кипре, в Ирландии и Люксембурге). В 2016 г. индекс варьировал от 130 в Румынии до немногим более 2000 на Мальте.

5. Число мест для размещения туристов в расчете 1 кв. км территории: возросло с 12 до 13,1. На первом месте в 2016 г. ожидаемо находилась Мальта со значением этого индекса около 140. Следовавшие далее Нидерланды уступали ей более чем в 4 раза. Самым низким (от 0,6 до 1,3) индекс оказался в Латвии, Финляндии, Литве, Эстонии и Румынии.

6. Среднее число мест в коллективном средстве размещения: увеличилось незначительно – с 92,93 до 97,55. Причем в 9 странах (прежде всего, в Латвии, Словении и Великобритании) оно сократилось. В 2016 г. наиболее крупные КСР (в среднем более 200 мест) находились на Мальте, а самые мелкие – в Люксембурге (менее 50).

7. Отношение доходов, полученных от обслуживания въездных туристов в данной стране к расходам выездных туристов – граждан данной страны в других странах²: увеличилось с 1,83 до 2,01. Больше единицы это отношение в 2016 г. оказалось в 18 странах (в том числе в Хорватии оно превысило 11, в Греции – более пяти, на Мальте – около четырех и т.д.). Меньше единицы – в остальных 10 странах ЕС (в том числе в Германии, Бельгии, Финляндии, Швеции, Дании, Нидерландах и Великобритании).

¹ Индекс, одноименный с индексом популярности П. Шнайдера.

² Въездной туризм определяется как туристские посещения граждан других стран данного государства, а выездной туризм – как туристские посещения граждан данной страны других государств.

8. Доля занятых в туризме и общественном питании в общей численности занятых в экономике: в целом увеличилась с 4,29 до 5,25%. В 2007 г. она варьировала от 1,65% в Румынии до 8,07% на Мальте, а в 2016 г. – от 2,1% в Румынии до 8,4% в Греции.

Интегральное сравнение стран ЕС было проведено по формуле общей меры расстояния (ОМС – предложена профессором Экономического университета во Вроцлаве М. Валесяком), которая предполагает расчет по совокупности использованных показателей отклонения конкретного объекта от идеального, принятого за образец. Чем меньше значение этого отклонения, тем лучше положение данного объекта (в данном случае конкретной страны ЕС), тем ближе она к идеальному состоянию (значение показателя изменяется в интервале от 0 до 1)¹.

Ранжирование стран ЕС по ОМС в 2016 г. привело к следующим результатам (чем выше место, занимаемое страной, тем лучше состояние национальной инфраструктуры туризма и тем эффективнее она используется) [Żegleń, Stec, Berwińska-Małajowicz, 2019, p. 143].

1. Мальта (2007 г. – 1); 2. Хорватия (3); 3. Кипр (2); 4. Испания (5); 5. Греция (6); 6. Австрия (4); 7. Португалия (10); 8. Нидерланды (11); 9. Италия (9); 10. Ирландия (7); 11. Словения (12); 12. Болгария (20); 13. Великобритания (17); 14. Германия (19); 15. Люксембург (8); 16. Эстония (15); 17. Франция (14); 18. Венгрия (23); 19. Бельгия (22); 20. Чехия (16); 21. Дания (13); 22. Словакия (18); 23. Польша (26); 24. Латвия (24); 25. Швеция (21); 26. Литва (27); 27. Финляндия (26); 28. Румыния (28).

В России также ведется государственное статистическое наблюдение за развитием туризма, результаты которого публикуются на общедоступных сайтах Федеральной службы государственной статистики (Росстат) и в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС)².

Согласно представленным на этих ресурсах данным, в последние два десятилетия инфраструктура туризма в стране активно

¹ Подробно алгоритм расчета ОМС приводится в работе Walesiak M. Przegląd formuł normalizacji wartości zmiennych oraz ich własności w statystycznej analizie wielowymiarowej / Statistic and Econometrics Committee, Polish Academy of Sciences // Przegląd statystyczny. – 2014. – N 61 (4). – S. 363–372.

² Создана в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 26.05.2010 № 367 и содержит официальную статистическую информацию, формируемую субъектами официального статистического учета в рамках Федерального плана статистических работ.

развивается. Количество коллективных средств размещения (КСР) с 8,6 тыс. в 2002 г. увеличилось до 12,6 тыс. в 2010 г., 20,1 тыс. в 2015 г. и 28,1 тыс. в 2018 г.¹ Количество мест в них составило в эти годы соответственно 1097,4; 1263,2; 1762,6 и 2414,5 тыс.² Общая численность граждан России, размещенных в КСР, составила в 2019 г. 60,4 млн человек³, увеличившись по сравнению с 2013 г. на 27,9 млн⁴, а иностранных граждан – 10,1 млн человек, с приростом по сравнению с 2013 г. на 5,7 млн⁵. Доходы КСР от предоставляемых услуг (без НДС и аналогичных платежей) составили в 2018 г. 584,1 млрд руб.⁶

Развитие круизного туризма

Для последних десятилетий характерно быстрое развитие морского круизного туризма, потребителями услуг которого являются граждане не только стран ЕС, но и всего мира. Этот вид туризма зародился еще в первой половине XIX в.⁷ Однако лишь к его

¹ Количество коллективных средств размещения / ЕМИСС. Государственная статистика. Показатели. – 2019. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/31579> (дата обращения: 03.07.2020).

² Количество мест в коллективных средствах размещения / ЕМИСС. Государственная статистика. Показатели. – 2019. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/31583> (дата обращения: 03.07.2020).

³ Количество лиц, размещенных в КСР, не идентично количеству туристов по двум причинам. Во-первых, статистика КСР деперсонализирована в том смысле, что она фактически отражает не количество размещенных лиц, а количество размещений. Один и тот же постоялец может в течение года останавливаться в КСР неоднократно. Во-вторых, часть постояльцев не являются туристами, приехав для работы.

⁴ Численность граждан России, размещенных в коллективных средствах размещения / ЕМИСС. Государственная статистика. Показатели. – 2019. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/44040> (дата обращения: 03.07.2020).

⁵ Численность иностранных граждан, размещенных в коллективных средствах размещения / ЕМИСС. Государственная статистика. Показатели. – 2019. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/44042> (дата обращения: 03.07.2020).

⁶ Доходы коллективных средств размещения / ЕМИСС. Государственная статистика. Показатели. – 2019. – Режим доступа: <https://fedstat.ru/indicator/31003> (дата обращения: 03.07.2020).

⁷ В 1818 г. судоходная компания «Black Ball Line» организовала первый трансокеанский пассажирский маршрут между Великобританией и США, выполнявшийся на парусных судах. С появлением пароходов трансокеанические рейсы перестали зависеть от погоды, и в 1838 г. британский пароход «Сириус» пересек

середине некоторые пассажиры совершали морские круизы в целях получения новых опыта и впечатлений, а не для простого перемещения между начальными и конечными точками поездки¹.

В начале XX в. практически все крупные судоходные компании мира стали организовывать круизные рейсы, включая кругосветные. При этом требования к оборудованию и комфорту круизных судов повышались. Так, немецкая судоходная компания «Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft» (HAPAG) привлекала для отделки судов архитектора отелей «Риц» в Лондоне и Париже [Pecsvaru, 2019, p. 187–189].

Развитие круизного туризма было прервано Второй мировой войной. Становление современного круизного туризма началось в 1960-е годы, когда традиционное судоходство проиграло конкурентную борьбу гражданской авиации. Первое специализированное круизное судно «Океаник» было построено для итальянской пассажирской судоходной компании «Home Lines» в 1965 г. Были также основаны круизные компании «Royal Carribean Line» (Норвегия, 1969 г.) и «Carnival Lines» (США, 1972 г.) [Pecsvaru, 2019, p. 190].

Особенно быстро развивался рынок круизного туризма в Северной Америке. Спрос пассажиров на круизные рейсы, составивший в 1983 г. 1755 тыс. человек, в 1990 г. возрос до почти 3,5 млн, в 2000 г. – до 6,5 млн, в 2010 г. – до 10,8 млн и в 2011 г. – до 11,3 млн человек [Pecsvaru, 2019, p. 192].

Рынок круизного туризма в европейских странах в 1970–1980-е годы развивался медленно, поскольку круизы в этот период были доступны в основном пожилым обеспеченным людям. Отдых на европейских морских курортах обходился туристу дешевле отдыха в круизной поездке. Однако в середине 1990-х годов темпы роста рынка круизного туризма в Европе возросли. На него вышли крупные туристические операторы – круизные компании США и Канады, а также вновь созданные европейские круизные

Атлантический океан из порта Корк (Ирландия) в Нью-Йорк за 18 дней, имея на борту 18 пассажиров.

¹ Например, в 1844 г. туристскую поездку на судах британской компании «P&O» совершил У. Теккерей, описавший ее в книге «Заметки о путешествии из Корнхилла в Большой Каир». В 1867 г. был организован шестимесячный круиз из Нью-Йорка, во время которого путешественники посетили Египет, Грецию и Святую землю, а участник поездки М. Твен описал его в книге «Простаки за границей, или Путь новых паломников».

компании, например, «Mediterranean Shipping Company Cruises» [Pecsvary, 2019, p. 193].

В 2018 г. число пассажиров круизных рейсов в мире составило 28,5 млн человек. Основными рынками круизов являются Северная Америка (49,9% всего потока круизных туристов), Европа (25,1%) и Азия (20%). Средний возраст круизного туриста составляет 47 лет, а средняя продолжительность круиза – 7 дней. Международная ассоциация круизных линий (CLIA), созданная в 1975 г., подчеркивает, что, хотя круизный туризм занимает в настоящее время 2% мирового рынка туризма, он является важным для многих категорий туристов [Pecsvary, 2019, p. 194].

Только в 2015 г. судоходные компании мира разместили заказы на постройку 25 круизных судов, 17 из которых предназначены для совершения трансокеанических рейсов [Pecsvary, 2019, p. 193].

Крупнейшей круизной компанией мира является «Carnival Corporation&plc», на круизных судах которой в 2018 г. были перевезены 12,2 млн туристов (47,4% их общего количества), а доход составил 18,3 млрд долл. (39,4% всех доходов от круизного туризма). Численность работников компании составляет 120 тыс. человек, она эксплуатирует более 100 круизных судов. Последующие места занимают «Royal Caribbean Cruises Ltd» (5,9 млн, или 23% пассажиров и 9,3 млрд долл., или 20,2% доходов), «Norwegian Cruise Line Holdings» (2,4 млн, или 9,5% пассажиров и 5,8 млрд долл., или 12,6% доходов). В собственности каждой из этих компаний находятся по 26 круизных судов [Pecsvary, 2019, p. 196].

Морскими портами с наибольшим числом круизных туристов (млн человек) в круизном сезоне 2016/2017 гг. были: Майами (США; 4,98); Канаверал (США; 4,24); Эверглейдс (США; 3,82); Косумель (Мексика; 3,63); Нассау (Багамские острова; 3,52); Шанхай (КНР; 2,84); Барселона (Испания; 2,71); Аут Айлендс (Багамские острова; 2,54), Чивитавеккья (Италия; 2,2) и порты Балеарских островов (Испания; 2,11). Расходы туристов, которые, прибывая на круизных судах, посещают достопримечательности в окрестностях портов, значимы для экономик прибрежных районов. Так, в круизном сезоне 2014/2015 гг. 23,6 млн круизных туристов, а также 4,5 млн членов экипажей круизных судов в портах пребывания оставили соответственно 2,45 млрд и 302 млн долл., что позволило создать 75 тыс. рабочих мест с фондом заработной платы 976,5 тыс. долл [Pecsvary, 2019, p. 199–200].

Однако в морском круизном, а также в прибрежном туризме существует ряд нерешенных проблем. К ним относятся: 1) рост нагрузки на морские ресурсы и ресурсы прибрежных территорий; 2) нарушение естественных природных процессов созданной инфраструктурой туризма; 3) загрязнение прибрежных территорий (в результате несогласованного развития отраслей экономики), что снижает их привлекательность для туристов; 4) нехватка квалифицированных кадров для обслуживания туристов, особенно в малом бизнесе; 5) неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры (в частности, ограничения по водоизмещению швартующихся круизных судов); 6) недостаточность кредитных ресурсов и отсутствие государственной поддержки развития прибрежных территорий и круизного туризма; 7) отсутствие единой информационной базы о прибрежных территориях; 8) нехватка должного внимания в стратегиях развития круизного и прибрежного туризма к слаборазвитым в экономическом отношении районам – малым островам и архипелагам; 9) моноспециализация многих прибрежных территорий на туризме, что имеет негативные последствия в контексте сезонных колебаний; 10) отсутствие адекватного учета долгосрочных тенденций климатических изменений при разработке стратегий развития приморских территорий; 11) несправедливое распределение доходов от круизного и морского туризма, когда в депривированном положении оказываются местные сообщества; 12) неудовлетворительное качество управления использованием ресурсов прибрежных территорий [Dwyer, Alison, 2019, p. 218–225].

В условиях увеличения в последние годы численности круизных туристов эти виды туризма должны адекватным образом регулироваться.

Заключение

Сложившаяся ситуация обуславливает необходимость перехода к устойчивому развитию круизного туризма и туризма на прибрежных территориях. Это возможно только при условии комплексного взаимодействия всех заинтересованных сторон – органов государственного управления, муниципалитетов и частных инвесторов. Несмотря на определенные сдвиги в налаживании сотрудничества в данной области, в полной мере проблема до сих пор не решена [Dwyer, Alison, 2019, p. 238].

Список литературы

1. Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» // КонсультантПлюс. – 1996. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/ (дата обращения: 02.07.2020).
2. Dwyer L., Alison G. Obalni i pomorski turizam: o ozbiljnim problemima // Acta Turistica. – 2019. – Vol. 31, N 2. – P. 213–242. – Mode of access: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=337356 (дата обращения: 12.11.2020).
3. Pecsvary I. Industrija kružnih putovanja – nagli uspon, gospodarski značaji profit // Acta Turistica. – 2019. – Vol. 5, N 2. – P. 185–205. – Mode of access: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=337346 (дата обращения: 02.07.2020).
4. Žegleň P., Stec M., Berwińska-Małajowicz A. Razvoj funkcije turizma u zemljama EU: mjerenje i statistička evaluacij // Acta Turistica. – 2019. – Vol. 31, N 2. – P. 116–151. – Mode of access: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=337350 (дата обращения: 02.07. 2020).