

## АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ ТУРИСТСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

A.V. Meshkov

### ANALYSIS OF THE STATUS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE TOURIST TRAFFIC IN RUSSIA

Окончательное превращение туристского продукта в экономическую категорию состоялось лишь в условиях массового туризма. Показателем, дающим представление о том, какая часть населения страны ежегодно совершает хотя бы одну поездку, является «интенсивность туризма». В случае если этот показатель выше 50%, принято говорить о том, что в данной стране туризм носит массовый характер. Когда сальдо туристского баланса положительное, то считается, что в экономике этой страны туризм носит активный характер (Таиланд, Швейцария), если отрицательное, то пассивный (Германия, Россия) [1].

Одной из причин данной ситуации в сфере туристских перевозок в России является невысокая эффективность организационно-экономической модели управления туристскими транспортными услугами, а также неэффективность механизма координации деятельности в этой сфере. Данные недостатки находят выражение в высоких тарифах на туристские перевозки, низком уровне безопасности и невысоком качестве туристских транспортных услуг в целом.

В Российской Федерации на данный момент времени недостаточно развит рынок въездного, внутреннего и социального туризма. На это влияют как экономические и социальные факторы, так и конкурентоспособность отечественного туристского продукта: несоответствие высоких цен и предлагаемого уровня качества. В общей структуре цены тура наиболее высокие темпы прироста имеют именно транспортные затраты, достигая уровня 50%. Примечательно, что даже

<sup>1</sup> Доцент кафедры управления и инновационных технологий в туризме и гостиничном бизнесе НОУ ВПО «Российский новый университет».

© Мешков А.В., 2014.

падение мировых цен на нефть никак не влияло на темпы роста стоимости туристской транспортной услуги, которая продолжала оставаться достаточно высокой. На себестоимость тура также влияет и число посредников между туристами и перевозчиками, которое, в ряде случаев, достигает трех-четырех. Для обеспечения доступа большего числа россиян к туристским услугам необходимо в первую очередь оптимизировать транспортные затраты в структуре тура и повысить качество самой перевозки.

Действующая в Российской Федерации система нормативов в области пассажирских перевозок, к сожалению, не позволяет на данный момент времени осуществлять регулирование деятельности туристского транспортного комплекса в той степени, которая требуется для достижения уровня качества и безопасности оказания туристской транспортной услуги, соответствующей международным стандартам.

Для устранения существующей разницы в уровнях требований отечественных и международных нормативов необходимо разработать систему регулирования, направленную на реализацию технологических и организационных принципов.

К числу технологических принципов относятся: повышение безопасности российских туристских транспортных средств до установленного международными стандартами уровня; разработка эргономико-технических показателей специальных туристских транспортных средств, отражающих повышенные требования качества туристской перевозки; обеспечение контроля над уровнем качества туристского транспорта.

К числу организационных принципов относятся: разработка системы показателей качества

туристской транспортной услуги; обеспечение контроля качества туристского транспортного обслуживания с использованием системы указанных показателей; проведение непрерывного статистического мониторинга рынка туристских транспортных услуг; выявление и устранение причин некачественного оказания услуг.

При составлении Требований к туристскому транспорту в первую очередь необходимо определить технические требования, которые будут учитывать специфику туристских перевозок, а также такие аспекты, как:

- среда, в которой транспортное средство осуществляет перевозку;
- уровень экологической безопасности;
- эргономические характеристики;
- необходимый набор удобств на транспортном средстве;
- минимальный набор средств, облегчающих пребывание на борту транспортного средства людей с ограниченными возможностями;
- условия и технические средства для работы экскурсовода;
- набор условий и средств для длительного комфортного жизнеобеспечения в пути следования и др.

В соответствии с дифференциацией рынка туристских перевозок на сегменты по видам транспорта, нормативная база должна состоять из четырех частей, в которых будут представлены требования к таким видам туристского транспорта, как автомобильный, воздушный, железнодорожный, водный.

Для реализации организационных принципов необходимо разработать и внедрить Правила туристских перевозок, которые позволят привести качество и безопасность туристского транспортного обслуживания в соответствие с международными нормами.

Возможны два подхода к разработке нормативов: а) создание единого документа, включающего Правила туристских перевозок с использованием вышеперечисленных видов транспорта; б) внесение изменений и дополнений в существующие нормативные акты по всем видам пассажирского транспорта.

Рассредоточение нормативов по различным законодательным актам не является оптимальным вариантом их формирования. В этом случае велика вероятность того, что изменения и дополнения, касающиеся туристского транспорта, не будут приняты одновременно, а срок их подготовки увеличится. Туристским перевозчикам будет сложнее ориентироваться в нормативах, рассредоточенных в разных документах.

Для поддержки качества туристских перевозок необходимо внедрить систему контроля качества туристских транспортных средств и квалификации сотрудников, работающих на предприятиях туристских перевозчиков. Подобная система действует в ряде зарубежных государств. Например, на территории Филиппин разработана система государственного контроля технического состояния туристских транспортных средств и условий, в которых они содержатся. Контроль осуществляет государственная комиссия, которая также проверяет стаж работы и квалификацию сотрудников туристского транспортного предприятия. Комиссия осуществляет выдачу и изъятие сертификатов на ведение деятельности туристского перевозчика.

Предлагается несколько вариантов системы управленческого контроля над деятельностью туристских перевозчиков в РФ: 1) создание постоянного органа туристского транспортного контроля; 2) формирование региональных компетентных органов, регулирующих туристскую и/или транспортную сферы; 3) разработка Технических требований к туристским транспортным средствам.

Основные отличия между вариантами заключаются в стоимости обеспечения подобного контроля и области контроля. Наиболее оптимальным будет использование всех вариантов в зависимости от развитости туристских перевозок в том или ином регионе.

Масштабы и цена на осуществление контроля являются основными отличительными особенностями указанных вариантов. В том случае, если Требования к перевозчикам не удовлетворены, применяются санкции в виде системы штрафов и приостановки действия или отзыв лицензии на выполнение перевозок. Система штрафов может быть разработана как на государственном, так и на региональном уровнях. Оптимальным решением является разработка системы штрафов на государственном уровне с применением региональных коэффициентов. Такой подход позволяет учесть условия деятельности перевозчиков и их возможности, которые могут не совпадать у перевозчиков столицы и субъектов Федерации.

Реализация этого предложения требует отнесения туристских транспортных средств к особому классу транспортных средств, определение отличительных признаков и Требований к транспортным средствам, которые перевозят туристов. Выделение такого класса, как туристский транспорт, в государственных нормативах является необходимой основой большинства

предложений. Подобный шаг необходим для качественного развития туристских перевозок России.

Другим предложением в области совершенствования законодательной базы является необходимость корректировки действующего законодательства в сфере предоставления физическим и юридическим лицам льгот по перевозкам и социальному туризму. Льготы в сфере туристских перевозок, как и в других отраслях, делятся на две группы: льготы юридическим лицам и налоговые вычеты для физических лиц.

В этой связи интересен зарубежный опыт. Например, в Италии, обладающей высокоразвитой индустрией туризма, в соответствии с законом 2001 года при Министерстве производственной деятельности создан Фонд совместного финансирования для осуществления валютных интервенций по поддержке местных туристских систем. Государство выделяет Фонду средства, 70% которых распределяется между областями и автономными провинциями, остальные ресурсы направляются на конкурсной основе на финансирование планов инвестиций местных организаций по улучшению туристского предложения при условии 50% покрытия расходов за счет собственных средств. Законодательством Италии утвержден Обратный фонд туристских ссуд и сбережений, который должен, с одной стороны, способствовать накоплению сбережений семей и отдельных лиц, чьи доходы ниже лимитов, устанавливаемых правительством каждые три года для туристских поездок, а с другой стороны, для предоставления ссуд на туристские поездки на льготных условиях. Одновременно эти меры направлены на сглаживание сезонных колебаний спроса на туристские услуги. Согласно итальянскому законодательству, туристские предприятия приравнены к предприятиям промышленности, поэтому на них распространяются льготы, отчисления, субвенции, стимулы и преимущества, действующие для промышленности, в пределах финансовых возможностей на эти цели. Эта система более эффективна в рыночных условиях и позволяет активно развивать социальный туризм – признак развитого туризма [2].

На современном этапе развития российскому туристскому рынку транспортных услуг присущи три значимых недостатка: не самое высокое качество, высокие цены и большая доля износа материальной базы.

Ценовой порог на туристские услуги слишком высок, он становится барьером на пути раз-

вития и популяризации туризма. Одной из причин действия завышенных цен на туристский продукт являются высокие тарифы на туристские перевозки. Особенно это проявляется на дальних маршрутах, где затраты на транспорт особенно велики.

Связь между федеральными программами развития транспорта и региональными программами развития туризма практически отсутствует. Причина сложившейся ситуации заключается в недостатке, присущем государственной структуре управления туристскими перевозками, а именно: в отсутствии специализированного органа по управлению системой туристских перевозок.

Вариантами решения первых двух проблем могут стать: создание федеральной подпрограммы по развитию системы туристских перевозок; ужесточение контроля над состоянием туристской транспортной инфраструктуры и парком транспортных средств; стимулирование обновления парка транспортных средств; приближение нормативов и стандартов в области туристских перевозок к европейскому уровню; оптимизация структуры управления перевозками на государственном уровне с выделением органа управления туристскими перевозками.

Реализация перечисленных решений будет наиболее эффективна в комплексе. Задача контроля над осуществлением части этих решений может быть возложена на специализированный орган развития туристских перевозок. Функционирование такого органа позволит не только решить существующие проблемы, но и предотвратить возможности их повторного появления. Оптимизация структуры контроля рынка туристских перевозок на основе системного экономико-управленческого подхода предполагает использование, в том числе, наиболее эффективных механизмов управления туристскими перевозками. Не менее полезным может быть также использование зарубежных механизмов управления туристскими перевозками.

В современных рыночных условиях зарубежный опыт должен быть адаптирован для поиска компромиссного решения, учитывающего интересы всех сторон рынка туристских перевозок.

В странах Европейского союза существует практика создания компетентных региональных государственных органов, занимающихся регулированием деятельности туристских транспортных организаций, а также разработкой и реализацией проектов по развитию туристской

транспортной инфраструктуры. Опыт работы подобных организаций признан положительным. Возможно, применение этого опыта в российских условиях поможет создать оптимальную структуру управления туристскими перевозками.

### **Литература**

1. International Recommendations for Tourism Statistics. – Madrid and New York: United Nations, World Tourism Organization, 2008.

2. Гуляев В.Г., Селиванов И.А. Туризм: экономика, управление, устойчивое развитие. – М. : Советский спорт, 2007.