

УДК 338.48

¹*В.М. Кицис*, ²*А.С. Корнилова*, ³*Л.А. Пониматкина*

¹ФГБОУ ВО «МГУ им. Н.П. Огарёва», г. Саранск, email: vkitsis@mail.ru

²ФГБОУ ВО «МГУ им. Н.П. Огарёва», г. Саранск, email: kornilova.anastasia@mail.ru

³Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, email: LAPonimatkina@fa.ru

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ИНФРАСТРУКТУРА ГОСТЕПРИИМСТВА ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН: ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Ключевые слова: туризм, инфраструктура, транспорт, средства размещения, индустрия гостеприимства, номерной фонд, загруженность.

В статье рассматриваются основные элементы туристской инфраструктуры – транспортная и средств размещения. Их роль в туристской деятельности как отдельных стран, так и регионов нельзя переоценить, но при этом вопросы их дальнейшего совершенствования и развития должны постоянно находиться в поле зрения органов управления. Рассматривается состояние транспортной инфраструктуры ведущих европейских стран, занимающих верхние строчки в рейтинге по масштабам международных туристских прибытий. Также осуществлен анализ особенностей, состояния и тенденций развития инфраструктуры коллективных средств размещения этих стран за период с 1995 г. по 2019 г.

¹*V.M. Kitsis*, ²*A.S. Kornilova*, ³*L.A. Ponimatkina*

¹Mordovia State University named after N.P. Ogaryov, Saransk, email: vkitsis@mail.ru

²Mordovia State University named after N.P. Ogaryov, Saransk,
email: kornilova.anastasia@mail.ru

³Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow,
email: LAPonimatkina@fa.ru

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND INFRASTRUCTURE HOSPITALITY OF EUROPEAN COUNTRIES: FEATURES AND TRENDS OF DEVELOPMENT

Keywords: tourism, infrastructure, transport, accommodation facilities, hospitality industry, number of rooms, workload.

The article discusses the main elements of the tourist infrastructure – transport and accommodation facilities. Their role in the tourism activities of both individual countries and regions cannot be overestimated, but at the same time, issues of their further improvement and development should always be in the field of view of the governing bodies. The state of the transport infrastructure of the leading European countries, which occupy the top lines in the ranking by the scale of international tourist arrivals, is considered. The analysis of the features, state and trends in the development of the infrastructure of collective accommodation facilities of these countries for the period from 1995 to 2019 was also carried out.

Одним из важнейших условий развития туризма на любой территории является наличие туристской инфраструктуры. Именно она способствует включению туристских ресурсов в хозяйственный оборот, более эффективному освоению территории, качественному обслуживанию туристов путем создания и повышения уровня комфортности пребывания и т.д. Вместе с тем нельзя недооценивать роль инфраструктуры в создании новых рабочих мест, улучшении условий жизни местного населения, повышении доходной части бюджета территории.

В научной литературе используется немало определений понятия «инфраструктура». Аналогичная ситуация и с содержанием термина «туристская инфраструктура». Анализируя дефиниции туристской инфраструктуры, данные разными авторами [1, с. 108; 2, с. 62; 3, с. 90], можно отметить, что это взаимосвязанная совокупность разного рода объектов, сооружений, сетей и систем, предназначенных для обеспечения деятельности туристских предприятий и организаций и удовлетворения разнообразных потребностей туристов.

Авторы учебника «Экономика туризма» отмечают, что в туристской инфраструктуре выделяются общая (включает элементы, непосредственно не созданные для туризма – дороги, системы электро-, водо- и тепло-снабжения, банки и пр.) и специфическая (элементы, созданные главным образом для туристов – туристские организации, средства размещения, транспорт и др.) инфраструктура [2, с. 62-64].

Необходимо отметить, что можно использовать в туристской деятельности только те туристские ресурсы, к которым есть достаточно свободный доступ. Посещение природных объектов туристского показа практически невозможно, если к нему нет дороги. Однако одной транспортной доступности мало, так как современные туристы, как правило, выдвигают повышенные требования к условиям своего пребывания в месте посещения. Поэтому не только транспортная доступность, но и размещение туристов является важным элементом туристской инфраструктуры, поскольку туристский продукт включает комплекс услуг по перевозке и размещению туристов. В связи с этим любая туристская дестинация должна быть обеспечена коллективными средствами размещения туристов в целях развития туризма на своей территории. Так, общепринятый стандарт в системе гостеприимства предусматривает размещение туристов в двухместном номере с удобствами (туалет, душ, ванна, горячая вода).

Цель исследования

Цель исследования заключается в том, чтобы охарактеризовать состояние туристской инфраструктуры (транспортной и средств размещения) ведущих европейских стран в сфере туризма, а также выявить тенденции в ее развитии.

Материал и методы исследования

Статья написана на основе статистических данных Евростата и ЮНВТО, а также материалов Интернет-источников. В процессе написания статьи использовались теоретические методы исследования: анализ, синтез, сравнение и обобщение.

Результаты исследования и их обсуждение

Результаты исследования представляют собой выводы и умозаключения авторов статьи, обзор и выявление тенденций развития туристской инфраструктуры четырех европейских стран, занимающих лидирующие позиции в макрорегионе по международным туристским прибытиям.

Несомненно, Европа наиболее важный в туристском отношении регион мира. В 2019 г. удельный вес этого макрорегиона в общем объеме международных туристских прибытий составил 51% [10]. Этому способствуют не только высокий уровень социально-экономического развития большей части европейских стран, что влечет за собой высокие доходы на душу населения, позволяющие реализовать туристические потребности, но и географическая близость европейских стран, благоприятствующая наличию густой транспортной сети, длительная совместная история развития, огромное число туристских объектов и др. Все это содействует совершению туристских поездок как внутри стран, так и между ними, делая эти поездки удобными и достаточно дешевыми. Кроме того, высокий уровень развития индустрии гостеприимства и ее использование также выступает значительным фактором роста туристского потока.

Примером этого может послужить транспортная инфраструктура и средств размещения Франции, Испании, Италии и Германии, возглавлявших рейтинг европейских стран по числу туристских прибытий в 2019 г.

Франция длительное время занимает первое место в мире по числу международных туристских прибытий, число которых в 2018 г. достигло 89,4 млн [10]. Туристов в страну привлекают не только ее всемирно известные достопримечательности, но также хорошо развитые транспортная сеть и предприятия индустрии гостеприимства.

По Франции можно путешествовать самолетом, поездом и на машине. Во Франции развита сеть дорог, поэтому при наличии международного водительского удостоверения, свидетельства о регистрации автомобиля и страхового сертификата турист может взять автомо-

биль на прокат для более удобного передвижения по стране.

Самым удобным видом транспорта является железнодорожный транспорт, особенно электрифицированный и высокоскоростной. Железнодорожная сеть Франции – одна из самых протяженных в Западной Европе и составляет 27483 км [8]. Железнодорожная сеть испещрила всю страну. К тому же это достаточно недорогостоящий способ передвижения.

Основную роль в системе туристских поездок в стране играет автотранспорт. Сеть автомобильных дорог, общей протяженностью 951500 км, в том числе общая протяженность автомагистралей составляет 11671 км, плотно покрывает всю территорию страны. Важное значение для развития международного туризма имеет авиационный транспорт Франции, чему способствует наличие 475 аэропортов, 295 из которых имеют асфальтированные или бетонные взлетно-посадочные полосы, а 180 – грунтовые [6]. Широкий выход к Атлантическому океану и Средиземному морю и наличие 89 портов способствуют притоку туристов морским транспортом.

Франция располагает высокоразвитой сетью коллективных средств размещения (КСР). Основными формами туристического размещения во Франции являются: отели, туристические резиденции, туристические деревни, гостиницы «на открытом воздухе» (кэмпинги и гостиничные комплексы с бунгало), хостелы, сезонная аренда апартаментов, а также аренда вилл и комнат в частных домах на короткий срок.

В 2019 г. во Франции насчитывалось 17733 коллективных средств размещения. Их количество сократилось на 12,3% (или на 2479 единиц) по сравнению с 1995 г., когда было отмечено наибольшее число КСР за период с 1995 г. по 2019 г. Однако за указанный период количество номеров в этих заведениях увеличилось на 46284 (или на 7,6%). Это было связано как с модернизацией существующих средств размещения, так и с уходом с рынка небольших нерентабельных заведений и заменой их новыми. Так, если среднее число номеров в 1995 г., приходящееся на одно КСР, составляло 30,3, то в 2019 г. – 37,1 номера.

Увеличение количества номеров привело к росту числа койко-мест на 92,6 тыс. единиц [9].

Важными нефинансовыми показателями, характеризующим эффективность использования номерного фонда коллективных средств размещения, являются коэффициент загрузки и средняя продолжительность пребывания. Коэффициент загрузки КСР во Франции достаточно высок и составил 62,37% в 2019 г., тогда как в 1995 г. он составлял 49,5%, т. е. за рассматриваемое время вырос на 26%. Средняя продолжительность пребывания туристов в средствах размещения страны в 2018 г. достигла 1,77 ночи, тогда как максимальное значение было в 2002 г. на уровне 1,9 ночей (сокращение на 6,8%) [9]. Средние расходы туристов за ночь, проведенную в КСР Франции в 2019 г. достигли 75,92 евро (рост на 25,6% относительно уровня 2012 г.) [8].

В Испанию в 2019 г. было совершено 83,5 млн международных туристских прибытия [10]. Одним из факторов привлечения туристов является прекрасно развитая туристская инфраструктура, характеризующаяся высоким уровнем развития, разнообразием и качеством предоставляемых услуг.

Транспортная сеть Испании характеризуется удобством перемещения туристов по стране, так как страна обладает густой сетью авто- и железных дорог, воздушными и морскими путями. Выбор туристского маршрута и способ передвижения зависят от предпочтений туристов.

Развитию международного туризма в значительной степени содействуют воздушный и морской транспорт. Самым развитым и популярным в стране является авиационный транспорт, чему способствует наличие 100 аэропортов, включая аэропорты международного класса, а также достаточно дешевые авиабилеты [4].

Значительная часть Испании омывается водами Атлантического океана и Средиземного моря. Поэтому туристский поток в страну идет также через пять портов на побережье Атлантики и шесть средиземноморских.

Хорошо развит в Испании железнодорожный транспорт. Общая протяжен-

ность железнодорожных путей составляет 21988 км (2019 г.) [8]. Для поездок существуют разные категории поездов (скоростные, высокоскоростные, для горных районов и др.), поэтому каждый турист может подобрать вариант по цене, уровню комфорта, скорости передвижения. Кроме того, железнодорожный транспорт, по сути, самый дешевый вид передвижения.

Транспортная система Испании характеризуется радиальной структурой автодорог, исходящих во все стороны от Мадрида. Общая протяженность автомагистралей – 15585 км (2018 г.), при этом автодороги европейского качества. Часть автомагистралей платные, имеющие высокий уровень инфраструктурного обустройства: наличие площадок стоянок для автомобилей, средств размещения и пунктов питания, модулей автосервиса, пунктов аварийной вызывной и телефонной связи и пр.

Железнодорожный и автомобильный виды транспорта весьма удобны для передвижения внутри страны.

Для размещения туристов в Испании созданы благоприятные условия. Индустрия размещения страны хорошо развита и представлена заведениями разного вида – отели, пансионаты, кемпинги, курорты, квартиры и прочие, – которые отличаются уровнем цен, качеством и диверсификацией гостиничных услуг, местоположением и т. д.

В стране насчитывается 19381 (2019 г.) заведение, число которых по сравнению с 1995 г. увеличилось на 91,1%. Это способствовало росту числа номеров (комнат) за указанный период на 64,6% (до 929510 в 2019 г.) и количества спальных мест на 81,7% (до 1951230 в 2019 г.). Развитие гостиничного бизнеса в Испании привело к тому, что в среднем число номеров, приходящееся на одно коллективное средство размещения, сократилось с 55,7 в 1995 г. до 48,0 в 2019 г., но при этом среднее число мест в номере выросло соответственно с 1,9 до 2,1 [9].

Коэффициент загрузки КСР в Испании в 2019 г. был выше на 4,85 процентных пункта, чем во Франции, и достиг 67,22%. При этом по сравнению с уровнем 2010 г., когда наблюдался мировой экономический кризис, он вырос на 14,55 процентных пункта. Обращает на себя внимание такая негативная тен-

денция в развитии индустрии гостеприимства в Испании, как достаточно устойчивое снижение средней продолжительности пребывания туристов в средствах размещения: с 4,26 ночи в 1995 г. до 3,15 ночи в 2019 г., т. е. на 26,1% [9]. Одним из факторов, влияющих на такую тенденцию, может выступать достаточно быстрый рост средних расходов за ночь: они составили 66 евро за ночь в 2019 г., тогда как в 2012 г. были равны 37,65 евро, т. е. выросли на 75,3% (почти в 3 раза больше, чем во Франции) [8].

Италия по итогам 2019 г. занимала третью строчку в рейтинге европейских стран по числу международных туристских прибытий – 64,5 млн [10]. У Италии хорошее транспортное сообщение как внутри страны, так и с зарубежными странами, что является важным фактором развития туризма.

Наибольшее значение в перевозке туристов в Италии имеют автомобильный и железнодорожный транспорт. Главная особенность автомобильных и железных дорог страны – меридиональное направление вдоль Апеннинского полуострова [7].

Общая длина автодорог страны составляет более 235 тыс. км, из которых общая протяженность автомагистралей составляет 6966 км (2018 г.). Автодороги примерно равномерно расположены по всей территории Италии, хотя большая их концентрация наблюдается на севере страны. Много в стране скоростных трасс. Перевозки туристов осуществляются автобусами и отличаются достаточно высокой стоимостью билетов [7].

Италия характеризуется густой сетью железных дорог, общая протяженность которых в 2019 г. составляла 24500 км (на 11,4% больше, чем в Испании). Многие железнодорожные пути проходят на склонах гор, что объясняет большое количество мостов и тоннелей. Путешествие на поезде обходится значительно дешевле, чем на автобусе, которые, кроме того, не всегда придерживаются расписания.

Наличие береговой линии протяженностью около 7600 км обуславливает большую роль морского транспорта внешних и внутренних перевозках туристов. На берегах Италии, омываемых водами Средиземного моря, расположено 144 порта [7].

Воздушный транспорт используется для перевозки пассажиров как внутри страны, так и на международных авиалиниях. Из Италии ежедневно осуществляется множество рейсов в различные страны мира. В стране официально зарегистрировано 230 аэропортов, из них 51 международный аэропорт [7].

Для размещения посетителей в гостиницах и аналогичных средствах размещения в Италии созданы весьма благоприятные условия. Так, общее количество заведений в 2019 г. достигло 32730 единиц (больше чем во Франции на 84,6% и в Испании – на 68,9%). По сравнению с 2008 г. число КСР сократилось на 1425 единиц (или на 4,2%), т. е. наблюдается тенденция сокращения средств размещения [9].

Следует отметить, что в Италии номерной фонд гостиниц в среднем меньше, чем во Франции и Испании. В среднем на одно заведение в Италии в 2019 г. приходилось 33,4 номера (по отношению к 2008 г. произошел рост, тогда было 31,6 номеров), тогда как во Франции номерной фонд КСР в среднем составлял 37,1 номеров, а в Испании – 48,0 номеров. Вместе с тем увеличение номерного фонда не повлекло за собой увеличение количества спальных мест на один номер: если в 2008 г. в одном номере было 2,04 спальных мест, то в 2019 г. – 2,07 мест [9].

Также в Италии относительно других стран низкий коэффициент загрузки номеров, составлявший в 2019 г. 54,60%, тогда как в Испании он был на 12,62% выше. В итоге низкая заполняемость койко-мест: в Испании 60,14%, а в Италии – 49,00%. При этом средняя продолжительность пребывания в Италии немного уступает Испании: соответственно 2,87 и 3,15 ночей [9]. Достаточно велики и средние расходы за ночь, которые в 2019 г. были равны 75,05 евро (в Испании – 66,00 евро) [8].

По количеству туристских прибытий в 2019 г. Германия занимала 5-е место в Европейском туристском макрорегионе, уступая Франции, Испании, Италии и Турции [10]. Однако считается, и не безосновательно, что туристская инфраструктура Германии одна из самых лучших не только в Европе, но и в мире.

Визитная карточка транспортной системы Германии – это надежность, пунктуальность, качество, эффективность. Все виды транспорта отвечают высоким требованиям к комфорту, точности, доступности для граждан, независимо от места проживания. Для путешествия по стране можно использовать единый билет на всех видах транспорта; стоимость билета зависит от количества поездок, пересадок, местности. Транспортная сеть страны тщательно продумана, что позволяет удовлетворять потребности как во внутренних поездках, так и с другими странами [5].

Основой транспортной системы Германии являются железные дороги, по которым можно не только перемещаться по всей стране, но и попасть в соседние страны. Общая протяженность железнодорожных путей страны в 2016 г. составляла 67400 км. По их концентрации Германия занимает первое место в мире [8]. Практически половина железных дорог электрифицирована. Значительная часть железнодорожных магистралей приспособлена для движения высокоскоростных пассажирских поездов, отличающихся высоким уровнем комфорта и качеством обслуживания.

Гордостью Германии являются ее легендарные автобаны – многополосные магистрали с конструктивным разделением потоков противоположного направления. Их общая протяженность в 2019 г. составила 13183 км [8]. Однако и другие дороги страны находятся в отличном состоянии, по которым приятно и комфортно путешествовать на автомобиле. В Германии достаточно легко можно взять в аренду автомобиль, поскольку любом крупном городе страны, в аэропортах и вокзалах имеются пункты аренды.

Воздушный транспорт Германии, несмотря на высокий уровень развития, используется в основном для связей с другими странами мира. Удельный вес внутренних рейсов невелик, так как жители страны пользуются авиационным сообщением только в случае крайней необходимости. Причина – достаточно дорогие билеты и при этом в стране множество более бюджетных вариантов. В Германии 16 международных аэропортов [5].

Привлекает туристов и внутренний водный транспорт. Основная водная артерия – река Рейн. По реке ходят паромы, катера, корабли разного калибра. С помощью каналов налажено сообщение между Рейном и Дунаем. Морские порты Германии имеют очень невыгодное географическое положение, поэтому их роль в развитии туризма весьма невелика.

В целом следует отметить, что транспорт в Германии достаточно дорог, но благодаря развитию всех видов транспорта (ни один вид не отстает от других) жители и туристы имеют возможность подобрать оптимальный вариант перемещения по стране.

Инфраструктура средств размещения Германии также характеризуется высоким уровнем развития и большим разнообразием. Средства размещения представлены отелями, гостиницами, санаториями, пансионатами, хостелами, туристскими базами, домами отдыха, частными квартирами и т. д. Многие заведения представляют собой семейные предприятия и индивидуальных предпринимателей. Вместе с этим в стране функционируют отели, входящие в международные гостиничные цепи.

В 2019 г. в Германии насчитывалось 31615 гостиниц и аналогичных средств размещения. Их число сократилось на 17,3% по отношению к уровню 1995 г. и на 18,9% по сравнению с 1997 г., когда было зафиксировано наибольшее количество заведений. Вместе с тем сокращение числа КСР не привело к снижению общего количества койко-мест. Наоборот, количество спальных мест за период с 1995 г. по 2019 г. выросло на 474,8 тыс. койко-мест (или на 32,0%). Это стало возможным за счет увеличения номерного фонда заведений с 775990 номеров в 1995 г. до 993298 номеров в 2019 г. (рост на 28,0%) [9].

В стране также наблюдается тенденция увеличения номерного фонда гостиниц и аналогичных средств

размещения посетителей. Так, если в среднем одно коллективное средство размещения в 1995 г. включало 20,3 номера, то в 2019 г. их число возросло до 31,4 номеров. При этом среднее число спальных мест, приходящихся на 1 номер, за указанный период выросло незначительно: с 1,91 до 1,97 мест [9].

Достаточно высок в Германии коэффициент загрузки номерного фонда. Он составил в 2019 г. 63,0% и вырос по сравнению с уровнем 2012 г. на 5,9 процентных пункта. Коэффициент заполняемости койко-мест также имеет тенденцию к росту – с 39,9% в 2012 г. до 45,9% в 2019 г. Средняя продолжительность пребывания с 2012 г. практически не изменилась и составляла 2,1 ночи в 2019 г. [9]. При этом необходимо подчеркнуть, что средние расходы за ночь в средствах размещения Германии в 2019 г. были выше, чем в рассмотренных ранее странах Европы: 105,61 евро против 75,92 евро во Франции, 66,00 – в Испании и 75,05 – в Италии [8]. Вместе с тем, представленные данные свидетельствуют, что коллективные средства размещения Германии становятся все более привлекательны для туристов и отдыхающих.

Выводы

Таким образом, анализ развития и использования транспортной инфраструктуры и инфраструктуры коллективных средств размещения в европейских странах свидетельствует, что они одни из лучших в мире, хотя между отдельными странами существуют значительные различия. В каждой стране вкладываются инвестиции в инфраструктурные проекты, создаются новые рабочие места, оказывается финансовая помощь в развитии отдельных территорий и малых предприятий, совершенствуются транспортные средства, модернизируются и реконструируются средства размещения, повсеместно внедряются коммуникационные технологии и т. д.

Библиографический список

1. Косманёв А.Л. Региональная туристская инфраструктура: подходы, методы и опыт исследования // Псковский регионологический журнал. 2010. № 10. С. 107-117.

2. Морозов М.А., Морозова Н.С., Карпова Г.А., Хорева Л.В. Экономика туризма: учебник. М.: Федеральное агентство по туризму, 2014. 320 с.
3. Оборин М.С. Туристская инфраструктура: социально-экономический анализ основных понятий и определений // Ученые записки Орловского государственного университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2014. № 5. С. 87-93.
4. Страны Европы: Транспортная система Испании. [Электронный ресурс]. URL: http://europa.russian-travels.ru/?page_id=73 (дата обращения 30.01.2022).
5. Транспорт Германии: виды и развитие. [Электронный ресурс]. URL: <https://fb.ru/article/287724/transport-germanii-vidyi-i-razvitiie> (дата обращения 31.01.2022).
6. Транспорт Франции. [Электронный ресурс]. URL: https://sitekid.ru/planeta_zemlya/franciya/transport_francii.html (дата обращения 19.01.2022).
7. Транспортная система Италии. [Электронный ресурс]. URL: <http://1-italy.ru/info.php?info=9> (дата обращения 30.01.2022).
8. Home – Eurostat. [Электронный ресурс]. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата обращения 25.01.2022).
9. TOURISM INDUSTRIES: Accommodation for visitors in hotels and similar establishments/. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.unwto.org/statistic/basic-tourism-statistics> (дата обращения 23.01.2022).
10. «Туристический барометр» (UNWTO World Tourism Barometer). [Электронный ресурс]. URL: https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1643620131&tld=ru&lang=en&name=UNWTO_Barometer_2020_07 (дата обращения 23.01.2022).