

Николаев Евгений Михайлович

Вице-президент Международной туристской академии, генеральный директор туристской компании «Путешественник-traveller», доцент кафедры социально-культурного сервиса и туризма Московского гуманитарного университета (МосГУ), к.э.н., доцент, em@traveller.msk.ru

РОССИЯ И КРЫМ: «СЛИЯНИЕ ДВУХ ТУРИЗМОВ»

На наших глазах произошло очень интересное с научной точки зрения событие, аналог которому трудно найти в истории туризма — фактическое слияние в единое целое двух ипостасей туризма, находящихся на разной стадии развития. Наверное, о возвращении Крыма в лоно России будут еще долго, много и подробно писать ученые разных направлений — и историки, и политологи, и экономисты. Но осмыслить то, что произошло и продолжает происходить в сфере туризма, следует срочно, потому что через очень небольшой промежуток времени крымский туризм превратится в небольшую частичку общероссийского туризма, переймет и усвоит все его особенности, достоинства и недостатки. И тогда, по прошествии всего десяти лет, весьма трудно будет восстановить полную картину этого перевоплощения. В чем же необычность данной ситуации, и почему, по нашему мнению, ей трудно найти аналогию в истории туризма?

Во-первых, крымский туризм оказался на 25–30 лет «законсервирован» по сравнению с российским и общемировым. Это особенно хорошо было видно как специалистам сферы туризма, так и обычным туристам, которые не бывали в этом регионе с советских времен. Посещение крымских отелей и санаториев российскими туристами в 2014 г. становилось практически путешествием в прошлое, во времена СССР, когда Крым именовался не иначе, как «Всесоюзная здравница». «Здравница» заметно обветшала, осталась в стороне от всех новаций современного туризма, сохранила систему советских подходов к обслуживанию туристов, которых по старинке продолжали называть «отдыхающими». Пожалуй, путешествие в Крым можно было

сравнить с путешествием на Кубу. Только поездка в Крым — это поездка в 80-е годы прошлого века, а поездка на Кубу — в 60–70-е годы.

Во-вторых, крымский туризм в настоящий момент, по сути, поглощается российским. В истории туризма есть множество примеров, когда крупный иностранный туристско-гостиничный капитал приходил на новые территории и осваивал их. Так было, например, на красноморском побережье Египта, когда европейские и международные компании строили там отели и налаживали туристский сервис. Так было и на анталийском побережье Турции, за какой-нибудь десяток лет застроенном немецкими, итальянскими и прочими европейскими компаниями. Так было и по сей день происходит в ОАЭ и в Доминикане. Но от этого египетский туризм не стал немецким, или итальянским, как не стал им и турецкий, арабский или доминиканский туризм. В Крыму же происходит «преображение» местного туризма, который до недавнего времени был именно крымским, поскольку резко отличался от остального украинского туризма, а теперь превращается в российский туризм, постепенно перенимая все его черты. Конечно, это процесс не слишком быстрый, поэтому Крым еще 5–6 лет будет радовать «любителей исторической ностальгии», но процесс этот запущен, и весьма любопытно за ним наблюдать и стремиться подвергнуть его научному анализу.

Какие же изменения происходят в настоящее время в Крыму применительно к туризму? Эти изменения связаны в первую очередь со следующими факторами: 1) кардинальное изменение транспортных схем доставки туристов до мест отдыха и оздоровления; 2) изменение системы

взаиморасчетов между отправляющими и принимающими туристов туроператорами; 3) усиление рисков снижения качества обслуживания туристов в период пребывания в Крыму из-за возможных недружественных действий Украины (например, отключение поставок электроэнергии, воды, препятствование поставкам продуктов и непродовольственных товаров, дезорганизация банковского обслуживания, особенно по кредитным и дебетовым картам, и т. п.); 4) возникновение временных проблем в нормативно-законодательной сфере, связанных с периодом перехода Крыма на российское законодательство; 5) необходимость кардинального переучивания кадров в сфере туризма и гостеприимства с учетом новых требований к качеству обслуживания туристов.

Наиболее сложными для преодоления являются проблемы транспортировки туристов на Крымский полуостров. В предыдущие годы Крым посещало ежегодно до 1,5 млн туристов из России (при этом общее количество туристов, ежегодно посещающих Крым, превышало 6 млн человек, большая часть которых — свыше 4-х миллионов — были жителями Украины и прибывали на полуостров поездами, автобусами и личными автомобилями). Вплоть до туристского сезона 2014 г. большинство туристов из России в летний период приезжали в Крым железнодорожным транспортом — прямыми поездами из Москвы, Санкт-Петербурга, Перми. Значительное количество туристов доставлялось в Крым автобусами туристского класса, а также прибывали на личных автомобилях. Следует подчеркнуть, что и железнодорожные, и автобусные, и автомобильные перевозки осуществлялись через территорию Украины (через Харьков, Павлоград, Запорожье и Мелитополь), что в настоящее время делает этот маршрут транспортировки российских туристов невозможным для реализации. Часть туристов на личных автомобилях попадали в Крым с помощью паромной переправы через Керченский пролив. Однако пропускная способность этой переправы и раньше была невелика,

да и в настоящий момент, несмотря на все усилия властей, возросла не на много.

Авиасообщение между Москвой и Симферополем было достаточно развито — ежедневно осуществлялось 10 авиарейсов, в том числе 5 рейсов из аэропорта «Домодедово», 4 рейса из «Шереметьево» и 1 рейс из «Внуково». Однако для высокогорного курортного сезона этого и раньше было недостаточно, а при возрастании нагрузки на авиацию в связи с «параличом» наземного сообщения, стало и вовсе мало. Положение усугубляется тем, что все регулярные авиаперевозки осуществляются через московский авиаузел в транзитном режиме, поскольку регулярные авиарейсы из регионов не выполняются, а чартерные рейсы единичны. Несмотря на предпринятые авиакомпаниями и авиационными властями России титанические усилия, объем авиаперевозок удалось поднять не более, чем на 50%, так как главным ограничивающим фактором является пропускная способность Симферопольского международного аэропорта — единственного пассажирского аэропорта Крыма. Его пассажирский терминал не способен «переварить» более 500–600 тыс. чел. за высокий сезон, а взлетно-посадочные полосы и оборудование не могут принимать и обслуживать самолеты большой вместимости (типа Боинг-747, или А-380). Также следует учитывать, что стоимость авиабилетов на этом направлении остается весьма высокой. В сезоне 2014 г. минимальная цена авиабилета в экономическом классе (туда и обратно) составляла 12,6 тыс. руб. (авиакомпания «ВИМ-авиа»), а цена авиабилетов эконом-класса авиакомпании «Аэрофлот» превышала 20 тыс. рублей. Интересно, что цена авиабилетов эконом класса по маршруту «Москва — Анталия (Турция) — Москва» составляла в этот же период времени 11,5 тыс. руб. Переговоры между Правительством РФ и ведущими российскими авиаперевозчиками об установлении адекватных ситуации цен на авиабилеты прошли успешно. В апреле–мае 2014 г. были введены некие «выставочные» тарифы — от 4 до 7 тыс. руб. за авиабилет туда и обратно. Однако продержались они до середины мая 2014 г., после чего цены

существенно превосходили даже цены 2013 г. В период высокого сезона улететь в Крым дешевле, чем за 20–25 тыс. руб., не представлялось возможным.

Определенные проблемы во взаимоотношениях между российскими отправляющими и крымскими принимающими туроператорами создает изменение системы взаиморасчетов, которая раньше основывалась на украинских гривнах, а большая часть расчетов осуществлялась через корсчета Национального банка Украины в Киеве. Даже если крымские туроператоры открывали рублевые счета в российских банках, что облегчало проведение для российских юридических лиц расчетов, все равно в дальнейшем крымским туроператорам приходилось осуществлять конвертацию рублей в гривны для оплаты поставщикам услуг на территории Крыма. Переход Крыма в «рублевую зону» позволил значительно ускорить проведение взаиморасчетов между российскими и крымскими туроператорами и базами размещения туристов. Однако у экономических субъектов сферы туризма появилась другая проблема: раньше Крым для российского туризма был «дешевой» границей, причем проблемы конвертации рублей в гривны не по самому выгодному курсу лежали на плечах именно крымских туроператоров. Российские рубли были для крымчан практически конвертируемой валютой, гораздо более востребованной и на Украине и в других странах, нежели гривны. Теперь все изменилось, поскольку «рублевое равноправие» стало непреложным фактом. Это привело к немедленному росту цен на отдых в Крыму, без какого-либо повышения качества услуг, просто за счет устранения конвертационных факторов. Некоторые особенности российской налоговой системы также в немалой степени способствовали росту цен. Если раньше услуги, оказываемые за пределами территории России, то есть в Крыму, освобождались от налога на добавленную стоимость (НДС), то теперь российское налогообложение имеет все возможности «отыгаться».

Еще один фактор, связанный с усилением рисков снижения качества обслу-

живания туристов из-за недружественных действий нового украинского руководства, усугубляемый к тому же санкционными «пакостями» США и ЕС, к сожалению, не может быть устранен усилиями ни российского, ни крымского турбизнеса. Можно только предполагать, что ускоренное развитие инфраструктуры полуострова со временем обеспечит существенное снижение уровня этого риска. Единственное, чем турбизнес может частично нивелировать данную проблему — это снижение стоимости турпакетов, с тем, чтобы соотношение цена–качество турпродукта соответствовало ожиданиям туристов. Однако главным препятствием для этого остается высокая стоимость авиабилетов, о чем уже упоминалось выше, а также российская система налогообложения. Недаром через очень небольшой промежуток времени после «слияния» двух туризмов, крымское руководство заговорило о необходимости срочно создать в Крыму свободную туристскую экономическую зону, дополнив ее к тому же игровой зоной, дабы через игровой бизнес привлекать туристов в межсезонье, которое в Крыму вполне российское как по продолжительности, так и по снижению интенсивности турпотока.

Необходимость перехода Крыма на российское законодательство, возникшая после его вхождения в состав России, создала ситуацию, когда практически все предприятия туристической индустрии Крыма оказались вне закона, так как регистрация в качестве российских юридических лиц дело, по установленному в России порядку, долгое и муторное, а коммерческая деятельность иностранных юридических лиц, связанная с извлечением прибыли, на территории Российской Федерации запрещена. Кроме того, даже после перерегистрации юридических лиц по российскому законодательству крымские туроператоры должны были получить финансовые гарантии и войти в Единый реестр туроператоров России, который ведет Федеральное агентство по туризму «Ростуризм». Этот процесс, как правило, занимает один-два месяца, а с учетом того, что

в Крыму отсутствовали соответствующие посреднические структуры, помогающие пройти данную бюрократическую процедуру, это привело к еще большему затягиванию времени. Поэтому все крымские туроператоры вели незаконную предпринимательскую деятельность с самого начала курортного сезона. Проблема была решена истинно «по-российски»: сверху прошла соответствующая устная команда и правоохранительные органы сделали вид, что ничего не видят. Благодарные крымские туроператоры потихоньку оформляли документы, одновременно «незаконно» обслуживая туристов, которых в директивном порядке направляли на отдых в Крым министерства и ведомства Российской Федерации. Проблема финансовых гарантий для туроператоров получила в конце летнего сезона 2014 г. свое продолжение, чему способствовало банкротство ряда крупных и средних туроператоров России. В настоящий момент большинство крупных страховых компаний России отказываются страховать риски туроператоров, а это приводит последних к проблемам с включением в Единый реестр туроператоров и отказом «Ростуризма» выдавать соответствующие свидетельства. Крымские туроператоры также оказались в ситуации невозможности получения финансовых гарантий, что, по сути дела, продлевает для них период «незаконного предпринимательства».

Таким образом, на сегодняшний день мы имеем имплантированный в российский туризм крымско-украинский туризм, и эти два туризма пытаются совместно работать в сложившихся не очень благоприятных условиях. Интересно, что более тесное слияние двух туризмов пойдет, в ближайшее время, очевидно, еще более быстрыми

темпами, причем не столько благодаря политической воле российского руководства, сколько благодаря политической воле США и Евросоюза. Именно санкции, введенные против России, оказались прекрасным «допингом» для крымского туризма. Обрушение валютного курса рубля, периодические «безобразия» с кредитными картами, эмитированными российскими банками, ужесточение некоторыми странами визовых процедур для российских граждан заставили многих туристов обратить свои взоры на Крым. Ну а федеральная кампания «ВСЕ в КРЫМ!», проводящаяся как в средствах массовой информации, так и в правительственных и министерских циркулярах, подхлестнула это внимание к полуострову, превратившемуся в своеобразный курортный «остров».

Несомненно, увеличившиеся потоки в Крым российский туристов, а также внимание к этому направлению крупных игроков «турецко-египетского» рынка (таких, как «Коралл», «Тез-тур», «Анекс» и др.), заявивших о готовности работать на полуостров, будут способствовать ускоренному развитию крымского туризма и его быстрому приспособлению к новым реалиям современного туррынка. В случае же быстрого решения транспортной проблемы за счет строительства автомобильно-железнодорожного моста через Керченский пролив и реконструкции Симферопольского аэропорта, а также параллельного решения энергетических проблем Крыма, можно ждать весьма бурного развития туризма в регионе уже в ближайшие 5–6 лет. Чему, без сомнения, будут рады как жители Крыма, так и многочисленные российские туристы, которые ожидают получить вполне качественный курортный регион для летнего отдыха.