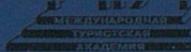


В.И. Азар

**Экономика
и организация
туризма**

**Москва
2011**



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ
ТУРИСТСКАЯ АКАДЕМИЯ

В.И. Азар

Экономика и организация туризма

Москва, 2011

A351
ББК 75.81

Международная общественная туристская академия
Научное издание

Издание осуществлено при поддержке
Российского научно-исследовательского института
культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачёва

Азар Вильям Ильич

Экономика и организация туризма. // Под ред. С.Ю. Житенёва. Вступ. статья С.Ю. Житенёва, Ю.С. Путрика. М., Международная общественная туристская академия, 2011. – 180 с.

ISBN 978-5-903717-17-0

Монография «Экономика и организация туризма» известного российского учёного, государственного и общественного деятеля В.И. Азара (1931-2008) изда-на по инициативе Международной общественной туристской академии, а также его друзей и соратников. Впервые эта монография В.И. Азара была опубликована в 1972 г. и по прошествии почти сорока лет стала библиографической редкостью. Многие аспекты и проблемы туризма впервые в отечественной научной литературе были подняты именно в этой книге, которая впоследствии на многие годы стала учебным и справочным пособием для научных работников и практиков туризма. Основные положения этого уникального исследования не утратили своей науч-ной актуальности и до настоящего времени.

Издание рассчитано для учёных, преподавателей, специалистов, занимаю-щихся вопросами экономики, управления и истории туризма.

ISBN 978-5-903717-17-0

© Азар И.В., Яркина Л.Ю., 2011

© Житенёв С.Ю., Путрик Ю.С., предисловие, 2011

© Ситникова О.С., оформление, 2011

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ
ТУРИСТСКАЯ АКАДЕМИЯ

В.И. Азар

Экономика и организация туризма

**Издание подготовлено для участников
Первых научных чтений памяти В.И. Азара
«Роль науки в развитии
российского туризма на современном этапе»
Москва, 9 ноября 2011 г.**

Москва, 2011



Вильям Ильич Азар

ПРЕДИСЛОВИЕ

В 70-е годы прошлого столетия туризм в СССР уже стал важным фактором социокультурной жизни общества, а также одной из важных отраслей экономики и сферы обслуживания населения, а роль его в удовлетворении рекреационных потребностей населения продолжала возрастать. Бурно развивающаяся всесоюзная туристская отрасль требовала научного, теоретического и методического осмысления и анализа. В связи с этим именно в 70-е годы XX века стала складываться отечественная система научных исследований в сфере туризма. Появились первые научные исследования по вопросам туризма и предлагаемая вниманию читателя книга Вильяма Ильича Азара «Экономика и организация туризма» – смелая, новаторская и успешная по тем временам попытка постижения многогранных проблем деятельности туристской отрасли. Многие научно-методологические проблемы и теоретические аспекты туризма впервые в отечественной литературе были подняты именно в этой монографии, которая впоследствии на многие годы стала учебным и справочным пособием для научных работников и практиков туризма советского и постсоветского периодов. Большая часть положений и аналитических выводов этого уникального произведения не утратили своей научной актуальности и до настоящего времени, что и послужило одним из мотивов повторения этого издания через 40 лет.

Исследование состоит из введения и шести глав. В первой главе автор раскрывает социально-экономическое содержание туризма. В ней он аргументировано и с научных позиций предлагает своё авторское определение понятия «туризм», представляет классификацию его видов:

- по целям путешествия,
- характеру организации,
- интенсивности туристских потоков,
- продолжительности пребывания в поездке,
- а также с учётом зависимости от используемых транспортных средств и мест для ночлега.

Не менее важен с научной точки зрения данный автором анализ понятий «турист» и «экскурсант», которые в последующие годы уточнялись и развивались, но в своей основе остались в трактовке В.И. Азара.

Разработанная автором в монографии классификация достопримечательных мест, на наш взгляд, представляет до сих пор актуальную и новаторскую часть исследования. В.И. Азар представил впервые в отечественной науке определение понятия «сувенир», рассматривая его как необходимую составляющую туристской поездки. Здесь уместно будет обратить внимание читателя на то, что многие научные определения, введенные в жизнь В.И. Азаром, впоследствии вошли во многие научные издания и словари, а также в законодательные и нормативные государственные акты, и как водится в нашем Отечестве без указания имени автора и ссылок на его работы.

В исследовании приводится интересный статистический материал, характеризующий рост миграции населения в СССР и других странах, рассмотрены многие факторы роста туристской подвижности населения в 50-70 гг. XX в. Обосновывается необходимость учёта особенностей, бюджета времени отдыхающих и их потребностей для планирования мощности предприятий специфических туристских услуг.

Исходя из того, что основным звеном организации обслуживания туристов является туристское предприятие, автор предлагает характеристику туристских предприятий по содержанию предоставляемых ими услуг и по ведомственной их принадлежности. При этом он наиболее важные показатели развития туризма сводит в шесть групп:

1. состояние и развитие материально-технической базы туризма;
2. объем туристских потоков;
3. финансово-экономическая деятельность туристских организаций;
4. структура и уровень подготовки кадров, занятых в сфере обслуживания туристов;
5. использование основных фондов;
6. движение цен и тарифов на туристские услуги и товары.

Важное место занимает в книге II глава. В ней показана роль транспорта в развитии туризма. Выясняется значение автомобильного, авиационного и железнодорожного транспорта для туризма. Автор устанавливает, что одной из причин, углубляющей сезонную неравномерность в работе транспорта, является туризм. Он предлагает некоторые рекомендации, направленные на решение этой проблемы.

В третьей главе анализируется работа предприятий разового обслуживания туристов, вскрыты резервы более эффективного

их использования. Отмечая необходимость стандартизации услуг гостеприимства, В.И. Азар представил новую классификацию гостиниц по разрядам, разработанную в НИИ по ценообразованию Госкомитета цен Совета Министров СССР под его руководством. В исследовании большое внимание уделено рентабельности гостиничного хозяйства, повышению уровня его экономической деятельности.

Как известно, развитие туризма во многом зависит от общественного питания. В книге указаны две основные формы удовлетворения потребности туристов в услугах общественного питания: обязательная и занимательная. В ней приведены интересные данные об организации занимательного питания в некоторых бывших социалистических государствах, предложены свои варианты лучшей организации занимательного питания в СССР.

В.И. Азар обращает внимание на необходимость стандартизации услуг общественного питания и на более строгий контроль за культурным уровнем обслуживания. Автор не прошёл мимо таких важных вопросов, как рациональное использование производственных помещений, технологического оборудования и рабочей силы, установление правильных пропорций между мощностью кухни и вместимостью обеденного зала.

В четвёртой главе, посвященной предприятиям организованного отдыха, рассмотрена проблема стандартизации комплексных туристских услуг. Автор считает нужным дифференцировать предприятия организованного отдыха по основным типам: санатории, дома отдыха, пансионаты, турбазы в зависимости от контингента отдыхающих (детские, для подростков, для родителей с детьми и взрослых), а также по уровню благоустройства общественных помещений и размеру ассигнования на питание. Отмечены недостатки в ценообразовании и то, что цены того периода на путёвки, хотя и дифференцированы, но они не учитывают в достаточной степени указанные различия.

К тому времени не были разработаны положения, которые содержали бы критерии отнесения здравниц к тому или иному разряду. Это, кстати, и сегодня следует рассматривать как важнейшую предпосылку научно обоснованного ценообразования в индустрии туризма, условие стандартизации услуг данной отрасли народного хозяйства. Учитывая это, автор предложил новую по тем временам стандартизацию комплексных туристских услуг, которая, по его мнению, могла позволить осуществить на практике принцип равной оплаты за равные услуги.

В работе большое внимание уделено основным фондам предприятий организованного отдыха и, в частности, такому важнейшему показателю

их использования, как стоимость основных фондов на одно койко-место. В СССР распределение санаториев и домов отдыха по стоимости основных фондовнаоднокойко-местоотличалоськрайнейпестротой.Авторвскрывает причиныстольсущественныхколебаний.Решениеэтойпроблемыонувидел в снижении себестоимости услуг предприятий организованного отдыха посредством концентрации предприятий индустрии туризма.

Одна из важнейших целей планирования работы туристского предприятия, как в советский период, так и в условиях современности, – обеспечение сбалансированности спроса и предложений. Этому вопросу посвящена пятая глава. В ней приведены главные факторы, определяющие своеобразие спроса на туристские услуги: пользование бесплатными или льготными путёвками, величины транспортных расходов, численность населения города и другие.

В.И. Азар в шестой главе монографии доказывал необходимость создания долгосрочных прогнозов развития индустрии туризма с учётом всех факторов, формирующих спрос. Решение этой задачи возможно лишь при комплексном подходе к развитию индустрии туризма. Автор совершенно правильно предложил рассматривать курортно-туристский район как своего рода многоотраслевую хозяйственную организацию, которая включает в себя торговлю, общественное питание, коммунальное хозяйство, транспорт и т.д. Уже в то время автор рекомендовал создание курортных объединений, что актуально и на сегодняшний день и реализуется в самых различных формах и проявлениях. В.И. Азар дополнил и расширил метод хозяйственного использования памятников архитектуры и объектов культуры, разработанный в начале 70-х гг. XX века Центральной научно-исследовательской лабораторией туризма и экскурсий ЦСТЭ ВЦСПС под руководством В.П. Пачулиа.

Особым достоинством работы является подобранный, проанализированный и обобщённый статистический материал, приведённый в 74 таблицах. Современным учёным представлен замечательный образец серьёзной научной работы, в которой представлены экономические инструменты, основывающиеся на разнообразных статистических источниках.

В своей монографии В.И. Азар выступил одним из первых отечественных учёных в качестве эколога, с тревогой отмечая, что особо ценные курортные зоны застраиваются без учёта охраны природных ресурсов. Ссылаясь на опыт зарубежных специалистов, он предлагал советским архитекторам и властным структурам с максимальной пользой для людей использовать природные возможности родной природы, одновременно заботясь о её сохранении.

В.И. Азар через всю монографию проносит свою особую озабоченность состоянием культурного наследия, в первую очередь, в туристских центрах и крупных городах. Он считал, что без восстановления и поддержания объектов наследия практически не существует перспективы для успешного социокультурного развития нашего общества, которое не может благополучно жить без правильно организованного туризма и отдыха.

Книга, которая сразу привлекла внимание специалистов и вызвала немало дискуссий по многим впервые поднятым автором проблемам, не утратила своей научной, теоретической и методологической ценности и по сей день, а для историков туризма позволяет в ретроспективе взглянуть на особенности развития туристской отрасли в период социализма. В монографии В.И. Азара были заложены основы теоретических представлений о развитии туристского процесса, которые получили своё дальнейшее распространение и применение в современных научных трудах, концепциях, практических программах и проектах отечественных специалистов и учёных в сфере туризма.

Монография Вильяма Ильича «Экономика и организация туризма» издана по решению президиума Международной общественной туристской академии (МТА) и в связи с проведением Первых научных чтений памяти В.И. Азара «Роль науки в развитии российского туризма на современном этапе», которые состоятся 9 ноября 2011 г. В настоящее время издание книги В.И. Азара, выпущенное в 1972 г., стало библиографической редкостью, поэтому президиум МТА сердечно благодарит Ю.А. Веденина, директора Российского научно-исследовательского института природного и культурного наследия им. Д.С. Лихачёва, за возможность воспользоваться экземпляром книги из его личной библиотеки.

По мысли В.И. Азара его книга посвящена вопросам экономики и организации хозяйственной деятельности санаториев, пансионатов, домов отдыха, турбаз, а также специфики работы предприятий общественного питания, гостиниц, междугородного и городского транспорта при обслуживании туристов. На наш взгляд монография В.И. Азара выдержала испытание временем и до настоящего времени является актуальным и глубоким научным исследованием.

*Президент
Международной общественной
туристской академии
С.Ю. Житенёв*

*Первый вице-президент
Международной общественной
туристской академии
Ю.С. Путрик*

В.И. Азар

Экономика и организация туризма

ВВЕДЕНИЕ

Последнее десятилетие ознаменовалось бурным развитием туризма в нашей стране. Десятки миллионов людей проводят свой отпуск за пределами родного города или села. Выходные и праздничные дни трудящиеся всё чаще используют для путешествий. Туризм прочно вошёл в быт советского человека.

Развитие туризма способствует рациональному использованию свободного времени, гармоничному развитию личности человека, коммунистическому воспитанию трудящихся. В постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС «О мерах по дальнейшему развитию туризма и экскурсий в стране», принятом в 1969 г., говорится: «Знакомство с памятниками истории и культуры, с природой родного края, с достижениями в экономике, науке и культуре способствует воспитанию у советских людей любви к Советской Родине, верности революционным, боевым и трудовым традициям нашего народа».

В настоящее время советский народ успешно выполняет задания нового пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1971-1975 гг. **«Главная задача пятилетки состоит в том, чтобы обеспечить значительный подъем материального и культурного уровня жизни народа на основе высоких темпов развития социалистического производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда»¹.**

Программа повышения уровня жизни народа в текущей пятилетке включает дальнейшее развитие санаторно-курортного лечения и организованного отдыха трудящихся, осуществление мероприятий по широкому развитию туризма, укреплению его материальной базы. В частности, предусмотрено развитие речных, морских, железнодорожных, автомобильных и воздушных туристских маршрутов, расширение строитель-

1 «Железнодорожный транспорт», 1971, № 7. С. 82.

ства гостиниц, кемпингов и других объектов для обслуживания туристов.

Возросшая роль туризма в удовлетворении потребностей трудящихся настоятельно требует научной разработки экономических проблем этой важной отрасли обслуживания населения.

К сожалению, экономика и организация туризма не привлекли пока необходимого внимания исследователей.

Организация отдыха советских людей предполагает взаимосвязанное развитие производства услуг пассажирского транспорта, гостиничного хозяйства, предприятий организованного отдыха, общественного питания и учреждений культурного обслуживания населения.

В книге рассматриваются методологические вопросы комплексного развития туризма. Автор не претендует на всестороннее рассмотрение всех вопросов, связанных с экономикой и организацией туризма, ибо это одна из первых работ на данную тему. Многие исследуемые в книге проблемы ещё мало изучены, поэтому взгляды автора по ряду теоретических вопросов носят дискуссионный характер и выдвигаются в порядке постановки вопроса.

При подготовке рукописи были использованы данные отчетности и специальных обследований гостиничных хозяйств РСФСР и БССР, пассажирского транспорта, профсоюзных здравниц Латвии, Белоруссии, Московской и Ленинградской областей РСФСР, подвергнутых экономико-статистическому анализу с помощью ЭВМ. Анализ выполнен в секторе ценообразования на услуги Научно-исследовательского института по ценообразованию Государственного Комитета цен Совета Министров СССР в 1968-1970 гг. под научным руководством автора.

В книге использованы также данные широкого социально-экономического обследования ряда курортов и мест туризма Северного Кавказа, проведенного специализированной лабораторией при Московском институте народного хозяйства имени Г.В. Плеханова в 1969-1970 гг. (ответственные исполнители Л. Павлов и Т. Иванова). При использовании данных этого обследования в тексте дается ссылка «по материалам социологического обследования МИНХа имени Г.В. Плеханова».

Ценные замечания были сделаны рецензентом В.А. Генсом, большую помощь при подготовке рукописи к печати оказали А.А. Голяшев, Э.Г. Дмитриев, Н.И. Княжева, Л.А. Семенова и Е.А. Торчинская. Всем им автор выражает глубокую признательность.

I. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ТУРИЗМА И ЕГО ВИДЫ

Туризм как форма временной миграции населения

Время отпусков характеризуется могучими волнами путешествий по стране. 60 млн. граждан СССР в возрасте от 16 лет и старше проводят отпуск вне дома. Из этого числа 13 млн. едут в деревню к родственникам; 12 млн. проводят отпуск у родственников в городе; 10 млн. отдыхают в санаториях, домах отдыха, на турбазах, в организованных путешествиях; 10 млн. составляют неорганизованные курортники; 8 млн. во время отпуска участвуют в самодеятельных походах, путешествуют по достопримечательным местам и городам, бродят с ружьем по охотничьим угодьям, удят рыбу, 6 млн. во время отпуска отдыхают на даче; 1 млн. проводят отпуск в различных спортивных и туристских лагерях, принадлежащих заводам, вузам, учреждениям². Если к этому числу отдыхающих вне дома прибавить детей в возрасте до 16 лет, то общее число путешествующих составит примерно 100 млн. человек. Рост популярности отдыха вдали от дома ведет к увеличению подвижности населения. Если в 1950 г. в среднем один житель обращался к услугам всех видов внегородского транспорта 7 раз, то в 1969 г. – 18 раз³.

Всех лиц, проводящих свой отпуск вне дома, обычно подразделяют на отдыхающих и туристов. В Толковом словаре В. Даля, изданного в 1881 г., читаем: «Отдыхать, отдохнуть, покоиться после трудов, дать себе роздых, ничего не делать, уставши сидеть, лежать или стоять, собираясь с силами...» Такое определение отдыха сейчас трудно применить к людям, проводящим свой отпуск в санатории или на турбазе, в доме отдыха или на охоте и т.д. Отдых приобрел более активный характер, соответствующий динамическим условиям жизни нашего поколения. Под туризмом

2 Развитие индустрии туризма в СССР. Материалы научной конференции. Новосибирск, 1968. С. 4.

3 Марианьский А. Современные миграции населения. М., «Статистика», 1969. С. 12.

принято понимать одну из форм миграции населения, характеризующую временным его перемещением из одного района страны в другой или из одной страны в другую, если оно не связано с переменой местожительства и работы, иначе говоря, добровольное путешествие с целью отдыха, лечения, участия в научных, деловых или культурных встречах. Слово туризм французского происхождения (tour — поездка, прогулка). «В современном научном, собирательном значении, — пишет П. Олдак, — под туризмом понимают все виды движения населения, не связанные с переменой места жительства и работы...»⁴. А. Марианский (ПНР) определяет туризм как миграцию, не имеющую постоянного характера⁵.

Кроме определения, принятого в международной практике и в научных исследованиях, следует учитывать другое смысловое значение этого термина. В узком смысле слова под туризмом понимается проведение отдыха в путешествии. Это во многом объясняет встречающееся порой представление, что между туризмом и отдыхом лежит глубокий водораздел. К туристам относят тех, кто проводит отпуск в турбазах, самостоятельных индивидуальных и групповых походах и т.п., а к отдыхающим — в санаториях, домах отдыха, пансионатах или неорганизованным путем.

Выясним, имеются ли между ними в действительности столь существенные различия. Прежде всего, отметим общие черты. Независимо от того, проводят ли свой отпуск трудящиеся в пеших походах, в путешествиях на автомашинах, велосипедах или занимаются рыбной ловлей, охотой, сбором ягод и грибов, посещают музеи, театры, спортивные соревнования или, наконец, принимают ванны, морские купания во всех этих случаях определяющим остается тот факт, что они находятся вне дома в свободное время. Выбор вида отдыха зависит от культурного уровня, физических возможностей, возраста, состояния здоровья и доходов трудящихся.

Основные потребности всех туристов практически совпадают, так как связаны с пребыванием в другом населенном пункте или местности в свободное от работы время. Следует отметить, что понятие «отдыхающий» шире, чем понятие «турист», так как включает и тех лиц, которые отдыхают дома.

Разумеется, отдых на турбазе или в доме отдыха отличается от лечения в санатории общего типа и ещё в большей степени от самостоятельного туризма. Эти различия учитываются при создании конкретных форм управления санаториями, домами отдыха и пансионатами, с одной сторо-

4 Развитие индустрии туризма в СССР. Материалы научной конференции. Новосибирск, 1968. С. 4.

5 Марианский А. Современные миграции населения. М., «Статистика», 1969. С. 12.

ны, и учреждениями туризма в узком смысле этого слова, с другой. Отдых в санаториях, пансионатах, домах отдыха характеризуется как пассивный, а на турбазах – как активный. В соответствии с этими различиями в характере проведения отпуска у нас действуют две крупных организации: Центральный совет по управлению курортами профсоюзов, в ведении которого находится обширная сеть санаториев, домов отдыха и пансионатов, и Центральный совет по туризму и экскурсиям ВЦСПС, располагающий сетью туристских баз, гостиниц, кемпингов, горных хижин и приютов.

Наличие существенных общих черт в организации активного и пассивного отдыха позволяет применить для них единый термин – туризм при сохранении его видовых понятий: туризм в целях лечения в санатории, туризм в целях отдыха в пансионате, туризм в целях охоты или рыбной ловли, туризм в целях участия в пеших или лыжных походах и т.д. Все эти виды отдыха обязательно предполагают временную миграцию населения. По нашему мнению, расширительное применение термина «туризм» вполне правомерно. Не случайно оно нашло широкое применение в международной практике.

Международным туристом считается «каждое лицо, которое в течение 24 час. и более находится в стране, не являющейся страной его постоянного местожительства». Туристами считаются также студенты и учащиеся, находящиеся за границей. Это определение сформулировано Римской конференцией ООН по международному туризму и путешествиям в 1963 г.

Были установлены следующие основные группы туристов:

- а) лица, которые едут для развлечения, по семейным причинам, на лечение и по другим соображениям;
- б) лица, которые едут на заседания, съезды (научные, административные, спортивные и пр.);
- в) лица, которые едут по служебным делам;
- г) лица, предпринимаящие поездку по морю, хотя и на срок меньше 24 час.

Туристами не считаются:

- а) лица, приезжающие в страну по договору или без договора искать работу;
- б) лица, остающиеся в стране на постоянное местожительство;
- в) жители пограничных районов, живущие по одну сторону, а работающие по другую сторону границы.

Такое определение международного туриста признано Международным союзом официальных туристских организаций (МСОТО), членом которого является СССР.

Критерии отнесения лиц, пересекающих границы, к туристам в международной практике распространены и на внутренних туристов. Эксперты ООН, оценивающие объемы международного и национального туризма, руководствуются едиными принципами. Это позволяет обеспечить сопоставимость данных о развитии туризма во всех странах мира.

В государственной статистике стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи учитывается количество отдыхающих и лечившихся по каждому виду учреждений организованного отдыха трудящихся. При характеристике внутреннего туристского движения в польской государственной статистике, например, приводятся данные о пребывании трудящихся во всех учреждениях организованного отдыха и самостоятельных отдыхающих (к туристскому движению относят «пребывание в домах отдыха, в лагерях, на курортах, а также экскурсии и отдых в праздничные дни»)⁶.

В других социалистических странах не публикуются данные о туристском движении, так как крайне трудно учесть самостоятельных отдыхающих.

При оценке туристского движения в СССР следует относить к его участникам всех тех, кто добровольно и временно находится вне постоянного места жительства в целях разумного использования свободного времени для отдыха, лечения, знакомства с культурно-историческими, хозяйственными и природными достопримечательностями и т. д.

К туристам нельзя относить следующих лиц:

- а) переезжающих на новое место работы, так как у них меняется постоянное местожительство;
- б) учащихся и студентов стационарных техникумов и вузов, так как они меняют свое местожительство на время учебы;
- в) командированных, учащихся и студентов заочных учебных заведений, прибывших для сдачи экзаменов, так как они хотя и находятся вне постоянного местожительства, но не в свободное время, и основная цель пребывания в другом населенном пункте у них иная.

К туристам, таким образом, относятся все остальные категории путешествующих:

- а) пользующиеся услугами санаторно-курортных учреждений, домов отдыха, турбаз и других предприятий организованного отдыха;
- б) участники самостоятельных туристских походов и неорганизованные отдыхающие (включая посещающих родственников).

6 Краткий статистический ежегодник ПНР. Варшава, Изд-во ЦСУ, 1970. С. 313.

Лица, пользующиеся услугами предприятий организованного отдыха, расположенных в одном населенном пункте с местом их постоянного местожительства, считаются туристами условно. Лица, посещающие ту или иную местность или населенный пункт, но не остающиеся здесь на ночлег, считаются экскурсантами.

Мотивы, вызывающие потребность в туризме, могут быть сведены к трем основным моментам.

Во-первых, интерес к историческим, культурным, хозяйственным и природно-климатическим достопримечательностям.

К историко-культурным достопримечательностям следует относить исторические и археологические памятники, музеи, художественные галереи, театры и другие объекты.

Особый интерес вызывают также обычаи, одежда, кухня и другие проявления народного творчества, характеризующиеся как этнографические достопримечательности.

К природно-климатическим достопримечательностям следует относить благоприятные климатические условия (умеренная температура воздуха, обилие безветренных, сухих, солнечных дней и т.п.), красоты пейзажей (леса, моря, озера, горы, пещеры). Географические и климатические условия благоприятствуют развитию летнего и зимнего спорта. Особую привлекательность имеют районы, которые способствуют лечению и оздоровлению туристов. К хозяйственным достопримечательностям следует относить своеобразие форм ведения хозяйства или его высокие производственные результаты в том или ином районе.

Во-вторых, местные события, которые могут стать причиной посещения туристов, например, театральные и музыкальные фестивали, кинофестивали, выдающиеся спортивные состязания, ярмарки, выставки, карнавалы и т.п.

В-третьих, экономические удобства путешествия (развитая сфера услуг и т. д.).

Для планирования индустрии туризма важнейшее значение имеет классификация туризма по его видам. Каждый вид туризма характеризуется своеобразием потребностей и предполагает соответствующий набор услуг, удовлетворяющих эти потребности.

Все туристы делятся на две большие группы: *внутренние (национальные)* и *международные*. Международный туризм в зависимости от отражения его финансовых результатов в платежном балансе страны подразделяется на активный и пассивный. Для каждой страны путешествие её граждан в другие государства называется пассивным туризмом, а приезд

иностранцев в страну — активным туризмом. Показателями развития международного туризма являются:

- а) количество туристов, посетивших зарубежные страны (по числу пересечений границы);
- б) количество ночевок туристов, посетивших их зарубежные страны;
- в) суммарные денежные и затраты, произведенные туристами во время зарубежных поездок.

Показатели, применяемые для учёта иностранных туристов, имеют ряд недостатков. Так, учёт числа туристов по количеству пересечений границы приводит к многократному счёту и завышает тем самым общее число международных туристов. Кроме того, официальные валютные поступления от иностранного туризма определяются, как правило, суммой отечественной валюты, обмененной банками на иностранную, что занижает фактический валютный результат международного туризма, так как оказываются не включенными расходы на транспорт и валюта, которую туристы привезли с собой. Точное определение валютных поступлений и расходов имеет большое значение в планировании, ибо каждая страна учитывает сальдо валютного баланса по этой статье мировой торговли.

Как ни велика роль международного туризма, однако большая часть доходов обеспечивается национальным туризмом. Действительно, в США доходы от международного туризма составляют не более 6% всех доходов от туризма, в Швеции — 17, в ФРГ — 24%. Это соотношение колеблется от 31 до 44% во Франции, Англии, Норвегии, Канаде и Нидерландах⁷. Ведущее значение национального туризма сохраняется, несмотря на бурный рост численности международных туристов (табл. № 1).

Таблица № 1

Развитие международного туризма в 1958–1970 гг.

Годы	Прибытия туристов, тыс. человек	В % к 1958 г.	Поступления от международного туризма, млн. долл.	В % к 1958 г.
1958	55 300	100	5 449	100
1960	71 200	129	6 842	126
1963	93 000	168	8 790	161
1965	113 900	206	11 693	215
1967	138 000	250	14 130	259
1969	154 000	276	15 500	281
1970	168 000	305	17 400	319

⁷ Размещение производительных сил. Вып. 15. М., СОПС, 1970. С. 16.

Особенно быстрыми темпами развивается международный туризм в социалистических странах. Так, только в 1969 г. по сравнению с 1968 г. число международных туристов, посетивших страны – члены СЭВ и Югославию, увеличилось на 11,4%. Доля социалистических стран в общем объеме туристского движения Европы в 1970 г. составляет примерно 20% по сравнению с 6,3% в 1961 г.

В международном туристском обмене социалистических стран значительную долю составляют граждане социалистических стран. Так, среди посетивших в 1970 г. Болгарию 57% составляют граждане социалистических стран, Венгрию – 90, ГДР – 45, Польшу – 80, Румынию – 83, СССР – 64, Чехословакию – 80%. Развитие туристского обмена между социалистическими странами имеет большое социальное и хозяйственное значение.

В зависимости от цели путешествия выделяют следующие разновидности туризма.

Передвижение людей в период отпуска, которое вызвано необходимостью поправить здоровье, называется *лечебным туризмом*. Пребывание в специальных санаториях (особенно при наличии больничного листа) не следует относить к туризму, так как в данном случае санаторий – разновидность больницы.

Передвижение людей в свободное время в целях занятия спортом, развлечения, отдыха называется *отпускным туризмом*, а в выходные дни – *туризмом «конца недели»*. *Спортивный туризм* характеризуется активными фирмами отдыха: переходами пешком, на лодках, велосипедах и т. п. *Культурный (познавательный) туризм* — путешествие в целях ознакомления с историко-культурными достопримечательностями, расширения научного кругозора, посещения музеев, театров, спортивных соревнований и т. д. Большое развитие в последнее время получили и путешествия в целях посещения родных и знакомых, а также путешествия, предпринимаемые в целях охоты, рыбной ловли, сбора грибов и ягод.

Участие в научных встречах, конференциях называют конгрессным (*научным*) туризмом.

По характеру организации путешествия различается: а) *индивидуальный и групповой туризм*. Путешествие одного человека или семьи по собственному плану, включающему определение районов посещения, продолжительностью остановок, условия ночлега и т. п., называется индивидуальным туризмом. Этот план может быть заблаговременно согласован с туристской организацией, гарантирующей ночлег, питание и другие туристские услуги. Такая форма организации путешествий возможна для

группы людей (групповой туризм). Организация обслуживания индивидуальных туристов или группы туристов имеет существенные отличия;

б) *организованный и самостоятельный туризм*. Путешествие отдельного туриста или группы туристов по точному регламенту, установленному туристским предприятием, называется организованным туризмом. Организованные туристы обеспечиваются комплексом туристских услуг по заранее приобретенной путевке на определенный срок (отдыхающие на турбазах, в санаториях, домах отдыха, по курсовкам). Разновидностью организованных туристов являются те, кто на определенный срок приобрел лишь часть туристских услуг (например, курсовку только на питание). Путешествие отдельного туриста или группы туристов, не связанных никакими взаимными обязательствами с общественными или туристскими организациями и предприятиями, называется неорганизованным (самостоятельным) туризмом.

При планировании хозяйственной деятельности предприятий индустрии туризма значительно легче учесть потребности организованных туристов.

По интенсивности туристских потоков различают *постоянный и сезонный туризм*. Круглогодичное и относительно равномерное посещение туристских районов и населенных пунктов называется постоянным туризмом. Эта форма туризма характерна, прежде всего, для наиболее известных городов мира, курортов, располагающих уникальными минеральными водами и грязями.

Некоторые районы и населенные пункты привлекают туристов преимущественно в определенное время года. Такой туризм называется сезонным. Районы, посещаемые только в определенное время года (например, летом или зимой), характеризуются как односезонные, а районы, посещаемые и зимой и летом, – как двухсезонные.

При неравномерности посещения районов сезоны по интенсивности туристских потоков делятся на пиковый, тихий и мертвый.

По продолжительности пребывания в путешествии туризм подразделяется на *кратковременный и продолжительный*. Если путешествие занимает не более трех суток, оно называется кратковременным туризмом, а более трех суток – продолжительным туризмом.

В зависимости от продолжительности пребывания в путешествии существенным образом изменяются потребности туриста – в его расходах с сокращением времени путешествия возрастает доля транспортной составляющей.

Большое значение для планирования индустрии туризма имеет так-

же классификация туристов *в зависимости от используемых транспортных средств*. Для организации обслуживания туристов важно знать, какими видами личного или общественного транспорта они пользуются.

Классификация транспортного туризма рассматривается в гл. II.

Не меньшее значение имеет классификация туристов *по использованию мест для ночлега* (в собственной палатке, караванинге, в гостиницах, мотелях, турбазах, домах отдыха, санаториях, пансионатах, в домах и квартирах местных жителей).

Социализм, как никакой другой общественный строй, заинтересован в развитии туризма. Советская власть с первых лет своего существования провела социальные и экономические мероприятия по развитию отдыха трудящихся, сделав его доступным для широких масс. 20 марта 1919 г. В. И. Ленин подписал декрет «О лечебных местностях общегосударственного значения». «Лечебные местности и курорты, — сказано в декрете, — где бы таковые на территории РСФСР ни находились и кому бы ни принадлежали со всеми сооружениями, строениями и движимостью, обслуживающими ранее курорт и находящимися на присоединенных и приписанных к курорту землях, составляют собственность республики и используются для лечебных целей».

Этот декрет определил общегосударственное значение развития организованного отдыха на основе социалистической собственности. Уже в первые годы Советской власти расширяется сеть курортов. В 1919 г. работало 5 курортов, а в 1920 г. — 22.

13 мая 1921 г. был издан декрет «О домах отдыха», в котором сказано, что они организуются профсоюзами «в целях предоставления рабочим и служащим возможности восстановить свои силы и энергию в течение получаемого ими ежегодного очередного отпуска в наиболее благоприятных и здоровых условиях...».

Предоставление путевок в санатории, дома отдыха, пансионаты и турбазы бесплатно или на льготных условиях является новой, специфической для социализма формой туризма — *социальным туризмом*. В странах социализма организованный отдых становится главной формой отдыха трудящихся (табл. № 2).

Развитие туризма имеет важное значение для решения задач коммунистического воспитания трудящихся, гармоничного развития личности. ЦК КПСС, Совет Министров СССР и ВЦСПС 30 мая 1969 г. приняли постановление «О мерах по дальнейшему развитию туризма и экскурсий в стране». «Туризм и экскурсии, — говорится в постановлении, становится не только формой отдыха, но и важным средством повышения культурно-

го уровня и идейно-политического воспитания населения». В постановлении определены задачи по-дальнейшему углублению идейного содержания туристских и экскурсионных мероприятий, развитию организованного отдыха трудящихся.

Таблица № 2

Рост числа лиц, пользовавшихся услугами санаторий и домов отдыха стран – членов СЭВ в 1955-1969 гг.⁸

(в тыс. человек)

	В санаториях			В домах отдыха		
	1955 г.	1965 г.	1969 г.	1955 г.	1965 г.	1969 г.
Болгария	34,5	140,0	147,0	186,0	322,0	429,0
Венгрия	21,8	32,9	33,2		546,0	637,0
ГДР	323,0	336,0	324,0	1050,0	1037,0	1176,0
Монголия	3,6	10,4	20,4	8,4	19,6	27,1
Польша	126,0	200,0	224,0	527,0	1166,0	2056,0
Румыния	162,0	311,0	360,0	146,0	318,0	466,0
СССР	1976,0	2831,0	3241,0	2494,0	4136,0	4698,0
ЧССР	326,0	414,0	446,0	229,0	318,0	329,0

Известный английский философ Ф. Бэкон писал, что «путешествия для молодых – это часть их образования, для пожилых – часть их опыта». Познавательные впечатления, которые дает туризм, оказывают большое влияние на жизнь людей. Они воздействуют на их характер и их интересы, на образ мышления и взгляды.

Туризм позволяет народам глубже познать друг друга, увидеть преимущества самого прогрессивного общественного строя – социализма.

Во время путешествия турист несет определенные расходы на удовлетворение потребностей, связанных с передвижением, ночлегом, питанием, развлечениями, приобретением сувениров и т.д.

Для удовлетворения потребностей туриста необходимо существование специальной отрасли – индустрии туризма.

Факторы роста туризма

Развитие туризма, характеризуется общей численностью путешествующих и их расходами. Эксперты ООН по туризму подсчитали, что расходы на

⁸ Статистический ежегодник стран – членов Совета Экономического Взаимопомощи. М., 1970. С. 427.

международный и внутренний туризм во всем мире за 1965 г. составили около 44 млрд. долл., а с учетом затрат на перевозки – 57-58 млрд. долл. Это значит, что индустрия туризма в 1965 г. поглощала 5-6% всех мировых расходов на потребление. На долю внутреннего туризма приходится до 75% расходов на услуги туризма (включая транспортные расходы).

В СССР расходы на туризм составляют не менее 3% всех расходов населения, при этом следует учитывать, что значительная часть услуг и товаров, реализуемых индустрией туризма, предоставляется бесплатно или на льготных условиях. При оценке товаров и услуг по стоимости доля индустрии туризма в потреблении населения составит не менее 8%.

Предоставление бесплатных и льготных путевок трудящимся – одно из важнейших социальных завоеваний социализма, в значительной степени определяющее высокие темпы развития туризма в стране.

Численность населения, пользующегося услугами туризма, трудно установить, так как учёт неорганизованных отдыхающих на всей территории страны практически невозможно обеспечить. Однако даже данные о росте численности организованных отдыхающих за последние годы свидетельствуют о высоких темпах развития туризма. В 1965 г. число организованных отдыхающих составило более 17 млн. человек, а в 1969 г. – 24,1 млн. человек, т. е. возросло почти на 42%. Рост числа неорганизованных отдыхающих на известных черноморских курортах составлял в последние 15 лет в среднем 10% в год. За это время большую популярность завоевали новые районы массового отдыха, особенно в Прибалтике, на Украине, в Молдавии, Краснодарском крае и др. Среднегодовое увеличение числа отдыхающих вне постоянного местожительства за последние 10 лет, по нашим расчетам, составляло 12%.

Бурный рост туризма наметился, прежде всего, в последнее десятилетие, что нельзя признать случайным. Какие же причины вызвали такие высокие темпы развития туризма?

Прежде всего, рост туризма в нашей стране объясняется повышением материального благосостояния трудящихся. «В связи с ростом доходов, – отмечал на XXIV съезде КПСС А.Н. Косыгин, – повышаются культурные запросы широких слоев населения, возникают новые потребности. Все большее значение приобретает, например, туризм»⁹.

Важнейшими предпосылками роста расходов на туризм являются абсолютное увеличение реальных доходов и заработной платы трудящихся, а также рост накопленного потребительского имущества населения, проявляющийся, прежде всего, в увеличении объёма товаров длительно-

9 Материалы XXIV съезда КПСС. Политиздат, 1974. С. 180.

го пользования (автомашин, холодильников, телевизоров, магнитофонов и т.п., находящихся в личной собственности). Повышение жизненного уровня трудящихся объясняется систематическим ростом реальной заработной платы. В результате трудящиеся могут выделять всё больше средств для занятия туризмом.

Большое значение имеет также и рост общественных фондов потребления, заметная часть которых выделяется для приобретения путевок в санатории, дома отдыха и турбазы бесплатно или на льготных условиях. Однако решающим фактором роста спроса на туристские услуги является неуклонное возрастание заработной платы. При этом за период 1966-1970 гг. абсолютный прирост заработной платы был почти в три раза больше, чем в период 1956-1960 гг. (табл. № 3). Оплата отпусков рабочих и служащих в 1970 г. составила в среднем за год 100 руб.

Таблица № 3

Рост заработной платы и вкладов населения в 1940-1970 гг.¹⁰
(в руб.)

	1940 г.	1946 г.	1950 г.	1955 г.	1960 г.	1965 г.	1970 г.
Среднемесячная зарплата*	33,1	48,1	64,2	71,8	80,6	96,5	121,7
То же с добавлением выплат из общественных фондов потребления	40,6	62,4	82,4	91,8	107,7	129,2	164,0
Среднегодовое увеличение среднемесячной зарплаты по периодам		2,5	4,02	1,52	1,76	3,18	5,1
То же, с добавлением выплат из общественных фондов потребления		3,63	5,0	1,88	3,18	4,3	6,9
1 (клады населения в сберегательные кассы, млрд. руб.)	0,7		1,8		10,9	18,7	46,6

С ростом доходов и повышением культурно-технического уровня критерий целесообразности расходов на те или иные виды товаров или услуг изменяется.

¹⁰ Расчёт по данным: «Народное хозяйство в СССР в 1969 г.». Стат. ежегодник, 1970. С. 539,585; «СССР в цифрах в 1970 году». Стат. сб., 1971. С. 176, 214.

* Включая единовременные и другие премии, не входящие в фонд заработной платы.

Расходы, связанные с туризмом, увеличиваются у тех категорий населения, которые имеют большие доходы более высокий культурно-технический уровень. И последнее десятилетие в СССР наметилось значительное увеличение численности специалистов с высшим и средним специальным образованием, занятых в народном хозяйстве. В 1960 г. (на 1 декабря) их численность составила 8,8 млн., в 1965 г. (на 1 ноября) – 12,1 млн., в 1968 г. (на 15 ноября) – 15,0 млн., на конец 1970 г. – 16,8 млн. человек.

Большое значение имеет и свободное время, которым располагают трудящиеся. При этом оно должно быть компактным, а не рассредоточенным в течение года. На цели туризма, прежде всего, можно использовать время отпуска и два выходных дня в неделю.

В балансе свободного времени за последние годы произошли заметные изменения. Прежде всего, выросла общая продолжительность отпуска, увеличилось количество трудящихся, пользующихся более продолжительными отпусками, а также был осуществлен переход на рабочую неделю с двумя выходными днями (табл. № 4).

Таблица № 4

Распределение численности рабочих и служащих в народном хозяйстве по установленной продолжительности отпусков

(в %)

Продолжительность отпуска	1958 г. (на 11/XV)	1964 г. (на 31/III)	1968 г. (на 30/IV)
12 дней	42,3	36,6	
15 дней	12,7	10,8	40,0
18 дней	11,1	14,2	17,5
21 день	3,0	4,8	5,3
24 дня	19,2	20,1	23,3
более 24 дней	11,7	13,5	13,9
Итого	100	100	100
Средняя продолжительность отпуска, дней	18,5	19,3	20,9

Как видно из табл. № 4, с конца 50-х годов, т. е. со времени особенно быстрого роста туризма, наметились высокие темпы возрастания компактного свободного времени, фонд которого увеличился на 77% за 1958-1968 гг. В 1958 г. этот фонд составил 1193 млн. человеко-дней, в 1968 г. – 2119 млн. человеко-дней. При этом среднее число отпускных дней, включая и выходные, в 1958 г. достигло 21,3 дня, а в 1968 г. – почти 25 дней.

Увеличение продолжительности отпуска открыло новые возможности для занятия туризмом, создались более благоприятные условия для поездок на отдых в отдаленные районы. Разумеется, большую роль в этом же направлении сыграло и развитие транспорта.

Научно-технический прогресс на транспорте привёл к значительному повышению скоростей передвижения. Воздушный транспорт превратился в массовый вид пассажирских перевозок. Значительно повысились скорости движения и пассажирских поездов. Так, маршрутная скорость дальних поездов за последние десять лет увеличилась почти на 15 км/час.

В результате заметно снизились расходы времени на поездку от места жительства в районы отдыха, что позволило людям экономить значительную часть времени. Это изменило наши представления о целесообразности поездки на дальние расстояния.

В настоящее время, по ориентировочным расчетам, повышение скоростей передвижения как бы раздвинуло границы отпуска (точнее, сэкономило время) в среднем на два дня, т. е. на 9-11 %. При этом обращение к услугам гражданской авиации практически уравнивает возможности граждан СССР пользоваться полным числом отпускных дней вне зависимости от дальности расстояния до любого места отдыха.

Значительное влияние на рост потребности в туристских поездках оказывает абсолютное и относительное увеличение городского населения, особенно в крупных населённых пунктах. На начало 1971 г. городское население СССР составляло 139,1 млн. человек, или 57% всего населения страны. При этом население городов с численностью жителей более 100 тыс. человек выросло с 9,5 млн. человек в 1926 г. и 48,6 млн. человек в 1959 г. до 75,6 млн. человек в 1970 г. Жизнь в крупных городах делает крайне необходимой перемену образа жизни, отдых в тихих, уединенных местах.

Таким образом, важнейшими предпосылками развития туризма в нашей стране явились рост материального благосостояния и культурно-технического уровня трудящихся, из свободного времени, развитие транспорта, рост численности городского населения. Этим, разумеется, не исчерпываются факторы, способствующие росту спроса на туристские услуги. Большое значение имеет расширение сети санаториев, домов отдыха, турбаз, пансионатов, гостиниц, предприятий общественного питания и т. д.

Особенности туриста как потребителя

Решающей предпосылкой формирования потребностей туристов является то, что они проводят свободное время вне постоянного место-

жительства. Рассмотрим бюджет времени отдыхающих на приморском курорте в санаториях и без путёвки (табл. № 5).

Таблица № 5

Бюджет времени отдыхающих на приморских курортах

(в %)

Виды затрат времени	В санатории	Без путевки
Сон и утренний туалет	37,1	37,35
Питание	14,7	23,35
Врачебные процедуры и пляж	18,7	14,5
Пассивный отдых	8,3	—
Экскурсии, прогулки и спорт	10,8	14,4
Развлечения	10,4	10,4
Итого	100	100

Характерной чертой бюджета времени на отдыхе является преобладание свободного времени. Под свободным временем туриста понимается всё время суток за вычетом расходов времени на сон, утренний туалет и питание. У отдыхающих по путёвке оно составляет 48,2%, а у отдыхающих без путёвки – 39,3% времени суток. Увеличение свободного времени неорганизованных отдыхающих возможно в основном за счет сокращения затрат времени на питание, доля которых в бюджете времени отдыхающих без путевки на 8,65% выше, чем у отдыхающих в санатории.

В обычных домашних условиях затраты времени на различные виды самообслуживания (приготовление пищи, стирка, уборка помещения, шитье и т. п.) для мужчин в будние дни составляют примерно 9%, а для женщин— 25% в течение суток. На отдыхе большая часть этих работ выступает в виде общественных услуг, за счёт чего в определенной степени увеличивается свободное время туриста, хотя одновременно возрастают и его потребности в услугах. Рациональный расход свободного времени зависит от объема и разнообразия услуг, предоставляемых индустрией туризма.

Таким образом, при планировании развития туризма необходимо учитывать особенности бюджета времени отдыхающих и специфику их потребностей.

Потребность в транспортных услугах удовлетворяется различными видами транспорта – воздушным, железнодорожным, автобусным, морским, речным. Они характеризуются определенными удобствами (общие, плацкартные, купейные, мягкие вагоны, каюты разных категорий и т. п.) и различными скоростями.

Потребность в жилье удовлетворяется услугами предприятий размещения: гостиницами, мотелями, ботелями¹¹, кемпингами, квартирами местных жителей, а также предприятиями организованного отдыха: санаториями, пансионатами, турбазами, домами отдыха и т.п. При этом следует учесть, что предприятия организованного отдыха оказывают не только услуги гостеприимства.

Потребность в питании в основном удовлетворяется предприятиями общественного питания (ресторанами, столовыми, кафе, закусочными, буфетами и т.д.) и различными предприятиями организованного отдыха (санаториями, домами отдыха, турбазами и т.д.). Некоторые отдыхающие готовят пищу, приобретая продукты в магазинах и на колхозных рынках.

Услуги транспорта, гостеприимства и общественного питания – главные в удовлетворении потребностей туриста. Именно эти услуги дают возможность удовлетворять специфические потребности туриста – потребности в туристских впечатлениях, в медицинском обслуживании и развлечениях.

Потребность в туристских впечатлениях. Они – в неповторимости, своеобразии местного быта города и села – оригинального создания человеческого разума и труда, воплотившего в единстве уникальные, а порой и противоречивые представления о прекрасном разных поколений людей, оставивших в домах, памятниках, скверах, улицах и площадях частичку самих себя, создавших органичное лицо города, подтверждающее общность человеческих чаяний и судеб. В знакомстве с поселениями всегда присутствует очарование неповторимости национального или регионального быта. Туриста может интересовать буквально всё: красоты природы, архитектура и культура города, национальная кухня, местный фольклор, театры и рестораны, дома местных жителей и т.п. Не менее привлекательные черты имеет отдых на природе, купание в море, прогулки в горах и по лесу. Специальные организации (турбазы, бюро путешествий, экскурсионные бюро и т.д.) своими услугами должны помочь отпускнику узнать обо всём интересном, что он может встретить в месте его отдыха, затем помочь всё это увидеть, «быть ему поводырем и наставником».

Потребность в медицинском обслуживании удовлетворяется услугами здравоохранения, которые оказывают санатории, пансионаты с лечени-

11 Ботель – отель на корабле. Ботели, как правило, стационарно находятся на реках или в приморских городах, а также поблизости от оживленных туристических маршрутов. В качестве ботеля может использоваться соответствующим образом оборудованное судно или баржа. (Прим. редактора).

ем, курортные поликлиники, грязелечебницы, водолечебницы и т. д.

Потребность в развлечениях. Здесь на помощь приходят услуги театров, концертных залов, кинотеатров, музеев, национальных парков, заповедников, дендрариев, танцевальных площадок, ресторанов с оркестрами или концертными программами, спортивных площадок, лыжных станций и библиотек. Кроме того, отпускник может заняться охотой, рыбной ловлей, сбором грибов и ягод. Словом, каждый может себе подобрать развлечения в соответствии со своими склонностями и возможностями.

Кроме главных и специфических потребностей туриста, имеются и другие потребности, которые следует классифицировать как *дополнительные*. Эти потребности удовлетворяются услугами предприятий бытового обслуживания населения и торговли. Предполагается, что в курортно-туристских центрах отпускник покупает в основном продукты питания, промышленные товары туристского назначения и сувениры. Под сувенирами обычно понимаются промышленные и продовольственные товары, своим оформлением напоминающие о месте отдыха, о достопримечательностях данного района. По нашему мнению, под сувенирами следует понимать те виды промышленных и продовольственных товаров, производство которых является привилегией данного района. Не случайно в число сувениров входят изделия, имеющие хозяйственное назначение. Местный колорит изделия в сочетании с явной его полезностью делает тот или иной товар «ходким» сувениром. Материалы социологических исследований показывают, что туристы приобретают не столько сувениры в узком смысле этого слова, сколько товары, имеющие своеобразную форму, фасон или цвет, т.е. такие признаки, которые их отличают от ассортимента товаров, предлагаемых в местах постоянного жительства туристов.

Степень удовлетворения потребностей туриста зависит от величины свободного времени, объема предложения товаров и услуг и условий их реализации. Как определить количество свободного времени туриста? Для лиц, занятых в народном хозяйстве, это время лимитируется, прежде всего, общим временем отпуска и выходных дней. Время туристского путешествия всегда меньше отпускного периода ($V_{отп}$), так как часть отпуска отдыхающий может провести дома и определенную часть времени должен расходовать на передвижение. Таким образом,

$$V_{отп} = V_{пут} + V_{отд} + V_{тр}$$

где $V_{пут}$ – время путешествия – период от прибытия в начальный пункт до отправления из конечного пункта (в случае проведения отпуска в одном населенном пункте начальный и конечный пункт совпадают);

$V_{отд}$ – время отпуска, проведенное в месте постоянного проживания

(время пассивного отдыха). Если $V_{отп} = V_{отд}$, то отдыхающий не считается туристом;

$V_{тр}$ – затраты времени на передвижение от начального и конечного пункта путешествия до места постоянного проживания (транспортное время). Если путешествие начинается и заканчивается в месте постоянного проживания (например, при путешествии на туристском поезде или теплоходе), то $V_{тр} = 0$. Транспортное время включает время пересадок, если в них возникает необходимость из-за отсутствия прямого сообщения.

Время путешествия включает время сна и личного обслуживания, время, затрачиваемое на питание, включая затраты на приобретение продовольственных товаров и приготовление пищи, и время, затрачиваемое на удовлетворение специфических туристских потребностей (время рекреационной деятельности).

Время рекреационной деятельности следует считать свободным временем туриста. Это время в свою очередь складывается из времени основной рекреационной деятельности (на морском курорте – пребывание на пляже, на грязевом курорте – принятие соответствующих процедур и т.д.), а также времени, в течение которого турист участвует в экскурсиях, посещает театры, кино, концерты, стадион, смотрит телевизионные передачи, слушает радио, читает книги, журналы и газеты, занимается спортом и т. д.

Время рекреационной деятельности следует считать свободным временем туриста. Это время в свою очередь складывается из времени основной рекреационной деятельности (на морском курорте – пребывание на пляже, на грязевом курорте – принятие соответствующих процедур и т.д.), а также времени, в течение которого турист участвует в экскурсиях, посещает театры, кии концерты, стадион, смотрит телевизионные передачи слушает радио, читает книги, журналы и газеты, занимается спортом и т.д.

Каждый вид затрат времени в период туристского путешествия (кроме сна) распадается на три основных элемента: время удовлетворения потребностей, время ожидания в очереди, время на преодоление расстояний. Время, затраченное на ожидание в очереди и на преодоление расстояния, следует считать нерационально использованным свободным временем, так как из-за этого в конечном счете сокращаются возможности туриста в удовлетворении потребностей. Поэтому турист стремится свести к минимуму нерациональные затраты времени или отказываясь от удовлетворения тех или иных потребностей, или затрачивая дополнительные средства. Если трудящиеся не пользуются преимуществами социального туризма, то во время путешествия они затрачивают дополнительные средства, связанные с пребыванием вне дома.

Следует различать два вида денежных затрат туриста – валовые и чистые.

Валовые затраты туриста – это все его денежные затраты во время путешествия. Они включают расходы на транспорт, жилье, питание, экскурсии, посещение театров, концертных залов, музеев, стадионов, ботанических садов и т.д.

Некоторые из этих видов затрат связаны только с пребыванием человека вне постоянного местожительства. Сюда относятся затраты на транспорт, жилье и курортный сбор. Остальные виды затрат делятся на две части: затраты, которые были бы произведены в месте постоянного жительства, и дополнительные затраты, связанные с пребыванием вне дома. По данным бюджетных исследований, ЦСУ СССР и анкетным опросам туристов, средний уровень однодневных расходов на курортах выше среднедневных затрат населения примерно в 2 раза, в том числе на питание – в 2,9 раза, на жилье в 10 раз, на бытовые услуги – в 6 раз и т.д.¹²

Денежные затраты туриста во время путешествия, превышающие его обычные затраты дома, называются *чистыми затратами* туриста. Они равны валовым затратам за вычетом тех денежных средств, которые он в одинаковой степени затрачивает, проводя отпуск дома или путешествуя. Последние называются *постоянными* денежными затратами туриста.

В случаях, когда трудящийся пользуется преимуществом социального туризма, величина его чистых затрат может иметь значение со знаком минус, если помощь предприятий или профсоюзов превышает дополнительные затраты, связанный с пребыванием вне дома.

Для планирования индустрии туризма важно рассчитывать как валовые, так и чистые затраты туриста. В первом мы получаем данные о всей совокупности денежных затрат, а во втором случае – данные о дополнительных денежных затратах туристов.

Особенность туристского путешествия проявляется в том, что цель, ради которой оно предпринимается, в большинстве случаев не требует прямых затрат средств. Речь идет о купании в море, прогулках в горах и по лесу, об осмотре культурно-исторических достопримечательностей и т.п. В то же время достижение цели путешествия предполагает затраты денежных средств. Поэтому потребление туристских услуг, предоставляемых бесплатно, получает как бы стоимостную оценку через приобретение услуг, производимых в индустрии туризма. Поясним это положение

¹² Иванова Т.А. Социально-экономические исследования покупательного спроса населения в местах массового туризма и отдыха. Автореферат кандидатской диссертации. М., 1971. С. 11.

конкретными примером. Допустим, что турист из Москвы отправился на отдых в Сочи продолжительностью в 480 час., из которых 10 час. он потратил на транспортировку. Таким образом, время, затраченное на удовлетворение туристских потребностей, равно 470 час. Чистые денежные туристские затраты составили: 56 руб. транспортных расходов (авиабилет) туда и обратно, оплата услуг гостеприимства 30 руб. (20 дней по 1 р. 50 к. в сутки), курортный сбор – 4 руб., пользование услугами общественного питания 26 руб. по 1 р. 30 к. в день (общий расход на питание в Сочи 3 руб. в день, а в домашних условиях 1 р. 70 к.), итого: 116 руб. за время отдыха, ила 5 р. 80 к. в день.

Таким образом, любой час пребывания в туристском путешествии обходится туристу в определенную сумму денег (в нашем примере почти 25 коп. в час, а с учетом только свободного времени – более 50 коп. в час). Отсюда совершенно понятно, что нерациональная затрата времени является одновременно и пустой тратой денег. Это заставляет туриста стремиться к наиболее разумному использованию времени путешествия, отдавать предпочтение тем услугам, которыми он не может воспользоваться в месте постоянного проживания.

Распределение времени между различными видам рекреационной деятельности определяется конкретными туристскими интересами, но точный баланс может изменяться только за счет уменьшения времени на сон, личное обслуживание и питание. Максимальное количество времени на удовлетворение специфических туристских потребностей составляет (при сохранении нормального сна) 14 час. Из-за дефицитности услуг общественного питания, отдаленности размещения туристов от основных территорий рекреационной деятельности и т.д. оно может уменьшиться до 8—10 час. Следовательно, уровень обслуживания и удовлетворения туристских потребностей. характеризуется количеством часов, которые турист может потратить на все виды рекреационной деятельности.

Рекреационную деятельность, по нашему мнению, следует подразделить на шесть основных типов.

Возможная только в данном географическом месте в любое время года – осмотр архитектурных и культурных достопримечательностей, предприятий, музеев, посещение спектаклей местных театральных и концертных коллективов, приём ряда лечебных процедур (РО).

Возможная только в данном географическом месте в строго определенное время – посещение фестивалей искусств, крупных спортивных соревнований и т.п. (РД).

Возможная не только в данном географическом месте и не весь год

– купание в море, озере, реке, пешие прогулки по лесу, лыжные походы, сбор ягод и грибов, охота, некоторые виды лечения (РТ).

Возможная не только в этом месте и весь год (РК). Сюда следует относить некоторые виды лечения. Например, грязевые ванны можно принимать весь год в Евпатории, Одессе, Саках, Пятигорске и т.д.

Возможная в любом населенном пункте, в том числе и в месте постоянного жительства туриста, но являющаяся обязательной: чтение газет, журналов, слушание радио, просмотр телепередач и т.п. (РП).

Возможная и в других населенных пунктах, в том числе в месте постоянного проживания, но не являющаяся обязательной – её можно отложить на другое время (РМ).

Каждый вид туризма предполагает расходование времени на все или почти все виды рекреационной деятельности. В общем виде расход времени при отпускном туризме может быть определен следующим образом (рекреационная деятельность составляет 12 час.):

$$3PO + 2PT + 4PK + 1PP + 2 PM = 12 \text{ час.},$$

при познавательном туризме (например, осмотр архитектурных памятников):

$$6PO + 3PT + 1 PP + 2 PM = 12 \text{ час.}$$

В качестве примера рассмотрим расход времени, характерный для отпускного туризма. Основной рекреационной деятельностью при отпускном туризме могут быть купание в море или озере, прогулки по лесу, прием лечебных процедур и т.д. На эти виды деятельности турист тратит обычно 6 часов в день. В отдельных случаях он может потратить больше времени на этот вид деятельности или вообще её прекратить под воздействием тех или иных обстоятельств. Например, шторм на море, ненастная погода заставляют его переменить вид рекреационной деятельности. Турист может проводить весь отпуск в одном месте или путешествовать, изменяя основной вид рекреационной деятельности.

Особое значение имеет рекреационная деятельность РО. Время этого вида рекреационной деятельности ограничено и зависит от численности населения в каждом населенном пункте или районе, количества культурно-исторических достопримечательностей и их качественной оценки. В зависимости от времени, необходимого на осмотр достопримечательностей, все культурно-туристские центры условно можно разбить на шесть категорий: первая – до 5 час. (один день пребывания), вторая – до 10 (два дня), третья – до 20 (три-четыре дня), четвертая – до 50 (около недели), пятая – до 80 (около двух недель) и шестая – свыше 80 час. (более двух недель).

Такая оценка туристского района позволяет определить общее время пребывания в том или ином месте. Допустим, что на курорте «А» осмотр достопримечательностей может занять 7-9 час. Это значит, что для отпускного туризма рационально пребывание в этом районе 3 дня, для познавательного туризма – 1,5 дня. В случае, если турист продолжает пребывание в данном районе сверх этого срока, он отказывается от познавательной части рекреационной деятельности. По нашему мнению, такой подход должен стать основополагающим при формировании туристского маршрута.

Каждый час пребывания в курортно-туристском районе обходится туристу в определенную сумму денег. Поэтому следует считать целесообразными только те расходы времени, которые увеличивают туристские впечатления.

Данные об объеме времени населения, находящегося на отдыхе, имеют принципиальное значение для планирования мощности предприятий специфических туристских услуг. Знание примерной структуры затрат времени при различных формах туризма позволяет определить время, в течение которого турист может пользоваться услугами этих предприятий. Следует учитывать, что спрос на многие виды услуг предъявляется в определенное время дня. Так, большинство зрелищных предприятий может быть рассчитано только на вечернюю работу. Кроме того, нужно иметь в виду, что эти предприятия обслуживают не только туристов, но и местных жителей, спрос которых на зрелищные услуги в курортно-туристских районах несколько выше, чем в обычных поселениях, так как здесь относительно выше предложение этих услуг.

Планирование мощности зрелищных предприятий должно также включать и анализ условий их предложения. Время, затраченное на очередь за билетами, поездку и т.д., снижает общий объем потребления. Поэтому чем благоприятнее условия реализации услуг развлечения, тем при прочих равных условиях выше спрос на эти услуги.

При определении структуры взаимозаменяемых специфических туристских услуг следует учитывать особенности спроса на них, связанные с различиями в половозрастной структуре туристов, их доходов, организации отдыха, семейном положении. Особенно важно учесть интересы отдыхающих с детьми. Если организовать уход за детьми в вечернее время, эта категория отдыхающих сможет шире пользоваться специфическими туристскими услугами.

Таким образом, предприятия индустрии туризма должны решать две взаимосвязанные задачи: во-первых, сокращать бесполезные затраты

времени, увеличивать время для рекреационной деятельности за счёт лучшей организации общественного питания, коммунально-бытового обслуживания, местного транспорта, уменьшать время на приобретение специфических туристских услуг, и, во-вторых, обеспечивать предложение услуг в соответствии с суммой времени, которой располагают туристы для рекреационной деятельности. Индустрия туризма должна способствовать максимальному увеличению свободного времени туристов и его более полному использованию для основной рекреационной деятельности.

Туристские предприятия

Основным звеном организации обслуживания туристов является туристское предприятие. Туристские предприятия работают на основах хозяйственного расчёта, располагают закрепленными основными и оборотными средствами, используют кредит и находятся на самостоятельном балансе.

В настоящее время наибольшее развитие получили туристские предприятия, являющиеся государственной собственностью или собственностью общественных организаций (например, профсоюзов). В меньшей степени распространены предприятия индустрии туризма, находящиеся в кооперативной собственности: дома отдыха колхозов, предприятия общественного питания и кемпинги потребительской кооперации.

По характеру услуг различаются:

- 1) предприятия организованного отдыха, предоставляющие комплекс услуг в строго определенном количестве и на указанный срок (санатории, дома отдыха, пансионаты, турбазы и т.д.);
- 2) предприятия, предоставляющие разовые услуги, т.е. гостиницы, предприятия общественного питания, транспорт и т.д.

Предприятия организованного отдыха по ведомственной принадлежности делятся на две основные группы:

- а) принадлежащие профессиональным союзам, которые осуществляют руководство через Центральный Совет по управлению курортами и Центральный Совет по туризму и экскурсиям. Свою деятельность Советы организуют с помощью системы республиканских, областных и региональных Советов, которые созданы почти во всех административных районах СССР, а также в районах большой концентрации предприятий организованного отдыха (например, Сочинский совет по управлению курортами профсоюзов, Совет по управлению санаториями и домами отдыха Южного берега Крыма).

На долю профсоюзов в 1968 г. приходилось 49,2% мест во всех здравницах, в том числе 32,8% мест в санаториях, 79,9% мест в домах отдыха и 53,2% в пансионатах. В здравницах ВЦСПС находилось 75,8% всех отдохавших в домах отдыха, санаториях и пансионатах. Подавляющая часть мест в турбазах принадлежит профсоюзам. Таким образом, профсоюзы в нашей стране – главная организация, управляющая предприятиями организованного отдыха;

б) принадлежащие отдельным ведомствам и предприятиям. В Сочи, например, им принадлежит 69,8% предприятий организованного отдыха, в Ялте – 63 %.

Кроме того, имеется значительная сеть санаториев, принадлежащих министерствам здравоохранения. В последние годы большое развитие получило строительство баз отдыха, которые организуются обычно в лучших по природным и климатическим условиям местных пригородных зонах. Достаточно сказать, что лишь предприятия Киева имеют базы отдыха более чем на 10 тыс. мест, предприятия Запорожья — на 5 тыс., Днепродзержинский металлургический завод — на 2,5 тыс. мест. Немало баз отдыха построено и на Черноморском побережье. Роль ведомственных форм организации отдыха постоянно возрастает. Так, например, в 1969 г. в Эстонии профсоюзам принадлежало 4, а ведомствам 82 дома отдыха и, кроме того, еще 165 баз отдыха, лагерей и пр.

Таблица № 6

Рост числа мест в предприятиях организованного отдыха¹³

(в тыс.)

	1939 г.	1945 г.	1960 г.	1955 г.	1960 г.	1965 г.	1969 г.
Санатории	240	119	255	284	321	395	427
Дома отдыха и пансионаты	195	46	128	160	183	243	304
Турбазы и альпинистские лагеря	18	2,7	9	15	39	98	141
Итого	454	167,7	392	459	543	736	872

Таким образом, предприятия организованного отдыха принадлежат значительному числу ведомств и предприятий, но лишь в системе ВЦСПС они сохраняют характер отрасли, имеющей единые принципы управления, экономической деятельности, правил обслуживания и ценообразования.

¹³ «Народное хозяйство СССР в 1969 г.». Стат. ежегодник, 1970. С. 591., 737; «Народное хозяйство СССР в 1960 г.». Стат. ежегодник, 1961. С. 838.

В настоящее время число мест в предприятиях организованного отдыха заметно превосходит довоенный уровень, хотя отрасли во время войны был нанесен значительный ущерб (табл. № 6).

В послевоенные годы основное внимание уделялось восстановлению санаториев. Быстрыми темпами возросло количество и вместимость турбаз. Их современная вместимость в 7,8 раза превосходит довоенный уровень, в то время как число мест в санаториях превышает довоенный уровень на 73%, а число мест в домах отдыха и пансионатах – лишь на 56%.

Такое различие в темпах роста вместимости различных предприятий организованного отдыха привело к изменению их доли в совокупной вместимости всех предприятий организованного отдыха. Так, в 1939 г. на долю санаториев приходилось 53,1% всех мест предприятий организованного отдыха, на долю домов отдыха – 42,0%, а в 1969 г. доля санаториев снизилась до 49,6%, доля домов отдыха уменьшилась до 34,8%, доля турбаз возросла до 16,2%.

Значительное повышение темпов роста мощностей предприятий организованного отдыха наметилось с 1961-1965 гг. В последние два пятилетия темпы роста вместимости предприятий организованного отдыха были примерно в 2 раза выше, чем в предыдущие два пятилетия. Этот рост обеспечен, прежде всего, за счёт развития турбаз и пансионатов.

Таблица № 7

Доля вместимости санаториев, домов отдыха и пансионатов профсоюзов и ведомств в 1960-1968 гг.

(в %)

	1960 г.		1965 г.		1968 г.	
	профсо- юзов	ведомств	профсо- юзов	ведомств	профсо- юзов	ведомств
Санатории	31,2	68,8	32,9	67,1	32,8	67,2
Дома отдыха	70,0	30,0	83,4	16,6	79,9	20,1
Пансионаты	88,6	11,4	62,4	37,6	53,2	46,8

Доля профсоюзных здравниц с 1965 г. несколько снизилась, что нельзя признать положительным явлением, ибо профсоюзные здравницы экономически более эффективны и обслуживают относительно большее число людей, чем ведомственные здравницы (табл. № 7). Так, в 1968 г. на долю профсоюзных санаториев, пансионатов, домов отдыха приходилось 49,2% всех мест, а отдыхало в них почти 76% всех пользовавшихся услугами предприятий организованного отдыха.

Ведомственные предприятия индустрии туризма эксплуатируются крайне неэффективно. Их мощности используются на 20-30%. Достаточно сказать, что 107 баз отдыха Эстонской ССР располагали в 1969 г. 2796 местами, а общее число отдыхающих составило всего 8151 человек. Строительство ведомственных учреждений отдыха ведется, как правило, за счет фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Участие предприятий в строительстве учреждений отдыха создает дополнительные резервы для быстрого развития индустрии туризма.

В 1970 г. Совет Министров СССР принял постановление «О мерах по упорядочению застройки территорий курортов и зон отдыха и строительства санаторно-курортных учреждений и учреждений отдыха», которое определило пути рационального использования курортных земель, лечебных средств и устранения недостатков застройки курортов и зон отдыха в целях дальнейшего улучшения санаторно-курортного строительства.

На курортах, как правило, запрещено ныне строительство новых и расширение действующих промышленных предприятий и других объектов, не связанных непосредственно с удовлетворением нужд населения и отдыхающих.

Как отмечается в этом постановлении, министерства и ведомства по согласованию с центральными, республиканскими комитетами соответствующих профсоюзов или советами профсоюзов могут объединять средства, выделяемые промышленными предприятиями, колхозами и организациями из фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства, фондов предприятий и других нецентрализованных источников. Эти средства передаются ВЦСПС на финансирование осуществляемого на договорных условиях строительства санаторно-курортных учреждений, домов отдыха, пансионатов с целью последующего получения от ВЦСПС (в соответствии с договором) путёвок в построенные здравницы.

Строительство санаторно-курортных учреждений, домов отдыха и пансионатов, в том числе специализированных санаториев для лечения профессиональных заболеваний может в виде исключения производиться министерствами или ведомствами по согласованию с ВЦСПС, Госпланом СССР и Министерством здравоохранения СССР за счёт нецентрализованных источников финансирования. Путевки в санатории, дома отдыха и пансионаты, построенные министерствами и ведомствами, распределяются этими министерствами или ведомствами совместно с соответствующим ЦК профессиональных союзов.

Строительство профилакториев и баз отдыха за счёт капитальных вложений, выделяемых на эти цели в установленном порядке, может осуществляться предприятиями и организациями в местных зонах отдыха, отведенных советами министров автономных республик, исполкомами областных, краевых Советов депутатов трудящихся, а в союзных республиках, не имеющих областного деления, – советами министров союзных республик или по их поручению исполнительными комитетами городских, районных Советов депутатов трудящихся. Указанные профилактории и базы отдыха остаются на балансе построивших их предприятий и организаций.

Признано нецелесообразным строительство на курортах страны санаториев, пансионатов и других учреждений отдыха отдельными государственными предприятиями и колхозами.

Реализация мероприятий, направленных на выполнение постановления Совета Министров СССР, будет способствовать совершенствованию управления курортами и строительством курортных учреждений.

Значительная разобщенность в управлении характерна и для предприятий розового обслуживания туристов. Транспортные услуги оказываются системой Министерства путей сообщения, Министерства гражданской авиации, Министерства морского флота СССР, республиканских министерств автомобильного транспорта, республиканских ведомств управления речным транспортом и пр.

Услуги гостеприимства также оказываются предприятиями многих ведомств. Например, в районе Больших Сочи имеются гостиницы Министерства коммунального хозяйства РСФСР, Интуриста, Союзгосцирка, Аэрофлота, Совета по туризму, комнаты отдыха при морском и железнодорожных вокзалах и др. Предприятия общественного питания в этом районе принадлежат Министерству торговли, Интуристу, Центросоюзу, Торгмортрансу, орсам нескольких ведомств.

Таким образом, предприятия индустрии туризма принадлежат десяткам ведомств, что является очевидным недостатком в системе управления этой отраслью.

Предприятия, обслуживающие туристов, можно подразделить на три вида:

- 1) *первичные* предприятия – функционируют непосредственно для обслуживания туристов;
- 2) *вторичные* предприятия – функционируют преимущественно для обслуживания туристов, хотя их услугами пользуются и местные жители;
- 3) *третичные* предприятия – функционируют для обслуживания всего

населения страны, хотя они и удовлетворяют одновременно специфические потребности туристов.

Это деление носит в известной степени условный характер. Однако некоторые предприятия при любых обстоятельствах остаются первичными или вторичными. К первичным предприятиям следует относить все предприятия организованного отдыха, гостиницы, кемпинги. К вторичным предприятиям следует относить предприятия общественного питания розничной торговли, коммунального и бытового обслуживания населения, открытые в курортно-туристских районах, городской транспорт. К третичным предприятиям следует относить предприятия междугородного транспорта.

В условиях замкнутого туристского района все предприятия индустрии туризма являются первичными. Например, кинотеатры, театры, рестораны, стадионы, открытые в курортных комплексах, создают свои услуги только для туристов. В то же время бюро путешествий, туристско-экскурсионное бюро, как правило, относящиеся к первичным предприятиям, в крупных населенных пунктах, имеющих значительное местное население, работают как вторичные предприятия, ибо обслуживают не только туристов.

Определяющим признаком, по которому предприятия могут быть отнесены к индустрии туризма, является преимущественное обслуживание туристов. Таким образом, индустрия туризма включает предприятия первой и второй группы. Междугородный транспорт не входит в индустрию туризма, но благодаря тому, что в расходах туриста транспортные услуги играют ведущую роль, нельзя при анализе экономики туризма не рассмотреть специфические аспекты работы транспорта при обслуживании туристов.

Потребности туристов удовлетворяют не только предприятия индустрии туризма, производящие платные услуги и функционирующие на основах хозяйственного расчета, но и учреждения, предоставляющие бесплатные услуги (например, поликлиники, библиотеки и т. д.). Следует отметить также учреждения, деятельность которых способствует привлечению туристов в данный район. Речь идет о парковом и пляжном хозяйстве, реставрационных мастерских, сохраняющих памятники архитектуры и культуры, и т. д.

Таким образом, услуги и товары, необходимые для туристов, производятся или предприятиями индустрии туризма, или предприятиями крупных отраслей народного хозяйства. К последним относится промышленность, выпускающая товары туристского назначения: лодки, палатки,

автомашины, различное снаряжение или оборудование для туристских предприятий; сельское хозяйство, снабжающее туристские центры продуктами питания; транспорт, который наряду с выполнением сложных народнохозяйственных задач по перевозке грузов и различных категорий пассажиров, оказывает услуги и туристам.

В международной практике принято деление предприятий индустрии туризма по характеру удовлетворения туристских потребностей на несколько групп.

1. Предприятия посредничества и организации туризма. Основной формой таких предприятий является бюро путешествий.

Функции бюро путешествий в местах постоянного проживания туриста сводятся к следующему:

обеспечение точной информации о туристских районах и транспортных средствах, которыми могут воспользоваться туристы;

заключение договоров с бюро путешествий туристско-курортных районов о размещении туристов данного населенного пункта; организация экскурсий и путешествий;

услуги по исполнению паспортных формальностей и обеспечение иностранной валютой (только для международных туристов).

В функции бюро путешествий в туристско-экскурсионных районах входит:

организация размещения туриста в гостиницах или в других предприятиях гостеприимства;

организация групповых или индивидуальных экскурсии;

контроль за выполнением условий договора по обеспечению услугами туристов.

В общем виде все услуги бюро путешествий можно свести к трем основным формам.

Посредническая деятельность – продажа туристских услуг и товаров по поручению предприятий индустрии туризма – у нас пока не получила должного развития.

Организационная деятельность заключается в формировании комплексных маршрутов индивидуального и группового путешествия. На основе договоров с транспортными предприятиями и предприятиями туристского обслуживания в местах отдыха бюро путешествий организует туристские поездки групповых и индивидуальных отдыхающих.

Торгово-банковские операции включают операции по обмену валюты, а также страхование жизни, автомашины и другого имущества при путешествии (только для международных туристов).

2. Транспортные предприятия обеспечивают передвижение туриста от постоянного местожительства до курортно-туристского района и обратно. К ним относятся все виды общественного транспорта: железнодорожный, воздушный, морской, автобусный и речной.

3. Предприятия «пребывания» в путешествии – комплекс предприятий размещения, общественного питания и зрелищных услуг.

Важнейшие показатели развития туризма

В настоящее время статистика туризма не стала ещё самостоятельной составной частью экономической статистики. В статистических сборниках данные о туризме разбросаны по различным разделам. Так, например, в статистическом ежегоднике «Народное хозяйство СССР» данные о санаториях, домах отдыха и пансионатах содержатся в разделе «Рост материального благосостояния советского народа», а аналогичные сведения о турбазах и альпинистских лагерях – в разделе «Здравоохранение», хотя в примечании к таблице «Численность лиц, пользовавшихся лечением и отдыхом в санаториях, курортных поликлиниках, домах отдыха и пансионатах» даются сведения об общем числе отдохнувших во всех предприятиях организованного отдыха, включая турбазы, альпинистские и пионерские лагеря.

Публикуемые данные не содержат качественной оценки развития этой отрасли. В то же время индустрия туризма при социализме стала значительной отраслью народного хозяйства, что настоятельно требует статистического наблюдения за её развитием.

Рассмотрим наиболее важные показатели развития туризма. Они могут быть подразделены на шесть групп.

Первая группа – показатели, характеризующие состояние и развитие материально-технической базы туризма. Прежде всего, необходимо рассчитать количество предприятий организованного отдыха (комплексного обслуживания) и предприятий, предоставляющих разовые услуги. Возникают следующие трудности:

во-первых, в ряде случаев пионерские лагеря в не каникулярный период работают как дома отдыха;

во-вторых, некоторые пансионаты в зимний период открываются на базе коммунальных гостиниц;

в-третьих, турбазы используют как собственные, так и арендованные помещения (в гостиницах, общежитиях, ресторанах, поездах, теплоходах и т.д.).

К предприятиям организованного отдыха следует относить только те, которые обеспечивают потребителя услугами проживания и питания. Пионерские лагеря, работающие как дома отдыха, нужно учитывать в соответствии с их основной функцией (обслуживание школьников). Пансионаты, открытые в гостиницах, нельзя учитывать как пансионаты, поскольку комплексная услуга, которую получают отдыхающие, оказана различными самостоятельными предприятиями или учреждениями: гостиницей, столовой и поликлиникой. Особняком стоит вопрос об учёте так называемых баз отдыха, которые построены различными промышленными, транспортными и торговыми предприятиями. Базы отдыха нельзя рассматривать как самостоятельные предприятия туризма, ибо они являются составной частью фабрики или завода. Однако их учёт необходим, так как они играют заметную роль в организации отдыха отдыхающих.

Ещё большие трудности вызывает учёт численности предприятий, оказывающих разовые услуги. Здесь основную трудность представляет выделение предприятий, обслуживающих отпускников, а также определение объёма услуг, оказанных этой категории потребителей. По нашему мнению, к индустрии туризма следует относить гостиницы, предприятия общественного питания и т.д., расположенные в курортно-туристских районах. Курортно-туристскими должны считаться районы, в которых основная часть населения занята в сфере обслуживания туристов.

Мощность материально-технической базы туризма характеризуют следующие показатели:

а) коечный фонд санаториев, домов отдыха, пансионатов, турбаз, гостиниц, мотелей, кемпингов. Кроме того, следует учитывать и число коек, предоставляемых местными жителями;

б) число посадочных мест в обеденных залах предприятий организованного отдыха, предприятиях общественного питания, используемых для организации питания туристов;

в) число ванн в водолечебницах, мест в грязелечебницах и т. п.;

г) число мест подвесных дорог;

д) число мест в кинотеатрах, театрах, концертных залах, стадионах и т. д. в курортно-туристских районах.

Однако общее число мест в различных предприятиях, обслуживающих туристов, не даёт полного представления о мощности материально-технической базы туризма, так как не учитывается время их функционирования.

Мощность коечного фонда (M_k) может быть рассчитана следующим образом:

$$M_k = K_r \times 365 + K_c \times H,$$

где K_r - число койко-мест круглогодичного использования;

K_c - число койко-мест сезонного использования;

H - число дней сезонного использования.

При планировании работы индустрии туризма используются также показатели среднедействующего числа коек, числа коек на день максимального развёртывания, т.е. сумма круглогодичного и сезонного числа койко-мест, которое, как правило, совпадает с коечным фондом индустрии туризма в период летнего сезона. Кроме того, органы планирования интересуют число коек, функционирующих в течение всего года, которое почти совпадает с числом койко-мест в зимний период. Аналогичным путём могут быть определены мощности всех частей материально-технической базы туризма.

Вторая группа включает показатели, характеризующие объём туристских потоков, т.е. общее число туристов, число их ночевок (койко-дней), среднее время пребывания туристов в одном населенном пункте.

Общее число туристов в стране рассчитать весьма сложно. ЦСУ СССР публикует данные о числе лиц, пользовавшихся услугами предприятий организованного отдыха, однако организованные туристы составляют меньшую часть общего туристского потока. Значение учета неорганизованных туристов все время возрастает, так как их общее число увеличивается. Например, в Крыму число неорганизованных туристов возрастает в большей степени, чем число лиц, пользующихся услугами предприятий организованного отдыха (табл. № 8).

Таблица № 8

Количество отдыхающих на курортах Крыма в 1928-1968 гг.

(в тыс. человек)

	1928 г.	1938 г.	1958 г.	1960 г.	1968 г.
Отдыхающие в санаторно-курортных учреждениях	90	225	400	460	1000
Самодельные отдыхающие	20	45	300	740	3000
Всего отдыхающих	110	270	700	1200	4000
Доля самодельных отдыхающих, %	18	17	43	62	75

Данные табл. № 8 показывают, что в последние годы численность самодельных отдыхающих возрастала в среднегодовом исчислении

на 25,9%, а организованных отдыхающих – на 9,6%. Сведения о неорганизованных отдыхающих можно получить только на основе конкретных социологических исследований (с периодичностью, например, один раз в пять лет) или путём использования косвенной информации, позволяющей получать такие данные систематически.

Какими данными располагают сегодня плановики для выявления числа отдыхающих без путёвок и числа проведенных ими дней на курорте? Казалось бы, можно воспользоваться данными о прописке. Но эти данные не включают:

- 1) детей до 16 лет, отдыхающих в пионерских лагерях и без путёвок с родителями;
- 2) туристов, путешествующих на пароходах и поездах;
- 3) лиц, посетивших курорт на срок менее четырёх дней и др.

Кроме того, данные о прописке не позволяют определить среднее число дней пребывания на курорте.

Может быть, плановики могут использовать традиционный метод – определение численности населения на основе душевого потребления хлеба? Эффективность этого метода отмечается многими исследователями. Как показали выборочные обследования, на курортах в 1968 г. потребление хлеба взрослым отдыхающим колебалось от 387 до 418 г., ребенком — от 190 до 226 г. в день, потребление хлеба в предприятиях общественного питания при трехразовом питании составило 290-312 г. При всей простоте этот метод, по нашему мнению, не обеспечивает достаточной надёжности полученных данных. Прежде всего, нужно отметить, что средняя норма потребления хлеба в стране постоянно уменьшается. Норма потребления хлеба имеет региональный характер, а на курортах отдыхают люди из разных частей страны. Кроме того, как показывают данные социологических обследований, местные жители потребляют хлеба в 1,4 раза больше, чем отдыхающие; сами же отдыхающие в III квартале потребляют хлеба в 1,4 раза больше, чем в I квартале. Это объясняется очередями в столовых, что вынуждает отпускников переходить на «бутербродную схему» питания. Значительные трудности представляет выделение численности местных жителей, так как они часть отпуска проводят вне дома, различные категории трудящихся имеют неодинаковые по продолжительности отпуска, наконец, постоянными жителями считаются студенты вузов и техникумов, которые во время учебы живут в других населенных пунктах.

Плановые органы могут воспользоваться данными об отправке пас-

сажиров междугородным транспортом. Основные недостатки этих сведений заключаются в следующем:

во-первых, услугами транспорта пользуются не только отдыхающие, но и местные жители. Выделить доли тех и других крайне сложно;

во-вторых, аэропорты обслуживают пассажиров, направляющихся в различные курортные районы (например, пассажиры, прибывающие в аэропорт Адлер, отдыхают в Больших Сочи, Гаграх, Леселидзе, Пицунде и др.);

в-третьих, не учитываются отдыхающие, прибывшие на личных автомашинах, число которых постоянно растёт.

Следовательно, данные об отправлении пассажиров не могут явиться достаточным источником для определения, как численности отдыхающих, так и числа дней их пребывания на курорте.

Важным источником сведений о количестве дней отдыха на курорте может быть кассовый план. Этот источник дает представление о денежных поступлениях междугородного, городского транспорта, торговли, коммунального и бытового обслуживания, зрелищных предприятий и др. Однако эти данные включают и денежные поступления от местных жителей, государственных организаций. Кроме того, расходы местных жителей весьма отличаются в помесечном разрезе, так как их доходы зависят не только от заработной платы, но и от сдачи своей жилплощади отдыхающим; расходы организованных и неорганизованных отдыхающих различны; неодинаковы расходы отдыхающих и по сезонам.

Большое значение для определения числа отдыхающих и количества проведённых ими дней отдыха имеют данные о товарообороте советской торговли и общественного питания, натуральные и стоимостные показатели работы автобусного и таксомоторного транспорта, зрелищных предприятий, междугородного транспорта, предприятий организованного отдыха, экскурсионного бюро и пр. Все эти данные, к сожалению, не позволяют с достаточной достоверностью определить число неорганизованных отдыхающих даже экспертным путем. Их необходимо дополнить информацией, полученной на основе конкретных социологических исследований.

В результате социологических исследований, проведенных в 1968 г. различными научными учреждениями, были получены сведения о расходах организованных и неорганизованных туристов в Больших Сочи в среднем за день пребывания по статьям затрат на жилье, питание, развлечения, транспорт, на приобретение товаров и т.п. Соответствующая обра-

ботка всей суммы данных, как официальных, так и полученных в результате социологических обследований, позволяет дать оценку числа туристов и их ночевков в месячном разрезе (табл. № 9).

Полученные данные о количестве отдыхающих (2019,4 тыс. человек) оказались в 2 раза больше соответствующих данных паспортного стола (807 тыс. человек).

Таблица № 8

Количество туристов и их ночевков в Больших Сочи в 1988 г.

Месяцы	Ночевки организованных отдыхающих, тыс.	В том числе отдыхающих по курсовкам,	Ночевки неорганизованных отдыхающих, тыс.	Итого ночевков, тыс.	Среднее число дней отдыха, тыс.	Количество отдыхающих, тыс.
Январь	755,6	125,0	202,0	957,8	21	45,6
Февраль	725,6	125,0	100,2	825,8	20	41,3
Март	764,8	125,0	352,6	1117,4	25	44,7
Апрель	840,6	150,0	751,3	1591,9	25	63,7
Май	1124,2	235,0	1420,2	2541,4	20	125,8
Июнь	2169,6	390,0	3152,6	3462,6	24	144,3
Июль	2836,2	570,0	5811,1	8647,3	21	411,8
Август	2677,1	582,5	6902,3	9579,4	19	498,9
Сентябрь	1784,2	410,0	4600,0	6384,2	18	354,6
Октябрь	1189,1	242,5	1431,1	2620,2	15	174,7
Ноябрь	829,0	150,0	722,6	1551,6	22	70,5
Декабрь	744,0	125,0	301,1	1045,1	24	43,5
Итого	16437,0	3230,0	25747,3	42184,8		2019,4

Для характеристики половозрастной структуры отдыхающих на курортах можно пользоваться данными паспортного стола, которые обеспечивают достаточную репрезентативность выборки (для взрослого населения). По данным социологического обследования, проведенного МИНХ имени Плеханова, каждый курортно-туристский центр имеет характерную половозрастную структуру отдыхающих (табл. № 10).

Таблица № 10

Половозрастная структура отдыхающих летом 1969 г.

(в % к итогу)

Возрастные группы	Большие Сочи (включая Адлер)	Адлер	Анапа	Кисло- водск
16—24	16,2	22,8	12,8	6,6
25—29	16,6	16,9	18,1	6,2
30—39	39,5	32,8	43,3	37,8
40—49	18,8	20,4	17,8	31,6
50-59	6,6	6,7	6,8	13,3
60 и старше	2,3	0,4	1,2	4,5
Доля женщин в общем числе отдыхающих	57,3	5-5,3	61,9	50,7

Данные паспортного стола обеспечивают также с достаточной надежностью распределение отдыхающих по местам их постоянного жительства. Однако распределение отдыхающих по времени пребывания на курортах, имеющее большое значение для планирования туризма, можно получить лишь на основе социологических обследований.

Результаты такого социологического обследования, проведенного МИНХ имени Плеханова, приведены в табл. № 11.

Таблица № 11

Распределение отдыхающих по длительности пребывания на курортах Северного Кавказа в 1969 г.

(в % к итогу)

	1 - 2 дня	3 - 5 дней	6 - 11 дней	12 - 20 дней	21 - 30 дней	31 - 40 дней	41 - 60 дней	Более 60 дней
Сочи	0,5	2,4	9,8	40,4	44,3	1,3	1,0	0,2
Адлер	0,4	1,1	14,3	43,8	38,2	1,1	0,7	0,4
Лазаревская	1,1	3,7	14,5	45,9	34,8	—	—	—
Большие Сочи	0,5	2,3	11,7	42,2	41,3	1,1	0,7	0,2
Туапсе	—	—	2,0	51,7	45,3	1,0	—	—
Анапа	0,2	—	3,2	38,3	39,4	3,9	4,8	0,2
Новороссийск	1,0	5,5	23,0	48,5	22,0	—	—	—
Кисловодск	0,6	0,7	3,4	14,1	78,0	1,3	0,2	1,7
Ессентуки	—	—	1,7	16,3	79,2	2,3	0,5	—
Геленджикский район	—	0,2	0,8	33,3	64,9	0,8	—	—

В результате социологического обследования была также выявлена и доля детей в общем числе отдыхающих. Так, в Анапе они составляли 47,8%, в Больших Сочи – 18,8, Кисловодске – 10, в Ессентуках – 2%.

В статистической информации для характеристики туристских потоков чаще всего применяется один показатель – число лиц, пользовавшихся лечением и отдыхом. Этот показатель не может дать представления о физическом объеме созданных в индустрии туризма услуг, так как даже время пребывания по одной путевке в предприятиях организованного отдыха колеблется от 10 до 60 дней.

Важнейшим показателем, характеризующим объем туристского потока, являются данные о числе ночевков.

Для характеристики неравномерности туристского потока применяется коэффициент неравномерности (K_n). Он может быть исчислен в трех вариантах. По первому варианту этот коэффициент рассчитывается как отношение числа ночевков в месяце максимального туристского потока к числу ночевков в месяце минимального туристского потока ($\Pi_{\text{мин}}$):

$$K_n = \frac{\Pi_{\text{макс}}}{\Pi_{\text{мин}}} \times 100\%.$$

В тех случаях, когда количество дней в месяцах максимального или минимального туристского потока не совпадает, следует произвести корректировку на среднедневное число ночевков.

Второй вариант расчета коэффициента неравномерности – отношение числа ночевков максимального месячного потока к годовому числу ночевков ($\Pi_{\text{год}}$):

$$K_n = \frac{\Pi_{\text{макс}}}{\Pi_{\text{год}}} \times 100\%.$$

Такой расчетный показатель очень важен, так как на его основе можно выяснить максимальные нагрузки и работе индустрии туризма.

Третий вариант расчета коэффициента неравномерности – отношение числа ночевков в месяце максимального туристского потока к среднемесячному количеству ночевков ($\Pi_{\text{см}}$):

$$K_n = \frac{\Pi_{\text{макс}}}{\Pi_{\text{см}}} \times 100\%.$$

Третья группа показателей характеризует финансово-экономическую деятельность туристских предприятий: а) показатели товарооборота предприятий общественного питания и торговли; б) показатели реали-

зации услуг гостиниц, пляжей, предприятий развлечений; в) показатели реализации услуг предприятий организованного отдыха; г) показатели денежной выручки за услуги различных видов транспорта; д) качественные показатели деятельности предприятий индустрии туризма: себестоимость, прибыль, рентабельность.

Четвертая группа показателей характеризует структуру и уровень подготовки кадров, занятых в сфере обслуживания туристов:

а) общее число работников, а также их число, приходящееся на тысячу туристов или на тысячу ночевок;

б) число постоянных и сезонных работников; в) число работников по отраслям индустрии туризма (в том числе и в территориальном аспекте);

г) структура занятых в индустрии туризма по стажу и квалификации; д) показатели производительности труда.

Пятая группа показателей включает данные об использовании основных фондов.

Шестая группа показателей характеризует движение цен и тарифов на туристские услуги и товары.

II. РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ТУРИЗМА

Перевозки туристов к местам отдыха

Общественный транспорт – одна из наиболее крупных отраслей народного хозяйства. Значительную долю в его работе занимают пассажирские перевозки. Среди пассажиров заметное место принадлежит туристам. Однако общественный транспорт даже при обслуживании туристов не становится частью индустрии туризма, а остается отдельной отраслью народного хозяйства, хотя и приобретает некоторые специфические черты.

За два последних десятилетия пассажирооборот увеличился в 5,5 раза. Особенно быстрыми темпами росли перевозки воздушным и автобусным транспортом.

В Директивах XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971-1975 гг. поставлена задача существенно улучшить транспортное обслуживание населения, увеличить перевозки пассажиров всеми видами транспорта общего пользования в 1,1 раза, в том числе воздушным транспортом — в 1,7 раза, автобусами — в 1,6 раза и железнодорожным транспортом — на 24%¹⁴.

Высокие темпы развития общественного транспорта в значительной степени обусловлены ростом перевозок туристов.

Показательны в связи с этим данные роста числа авиационных отправок из Сочи, Симферополя и Минеральных Вод в сравнении с ростом их общего числа по СССР в 1960—1967 гг. (табл. № 12).

Рост курортных перевозок значительно обгоняет в эти годы рост перевозок в целом по стране. Так, среднегодовые темпы роста авиационных

14 Материалы XXIV съезда КПСС. Политиздат, 1971. С. 270.

отправлений из Сочи, Симферополя, Минеральных Вод составили соответственно 26,3, 29,5, 33,3%, или в среднем 29,2%, что оказалось примерно в 1,5 раза выше, чем общесоюзные среднегодовые темпы (19,3 %).

Таблица № 12

**Отправления пассажиров
воздушного транспорта в 1960-1967 гг.**

(в тыс. человек)

	1960 г.	1962 г.	1964 г.	1966 г.	1967 г.
Сочи	205,8	568,1	707,4	939,1	1054,9
Симферополь	158,3	351,4	597,9	837,0	964,4
Минеральные Воды	116,0	278,1	498,8	720,5	869,1
Всего по СССР	032,0	27007,6	36760,0	47247,0	55106,4

Влияние туристских перевозок во все большей степени сказывается на работе транспорта. Дело в том, что туристские перевозки приводят к углублению сезонной неравномерности работы транспорта. Доля августа в годовом отпавлении пассажиров гражданской «авиации из Сочи, Симферополя составляет 23,2 и 24,2%, тогда как по СССР этот показатель равен 13,7%. Таким образом, число отправлений из курортных аэропортов почти в 2 раза больше, чем по СССР.

Транспортные ведомства и курортно-туристские организации ведут работу по смягчению неравномерности перевозок, вызванной сезонными колебаниями спроса на туристские услуги. Если в 1962 г. в августе из Сочи было отправлено пассажиров почти в 13 раз больше, чем в феврале, то в 1967 г. – уже в 7,4 раза. Однако недоиспользование самолетного парка, связанное с ростом туристских перевозок, из года в год увеличивается, повышая дополнительные издержки на содержание консервируемого в зимний период самолетного парка.

Наиболее высока доля туристов на маршрутах, связывающих города с основными курортами. Обследование, проведенное осенью 1964 г. в Средней Азии Ташкентским институтом инженеров железнодорожного транспорта под руководством профессора М. Беленького, показало, что примерно половину всех пассажиров составляют организованные и неорганизованные отпускники. При этом на маршрутах, которые связывают Среднюю Азию с курортами и крупными промышленными центрами, распределение пассажиров по целям поездки оказалось совершенно различным (табл. № 13).

Таблица № 13

Распределение пассажиров, перевозимых гражданской авиацией, по цели поездки

(в %)

Цель поездки	Маршруты	
	Ташкент- Москва	Ташкент- Минеральные Воды
В командировку	34,0	1,4
На курорт, в санаторий, дом отдыха, на экскурсию	8,2	68,6
В отпуск	23,0	15,7
На новое место жительства	0,9	—
В учебных целях	2,9	—
Другие поездки	31,0	14,3
Итого	100,0	100,0

Маршрут, соединяющий Ташкент с Минеральными Водами, характеризуется преобладанием пассажиров, едущих на отдых, при крайне низком удельном весе командированных.

Совершенно иная картина на маршруте Ташкент— Москва, где преобладают командированные.

Постоянное увеличение числа пассажиров, отправляющихся на отдых в другие города, объясняется в значительной степени развитием транспорта, и прежде всего ростом скорости передвижения пассажиров (табл. № 14).

Таблица № 14

Средняя скорость доставки пассажиров¹⁵

(в км/час)

Вид транспорта	Зоны дальности, км					
	50	200	400	800	1500	3000
Воздушный	31	79	168	331	495	758
Железнодорожный	31	45	60	70	70	55
Междугородные автобусы	27	48	59	70	55	55
Легковые автомобили	38	60	78	83	55	55

¹⁵ Шифиркин Б.И. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта. М., «Высшая школа», 1970. С. 103.

Повышение скоростей передвижения свело к минимуму влияние фактора отдаленности постоянного местожительства граждан СССР от наиболее популярных мест отдыха. Разумеется, выравнивание возможностей носит относительный характер, так как стоимость проезда тем выше, чем дальше от курорта живёт отпускник, чем более скоростной вид транспорта он выбирает для передвижения.

Выбор передвижения самолетом или поездом определяется сравнительным превышением авиационного тарифа над железнодорожным и соответствующим выигрышем времени. По мере роста дальности авиационный тариф все в большей степени превышает железнодорожный (табл. № 15).

Таблица № 15
**Отношение стоимости полета самолетом
к стоимости поездки поездом**

(в %)

Зоны дальности, км	В жестком купированном вагоне	В общем спальном вагоне
500—1000	103	125
1000—2000	115	145
2000—3000	124	162
3000—4000	132	165
4000—5000	135	167
5000—6000	137	170
Свыше 6000	140	175

Таблица № 16
**Среднедневное количество пассажиро-мест
в поездах, связывающих Москву с Крымом, Черноморским
побережьем Кавказа и Минеральными Водами**

	Лето (постоянные поезда)		Лето (максимальное движение)	
	1962 г.	1969 г.	1962 г.	1969 г.
Крым	4 999	5 866	6 626	10 053
Кавказ	5454	5 953	6 191	8 003
Минеральные Воды	1564	1 245	1 564	1245
Итого	12 017	13 064	14 381	19 301

Большое значение для роста туристских поездок имело значительное улучшение обслуживания на транспорте. Некоторые сложности с приобретением возникают ныне только в июле и августе. Из года в год увеличивается число мест и улучшается их структура в поездах, отправляющихся на крупнейшие курорты страны. Наряду со значительным увеличением числа авиарейсов, связывающих Москву с курортами Крыма, Черноморского побережья Кавказа и Минеральных Вод, возрастает и суммарное количество мест в поездах (табл. № 16).

Свидетельством значительного улучшения обслуживания туристов является рост числа прямых поездов, связывающих курортные города с крупнейшими областными и промышленными центрами страны.

Если до 1941 г. и в первые послевоенные годы из Сочи поезда отправлялись только в Москву, Ленинград, Тбилиси, Ростов-на-Дону и Краснодар, то в 1967 г. – в 26 пунктов.

Расширение прямых пассажирских связей курортов со многими крупными областными и промышленными центрами сделало удобной поездку тех отпускников, которые раньше имели несколько пересадок.

Изменилась и структура мест в поездах курортных направлений: уменьшилась доля общих и купейных вагонов при явном возрастании доли плацкартных вагонов. Это вызвано изменением спроса населения.

Между стоимостью проезда в купейном вагоне и воздушным путем в подавляющем числе направлений существенных различий не имеется, поэтому значительно упал спрос на купейные места.

Стоимость же проезда в плацкартных вагонах более доступна для людей с меньшими доходами, число которых среди отдыхающих на юге в последние годы значительно возросло, что и объясняет повышенный спрос на билеты в плацкартные вагоны.

В пассажирских связях Сочи и Симферополя с наиболее крупными городами СССР у железнодорожного транспорта соревнование выигрывает гражданская авиация (табл. № 17).

Таблица № 17

(1962 г. = 100)

Виды транспорта	1965 г.	1967 г
Сочи:		
авиационный	124	151
железнодорожный	112	101
Симферополь:		
авиационный	196	240
железнодорожный	117	123

Спрос туристов на транспортные услуги принципиально отличается от спроса командированных, так как первые предпринимают поездку за счет личных средств, а расходы вторых компенсируются государством. На выбор средств передвижения туриста влияет ряд обстоятельств.

1. Примерно 10% отпускников пользуются различными видами бесплатного проезда независимо от расстояния.

2. Для значительной группы отпускников, получивших бесплатную или льготную путевку, поездка даже на сравнительно далекое расстояние не уничтожает всей той льготы, которую они получили. Эта категория составляет 70-80% всех организованных отдыхающих в санаториях, домах отдыха и турбазах. Характерно, что у этих отпускников расходы на транспорт в 1,5 раза выше, чем у неорганизованных отдыхающих (данные по курортам Черноморского побережья Кавказа и Крыма).

3. Наиболее массовую группу составляют отпускники, которые в полной мере оплачивают и билеты, и весь комплекс туристских услуг.

Совокупные транспортные расходы отдыхающего зависят от расстояния между постоянным местом жительства и местом отдыха; выбора вида транспорта и условий перевозок (например, мягкий или общий вагон); условий оплаты проезда (бесплатно, на льготных условиях или за полную стоимость).

Эти факторы определяют общую сумму транспортных расходов отдыхающего. Наибольшую долю они составляют у отдыхающих по бесплатным путевкам, затем по льготным путевкам и наименьшую долю – у неорганизованных отдыхающих.

Важным аспектом оценки величины транспортных расходов является исчисление их доли в дневном расходе отдыхающего. Эта величина зависит не только от абсолютных размеров транспортной составляющей, но и числа дней пребывания на курорте. Чем больше дней, тем относительно меньшую долю будет иметь транспортная составляющая.

Городской транспорт

Туристы пользуются услугами городского и местного транспорта для участия в экскурсиях и передвижения в пределах туристского центра. Городской транспорт состоит из автобусного, троллейбусного, трамвайного, морского и речного. Для приморских туристских центров характерна большая протяженность городских поселений.

В ряде случаев приморские курорты имеют протяженность несколько десятков километров, а Большие Сочи – даже 150 км. Разумеется, пере-

возки в пределах такого города зачастую выходят за рамки обычных городских перевозок. В этом случае трудно найти четкие различия между городскими, пригородными и местными перевозками.

Важнейшей особенностью городского транспорта на курортах является крайняя неравномерность его работы. Так, например, автобусный транспорт Сочи в III квартале выполняет 39,4% годового пассажирооборота, а в I квартале – лишь 16,6%.

Неравномерность в работе наземного транспорта всё-таки несколько меньше, чем в работе морского транспорта. Морской транспорт в большей степени испытывает влияние природно-климатических условий. За четыре летних месяца портфлотом Ялты выполняется 90% перевозок пассажиров.

Неравномерность перевозок по сезонам приводит к ряду отрицательных экономических последствий в работе городского, пригородного и местного транспорта. Как известно, на себестоимость перевозок большое влияние оказывает коэффициент использования вместимости в автобусах, а также количество пассажиров и число пассажиро-километров на одно место. Для такси аналогичными качественными показателями можно считать величину платного пробега на одну машину и отношение платного пробега к общему пробегу, т.е. коэффициент полезного использования такси. Все эти показатели в условиях курортного или туристского центра характеризуются большими различиями в помесечном и поквартальном разрезе.

Так, коэффициент использования вместимости подвижного состава в Сочи в среднем за год равен 74,8%, а в августе достигает 96,6%, что значительно выше, чем в некоторых районах интенсивного автобусного движения. В Литве этот показатель составляет примерно 60%, для большинства городов Советского Союза он колеблется в пределах 70-75%. Практически летом в любое время дня в Сочи все автобусы городского и пригородного сообщения заполнены до предела.

Еще более остро обстоит дело с использованием такси. Величина пробега на одну машину в течение года существенно колеблется. Так, в августе она в 1,87 раза больше, чем в январе. Примерно такие же соотношения характерны и для размера выручки на одну машину.

Дефицитность услуг городского транспорта (автобусов и такси) объясняется как недостаточным количеством используемого подвижного состава, так и трудностями с рабочей силой.

Нынешняя организация работы городского транспорта в туристских центрах приводит к значительным колебаниям себестоимости и прибыли

по кварталам. Среднегодовая себестоимость 10 пассажиро-километров за 1967 г. в Сочи составила 9,75 коп., доходная ставка — 14,79, прибыль — 5,04 коп., а рентабельность к себестоимости — 51,6%, в Туапсе — соответственно 9,55 коп., 15,02; 5,47 коп. и 57,2%. Наименьшую себестоимость автобусные перевозки в Сочи имеют в III квартале. Она оказывается на 67% ниже, чем в I квартале, на 49% ниже, чем в IV квартале, и на 36% ниже, чем во II квартале.

Заметное уменьшение себестоимости эксплуатации автобусов в III квартале вызвано снижением качества обслуживания, перегрузкой автобусов.

Главным направлением в развитии городского транспорта на курортах является повышение предложения транспортных услуг с тем, чтобы каждый желающий мог воспользоваться услугами городского транспорта.

Расширение предложения, разумеется, приведет к значительному недоиспользованию автобусного парка в I и IV кварталах. Более того, не исключено, что его работа в I квартале станет убыточной. Однако привлечение на транспорт пассажиров, которые сегодня отказываются от его услуг из-за крайней тесноты и духоты в салонах, обеспечит общий рост массы прибыли.

Увеличение числа пассажиро-километров будет происходить в большей степени, чем падение прибыли на каждый пассажиро-километр, иными словами, возрастет масса прибыли при снижении рентабельности.

Такой путь развития городского транспорта в туристских центрах отвечает интересам, как потребителей, так и транспортных ведомств, чья прибыль увеличится.

Транспортный туризм

Общественный транспорт может быть местом непосредственного отдыха туриста. В этом случае транспорт предоставляет отдыхающему не только транспортную услугу, но целый комплекс услуг: гостеприимства, общественного питания, развлечения.

Транспортный туризм стал одним из наиболее популярнейших видов отдыха населения. В 1970 г. всеми видами транспортного туризма было охвачено 5 млн. человек.

В Директивах по новому пятилетнему плану задания по развитию этой формы туризма направлены в два адреса: транспортным ведомствам — «обеспечить значительный рост туристско-экскурсионных перевозок

населения»¹⁶ и туристским организациям — «развивать речные, морские, железнодорожные, автомобильные и воздушные туристские маршруты»¹⁷. Это подчеркивает взаимную ответственность транспорта и индустрии туризма в решении поставленной задачи. Развитие туристско-экскурсионных перевозок населения приведет к более полному удовлетворению спроса населения и более эффективному использованию подвижного состава, в частности в периоды сезонных спадов.

В 1975 г. всеми видами транспортного туризма будет охвачено более 25 млн. человек, т.е. в 5 раз больше по сравнению с 1970 г. Будет организовано до 22 тыс. водных рейсов, 17 тыс. дальних и ближних железнодорожных, 300 тыс. автобусных и 28 тыс. авиационных рейсов¹⁸. Добиться таких темпов роста транспортного туризма можно, прежде всего, за счет повышения эффективности использования транспортных средств, предоставляемых в аренду, и лишь потом — путём увеличения количества арендованного подвижного состава.

Транспорт играет большую роль и в обслуживании экскурсантов. Под транспортными экскурсиями подразумеваются посещения тех или иных городов, культурных, исторических и природных достопримечательностей, а также выезды за грибами, на лыжные прогулки, рыбную ловлю, просто прогулки по морю или реке, которые проводятся без ночлега на транспортных средствах.

В зависимости от форм организации отдыха на транспортных средствах различаются:

- 1) туристы, путешествующие на специальных туристских поездах или судах;
- 2) туристы, пользующиеся обычными поездами или судами, но оплачивающие полный комплекс обслуживания;
- 3) туристы, предпринимающие самостоятельные поездки и приобретающие лишь проездные документы.

Из всех видов транспорта для отдыха туристов в наибольшей степени приспособлены морские и речные суда, на которых благодаря высокому уровню комфорта создаются условия отдыха, по уровню близкие к гостиницам высших категорий. Железнодорожный транспорт не может обеспечить такого высокого уровня обслуживания даже при условии применения специализированного подвижного состава. Однако он имеет и

16 Кривошеев В. Как и где мы отдыхаем. «Советский Союз», № 8, 1971. С. 8.

17 Там же. С. 277.

18 Кривошеев В. Как и где мы отдыхаем. «Советский Союз», № 8, 1971. С. 8.

свои достоинства, так как значительно превосходит водный транспорт по количеству пунктов назначения. Формами транспортного туризма являются также авиационный и автобусный туризм.

Речной туризм. Широко распространенным видом транспортного туризма является путешествие по «главной улице России» – Волге. В своей традиционной форме это самостоятельный туризм. Однако в последние годы большое развитие получил организованный отдых на воде.

На водных туристских маршрутах в последнее время используются суда, которые рассчитаны на перевозки деловых пассажиров. Поэтому возникает необходимость специального переоборудования судов под туристские перевозки. Так, на трехпалубных судах (проект № 588) следует переоборудовать каюты люкс, устроить дополнительные каюты на шлюпочной палубе и тем самым увеличить вместимость судна еще примерно на 30 мест. Это позволит снизить себестоимость 10 пассажиро-километров с 9 до 8,4 коп., а себестоимость содержания пассажирского места в сутки уменьшится на 17 коп.

Важнейшей задачей дальнейшего развития речного туризма является создание специализированных судов с соответствующей компоновкой мест. Они должны иметь каюты примерно одного уровня комфорта, рассчитанные на путешествие одиночек и семей, кинозал, танцплощадку, а в ряде случаев и бассейн с подогревом воды.

Замена и реконструкция транзитных судов, которые ныне составляют большинство, специализированными судами – процесс длительный, рассчитанный на многие годы. Сегодня организованный туризм может развиваться и на существующих типах судов.

Продолжительность подавляющего числа туристских поездок на речных судах составляет 18-20 дней. Цены на путёвки установлены в зависимости от условий размещения на судах. Остальные виды обслуживания, включая общественное питание, унифицированы. Каюты различаются не только по категориям. На различных судах каюты одной категории имеют различный комфорт. Особенно большие различия наблюдаются при сравнении судов новых и старых построек. Так, на теплоходе «Рылеев» средняя площадь всех пассажирских помещений, приходящаяся на одного пассажира в каютах I категории, в 3,9 раза больше, чем на теплоходе «Михаил Калинин». Тем не менее, для этих теплоходов действует единый тариф. Это общая беда водного транспорта, где одновременно в эксплуатации находятся суда различных лет постройки, заметно различающиеся по уровню комфорта. По нашему мнению, выходом из положения может явиться лишь установление твердых стандартов для теплоходов и кают. В

зависимости от величины общественных помещений, уровня обслуживания в ресторане, т.е. по признакам, близким к определению разрядов гостиниц, суда речного флота следует подразделить на разряды.

Соответствующим образом установить и категории кают с учётом количества метров, приходящихся на одного пассажира, населенности каюты, мягких или жёстких мест, двухъярусных или одноярусных коек, расположения кают по палубам теплохода, их акустической защиты и степени коммунального благоустройства.

Скорость интересует пассажира, лишь с точки зрения её влияния на продолжительность стоянок. Чем продолжительнее стоянки, тем при прочих равных условиях он получит больше туристских впечатлений. Например, стоянки теплохода «В. Чкалов» примерно на 20% продолжительнее, чем теплоходов «Белая» и «Даугава». Тем не менее, все три корабля осуществляли туристский круиз по Волге за 21 день. Таким образом, различие во времени стоянки вызвано большей скоростью движения теплохода «В. Чкалов», а, следовательно, экономией движеческого времени. Трудно переоценить преимущество, которое получают отдыхающие на судне, имеющем большую стоянку.

В отличие от туристов, которые приобретают путёвку на полный комплекс обслуживания в течение всего рейса, самостоятельные туристы приобретают в общем порядке билеты на суда, проводят время по личному усмотрению, питаются в судовом ресторане или во время стоянок теплохода в городе.

График движения рейсовых судов предусматривает значительно меньшее число стоянок по сравнению с туристскими судами. Общее время стоянок на транспортной линии от Москвы до Астрахани примерно на 30-40% меньше, чем на туристских линиях. В то же время число остановочных пунктов у рейсовых судов значительно больше, чем у туристских, а это, в свою очередь, ведет к уменьшению стоянок в наиболее привлекательных для туристов пристанях. Среди линий, начинающихся в московском речном порту, наиболее популярны Москва – Астрахань и Москва – Ростов. Они имеют значительное число стоянок достаточной продолжительности в отличие от скорых линий Москва – Пермь и Москва – Уфа, на которых курсируют менее комфортабельные теплоходы, да к тому же стоянки на этих линиях даже в самых интересных в туристском отношении населённых пунктах сведены к 10-30 мин. Всё это определяет меньшую популярность этих линий и сравнительно низкий коэффициент загрузки во все периоды навигации, кроме июля и августа.

На ряде линий практически пассажиру-туристу открывается возмож-

ность лишь наблюдать за природными и иными достопримечательностями с палубы корабля. По нашему мнению, такой график движения судов на некоторых линиях пароконств РСФСР, а также Украины не учитывает потребностей основной категории пассажиров – туристов.

Перевозки неорганизованных туристов для речного транспорта менее выгодны. Однако по сравнению с туристскими на рейсовых теплоходах при равном использовании вместимости выполняется большая транспортная работа, поскольку туристские суда имеют более продолжительные стоянки в пути. Преодолеть это противоречие можно, если рассматривать теплоход как комплексное предприятие: его доходы и расходы формируются в результате хозяйственной деятельности всех звеньев (транспорта, общественного питания, торговых точек, кинозала, туристско-экскурсионного обслуживания и т. д.). Только комплексный подход может быть положен в основу оценки хозяйственной деятельности и научно обоснованного ценообразования.

В настоящее же время работа судна оценивается, прежде всего, показателями, характеризующими его чисто транспортную функцию.

Большое распространение в последние годы получил **морской туризм**. В нашей стране действует несколько популярных морских маршрутов по внутрикаботажным линиям. Это Одесса – Батуми по Чёрному морю, Ленинград – Таллин – Рига – Калининград на Балтике, Владивосток – Приморье – Сахалин – Камчатка – Курильские острова на Дальнем Востоке и др.

Проблема использования морских судов для туристских путешествий приобрела в последние годы особую остроту. Повсеместно происходит значительное падение спроса на чисто транспортные услуги морских судов.

С развитием новых видов транспорта, и прежде всего воздушного, роль морского флота в перевозках деловых пассажиров значительно снизилась. Даже по Дальневосточному пароконству пассажирооборот сократился с 1958 по 1969 г. в 2,3 раза. На Чёрном море обычные транспортные перевозки пассажиров сведены к минимуму.

Основной фигурой на морском транспорте дальнего сообщения сейчас стал турист, перевозимый как транспортными, так и круизными судами.

Круизный туризм получил наиболее бурное развитие с конца 50-х годов, хотя практиковался он с незапамятных времен. Известно, что одним из первых гидов круизных путешествий был английский писатель Уильям Теккерей. Рост круизных перевозок был обусловлен успехом воз-

душного транспорта, вытесняющего суда на линейных перевозках. Основной формой круизного путешествия является туристский маршрут вдоль берега с кратковременными экскурсиями на берег. В настоящее время круизные поездки приобрели новые формы. Современный круиз предполагает не кратковременную экскурсию на берег, а длительное путешествие внутри страны с использованием других видов транспорта. Так, например, при остановках в Италии туристы посещают Рим, Флоренцию и другие города.

В нашей стране полезно было бы организовать при круизном отдыхе на Черном море поездки туристов из Сухуми или Батуми в Тбилиси, Ереван и другие туристские центры Закавказья.

В этом случае пришлось бы сочетать морское путешествие с железнодорожным, автобусным. Большое развитие получает ныне и сочетание круиза с частичным пребыванием на берегу. Такая система отдыха включает путешествие на круизном судне с последующим (предыдущим) отдыхом на берегу в том или ином курортном месте.

Круизные путешествия всегда предусматривают более продолжительные стоянки по сравнению с транспортными рейсами. В течение же стоянки транспортные ведомства также несут определённые расходы. Так, для судов типа «Михаил Калинин» расчётная стоимость содержания теплохода в час составляет на ходу – 130 руб., на стоянке – 85 руб. Это значит, что при круизном плавании требуются большие затраты, чем при транспортном использовании теплохода (в расчёте на преодоленное расстояние).

Железнодорожный туризм начал развиваться в нашей стране с конца 50-х годов и получил большое распространение, снискал популярность трудящихся.

Следует отметить, что подвижной состав, используемый в настоящее время, не приспособлен для многодневных (10-20 дней) поездок. В состав туристских поездов, как правило, входят купированные вагоны, состоящие преимущественно из четырехместных купе весьма малых габаритов. Путешествие в таких условиях неудобно для семейных пассажиров, не обеспечивает достаточного воздухообмена, а отсутствие общественных помещений затрудняет культурное обслуживание туристов. Поэтому дальнейшее развитие железнодорожного туризма предполагает формирование туристских поездов специализированным подвижным составом.

Повышение уровня обслуживания туристов, а также рентабельности железнодорожного туризма требует изменения форм его организации.

Исключение из схемы поезда, например, вагонов-ресторанов позволит значительно увеличить его вместимость. Одновременно с этим в пунктах длительных стоянок следует предусмотреть комплекс предприятий для обслуживания туристов, включающий парикмахерские, бани, душевые и другие предприятия бытового обслуживания, а также столовые и магазины. Оснащенные таким образом пункты стоянок должны находиться в черте города. Питаться туристы смогут в пунктах длительных стоянок, а также в городских ресторанах и столовых. Эти меры позволят уже сегодня поднять уровень обслуживания в туристских поездах.

Железнодорожный туризм при условии значительного повышения комфорта располагает значительными возможностями дальнейшего развития. Во все месяцы, кроме июля и августа, на железнодорожном транспорте существуют большие резервы подвижного состава, которые можно использовать при формировании туристских поездов.

По сравнению с водным, железнодорожный транспорт имеет гораздо более густую сеть, насчитывающую 12 тыс. остановочных пунктов. Практически все города СССР и туристские объекты находятся в сфере досягаемости железнодорожного транспорта, а при кооперировании с автобусным транспортом перед ним открываются неограниченные возможности.

Широкие связи транспортной системы СССР с транспортными системами других стран позволяют организовать большое количество смешанных маршрутов, включающих посещение городов СССР и многих стран Европы и Азии.

При организации туристских поездов следует учитывать, что туристу не придется нести дополнительных транспортных расходов, кроме тех, которые заложены в стоимость путёвки, ибо маршрут туристского поезда может практически всегда начинаться и заканчиваться в месте постоянного жительства отпускника.

Такие большие возможности железнодорожного туризма в масштабах нашей страны, которую не случайно называют великой транспортной державой, предполагают превращение железнодорожного туризма в особую подотрасль железнодорожного транспорта со своими особенностями управления, организации, движения, имеющую отдельный подвижной состав и специальные вокзальные помещения, свои правила реализации проездных документов и пр.

Автобусный туризм. Автобусный туризм, как правило, не предполагает непосредственного проживания отдыхающего на транспорте. Задача автобусного транспорта сводится к перемещению туристов от мотеля к мотелю или другому средству размещения. Таким образом, автобус-

ный транспорт при обслуживании туристов выполняет строго транспортную задачу. Перевозки туристов, порой занимающие целый день, должны осуществляться специализированными автобусами, рассчитанными на многодневное пребывание туриста, возможный отдых в пути следования, имеющими хороший обзор, специальное место для гида-сопровождающего, а также размещения багажа.

В СССР автобусный туризм развивается как в рамках официальных туристских организаций, где автобусы чаще всего используются для перевозки туристов от одной турбазы к другой, так и в форме автобусных путешествий, организуемых предприятиями и учреждениями на собственных или арендованных автобусах по своему маршруту, избранному в соответствии с интересами туристского коллектива предприятия или организации. Развитие последней формы автобусного туризма имеет некоторые препятствия. Очень трудно, например, обеспечить ночлег в различных пунктах, предусмотренных планом такого путешествия. В стране практически нет сегодня организации, которая могла бы на себя взять заботу о ночлеге и питании этих групп туристов. По нашему мнению, следует поощрять создание клубов туристов (в частности, использующих автобусы) при предприятиях и организациях.

Авиационный туризм. Основным преимуществом использования авиации при организации туризма является высокая скорость движения. Когда мы говорим об авиационном туризме, то следует рассматривать не только транспортные услуги, но и услуги гостиниц, которыми располагает воздушный транспорт. Воздушный транспорт в период сезонных спадов может предложить на условиях чартерной перевозки организациям и предприятиям двухдневное путешествие с использованием коммунальных или транспортных гостиниц. Полная загрузка салона самолета при организации чартерных перевозок позволяет значительно снизить тариф. Существуют в настоящее время две формы аренды самолетов под чартерную перевозку – аренда самолета на определенный срок и аренда рейса в определённый день и час.

В нашей стране огромные возможности воздушного транспорта для организации как кратковременных туристских путешествий, так и многодневных круизов используются недостаточно. Министерство гражданской авиации может проявить большую заинтересованность к развитию этих форм перевозок. Оно могло бы, в частности, использовать опыт зарубежных стран и выступить организатором туристских путешествий, предлагая пассажирам полный комплекс обслуживания (гостиницу, питание, прокат легковой машины, экскурсии).

Современный туризм нельзя себе представить без бурно развивающихся туристских поездок на автомашинах индивидуального пользования – автотуризма. Такие путешествия, рассчитанные на несколько дней или недель, лишь условно можно отнести к разновидности транспортного туризма. Общее заключается в том, что и в том и в другом случае использование транспортных средств обеспечивает наиболее подвижный отдых.

Приобретение автомашины – единовременная затрата средств, а её использование требует сравнительно незначительных дополнительных затрат (бензин, масло, услуги ремонта), что предопределяет склонность владельцев машин к путешествиям. Подавляющее число лиц, приобретающих автомашины, мотивируют покупку желанием заниматься автотуризмом. Характерной чертой автотуризма является высокая подвижность, посещение большого числа мест и преодоление больших расстояний. Данные международной статистики показывают постоянное уменьшение числа ночевков автотуристов в одном месте.

Автотуристы могут вернуться к месту временного ночлега, а при наличии собственных средств ночлега (караванинга, палатки) избрать его в любом месте.

Высокая маневренность автотуристов позволяет им останавливаться в населенных пунктах, которые не находятся в курортно-туристском районе и не имеют предприятий индустрии туризма. Во французской Ривьере получила распространение остановка автотуристов на временное проживание в деревнях за 40-50 км от морского побережья. Это сокращает расходы автотуристов, но не лишает их возможности пользоваться морскими купаниями. Одновременно привлекаются к обслуживанию туристов предприятия бытового и коммунального хозяйства, общественного питания многих населённых пунктов.

Автотуризм изменил представление о размещении туристских предприятий, вызвав к жизни специфические формы обслуживания туристов – мотели и кемпинги, придорожные рестораны. Доля автотуристов в общем числе посещающих страну составляет в Австрии — 84,1, Италии — 75,5, Испании — 67,6, Турции — 42,8, Греции — 18,8%. В нашей стране автотуризм пока еще не получил такого развития, как в некоторых зарубежных странах. Однако и у нас объём пассажирских перевозок на легковых автомобилях составляет в год около 20 млн. пассажиро-километров, из которых примерно половину можно отнести к автотуризму. Развитие автомобилестроения, строительство шоссейных дорог, значительные рас-

стояния, интересные природные, культурно-исторические достопримечательности открывают большие возможности для развития автотуризма.

Директивы XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971-1975 г. предусматривают «довести выпуск автомобилей в 1975 году до 2-2,1 млн. штук, увеличив при этом производство грузовых автомобилей примерно в 1,5 раза и легковых – в 3,5-3,8 раза»¹⁹. Общее число автомашин, находящихся в личном пользовании, с учетом выбытия увеличится в 1975 г., по нашим расчётам, в 3 раза по сравнению с 1970 г. Есть все основания предполагать, что развитие автомобилестроения, а также строительство шоссейных дорог приведут к дальнейшему бурному росту автотуризма в СССР.

Основными формами автомобильного туризма являются индивидуальный, организованный и системы авторалли. Наиболее распространен индивидуальный туризм, когда турист отправляется в путешествие один или с семьей, одной машиной или группой при условии, что ему нигде не гарантируется ночлег и питание. Во всяком случае он не оплачивает такую гарантию заблаговременно. Развитие автотуризма привело к созданию целой отрасли, обслуживающей автотуристов. Сюда относятся кемпинги — лагеря автотуристов, бензозаправочные станции и авторемонтные мастерские, сеть предприятий торговли и общественного питания на основных трассах автотуризма.

Трассы автотуристов обычно проходят по наиболее оживлённым магистралям, обеспечивающим надлежащий сервис. Однако это приводит к скученности на автомагистралях в течение двух-трех летних месяцев. Индивидуальный турист в случаях каких-либо неудобств в пути, особенно с питанием и размещением, оказывается в самом невыгодном положении. В этой связи наряду с индивидуальным туризмом появляются формы организованного автотуризма, и прежде всего системы авторалли. Такая форма предусматривает поездку нескольких автомашин по точному маршруту и с полным комплексом обслуживания во время остановок. В Румынии предложена своеобразная форма организованного индивидуального автотуризма – так называемый комплексный автотур. При этой системе турист заблаговременно оплачивает определенный комплекс обслуживания, включающий полупансион в гостинице. В специальной книжке он указывает на предыдущей стоянке будущее место отдыха.

В нашей стране для автотуристов созданы специальные автопансионаты, в которых они могут пробыть от 10 до 20 дней, пользуясь всеми

¹⁹ Материалы XXIV съезда КПСС. Политиздат, 1971. С. 254.

видами обслуживания, характерными для пансионатов, и имея право на стоянку автомобиля.

Следует различать три группы автотуристов:

- 1) пользующихся собственной автомашиной;
- 2) берущих автомашину напрокат в месте постоянного жительства;
- 3) пользующихся автомашиной, взятой напрокат в месте отдыха.

Прокат предусматривает создание целой сети предприятий, специализирующихся на предоставлении автомашин отдельным гражданам, а также установление правил их эксплуатации и оплаты.

Пользование автомобилями на условиях проката на территории РСФСР определяется правилами, утвержденными Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

В настоящее время, например, поездка из Москвы в Сочи (расстояние 2000 км) на машине ГАЗ-21, взятой напрокат, обходится в 230 руб. (50 руб. абонементной платы за месяц, плюс 160 руб. в месяц, за пробег от Москвы до Сочи и обратно, плюс 20 руб. – расходы на горючее, масло и мелкий ремонт). Стоимость проезда семьи из четырех человек в этом же направлении поездом в плацкартном вагоне составит 160 руб., а купированном — 200 руб. Таким образом, проезд на автомашине с семьей из четырех человек заметно дороже, чем поездом. Тем не менее, спрос на прокат машин весьма велик.

Нужно сказать, что проезд на собственной машине оказывается несколько экономичнее, чем проезд поездом или самолетом. Даже в западноевропейских странах, где крайне дорого горючее, расходы на путешествие в автомашине примерно на 10% дешевле, чем поездом. Но при этом не следует забывать, что владельцы машин не принимают в расчет таких важных факторов, как амортизация и – что самое главное – затраты собственного труда.

Многие автотуристы предпочитают определенную часть пути проехать поездом, не повторяя многократно путешествие по изведанным местам. Поэтому всё большее распространение за рубежом получает перевозка автомашин поездом. В настоящее время стоимость поездки в автопоезде меньше стоимости проезда на автомобиле, если учесть экономию на бензине, масле, шинах, а также на гостиничных расходах. Кроме того, проезд автопоездом сберегает, как минимум, два дня отпуска, позволяет совершить путешествие без перенапряжения и без опасения аварий на дороге. В нашей стране автопоезда пока не получили права на существование. В печати поднимался вопрос о необходимости развития таких перевозок. Среди аргументов в защиту этого

предложения – большие расстояния перевозок в нашей стране и неблагоприятное состояние дорог в некоторых районах. Во всяком случае, автопоездам и в нашей стране принадлежит большое будущее.

В настоящее время в СССР получила развитие некоторая разновидность автопоездов – перевозки автомобилей на паромах и морских судах. Несмотря на сравнительно высокий уровень стоимости таких перевозок, потребность в них удовлетворяется не полностью. Так, например, в 1968 г. всеми пассажирскими судами (в основном в каботаже) перевезено 4 тыс. автомобилей, мотоциклов и других транспортных средств. Поскольку такие перевозки крайне рентабельны, можно надеяться, что в ближайшее время они получат дальнейшее развитие.

III. ПРЕДПРИЯТИЯ РАЗОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТУРИСТОВ

Услуги гостеприимства

Основными потребителями услуг гостеприимства являются командированные и путешествующие. Вторая группа потребителей включает, прежде всего, людей, проводящих свой очередной отпуск или выходные дни вне постоянного местожительства.

В СССР услуги гостеприимства оказывают гостиницы, мотели, дома колхозников, дома приезжих, кемпинги, комнаты длительного отдыха на вокзалах, санатории, дома отдыха, турбазы, пансионаты и т. д. Классическая форма этих предприятий – гостиница, за определенную плату представляющая приезжему ночлег и питание (по крайней мере, завтрак). Иными словами, гостиница должна располагать рестораном, кафе или как минимум буфетом.

В последние годы в связи с развитием туризма, и, прежде всего, ростом числа собственных средств передвижения, появилась потребность в дополнительных видах услуг, которых не оказывают гостиницы традиционного типа. Речь идет о мотелях и ботелях. Наиболее распространенным видом гостиницы нового типа является мотель. Этот термин возник из сочетания двух слов — мотор и отель. Мотели предназначены для путешествующих преимущественно на автомашинах. Поэтому, кроме ночлега и завтрака, такому путешественнику требуется и место для стоянки машины, а также минимум автосервиса. Ботель – гостиница для путешествующих на моторных лодках, яхтах, парусниках или байдарках.

Среди предприятий, предоставляющих услуги гостеприимства, следует отметить получившие широкое распространение в последнее время так называемые кемпинги. По-английски «кемп» – это лагерь; в соответствии с названием кемпинги состоят из палаток, фанерных односемейных домиков и т.д., имеют определенный комплекс предприятий обще-

ственного питания, бытовых и коммунальных услуг и расположены вне города в живописной местности.

По своему функциональному назначению к гостиницам традиционного типа следует относить дома приезжих и дома колхозников. Их особенность в том, что они располагают малокомфортабельным жилым фондом, преимущественно многоместными номерами. Иными словами, это предприятие, не отвечающее полному объему требований, предъявляемых к гостиницам. Особенностью домов колхозника является то, что они согласно уставу предлагают своим посетителям некоторые формы культурно-воспитательного обслуживания (лекции, беседы и т.п.).

Особые потребности в услугах гостеприимства возникают у пассажиров. Эти потребности вызваны рядом обстоятельств: несовпадением времени прибытия и отправления транспортных средств, следованием с пересадкой, отменами рейсов самолетов по метеорологическим или другим причинам, а также желанием пассажира прервать свое путешествие для кратковременного пребывания в том или ином населенном пункте. Пассажиры пользуются услугами специфических гостиниц, особенностью которых является обслуживание клиента с кратким сроком пребывания, а также и то, что они располагаются на вокзалах или вблизи них. Подобные гостиницы имеются у всех транспортных ведомств, но особенно велик конечный фонд железнодорожного и воздушного транспорта.

Переходной формой от гостиниц к предприятиям отдыха можно считать пансионат. В зарубежной практике курортные гостиницы в настоящее время предоставляют своим клиентам не только ночлег, но и различные формы пансиона: неполный пансион, включающий оплату завтрака и обеда, и полный пансион, включающий трехразовое питание. Примерно такими же условиями приобретения услуг характеризуются и наши пансионаты, хотя значительная их часть практически мало чем отличается от домов отдыха и санаториев, ибо зачастую отдыхающие не могут приобрести отдельные услуги или комплекс услуг на любой срок.

Гостиницы различаются также и по ведомственной принадлежности. Из общего числа гостиниц городских населенных пунктов, принадлежащих коммунальному хозяйству и хозрасчетным предприятиям, на долю коммунальных гостиниц приходится 55,3% их общей численности, 79% их вместимости и 84,5% общего числа предоставленных койко-суток (данные 1967 г.).

Многие ведомства имеют весьма значительный гостиничный фонд, расположенный на всей территории Советского Союза.

Существуют три группы ведомственных гостиниц:

- 1) гостиницы общедоступные;
- 2) гостиницы, рассчитанные на специальный контингент потребителей, не являющихся работниками данного ведомства (гостиницы системы Интуриста, предназначенные для гостей из-за рубежа, туристские гостиницы ВЦСПС для групповых и самостоятельных туристов, гостиницы транспортных ведомств для обслуживания транзитных пассажиров);
- 3) гостиницы, открытые специально для обслуживания командированных, прибывших на предприятия или в организацию данного министерства или ведомства.

В настоящее время подавляющее число мест в гостиницах занимают командированные. Спрос этой категории потребителей удовлетворяется далеко не полностью. Особенно высокая загрузка гостиниц характерна для таких городов РСФСР, как Владимир, Вологда, Грозный, Кострома, Краснодар, Ленинград, Махачкала, Москва и др. Обследование, проведенное автором в 1969 г. в ряде городов БССР, показало, что спрос на услуги гостиниц удовлетворялся в среднем на 70%, а в отдельные дни только на 66%. Не менее остро проявляется неудовлетворенность спроса на гостиничные услуги в других союзных республиках.

Однако это не означает, что ресурсы ныне действующего хозяйства полностью использованы. Дело в том, что при характеристике общесоюзных ресурсов средств размещения, как правило, принимаются во внимание данные только по коммунальным гостиницам, и их вместимость в расчете на 1 тыс. человек населения сравнивается с аналогичными показателями зарубежных стран. Такое сравнение неправомерно.

Оценивая ресурсы средств размещения, нужно иметь в виду следующее обстоятельство. Наша страна на 1 января 1970 г. располагала примерно 3,5 тыс. гостиниц и домов колхозника общей вместимостью более 300 тыс. мест, находящихся в ведении министерств жилищно-коммунального хозяйства союзных республик. Кроме этого, вместимость ведомственных гостиниц можно оценить в 150 тыс. мест. К ресурсу средств размещения следует относить и количество спальных мест предприятий организованного отдыха. Число коек в санаториях, домах отдыха и пансионатах составляло в 1970 г. 748 тыс. Если учесть также численность коек в турбазах, пионерских, туристских и альпинистских лагерях, общежитиях, базах отдыха и т.д., то общее количество средств размещения, находящихся в общественной собственности, составит не менее 2 млн. мест.

Весь вопрос заключается в том, насколько эффективно используется этот значительный ресурс индустрии туризма. Показателем, характеризую-

ющим использование гостиничных ресурсов, является коэффициент использования вместимости (K_v):

$$K_v = \frac{N_k}{R_{кп} \times 365} \times 100\%,$$

где N_k — количество ночевок (койко-дней);

$R_{кп}$ — число мест (койко-мест) в гостиничном предприятии.

Наиболее эффективно используется вместимость коммунальных гостиниц. Так, в 1969 г. коэффициент использования гостиничного фонда Благовещенска составил 62,2 %, Калуги — 75,5, Якутска — 129,9, Мурманска — 137%. При этом самый высокий коэффициент использования вместимости характерен для крупных административных и промышленных центров. В средних и малых городах этот коэффициент намного ниже.

Значительные резервы средств размещения уже сегодня имеются у многих ведомственных гостиниц. Коэффициент использования койко-мест по ведомственным гостиницам РСФСР составил всего 67%.

В гостиницах ряда ведомств использование вместимости составляет 20-30%. Несмотря на это, число ведомственных гостиниц неуклонно возрастает. В последние годы средний темп роста ведомственных гостиниц был выше коммунальных в 1,66 раза. Такую тенденцию нельзя считать благоприятной с точки зрения экономии общественного труда, ибо себестоимость койко-суток в ведомственных гостиницах значительно выше, чем в коммунальных. Убытки ведомственных гостиниц покрываются предприятиями, что снижает поступления в бюджет государства.

По нашему мнению, следует запрещать ведомствам и предприятиям строительство гостиниц, за исключением тех случаев, когда строительство коммунальных гостиниц в данном населенном пункте нецелесообразно. Одновременно нужно поощрять участие предприятий в совместном с местными советами строительстве гостиниц, распространив на них правила, регулирующие совместное строительство санаториев, домов отдыха, пансионатов.

Разумно ли, например, иметь в Барановичах одну коммунальную гостиницу на 101 место и ведомственную гостиницу на 20 мест, в поселке Добруш (Гомельская обл.) коммунальную гостиницу на 11 мест и ведомственную на 13 мест, в городе Слоним коммунальную гостиницу на 105 мест и 2 ведомственные на 48 мест?

Оценивая ресурсы гостеприимства, необходимо также учитывать се-

зонную и внутринедельную неравномерность использования вместимости гостиниц. Районы, в которых расположены важнейшие курортно-туристские центры, характеризуются сезонной неравномерностью работы гостиниц и почти полным отсутствием внутринедельной. Так, например, спрос на гостиничные услуги в Сочи и Ялте в летнее время в десятки раз превышает возможности предложения. Но в зимнее время эти гостиницы еще недавно пустовали. В 1964 г. на базе гостиницы «Кубань» города Сочи в зимнее время был организован пансионат с лечением.

Этот опыт получил широкое распространение. Теперь в Сочи зимой большая часть гостиниц используется как пансионаты. Питание организуется в ресторане гостиницы или в какой-либо столовой. Медицинское обслуживание берет на себя курортная поликлиника или санаторий. В результате обеспечивается загрузка гостиничной мощности и в период сезонного спада

Гостиницы, расположенные и других районах, не испытывают серьезных сезонных колебаний спроса. Во всяком случае, в летний период спрос, увеличивается не больше, чем на 20%.

Значительно большее значение для экономики этих гостиниц имеет внутринедельная неравномерность. Закономерным можно признать максимальное увеличение спроса на гостиничные услуги в среду и четверг, а наименьший спрос в субботу и воскресенье. При этом особенно падает спрос на гостиничные услуги в праздничные дни, а также за несколько дней до и после праздника.

По нашему мнению, гостиничные мощности в выходные дни могли бы стать важным ресурсом дальнейшего развития туризма.

Пока эти возможности не реализуются, гостиницы терпят убытки, а трудящиеся не всегда пользуются преимуществами путешествий в выходные дни.

Использование этих ресурсов – важная задача туристских организаций. Гостиницы должны быть заинтересованы в расширении контактов с туристскими организациями, ибо в этом путь повышения их доходов.

В 1971 г. турбазы использовали в арендованных помещениях 26 тыс. мест, в том числе 11 тыс. в гостиницах, 11,9 тыс. в студенческих общежитиях, 3,8 тыс. в школах-интернатах.

Во всех городах, кроме курортно-туристских центров, 80-90% всех проживающих в гостинице составляют командированные. Однако и в курортных гостиницах далеко не все места заняты отдыхающими (табл. № 18).

Таблица № 18

**Использование мест в коммунальных гостиницах
Сочи в июле-декабре 1969 г.²⁰**

(в %)

	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Организованные туристы	7,7	7,3	7,9	32,0	60,5	63,2
Командированные	6,0	5,0	5,9	7,3	6,1	4,7
Спортсмены, артисты	9,2	10,0	11,9	12,6	7,2	4,5
Иностранцы	31,1	31,2	29,7	13,5	0,5	0,1
Самодеятельные туристы	42,8	43,7	41,8	31,9	22,5	23,5
Бронь, простой, ремонт	3,2	2,8	2,8	2,7	3,2	4,0
Итого	100	100	100	100	100	100

Несмотря на постоянный и значительный рост мест в гостиницах большинства курортно-туристских центров, главным ресурсом размещения на ночлег отдыхающих остаются квартиры и дома местных граждан. Особенно велика их роль в летний период.

В табл. № 19 приводятся данные социологического обследования МИНХ имени Г.В. Плеханова об использовании самодеятельными туристами различных средств размещения.

Таблица № 19

**Использование самодеятельными туристами различных
средств размещения летом 1989 г. в городах
Северного Кавказа**

Города	Кем-пинг	Гостиница	В квартирах и домах местных жителей	У родственников	Своя палатка	Прочие
Сочи	1,0	1,6	75,9	15,6	5,2	0,7
Анапа	—	1,6	90,1	4,6	5,7	—
Туапсе	0,7	18,3	72,4	6,0	2,6	—
Новороссийск	1,3	2,3	35,6	41,7	19,1	—
Кисловодск	—	0,4	84,0	15,6	—	—
Ессентуки	—	7,9	79,5	12,6	—	—

²⁰ Тезисы докладов научной конференции по итогам научно-исследовательских работ ЦНИИЛТЭ в 1970 г. Сухуми, 1971. С. 29.

Особенно важно использовать жилищный фонд местных жителей для развития отдыха в малых городах. В этом случае государству не требуется вкладывать капитальные вложения в строительство гостиниц, эксплуатация которых в малых городах или убыточна, или дает минимальную прибыль. Но использование жилого фонда местных жителей для отдыха трудящихся должно быть организовано на государственной основе. Взаимоотношения между отдыхающими и владельцами жилого фонда нужно точно регламентировать, а мобилизацию этого фонда поручить какому-либо ведомству.

Возможности отдыха трудящихся могут значительно возрасти за счет расширения географии туризма. Главное, что затрудняет организацию отдыха в живописных местах, не получивших пока всеобщего признания, — это отсутствие рекламы и нерешенность вопросов мобилизации местных ресурсов жилья. Пропаганду таких мест наладить сравнительно легко. Но, конечно, одной рекламы мало. Следовало бы создать учреждение по организации отдыха приезжающих туристов. По всей вероятности, лучше всего этим заняться Центральному Совету по туризму ВЦСПС и Центросоюзу. Областные Советы по туризму и экскурсиям могли бы реализовать своеобразные путевки на отдых во многие малые города и сельские населенные пункты с указанием точного адреса и срока пребывания. Вполне понятно, что, прежде чем рекомендовать населенный пункт, надо точно выяснить, хватит ли гостям мест в столовых и ресторанах, можно ли найти номер в гостинице или снять комнату у местных жителей, позаботиться о нормальной работе культурно-бытовых учреждений и т.д.

Дело это экономически выгодное. Приток отдыхающих в небольшие города и поселки вызовет определенное расширение работы всей сферы обслуживания и будет способствовать лучшему использованию трудовых ресурсов этих населенных пунктов.

Пока же открытие маленького города как места отдыха остается в значительной степени случайностью, а закономерность — всё то же завидное постоянство множества отпускников, которые осаждают известные приморские курорты.

Стандартизация услуг гостеприимства

Предприятия размещения, предлагающие услуги гостеприимства потребителю, крайне разнородны.

Во-первых, они различаются общим благоустройством здания:

- объемом помещений общественного пользования (холлы, салоны, читальни, залы заседаний, бары, кафе и прочее),
- удельным весом номеров с ванными комнатами и душевыми установками,
- количеством многокомнатных номеров,
- качеством мебелировки и оснащения;
- видами и качеством технического оборудования (отопление, кондиционирование воздуха, акустическая защита, освещение, телефонизация и пр.),
- а также уровнем обслуживания и объемом дополнительных услуг (почта, сберкасса, бытовые услуги, торговля и т.п.).

Во-вторых, они имеют разный уровень удобств проживания в номере. Этот показатель характеризуется числом проживающих в одном номере, его мебелировкой, площадью, приходящейся на одного проживающего, уровнем коммунального благоустройства (умывальник, полный или неполный санузел), наличием балкона, хорошего вида из окна и т. д.

В СССР каждой гостинице присвоен разряд, а номеру – категория на основе положения «Об отнесении гостиниц в городах и рабочих поселках СССР к разрядам и номеров в гостиницах к категориям». Оно введено в действие 20 лет тому назад и ныне не удовлетворяет современным требованиям. Отметим некоторые недостатки действующего правила определения разряда гостиниц.

В нашей стране все гостиницы разделены на пять разрядов, а именно: внеэрадные, I, II, III и IV разрядов. В положении отсутствуют критерии отнесения гостиниц к внеэрадным, нечётко сформулированы условия для присвоения гостиницам разрядов. Так, гостиница I разряда отличается от гостиницы II разряда тем, что её характеристика включает снабжение горячей водой и наличие парикмахерской. Кроме того, отмечается, что в гостинице I разряда номера, гостиные, вестибюли должны быть хорошо мебелированы и надлежаще оформлены. Эти требования носят слишком общий характер. В гостинице II разряда должны быть ванны или души общего пользования, что не является обязательным для гостиницы I разряда. Сопоставление требований к гостиницам I и II разрядов не показывает заметных преимуществ гостиницы более высокого разряда. Гостиницам III разряда необходимо иметь лишь водопровод и канализацию. Совершенно непонятно, каким требованиям должны удовлетворять гостиницы IV разряда, характеризующиеся как «гостиницы типа общежитий».

Отсутствие чётких критериев в определении разрядов гостиниц привело к тому, что в разряд «люкс» (внеэрадная) попала гостиница «Ленинградская» (Ленинград), не имеющая номеров с санузлами, и гостиницы,

имеющие все номера с полным санузелом («Минск» в Москве, «Ленинград» в Сочи и др.). Многие гостиницы I разряда оказываются более благоустроенными, чем внеразрядные гостиницы. В числе гостиниц IV разряда имеются такие, где нет водопровода и канализации, или есть только водопровод, или то и другое и ещё горячее водоснабжение.

Среди гостиниц I разряда немало таких, где до 80% мест расположено в общежитиях. В то же время 62 гостиницы IV разряда имеют более половины мест в одно- и двухместных номерах (табл. № 20).

Таблица № 20

**Распределение гостиниц различных разрядов
в РСФСР в 1968 г. по удельному весу мест в
одно- и двухместных номерах**

Удельный вес мест в номерах, %	Разряды гостиниц					Итого
	внеразрядные	I	II	III	IV	
0—10		4	8	33	448	493
11—20	—	7	19	32	204	262
21—30	—	6	20	30	114	170
31—40	—	10	24	14	65	113
41—50	1	16	16	10	37	80
51—75	2	47	30	22	40	141
76—100	19	106	31	11	22	189
Итого	22	196	148	152	930	1448

Данные табл. № 20 показывают, что принцип отнесения гостиниц к разрядам по признаку удельного веса мест и номерах не выдерживается.

В Научно-исследовательском институте по ценообразованию Госкомитета цен Совета Министров СССР под руководством автора был разработан проект прейскуранта тарифов на гостиничные услуги, содержащий новую классификацию гостиниц по разрядам. Критериями отнесения гостиниц к тому или иному разряду являются уровень коммунального благоустройства, удельный вес мест в номерах на 1-2 человека, с полным санузлом, развитость в гостинице системы общественного питания, оптового обслуживания и т.п.

Проект предусматривает деление предприятий гостеприимства на две группы: дома приезжих и гостиницы. Дома приезжих делятся на три разряда: IV Б, IV А и III. Различия между ними, прежде всего, сведены к уровню коммунального благоустройства. К разряду IV Б отнесены дома

приезжих, не имеющие ни водопровода, ни канализации, к IV А — дома приезжих, имеющие водопровод. Дома приезжих III разряда имеют как водопровод, так и канализацию. Таким образом, уровень коммунального благоустройства явился основой деления домов приезжих на разряды.

Гостиницы делятся на следующие разряды: II, I-Б, I-А, высший и международный («люкс»). Все гостиницы характеризуются полным коммунальным благоустройством (водопровод, канализация и горячее водоснабжение).

В качестве примера приведем критерии отнесения гостиницы ко II разряду, предложенные проектом прејскуранта.

Гостиница II разряда должна удовлетворять следующим условиям:
иметь водопровод и канализацию (не менее двух туалетных комнат на каждом этаже — мужскую и женскую),

центральное отопление, горячее водоснабжение с 8 до 23 час.,
вестибюль или специальную комнату для оформления прибывающих гостей,

помещение общего пользования (клуб, телевизорная комната или читальня),

пассажирский лифт, если здание имеет более четырех этажей,
круглосуточно работающую камеру хранения,

титан круглосуточной работы,

не менее одного телефона на этаж,

буфет с горячей закуской,

один-два многокомнатных номера (апартаменты),

не менее 25% мест в номерах на 1-2 человека,

не менее 10% мест в номерах с полным санузлом,

не менее одной ванной (душевой) комнаты на каждые 30 мест в номерах и общежитиях без полных санузлов,

не менее 20% мест в номерах с телефоном,

почту с продажей газет и журналов,

парикмахерскую и т. д.

Таким образом, вместо деления на 5 разрядов, существующих ныне, предлагается деление на 8 разрядов. Это потребует переаттестации гостиниц, в результате которой некоторые изменят свой разряд. Но каждая разрядная группа гостиниц будет сравнительно однородной по основным параметрам. Кроме того, в результате переаттестации наша система разрядов приблизится к международной.

Деление гостиниц на разряды принято во всех странах Европы, хотя в каждой из них имеется своя структура, отражающая специфику гости-

ничного хозяйства, особенности клиентуры и сложившиеся традиции. Международный союз официальных туристских организаций МСОТО сформулировал и разослал своим членам предложения по установлению разрядов гостиниц, принимающих иностранных туристов, которые были учтены при разработке рекомендаций НИИ цен.

Критерии отнесения гостиниц к соответствующему разряду, предложенные МСОТО, сформулированы на основе французских стандартов гостиниц, но с учётом применяемых и в других странах критериев.

Число разрядов гостиниц колеблется по разным странам. Так, во Франции гостиницы делятся на пять основных разрядов: «люкс»; 4 звезды, 3 звезды, 2 звезды и 1 звезда. Гостиницы каждого разряда, кроме «люкс», в свою очередь дифференцируются на подразряды А, В, С. Гостиницы, которые по своим условиям не отвечают требованиям, предъявляемых к гостиницам того или иного разряда, считаются безразрядными. Таким образом, гостиничные предприятия Франции делятся на 14 разрядов.

В Италии гостиницам присваиваются 6 категорий: «люкс», I категория «А», I категория «В», II, III и IV категории; кроме того, имеются так называемые дома для приезжих (без категорий), т.е. всего 7 категорий. В Польше и Венгрии существует 6 разрядов гостиниц, Югославии и ГДР – 4 разряда и т. д.

Отметим некоторые недостатки существующего правила определения категории номеров.

Деление номеров на четыре категории (высшая, I, II и III) не охватывает всего многообразия различных видов благоустройства. Так, для номеров высшей и первой категории определен круг коммунальных услуг, которые получает проживающий. В номере высшей категории должны быть ванна или душ, умывальник, унитаз, в номере I категории – ванна или душ, умывальник (унитаз не обязателен). В характеристике номера II категории указано, что санитарные узлы располагаются вне номера. В характеристике номеров III категории на это ссылки нет, а лишь сказано, что они «обставлены простейшей мебелью». В результате практически нет возможности установить различную плату для номеров одинаковой мебелировки и площади, но отличающихся друг от друга тем, что в одних есть унитаз и умывальник, в других – только умывальник, а в третьих – вообще никаких сантехустройств.

Площадь номера определена лишь для номеров II категории (для одноместного номера не менее 11 м², а для двухместного — не менее 14 м²). Этот критерий, таким образом, является обязательным только для номеров II категории. Чем вызвано подобное исключение, трудно объяснить.

В основу деления номеров на категории положен принцип мебелировки. Однако критерии сформулированы расплывчато и могут быть по-разному истолкованы: номера высшей категории обставлены высококачественной мебелью, коврами, скульптурными изделиями и художественными картинами; I категории — однотипной мебелью и коврами; II категории надлежало меблированы, III категории — иметь простейшую мебель. Такие определения лишены конкретных оценок и не могут являться критериями при отнесении номера к той или иной категории.

Две части действующего прејскуранта — «Прејскурант» и «Положение» — зачастую содержат противоречивые характеристики. Так, например, «Положение» указывает, что к I и II категориям относятся номера однокомнатные с одной или двумя кроватями. В то же время в «Прејскуранте» приведены тарифы на оплату номеров I и II категории, состоящих из полутора, двух или трех комнат. Таким образом, непонятно, как определять категорию номеров, имеющих более одной комнаты и находящихся в гостиницах I или II разряда. В ценнике вообще отсутствуют многие виды номеров гостиниц. Так, все номера внеградных гостиниц, имеющие более одной комнаты, оплачиваются; по одному тарифу — для номера высшей категории. Для гостиниц III и IV разряда вообще отсутствуют тарифы на номера, имеющие более одной комнаты.

Все номера с числом проживающих свыше двух отнесены к разряду общежития независимо от того, проживает ли там 3 или 6 и более человек, какова степень благоустройства этих номеров, как они меблированы.

В основу ценообразования положен административно-территориальный признак: в Москве, Ленинграде и Киеве тариф составляет 1 руб., в столицах союзных, автономных республик (кроме Киева), краевых, областных центрах — 70 коп., а в прочих, городах и населенных пунктах — 60 коп. Таким образом, в плате за место в общежитии не учитываются различия в условиях проживания в гостиницах различных разрядов.

Проект предлагает три категории номеров: стандартный, нестандартный и высший. Номера и места в общежитии дифференцируются в зависимости от площади, приходящейся на одного проживающего, и стоимости оборудования в действующих ценах.

Коммунальное благоустройство в номере, а также телефон характеризуются как дополнительные виды услуг, которые должны оплачиваться отдельно. Величина дополнительного тарифа не зависит от категорий номера и определяется только разрядом гостиницы и числом проживающих в номере (однокомнатном, многокомнатном или общежитии). В отличие от ныне действующего прејскуранта,

который устанавливает плату за общежитие только в зависимости от административной принадлежности населённого пункта, проект пре-йскуранта предлагает связывать величину тарифа за проживание в общежитии с разрядом гостиницы, населённостью общежития и его коммунальным благоустройством. Существующую ставку за проживание в общежитии рекомендуется дифференцировать в зависимости от количества проживающих в общежитии человек. При этом в отличие от номеров гостиниц места в общежитии делятся на две категории: стандартная и нестандартная.

Проблема стандартизации услуг гостеприимства касается не только гостиничного хозяйства, но и предприятий организованного отдыха, которые также нуждаются в подразделении на разряды и категории (см. гл. IV).

Стандартизация услуг гостеприимства должна охватить и комнаты, сдающиеся местным населением в наем отпускникам. В условиях Больших Сочи, например, неорганизованным отдыхающим сдаются койки в современных благоустроенных квартирах и в домах, не имеющих коммунальных удобств, в больших комнатах на четыре-пять человек и комнатах, где проживают один-два человека, в местах, непосредственно примыкающих к морю и расположенных от моря в 20-30 мин. езды на автобусе. Несмотря на такую существенную дифференциацию условий размещения, местным исполкомом введена единая цена за одну ночевку – не более 1 руб.

По нашему мнению, для упорядочения сдачи квартир в наем отдыхающим нужно установить определенные правила и нормативы. Квартиры следовало бы сдавать в наём только через посредничество квартирных бюро. Нарушение этого правила должно повлечь за собой крупный штраф, а также лишение права сдавать площадь в наём.

Весь зарегистрированный фонд, предлагаемый для сдачи в наем, необходимо стандартизировать в зависимости от коммунальных удобств, населенности комнат. При этом должны быть определены обязанности хозяев квартир (предоставление кровати или дивана, комплекта белья по составу, сроков его смены, дополнительные услуги, которые получает отдыхающий, – пользование холодильником, телевизором, радиоприемником и т.д.). Кроме того, следует учитывать и местоположение квартир – более близкие к морю должны получить более высокую категорию. Контроль за соблюдением стандартов можно возложить на квартирные бюро и общественные организации.

Принципы дифференциации тарифов за ночёвку не должны совпа-

дать с принципами оплаты услуг, предоставляемых владельцами коек. Следует учитывать, является ли данная квартира частной, кооперативной или государственной. На государственную жилую площадь целесообразно установить единые ставки оплаты вне зависимости от местоположения, включающие главным образом оплату содержания койки для найма (амортизацию мебели, белья, средние коммунальные расходы, оплату уборки помещения и стирки белья). Несколько иные принципы оплаты услуг следует установить для владельцев частных домов и кооперативных квартир. Разница между тарифами за ночёвку и оплатой услуг владельцев квартир за вычетом затрат на содержание квартирного бюро должна составлять доход общества и направляться на развитие местного курортного хозяйства.

При установлении платы за ночёвку в квартирах и домах местного населения следует учитывать и сезонный фактор. В период «тихого» сезона и внесезонное время плата за ночёвку должна быть уменьшена. Следует также учитывать и срок сдачи площади. На срок от 1 до 5 дней целесообразно установить специальную накидку к обычному тарифу, от 6 до 30 дней сохранить обычный тариф, а на большие сроки предоставить скидку отдыхающим.

Гостиничное хозяйство: себестоимость, тариф, рентабельность

Рентабельность гостиничного хозяйства исчисляется как отношение прибыли к себестоимости услуг. Обычно высокая рентабельность отдельных гостиниц сочетается с убыточностью гостиничного хозяйства района в целом. Так, в 1968 г. 95,8% всей прибыли было получено гостиницами Москвы, Ленинграда и Краснодарского края (в основном города Сочи), все же остальные административные районы РСФСР имели убыток 3,5 млн. руб. Гостиничное хозяйство 59 административных районов, или 81 % их общего числа по РСФСР, были нерентабельны. Рентабельными в городах оказались все внеградские гостиницы, 53% гостиниц I разряда, 23% гостиниц II разряда и по 7% гостиниц III и IV разрядов. Как правило, рентабельно работают гостиницы крупных административных центров, высок процент рентабельных гостиниц в городах областного или краевого подчинения, а убыточны в основном гостиницы городов районного подчинения и практически не дают прибыли гостиницы, расположенные в поселках городского типа и в сельской местности.

Таблица № 21

**Распределение городских гостиниц РСФСР
по себестоимости койко-суток в 1968 г.**

Себестоимость, коп.	Разряды					Итого
	«Люкс»	I	II	III	IV	
До 60	—	—	—	—	12	12
61—70	—	—	1	7	18	26
71—80	—	2	8	10	49	69
81—90	—	4	11	19	60	94
91—100	—	5	21	16	49	91
101—120	—	21	21	38	68	48
121—140	1	30	11	13	21	76
141—160	1	20	7	6	11	45
161—180	2	4	6	6	7	25
181—200	2	6	2	—	2	12
201—240	4	4	2	1	3	14
241—280	4	4	—	—	—	8
281—360	2	—	—	—	2	4
361 и более	1	—	—	—	3	4

Основной причиной убыточности большинства гостиниц является высокая себестоимость койко-суток, обусловленная изменением структуры гостиничного фонда (повышением удельного веса наиболее комфортабельных гостиниц и номеров) и систематическим ростом заработной платы работников гостиницы.

Как видно из данных табл. № 21, себестоимость койко-суток в гостиницах I и IV разрядов имеет небольшие различия. Это связано, в частности, с тем, что самый низкий коэффициент использования вместимости характерен для гостиниц IV и III разрядов. Следует также учесть, что в гостиницах IV разряда подавляющая часть мест — это места в общежитии. Поэтому себестоимость койко-суток с учетом условий проживания в гостиницах IV разряда выше, чем в гостиницах I-III разрядов.

В гостиничном хозяйстве имеется немало резервов снижения себестоимости. Отметим лишь некоторые из них.

Важным резервом снижения себестоимости является более рациональное использование трудовых ресурсов. Затраты на заработную плату и административно-управленческие расходы составляют в себестоимости примерно 50-60%.

Гостиницы СССР существенно различаются по числу мест, приходящихся на одного работника основной деятельности. Например, в среднем по БССР этот показатель равен 4,6, однако есть немало гостиниц, у которых он в 2 и более раза выше. В конечном счёте, этот показатель сказывается на величине денежной выручки, приходящейся на одного работника основной деятельности (табл. № 22).

В 60 гостиницах БССР годовая выручка на одного работника составила менее тысячи рублей, т. е. была примерно равна годовому фонду заработной платы одного работника.

Снижение себестоимости в таких условиях возможно прежде всего за счет уменьшения численности обслуживающего персонала. Значительную его часть составляют дежурные по этажу (во внеэриадной гостинице — 25%, в гостинице I разряда — 36% и в гостинице II разряда — 33% всего обслуживающего персонала).

Эта категория работников занята выдачей ключей, в отдельных случаях расчетами с гостями за проживание, а также общим наблюдением за работой горничных. В некоторых крупных гостиницах уже отказались от этой категории обслуживающего персонала или значительно уменьшили его численность, оставив лишь одну дежурную на два этажа. Однако в большинстве гостиниц эта должность сохраняется, и оплата этих работников составляет заметную долю в себестоимости койко-суток.

Таблица № 22

**Распределение гостиниц по среднегодовой денежной
выручке на одного работника основной
деятельности в 1968 г. в БССР
(коэффициент использования вместимости — 30%)**

Выручка, тыс. руб.	Разряды				Итого
	IV	III	II	I	
До 0,4	2	—	—	—	2
0,41—0,6	4	—	—	—	4
0,61—0,8	22	1	—	—	23
0,81—1,0	25	5	1	—	31
1,01-1,4	28	8	7	2	45
1,41—1,8	5	1	3	—	9
1,81—2,2	1	5	2	1	9
2,21—2,6	—	—	—	2	2
2,61 и более	—	—	—	1	1

Следующей важной статьёй расходов гостиницы является амортизация (примерно 10-15%). Здесь также имеются значительные резервы снижения себестоимости. Так, в БССР средний размер площади, приходящейся на одно место, составляет 6,4 м² (1968 г.). Превышение средней площади на одно место в гостиницах ведёт как к повышению себестоимости, так и снижению выручки в расчёте на 1 м².

В гостиницах IV разряда, где в среднем на одно место приходится до 3,5 м², получают в 3 раза большую выручку, чем в гостиницах IV разряда, где на одно место приходится 8—10 м².

Целесообразно установить чёткие нормативы площади, приходящейся на одно место при различных условиях проживания в гостиницах различных разрядов.

Оборудование номеров в гостиницах СССР не всегда соответствует категории номера и разряду гостиницы.

Нормативы оборудования номеров Министерства жилищно-коммунального хозяйства РСФСР характеризуют лишь состав оборудования номеров без указания его стоимости.

По нашему мнению, прежде всего стоимость оборудования номера должна стать нормативом, точно соответствующим категориям номеров и разрядам гостиниц.

Некоторые гостиницы имеют излишки мебели, белья, инвентаря и пр. Реализация этих излишков, постоянный контроль за соответствием оснащения номеров нормативам создадут условия для снижения себестоимости по статье амортизации.

Таблица № 23

**Распределение гостиниц РСФСР
по количеству мест в 1968 г.**

Количество мест	Разряды гостиниц					Итого
	«люкс»	I	II	III	IV	
До 20	—	—	—	7	301	308
21—40	—	—	1	30	322	353
41 — 100	—	5	50	78	259	392
101—200	4	50	73	35	40	202
201—300	2	57	10	2	6	77
301—400	1	43	8	—	1	53
401—500	2	16	3	—	1	22
501 и более	13	25	3	—	—	41
Итого	22	196	148	152	930	1448

Высокая себестоимость койко-суток в гостиницах в значительной степени объясняется распространенностью карликовых гостиниц.

Как видно из данных табл. 23, на долю самых мелких гостиниц с числом мест до 40 приходится 45,6% общего числа гостиниц и 9,1 % общего числа мест.

В то же время на долю крупнейших гостиниц приходится всего 4,4% их общего числа и 37,1% мест. Наименьшими являются гостиницы IV разряда. Средняя вместимость гостиницы IV разряда составляет 37,6 места, а среднедневная выручка — 26,9 руб. (табл. 24).

Таблица № 24

**Экономическая характеристика гостиниц
РСФСР по разрядам (1968 г.)**

Разряд гостиниц	Число гостиниц, % к итогу	Суммарная выручка, % к итогу	Среднедневная выручка на одну гостиницу, руб.	Средняя вместимость одной гостиницы	Средний тариф, коп.
«люкс»	1,5	19,2	1651,6	686,6	240
I	13,5	51,9	502,9	382,3	132
II	10,2	11,1	141,3	140,8	100
III	10,5	4,6	57,8	69,8	83
IV	64,3	13,2	26,9	37,6	72

Наибольший гостиничный фонд принадлежит гостиницам I разряда и составляет 47,9% всех мест. На долю IV разряда приходится 22,3% мест, внеурядных гостиниц «люкс» — 9,7, гостиниц II разряда — 13,3, а на долю гостиниц III разряда — 6,8% всех мест гостиничного фонда РСФСР.

Распространенность карликовых гостиниц объясняется преобладанием в РСФСР маленьких городов, где в основном и расположены гостиницы IV разряда (табл. № 25).

Данные табл. № 25 показывают, что примерно 60% всех гостиниц, в основном IV и III разряда, расположено в населенных пунктах с числом жителей до 15 тыс. человек.

В наиболее крупных городах расположены преимущественно внеурядные гостиницы и гостиницы I разряда.

Таблица № 25

**Распределение гостиниц РСФСР по разрядам
в зависимости от числа жителей в населенных
пунктах в 1968 г.**

Численность населения, тыс.	Разряды гостиниц					Итого
	«люкс»	I	II	III	IV	
До 15		2	18	57	735	812
16—50	—	14	51	60	145	270
51-100	—	27	24	18	23	92
101—300	1	64	27	10	15	117
301—500	—	31	14	6	6	57
501—1000	3	25	12	1	5	46
1001 и более	18	33	2	—	1	54

Увеличивать вместимость гостиниц малых городов экономически нецелесообразно, ибо в этих гостиницах наблюдается худшее использование мест, что также ведет к повышению себестоимости.

Данные, характеризующие использование вместимости по городским гостиницам РСФСР, приводятся в табл. № 26.

Таблица № 26

**Использование вместимости
городских гостиниц РСФСР в 1968 г.**

(в днях)

Число дней	Разряды					Итого
	«люкс»	I	II	III	IV	
До 150		2			10	12
151—200	—	2	—	6	20	28
201-250	—	2	7	14	32	55
251—300	—	12	10	30	79	131
301—350	—	12	27	30	85	154
351—400	17	48	26	16	54	161
401—450	1	20	11	10	10	52
451—500	—	1	3	2	5	11
501—550	—	1	—	—	2	3
551 и более	—	—	2	—	2	4
Итого	18	100	86	108	299	611

Они, в частности, показывают, что в 35% гостиниц вместимость используется менее чем на 80%, т. е. места в гостинице заняты лишь 300 дней из 365.

В то же время почти 40% гостиниц используют вместимость более чем на 100%.

Степень использования вместимости оказывает весьма серьезное влияние на уровень себестоимости и рентабельности гостиницы. Ведь примерно 80% себестоимости составляют так называемые условно-постоянные расходы, которые не зависят от числа проживающих в гостинице. Поэтому с ростом использования вместимости себестоимость резко снижается. Так, повышение коэффициента использования вместимости на 10% ведет к снижению себестоимости на 8% и к повышению выручки примерно на 10%. В НИИ цен был проведен расчет себестоимости койко-суток в гостиницах БССР при различных коэффициентах использования вместимости (по условиям эксплуатации 1968 г.). Результаты расчета представлены в табл. № 27. Фактическая себестоимость койко-суток в БССР за 1968 г. составила 116 коп.

Таблица № 27

**Себестоимость койко-суток в гостиницах БССР
при различном использовании вместимости**

(в коп.)

Использование вместимости, %	Разряды гостиниц				В среднем
	I	II	III	IV	
50	220	188	190	186	189
60	191	160	162	158	161
70	164	140	141	138	141
80	146	125	127	124	126
90	133	114	116	ИЗ	118
100	122	104	106	104	104
110	ИЗ	96	97	95	97
120	106	91	92	90	91

На основе полученных данных можно определить, при каком коэффициенте использования вместимости обеспечивается равенство доходов и расходов:

$$K_{в} = \frac{P_{п} \times 100\%}{Ц_{г} - P_{г}}$$

где $K_{в}$ — коэффициент использования вместимости;

$P_{п}$ — средние условно-постоянные расходы на 1 место, руб.;

C_T — тариф на одну ночевку (койко-сутки);

P_T — условно-переменные расходы за 1 ночевку.

При неизменных себестоимости и соотношении между условно-постоянными и условно-переменными затратами критическая вместимость (т.е. при которой доходы равны расходам) зависит от уровня тарифа — чем он выше, тем меньший коэффициент использования вместимости обеспечивает рентабельность.

Повышение коэффициента использования вместимости обеспечивает рентабельность при меньшем значении тарифа.

С помощью приведенной формулы можно найти оптимальный вариант (путём изменения в формуле значения тарифа).

Рентабельность гостиничного хозяйства зависит от уровня не только себестоимости, но и тарифа.

Рассмотрим распределение гостиниц РСФСР в зависимости величины среднего тарифа (табл. № 28).

Таблица № 28

Распределение гостиниц РСФСР по среднему тарифу в 1968 г.

Средний тариф, коп.	Разряды гостиниц					Итого
	«люкс»	I	II	III	IV	
До 60	—	—	—	8	343	351
61—80	—	—	22	83	462	567
81 — 100	—	13	58	42	95	208
101 — 140	1	93	62	19	27	202
141 — 180	2	65	5	—	3	75
181—240	10	25	1	—	—	36
241 и более	9	—	—	—	—	9

Сложившийся уровень тарифов не может обеспечить рентабельную работу большинства гостиниц РСФСР.

Сложившийся уровень тарифов не может обеспечить рентабельную работу большинства гостиниц РСФСР. Себестоимость до 60 коп. имеют только 12 городских гостиниц, 61-70 коп. — 26 гостиниц и т. д. (см. табл. № 21).

Гостиницы стремятся максимально увеличить выручку от своей деятельности в ряде случаев за счет определенного снижения качества обслуживания проживающих. Характерна в этой связи структура выручки гостиницы «Палас» (Таллин), где в июле 1968 г. от сдачи основных мест

было получено всего 55,7% всей выручки от услуг гостеприимства. Ещё 17,8% выручки было обеспечено за счет сдачи дополнительных коек: одноместные номера превращаются в двухместные, двухместные в трехместные и т. д. при сохранении тарифа для основных жильцов. 26,5% выручки гостиницы «Палас» было получено за счёт так называемой двойной эксплуатации, т.е. сдачи мест, которые находятся на броне.

Таким образом, существующая система тарифов на гостиничные услуги нуждается в совершенствовании.

Таблица № 29

Уровень себестоимости койко-суток и тарифов по действующему прейскуранту при различных условиях проживания

(в коп.)

Условия проживания	Разряд гостиницы	Себестоимость койко-суток	Тариф	Тариф в % себестоимости
Одноместный номер без санузла	«люкс»	250	220	88
Одноместный номер без санузла	I	200	180	90
Одноместный номер без санузла	II	175	150	87
Одноместный номер без санузла	III	135	120	89
Одноместный номер без санузла	IV	125	100	80
Двухместный номер без санузла	«люкс»	210	160	76
Двухместный номер без санузла	I	165	130	80
Двухместный номер без санузла	II	145	120	83
Двухместный номер без санузла	III	125	110	84
Двухместный номер без санузла	IV	105	75	71
Общежитие	«люкс»	145	100	68
Общежитие	I	125	60	48
Общежитие	I	125	70	56
Общежитие	I	125	100	80
Общежитие	II	115	70	60
Общежитие	II	115	60	52
Общежитие	III	105	60	54
Общежитие	III	105	70	66
Общежитие	IV	90	60	66

В НИИ цен была разработана методика отдельного калькулирования себестоимости койко-суток при различных условиях проживания и на её основе с помощью ЭВМ «Минск-22» проведен конкретный расчёт. Себестоимость койко-суток определялась для различных

условии проживания при использовании вместимости на 80,2%.

Сравнение тарифа и себестоимости показывает, в существе разнo-выгодность создания услуг гостиниц (табл. № 29). При этом в наибольшей степени сближены тариф и себестоимость койко-суток в номерах на одного или двух человек. Особенно нерентабельны места в общежитиях гостиниц I-III разрядов.

Низкий уровень тарифов за проживание в общежитии связан прежде всего с тем, что этот тариф не дифференцирован по разрядам гостиниц. В то же время 51,4% мест в гостиничном фонде РСФСР составляют общежития.

Низкий уровень тарифов за проживание в общежитии связан прежде всего с тем, что этот тариф не дифференцирован по разрядам гостиниц. В то же время 51,4% мест в гостиничном фонде РСФСР составляют общежития. Многие номера-общежития оснащены умывальниками, полными и неполными санузлами, а брать за это дополнительную плату по действующему прейскуранту не положено. По нашему мнению, следует дифференцировать плату за проживание в общежитии в зависимости от разряда гостиницы, населенности общежития и коммунального благоустройства.

Особые трудности возникают при решении вопроса об уровне гостиничных тарифов. Даже если пойти по пути некоторого повышения тарифов (что является недопустимым), то всё равно нельзя обеспечить рентабельность всем гостиницам СССР. Если при установлении тарифов исходить из себестоимости в худших условиях эксплуатации, то в наиболее комфортабельных гостиницах они достигли бы астрономических размеров. Если же определять тарифы в каждой гостинице или группе гостиниц в соответствии с индивидуальной себестоимостью, то создалось бы положение, при котором место в общежитии на 6 человек и более в гостинице, не имеющей ни водопровода, ни канализации, оказалось бы дороже, чем место в многокомнатном номере со всеми удобствами гостиницы высшего разряда.

По нашему мнению, в качестве непосредственно ценообразующих следует признать средние условия эксплуатации гостиницы (т.е. гостиницы II разряда). Таким образом, нерентабельные предприятия в гостиничном хозяйстве останутся. В то же время рентабельность гостиничного хозяйства в масштабе края, области, республики должна быть обеспечена. Различия в уровне рентабельности по областям связаны, прежде всего, с уровнем экономической работы в гостиничном хозяйстве. Следует учитывать, что в крупных населенных пунктах гостиницы имеют более низкий уровень себестоимости.

В 1969 г. 43 гостиницы Министерства жилищно-коммунального хозяйства РСФСР стали работать по новой системе планирования и экономического стимулирования. Эти гостиницы достигли неплохих результатов. Их выручка в 1969 г. составила 17 млн. руб. против 15,8 млн. руб. в 1968 г.

В отношении гостиниц, являющихся частью районных коммунальных хозяйств, предстоит решить по-новому вопрос об источниках покрытия их убытков. В настоящее время они покрываются за счет прибыльной деятельности других отраслей коммунального хозяйства района. Нам представляется более правильным перевести всю отрасль гостиничного хозяйства на самоокупаемость, а убытки гостиниц покрывать за счет прибыли, полученной в крупных гостиницах. Для этого необходимо: во-первых, создать внутри административных районов гостиничные объединения или тресты и вывести, таким образом, гостиницы из подчинения местных (районных) коммунальных органов управления; во-вторых, работу нерентабельных гостиниц оценивать с помощью расчетных цен, применение которых позволило бы внедрить хозрасчет во все звенья гостиничного хозяйства.

Создание трестов гостиниц значительно повысило бы и уровень экономической работы в гостиницах, качество обслуживания потребителей, привело бы к централизации системы снабжения гостиниц мебелью и инвентарём.

Роль общественного питания в развитии туризма

Общественное питание — отрасль народного хозяйства, специализированная на производстве готовой к потреблению пищи. Эта отрасль способствует экономии общественного труда, материальных ресурсов, а также увеличению свободного времени трудящихся.

При обслуживании туристов общественное питание играет особую важную роль и приобретает специфические черты, что позволяет говорить об общественном питании в курортно-туристских центрах как части индустрии туризма. Можно отметить следующую особенность общественного питания при обслуживании туристов, обусловленную их пребыванием вне дома.

Предприятия, организующие питание, предоставляют туристам полный комплекс услуг (завтрак, обед, ужин). Дома лишь немногие трудящиеся предъявляют спрос на полный комплекс обслуживания. Как правило,

по месту работы и учебы они только обедают, да и то в рабочие дни.

Различают два основных пути удовлетворения спроса – для организованных и неорганизованных отдыхающих.

Организованный отдыхающий, как известно, оплачивает свое питание заранее, когда приобретает путёвку. Его ответ на плохую организацию питания в предприятии организованного отдыха (пусть даже по его субъективной оценке) может быть только один — отказ от этих услуг или досрочный выезд из санатория или дома отдыха.

Полные затраты на услуги общественного питания в здравницах и турбазах разного типа и категорий колеблются в пределах 2:1. Качественная характеристика продуктов питания и приготовленных из них блюд заметно различается в санаториях повышенной категории по сравнению с обычными санаториями. Несмотря на то, что нынешний набор продуктов во всех типах и категориях предприятий организованного отдыха достаточен, тем не менее выбор блюд довольно ограничен.

Расходы организованных отдыхающих на питание не заканчиваются приобретением путёвки. Они дополнительно покупают фрукты, мороженое и т.п. По данным социологического обследования, проведенного МИНХ имени Плеханова, в 1969 г. на курортах Северного Кавказа дополнительные расходы на питание в расчете на одного отдыхающего составили 36 коп. в день.

Расходы на питание *неорганизованного отдыхающего* формируются иначе, чем у отдыхающих по путевке. В среднем они составляют на Кавказе и в Крыму 3 р. 20 к. На эти деньги отдыхающий не только питается в предприятиях общественного питания, но и приобретает ряд продовольственных товаров в магазинах и на рынке. Из-за недостаточного развития сети общественного питания 17% самодеятельных туристов в Сочи вынуждены готовить еду дома или вообще ограничиваться холодным завтраком или ужином. В отличие от организованного отдыхающего самодеятельный турист реже обращается к услугам общественного питания. На долю общественного питания приходится более 70% всех расходов самодеятельного туриста на питание.

Дефицитность услуг предприятий общественного питания принуждает эти предприятия готовить простейшие блюда, унифицировать ассортимент. Большинство ресторанов в обеденное время работает по схеме столовой. Потребитель практически лишен возможности приобрести порционные блюда, попробовать оригинальные произведения поварского искусства.

По данным социологического обследования, проведенного МИНХ

им. Г. В. Плеханова, на курортах расходы на завтрак составляют в среднем 64 коп., на обед — 89, на ужин — 75 коп. Невелики различия и по доходным группам: для низшей доходной группы — 80%, а для высшей доходной — 130% к среднедневному расходу на общественное питание. В действительности расходы на питание различаются в ещё меньшей степени, так как у туристов с меньшими доходами ниже удельный вес расходов на общественное питание в общей сумме затрат на питание.

Работа предприятий общественного питания, удовлетворяющих потребности туристов, в большой степени связана с изменением потока отдыхающих в курортных и туристских центрах. В зависимости от режима работы предприятия подразделяются на круглогодичные и сезонные.

В соответствии с этими особенностями организуется и управление предприятиями общественного питания как отрасли индустрии туризма. В составе министерств торговли ряда союзных республик созданы специальные подразделения управления курортной торговли, которые ведают снабжением предприятий организованного отдыха продуктами, организуют торговлю и общественное питание в местах массового отдыха. Необходимость такого специализированного органа диктуется как особенностями торговли и общественного питания в курортных и туристских центрах, так и наличием специфических товаров курортно-туристского назначения и специальных предприятий общественного питания. Однако наряду с Курортторгом в туристско-курортных районах торговли и общественным питанием занимаются и другие торгующие организации.

По организации общественного питания в курортно-туристских центрах следует различать закрытые, открытые и смешанные формы.

Закрытая форма организации общественного питания характерна для предприятий организованного отдыха. Отдыхающие в санатории, доме отдыха, турбазе и т. п. получают полный комплекс четырехразового (в некоторых случаях трех- или пятиразового) питания в обеденном зале этого предприятия или в столовой для курсовочников. Отдыхающий получает питание всегда в точно указанное время и на определённом месте. В случае досрочного выезда, опоздания или неявки деньги ему не возвращаются.

Открытая форма организации общественного питания рассчитана на самостоятельных туристов, местных жителей, а также организованных отдыхающих, которые питаются за наличный расчет и могут заказать блюда в любом количестве и ассортименте, указанном в меню. Эта форма характерна для многих предприятий различных типов и категорий. В некоторых столовых появилась новая форма обслуживания — так называемая

абонементная, которая приближается к организации питания в домах отдыха и санаториях. При абонементном обслуживании плата производится вперед на определенный срок, стоимость питания едина и за владельцем абонемента закреплено место и указано время приема пищи.

Смешанная форма организации общественного питания практикуется пока лишь в виде опыта на некоторых турбазах. В специальное время завтрака, обеда и ужина постоянные места отведены для организованных отдыхающих, а в остальное время все посетители могут заказывать блюда по меню.

К смешанной форме следует отнести и питание организованных отдыхающих в том случае, если они могут по своим талонам (бонам) питаться в любом или нескольких предприятиях общественного питания. Так, например, на курортах Болгарии и Румынии многим категориям туристов разрешено питаться в любом ресторане курорта. Это позволяет туристу разнообразить свое меню, выбрать удобное для каждого случая место питания.

Потребности отдыхающего в услугах общественного питания зависят от возраста, пола, состояния здоровья, материальной обеспеченности и т. д. Однако при всем разнообразии потребностей они удовлетворяются двумя видами питания — обязательного и занимательного.

Обязательное питание обеспечивает потребителю получение достаточного числа калорий, необходимых для рекреационной деятельности. Обязательное питание подразделяется на питание по обычной диете, включая усиленное, и питание по специальным меню. В настоящее время диетическое питание организуется прежде всего в санаториях. Неорганизованные отдыхающие почти лишены возможности получить специализированное питание. Так, на Южном берегу Крыма работает всего одно детское кафе вместимостью 40 мест, которое в течение дня может обслужить не более 400 детей. Поэтому не случайно при анкетном опросе 30% отдыхающих в Крыму в 1965-1966 гг. выразили неудовлетворение организацией детского и диетического питания (данные УКРНИИТОПа).

Важнейшим требованием отпускников является минимальный расход времени на обязательное питание. Наибольший расход времени на питание отмечается у неорганизованных отдыхающих. Большие затраты времени вызваны как нерациональным размещением предприятий общественного питания, так и общей неразвитостью их сети. На курортах Крыма открытая сеть общественного питания в июле-августе может обеспечить питанием не более 36% неорганизованных отдыхающих. В Крыму в месяцы «пик» на одно посадочное место приходится более 40 человек.

Главные потери времени происходят из-за больших очередей. В ответах на анкеты Украинского научно-исследовательского института торговли и общественного питания (УКРНИИТОПа) 43,7% отдыхающих в Крыму отметили большие очереди как основной недостаток в работе общественного питания. По расчетам этого института, на одно место в сезонной сети общественного питания должно приходиться 7—8 человек неорганизованных отдыхающих при полной загрузке круглогодичных предприятий. В настоящее время этот показатель в 4-10 раз выше на большинстве Черноморских курортов.

Тип предприятий общественного питания определяется прежде всего составом обслуживаемого контингента. Разумеется, в курортно-туристских районах совершенно иная структура предприятий по сравнению с обычными городами (табл. № 30).

Таблица № 30

Структура предприятий общественного питания в системе Главкурортторга и в целом по РСФСР

(в %)

Тип предприятия	Система Курортторга РСФСР	В целом по РСФСР
Рестораны	20,4	10,2
Кафе	19,2	8,8
Столовые	28,0	55,2
Прочие	32,4	25,8
Итого	100,0	100,0

Для курортной системы общественного питания характерно преобладание предприятий более высокой категории, поэтому доля ресторанов и кафе в системе Курортторга РСФСР оказалась в 2 раза выше, чем в целом по РСФСР. УКРНИИТОП предлагает в качестве рациональной структуры предприятий общественного питания для Крыма следующую: рестораны — 20%, столовые — 50, кафе — 20, закусочные, бары, буфеты — 10%.

Создание рациональной структуры предприятий общественного питания на курортах невозможно без четкой специализации предприятий.

Об уровне специализации предприятий общественного питания на курортах Крыма можно судить по данным табл. № 31.

Как показывают данные табл. № 31, уровень специализации предприятий общественного питания Крыма крайне низок, особенно ресторанов и столовых.

Специализация предприятий общественного питания на курортах Крыма

Тип предприятий	Количество предприятий	
	Всего	в том числе специализированных
Рестораны	22	1
Столовые	73	3
Кафе	85	14
Закусочные	64	56
Буфеты	99	36
Бары, холлы	7	2
Домовые кухни	7	-
Итого	357	112

Не лучше обстоит дело и в районе Больших Сочи. Развитие специализации общественного питания имеет важное значение для повышения уровня обслуживания населения.

Занимательное питание в отличие от обязательного не только предоставляет потребителю определённое количество калорий для рекреационной деятельности, но и является её важнейшим элементом. Занимательное питание — источник туристских впечатлений и форма культурного проведения досуга. Недавно в Италии было проведено исследование мотивов путешествия англичан в эту страну. Выяснилось, что почти в равной степени Италия привлекала искусством и ... гастрономией. Занимательное питание — это не только знакомство с национальной кухней, но одновременно и возможность приобщиться к национальным или региональным обычаям, фольклору и другим элементам этнографии. Планируя комплекс услуг, необходимых для удовлетворения потребностей отдыхающих, следует учитывать, что занимательное питание соревнуется не столько с обязательным питанием, сколько с услугами предприятий культуры.

Неудовлетворенный спрос характерен и для услуг занимательного питания. Например, попасть вечером в ресторан Ялты может только каждый сотый, в Евпатории и Феодосии — каждый пятисотый, а в Алуште — каждый тысячный человек, проживающий или отдыхающий на курорте²¹.

В результате 40% всех отдыхающих совсем не посещает предприятия

21 «Общественное питание». Республиканский междуведомственный научно-технический сборник. Киев, «Техніка», № 6, 1970. С. 100.

общественного питания в целях развлечения. Среди посетителей предприятий занимательного питания 72% посещают их не чаще одного раза в неделю, 14% – два раза в неделю, 7% – три раза, 7% – по четыре и более раза в неделю.

Данные обследований показывают, что спрос на услуги предприятий занимательного питания в местах отдыха значителен, несмотря на неразвитость их форм. Это требует как расширения сети существующих предприятий, так и создания новых форм.

Одной из форм предприятий, способных привлечь большое число туристов, являются этнографические рестораны и кафе, т.е. такие, где национальное проявляется и в интерьере, и в одежде официантов, и в репертуаре оркестра, и, самое главное, в ассортименте блюд и напитков. В настоящее время рестораны с национальной кухней – пока ещё редкое явление.

Можно назвать и такую форму предприятий занимательного питания, как ресторан-игра. Наиболее характерное предприятие этого типа – бар «Фрегат», открытый на Солнечном берегу в Болгарии. В этом баре официанты изображают пиратов, и посетитель бара, таким образом, оказывается «полоненным» на пиратском корабле.

Аналогичный ресторан открыт в Таллине, где для этих целей использовано парусное судно. В Сочи есть ресторан «Старая мельница», где облуживание ведёт «мельник» и «его дочери».

Наконец, третий вид ресторана, ныне забытый, — исторические заведения. Ничто не напоминает в молочном баре на Пушкинской площади в Москве, что здесь некогда находилось известное по литературе кафе «Стойло Пегаса». В Москве, да и в других городах, сохранилось немало ресторанов, в которых часто бывали великие люди или с которыми связаны какие-либо примечательные события. Если поинтересоваться историей наших традиционных ресторанов, можно узнать немало интересных фактов, которые сделают эти рестораны достопримечательностью. Как здесь не вспомнить известного эстонского бармена Г. Демьянова, который из заброшенного подвала возродил бар «Мюнди», ставший чуть ли не самым примечательным предприятием общественного питания Таллина.

Рестораны отличаются друг от друга не только оформлением, характером кухни, но, если можно так выразиться, и целевым назначением. В некоторые из них идут, чтобы вкусно поесть, в других хотят приятно провести время, потанцевать, а в третьих — посмотреть интересную эстрадную программу. В зависимости от этих потребностей и должны специализироваться рестораны. Они должны учитывать особенности спроса молодёжи, людей среднего возраста, пожилых посетителей.

Стандартизация услуг общественного питания

В СССР, как и в большинстве стран мира, существует классификация предприятий общественного питания. К сожалению, посетителей об этом не оповещают. По нашему мнению, следует вернуться к правилам, которые существовали в прошлом, когда на вывеске ресторана, кафе, столовой и т. д. указывалась их принадлежность к тому или иному разряду.

Чем выше категории, тем более высокий уровень наценки имеют предприятия. Наиболее высокий уровень предусмотрен для предприятий высшей категории. Отнесение предприятий к четырем существующим категориям производится министерствами торговли союзных республик.

К первой категории, например, относятся рестораны и кафе (кроме ресторанов и кафе высшего разряда), железнодорожные рестораны, буфеты при государственных театрах союзного, республиканского и областного значения, вагоны-рестораны, рестораны на морских и речных вокзалах, пароходах, в аэропортах, купе-буфеты.

Ко второй категории причисляются железнодорожные рестораны, рестораны при аэропортах и речных вокзалах (кроме отнесенных к первой категории), железнодорожные буфеты и буфеты в залах ожидания, чайные, закусовые, общедоступные столовые, буфеты при театрах (кроме отнесенных к первой категории), кинотеатрах и клубах.

Таким образом, в настоящее время при отнесении предприятия к тому или иному разряду исходят, прежде всего, из его местоположения, сложившегося уровня издержек обращения, состава посетителей. По нашему мнению, предприятия одного и того же разряда, прежде всего, должны иметь сравнимый уровень сервиса, соответствующий понятию в международной практике.

Проведение стандартизации, контроль за уровнем обслуживания в соответствии со стандартом могут значительно повысить качество работы предприятий общественного питания. Какие же признаки могут быть положены в основу определения разряда предприятия?

Уровень художественного оформления обеденного зала. В соответствии с системой оценки в баллах каждый обеденный зал должен получить оценку, которая будет соответствовать тому или иному разряду предприятия.

Площадь, приходящаяся на одно обеденное место, включая расстояние между столами. Этому показателю в международной практике придается большое значение.

Например, чтобы заслужить четыре звезды, во французском ресторане столы должны быть расположены таким образом, чтобы расстояние между ними было не менее 50 см.

Уровень мебелировки. Рестораны высших разрядов должны иметь оригинальную, а не типовую мебель.

Уровень сервировки, включая качество посуды, фразе²², скатертей и салфеток. Например, ресторан «трех звезд» во Франции должен предлагать тканевые столовые скатерти и салфетки, которые сменяются после каждого клиента. В ресторанах «люкс» посуда должна быть фарфоровая, а фразе по крайней мере посеребренным. При этом посуда и фразе имеют фирменный знак ресторана.

Количество мест на одного официанта. Скорость обслуживания в значительной степени зависит от этого показателя. В ресторане I разряда города Дебрецен (Венгрия) установлен такой порядок. Как только посетитель занимает столик, он переворачивает песочные часы, рассчитанные на 10 мин. Если его за это время не начнут обслуживать, посетитель имеет право на бесплатное получение заказа.

Самообслуживание может практиковаться только в столовых и закусочных II и III разрядов. Одежда обслуживающего персонала ресторанов высшей категории должна быть фирменной.

Количество блюд в меню, в том числе фирменных и по каждому элементу меню (закуски, ассортимент винно-водочных изделий, первых, вторых и третьих блюд). Этому показателю, имеющему особо важное значение, по нашему мнению, не уделяется должного внимания в системе общественного питания нашей страны. Даже в ресторанах высшего разряда Москвы не всегда имеется широкий ассортимент блюд и напитков.

Широкий ассортимент — это обязательное условие для присвоения ресторану высокого разряда.

Кроме того, следует учитывать ряд дополнительных признаков: оснащённость гардероба, время работы ресторана, его местоположение.

Предложенная классификация, по нашему мнению, должна быть распространена на обеденные залы предприятий организованного отдыха.

22 **Фразе** (фр. «Fraget») – название варшавской фирмы «Фразе», которая выпускала металлическую посуду в XIX в. Название фирме было дано в честь основателя И. Фразе (1797-1867), организовавшего первую в Варшаве гальваническую лабораторию, в которой гальваническим методом наносился слой серебра или золота на посуду из неблагородных металлов. Посуда фирмы пользовалась большой популярностью, в России, так и в Европе. Наследники сохранили название фирмы, её магазины и склады были открыты в крупных городах Российской империи. По наименованию фирмы металлическая посуда, подаваемая к столу получила название «фразе». (Прим. редактора).

При этом в соответствии с присвоенными обеденным залам разрядами целесообразно установить и плату за питание как часть полной стоимости путёвки (см. гл. IV).

Сезонность работы предприятий общественного питания

Сезонность — важнейшая черта в работе предприятия общественного питания, расположенных в курортных и туристских центрах. О том, насколько значительна сезонная неравномерность в работе общественного питания, говорят данные табл. № 32.

Таблица № 32

Товарооборот общественного питания ряда курортных центров

(в % к итогу)

	Кварталы				Отношение оборота III квартала к обороту I квартала
	I	II	III	IV	
Сочи (1968 г.)	8,5	22,0	49,5	20,0	5,8
Крым (1966 г.)	11,3	21,2	52,6	14,9	4,6
Пярну 1969 г.)	20,4	24,9	30,2	24,5	1,5

При этом следует отметить, что из всех отраслей индустрии туризма общественное питание в наибольшей степени реагирует на сезонность спроса (табл. № 33).

В Центральном районе Сочи сезонная неравномерность относительно смягчена благодаря тому, что здесь сосредоточены основные рестораны города, велик удельный вес круглогодично действующих предприятий, а спрос на услуги общественного питания предъявляет довольно многочисленное местное население, а также отдыхающие в санаториях и домах отдыха.

Рестораны высокой категории испытывают меньшие последствия сезонной неравномерности, чем другие предприятия. Так, коэффициент неравномерности работы ресторана «Магнолия» в 2-3 раза ниже, чем общественного питания в целом. Растущая из года в год популярность Черноморских курортов приводит к росту отдыхающих в июле и августе в значительно больших масштабах, чем в другие месяцы года. В послевоенные годы в Сочи происходило неуклонное снижение доли товарооборота общественного питания в I квартале и одновременный его рост в III квартале (табл. № 34, № 35).

Таблица № 33

**Товарооборот общественного питания и торговли
Больших Сочи в поквартальном разрезе в 1968 г.**

(в % к итогу)

	Кварталы				Отношение товарооборота III квартала к товарооборо- ту I квартала	Отношение товарообо- рота августа к январю
	I	II	III	IV		
<i>Общественное питание</i>						
Центральный район	12,0	21,5	47,2	19,3	4,0	4,3
Адлерский район	10,7	20,9	51,2	17,2	4,8	6,3
Лазаревский район	7,9	19,2	59,4	13,5	7,5	10,8
Хостинский район	8,8	20,6	54,3	16,3	6,2	7,3
Ресторан «Магнолия»	18,3	20,1	38,9	22,7	2,1	2,3
<i>Торговля</i>	18,4	23,9	33,9	23,8	1,8	2,1
<i>Книготорг</i>	20,7	22,8	33,7	22,8	1,6	2,0
<i>Аптеки</i>	19,0	24,0	36,7	20,3	1,9	2,1

Таблица № 34

**Рост товарооборота общественного питания
в Сочи и его удельный вес в I и III кварталах**

Годы	Удельный вес кварталов в общем товарообороте		Отношение товарооборота III квартала к товарообороту I квартала
	I	III	
1948	16,6	35,0	2,1
1952	13,0	40,7	3,1
1957	11,8	48,8	4,1
1968	8,5	49,5	5,8

Сезонные колебания спроса на услуги общественного питания создают значительные трудности в работе предприятий этой отрасли курортно-туристского хозяйства. Особенно неблагоприятны результаты её финансовой деятельности.

На основе анализа многолетних данных работы предприятий общественного питания крупных курортов можно сделать вывод о том,

что в I, II и IV кварталах эта отрасль обслуживания работает убыточно. В III квартале предприятия получают прибыль, обеспечивающую их рентабельную работу в целом.

Предприятия общественного питания на курортах не могут работать прибыльно в течение всего года, так как их мощности рассчитаны на условия спроса в летний период. Поэтому их задача – получение максимума массы прибыли в III квартале и сведение к минимуму потерь в период сезонных спадов.

Таблица № 35

**Рост товарооборота общественного питания
в Сочи в I и III кварталах**

Годы	I квартал	III квартал
1948	100	100
1952	90	91
1957	160	314
1968	310	867

Преодолению отрицательных последствий сезонной неравномерности работы предприятий общественного питания в курортно-туристских местностях может способствовать оптимальное сочетание деятельности круглогодичных и сезонных предприятий (обязательного и занимательного питания высших и низших разрядов).

подавляющее большинство сезонных предприятий рассчитано на массовое обслуживание отдыхающих, изготовление простейших блюд. Однако на курортах дефицитны не только простейшие услуги обязательного питания, но и услуги ресторанов, баров, кафе и занимательного питания в целом.

Интересный опыт развития услуг занимательного питания накоплен на курортах Болгарии. Так, например, на территории комплекса «Золотые пески» наряду с ресторанами, казино, барами, кафе имеются различного рода экзотические постройки (типа ресторанов) для проведения «шумных» мероприятий: «Индийская деревня», «Хижины», «Мельница», «Овечий хлев» и пр. Они устроены на открытом воздухе и представляют собой простейшие сооружения из необработанного камня и дерева. Обслуживающий персонал носит одежду, соответствующую названию ресторана. Стоимость строительства таких ресторанов незначительна — 25-30 тыс. левов, поэтому они окупаются очень быстро — всего через один-два ме-

сяца эксплуатации, так как пользуются большой популярностью среди туристов.

Рациональное использование основных фондов предприятий общественного питания предполагает повышение сменности работы оборудования. В настоящее время коэффициент сменности работы предприятий общественного питания очень низок. Почему? Многие столовые, закусочные, кафе оформлены без достаточного вкуса, не приспособлены для вечернего отдыха. Может быть, поэтому не получила достаточно широкого развития прогрессивная практика открытия в столовых так называемых вечерних кафе. С другой стороны, даже самые популярные рестораны, и особенно кафе, закрываются очень рано. Большинство ресторанов Сочи работает до 12 час. ночи.

По нашему мнению, на курортах следует организовать работу предприятий общественного питания, как обязательного, так и занимательного, но системе трёх ступеней.

Первая ступень: предприятия обязательного питания работают с 6 час. утра до 20 час. вечера. При этом следует учитывать, что функцию обязательного питания должны выполнять почти все предприятия курортов. В настоящее же время рестораны открываются слишком поздно. В раннее время должен применяться самый низкий уровень наценки, а следовательно, действовать наиболее доступные цены.

Вторая ступень: с 20 час. до 1 часа ночи работают предприятия, совмещающие функции обязательного и занимательного питания. Это в основном рестораны и кафе. В этих предприятиях вечером применяется повышенная наценка.

Третья ступень: с 22-23 час. работают предприятия занимательного питания – рестораны и бары, предлагающие большую концертную программу. В этих предприятиях применяется наивысшая наценка, установлена плата за вход.

В целях правильного использования трудовых ресурсов и оборудования предприятий следует разнообразить схему их работы. Во многих зарубежных странах вечером в ресторанах и кафе организуют танцы, а обслуживание ведется по схеме бара, т. е. без горячих блюд, а следовательно, без работы кухни, что ускоряет обслуживание, сокращает расходы потребителей и делает вечерние посещения ресторанов или кафе более доступными. В предприятиях, работающих по данной схеме, несмотря на то, что там зачастую применяется более высокая наценка, суммарные расходы потребителя значительно ниже, чем в обычных ресторанах.

Это обстоятельство помогает таким предприятиям стать местом культурного отдыха, дружеских встреч, семейных праздников.

Упрощение схемы работы предприятий общественного питания на курортах предполагает более широкое развитие в них предложения услуг развлечения. Там, где это возможно, полезно организовать концертные программы. В тех случаях, когда в ресторане или кафе организованы танцы, следует брать входную плату, дифференцированную в зависимости от категории предприятия и уровня культурного обслуживания или, наконец, установить расчеты по системе «кувертбара», когда потребитель гарантирует приобретение блюд на определенную сумму. В результате предприятия общественного питания смогут расширить предложение услуг, не увеличивая при этом значительно общего объема реализации продуктов и не привлекая дополнительных капиталовложений.

Важное значение для рационального использования производственных помещений, оборудования и рабочей силы имеет установление правильных пропорций между мощностью кухни и вместимостью обеденного зала. К сожалению, у нас во многих случаях узким местом является буфет и кухня. Это можно, в частности, проследить по данным работы двух сочинских кафе (табл. № 36).

Таблица № 36
Загрузка залов двух сочинских кафе²³

	Количество мест	Количество раздаточных мест	Количество рабочих мест	Процент загрузки зала			
				12-13 ч.	13-14 ч.	14-15 ч.	15-16 ч.
«Приморское»	100	1	2	24	46	60	50
«Театральное»	140	2	4	99	100	99	93

В курортных условиях важно, чтобы предприятие при необходимости могло значительно увеличить свою пропускную способность. На румынском курорте Мамай рестораны расположены в закрытых помещениях, однако в каждом из них есть большая открытая веранда, где вечером играет оркестр. Если все места в ресторане заняты и есть желающие провести здесь вечер, официанты приносят со склада дополнительные столы,

²³ «Общественное питание», № 7, 1970. С. 30.

которые располагают прямо на газоне, являющемся продолжением веранды ресторана.

Большие резервы скрываются у предприятий организованного отдыха, где обеденные залы после 8-9 час. вечера закрыты. А это дорогостоящие помещения, которые по уровню оборудования соответствуют порой ресторану высокого разряда. По нашему мнению, сделав многие из них общедоступными, можно было бы использовать их мощности более эффективно. Это позволило бы в значительной степени снизить дефицитность услуг общественного питания. Организация питания самостоятельных туристов только в столовых кемпингов, пансионатов и турбаз Крыма даст возможность даже при двукратной дополнительной оборачиваемости мест обеспечить обедами еще 10 тыс. человек и сэкономить 950 тыс. руб. (стоимость строительства 9 столовых), повысить товарооборот этих предприятий организованного отдыха на 600 тыс. руб.²⁴

До войны в Сочи некоторые столовые в санаториях вечером использовались как рестораны. Например, вечером в обеденном зале санатория «Ривьера» работал лучший в городе ресторан. Многие считают, что такое использование обеденных залов будет нарушать режим отдыха. Действительно, в ряде случаев это предложение осуществить невозможно. Однако некоторые санатории общего типа, дома отдыха, пансионаты и турбазы могли бы предоставлять услуги как обязательного, так и занимательного питания неорганизованным отдыхающим. Следует поддержать инициативу ряда туристских баз, где уже сегодня обеденные залы превращены в вечерние часы в рестораны с оркестрами, которые посещают как туристы, так и местные жители.

24 «Общественное питание». Республиканский межведомственный научно-технический сборник. Киев, «Техника», № 6, 1970. С. 103.

IV. ПРЕДПРИЯТИЯ ОРГАНИЗОВАННОГО ОТДЫХА

Стандартизация комплексных туристских услуг

Предприятия организованного отдыха делятся на следующие основные типы: санатории, дома отдыха, пансионаты, турбазы. В свою очередь, санатории подразделяются на несколько видов в зависимости от лечебной специализации. Можно также отметить дифференциацию предприятий организованного отдыха в зависимости от контингента отдыхающих: детские, для подростков, для родителей с детьми и, наконец, рассчитанные только на взрослых.

Предприятия организованного отдыха значительно различаются также по уровню благоустройства общественных помещений, размеру ассигнований на питание, оснащённости обеденных залов, клубных помещений, по площади территории. Некоторые из этих предприятий имеют бассейны для купания, разнообразные спортивные сооружения. В значительной степени различаются и палаты: по населённости, площади, мебелировке, коммунальному оснащению и т.д.

Отмеченные различия в недостаточной степени учитываются при установлении цен на путёвки, хотя они и дифференцированы.

В 1956 г. введено деление санаториев и домов отдыха на две группы (обычную и высшую) в зависимости от степени благоустройства и удобств, предоставляемых отдыхающим, а также от суммы ассигнований на питание. С 1961 г. установлены отпускные цены на путёвки в санатории, пансионаты и дома отдыха повышенной категории. Таким образом, профсоюзные санатории, пансионаты и дома отдыха делятся на три разряда. Турбазы не имеют такого деления.

Отнесение здравниц к тому или иному разряду осуществляется по решению ВЦСПС. Республиканские и территориальные советы,

которые предусматривают ввод в эксплуатацию новых санаториев, пансионатов и домов отдыха или изменение профиля действующих здравниц, представляют в Центральный совет следующие данные:

- 1) предложения, согласованные с советом профсоюзов, о размере проектируемой отпускной цены на путевки;
- 2) подробную характеристику вновь организуемого санатория, пансионата или дома отдыха с указанием удобств размещения отдыхающих и т.д.;
- 3) хозяйственно-финансовый план здравницы.

Однако в настоящее время ещё не разработано положение, которое бы содержало критерии отнесения здравниц к тому или иному разряду. Особенно важно иметь такое положение потому, что многие санатории, пансионаты и дома отдыха находятся в ведомственной подчиненности, и каждое ведомство, не имея соответствующей инструкции, не может с достаточной объективностью установить разряды принадлежащим ему здравницам.

Разработка критериев для отнесения здравниц к тому или иному разряду, а палат к той или иной категории – важнейшая предпосылка научно обоснованного ценообразования в индустрии туризма, условие стандартизации услуг этой отрасли народного хозяйства.

Сейчас важнейшим критерием отнесения санаториев, пансионатов, домов отдыха к тому или иному разряду (категории, группе) является размер ассигнований на питание (табл. № 37, № 38, № 39).

Приведенные таблицы показывают, что размер ассигнований на питание в санаториях, пансионатах и домах отдыха связан с их разрядом, дифференцирован в зависимости от уровня поясных розничных цен, а в санаториях и пансионатах обычной группы ещё и в зависимости от их лечебной специализации.

В 1962 г. в связи с изменением розничных цен на некоторые продовольственные товары была установлена дотация на питание. Эта дотация в расчёте на один койко- день составляет:

- по санаториям и пансионатам обычной группы с 24-дневным пребыванием – 17 коп., с 26-дневным пребыванием – 18,6 коп.;
- по санаториям и пансионатам высшей группы – 24,6 коп., повышенной категории – 28,6 коп.;
- по домам отдыха обычной группы – 16 коп., высшей группы – 17,9 коп. и повышенной категории – 24,7 коп.; по турбазам – 22 коп.

Таблица № 37

**Ассигнования на питание в санаториях и пансионатах
для лечения заболевания органов дыхания
(не туберкулезного характера),
а также функциональных заболеваний нервной системы**

(в руб. и коп.)

	Срок пребывания по путевке, дней	I пояс	II пояс	III пояс
Обычная группа	24	1-49	1-60	1-71
Высшая группа	24	2-09	2-25	2-41
Повышенная категория	24	2-32	2-50	2-67

Таблица № 38

**Ассигнования на питание в санаториях и пансионатах
для лечения заболеваний органов кровообращения,
пищеварения и движения, заболеваний периферической
и центральной нервной системы, кожи, нарушений обмена
веществ, урологических и гинекологических заболеваний**

(в руб. и коп.)

	Срок пребывания по путевке, дней	I пояс	II пояс	III пояс
Обычная группа	20 и 26	1—58	1—70	1—82
Высшая группа	20 и 26	2—09	2—25	2—42
Повышенная категория	26	2—32	5—50	2-67

Таблица № 39

Ассигнования на питание в домах отдыха для взрослых

(в руб. и коп.)

	Срок пребывания по путевке, дней	I пояс	II пояс	III пояс
Обычная группа	12	1-21	1—30	1—39
Высшая группа	12	1—35	1—45	1—55
Повышенная категория	12	1—86	2—00	2—14

Это привело к заметному изменению соотношения затрат на питание между здравницами разных разрядов, функционирующих в районах с различными поясными ценами, так как размер дотаций установлен в виде единой ставки вне зависимости от поясной дифференциации ассигно-

ваний на питание. Следует заметить, что размер ассигнований на питание не является единственной характеристикой уровня услуг питания в здравницах. Она должна включать также оценку обслуживания (интерьер обеденного зала, посуда и фразе, количество мест, приходящихся на одну официантку и т.д.).

Условия размещения в санаториях, пансионатах и домах отдыха в настоящее время не имеют четких стандартов. В связи с этим в некоторых случаях в одну ценовую группу попадают здравницы, имеющие совершенно несравнимый уровень общего и коммунального благоустройства. Для того чтобы учесть различия в условиях проживания, в некоторых санаториях установлены повышенные цены на путевки, дающие право на размещение в более благоустроенном корпусе.

Цена путёвки не учитывает и условия размещения отдыхающих в палатах. В спальных корпусах имеются палаты, различающиеся как по уровню коммунального благоустройства (умывальник, полный санузел, без коммунальных удобств), так и по населенности палат (на одного, двух, трёх и более человек). В результате получается, что, заплатив равную цену за путевку, отдыхающие проживают в совершенно несравнимых жилищных условиях. Если применить к оценке этих условий гостиничные тарифы, то оплата за день пребывания будет колебаться от 60 коп. до 2 р. 50 коп. для здравниц высшей группы. Иными словами, в расчете на полный срок пребывания, скажем, в санатории на 24 дня, разница в оплате между лучшими и худшими условиями проживания должна бы составить 45 р. 60 коп.

Преодоление отмеченных недостатков возможно на основе установления твердых стандартов на каждый вид услуг, предоставляемых предприятиями организованного отдыха. Цена путёвки включает оплату комплексной услуги, которая состоит из совокупности услуг гостеприимства, питания, здравоохранения, туристско-экскурсионного обслуживания, т.е. аналогичных услугам предприятий разового обслуживания.

По нашему мнению, принципы, предложенные для стандартизации услуг гостиниц, следует распространить на санатории, пансионаты, дома отдыха и турбазы. В настоящее время предприятия организованного отдыха (без турбаз) делятся на 11 ценовых групп. Целесообразнее установить разряды для условий размещения независимо от типа предприятия организованного отдыха, подразделить палаты по категориям в соответствии с их населенностью, мебелировкой, площадью и коммунальным благоустройством.

В СССР в прошлом плата за путевки была дифференцирована в за-

зависимости от услуг размещения. Так, в 1923 г. в санатории «Сестрорецк» стоимость полного пансиона зависела от условий проживания:

	(в руб.)
Общая комната _____	90
Комната на двоих _____	110
Отдельная комната _____	125

Не менее важной задачей является стандартизация услуг обеденных залов предприятий организованного отдыха и ресторанов морских и речных судов. По нашему мнению, в её основу должны быть положены принципы стандартизации услуг открытой сети общественного питания.

В зависимости от присвоенного обеденным залам разряда целесообразно установить и плату за питание как часть полной стоимости путёвки (включая и стоимость обслуживания).

Уровень обслуживания, питания, оснащённости зала санаториев, домов отдыха и пансионатов, относимых к повышенной категории, должен соответствовать уровню предприятий общественного питания I разряда. Обеденные залы предприятий организованного отдыха высшей группы должны соответствовать стандартам, установленным для столовых II разряда. И, наконец, обеденные залы предприятия организованного отдыха обычной группы должны соответствовать стандартам предприятий общественного питания III разряда.

По такому принципу можно стандартизировать и услуги общественного питания туристских баз. В настоящее же время применяются единые нормы ассигнований на питание и дотации, хотя по уровню обслуживания и оснащённости обеденных залов турбазы значительно различаются.

Доля услуг развлечений в комплексных услугах предприятий организованного отдыха крайне незначительна и поэтому, по нашему мнению, они не нуждаются в делении на определенные разряды.

Значение услуг здравоохранения в различных санаториях определяется характером лечебной специализации. С этой точки зрения все виды услуг здравоохранения следует, видимо, разделить на две категории:

- 1) услуги, включающие, кроме обычного медицинского обслуживания, специальное лечение (грязелечебницы, водолечебницы и т.д.);
- 2) услуги здравоохранения в объеме общего медицинского обслуживания.

Туристско-экскурсионное обслуживание характеризуется количеством экскурсий, дальностью поездок (общим расстоянием перевозок и условиями их осуществления) и другими элементами обслуживания, ко-

торые также могут быть стандартизированы. На некоторых туристских маршрутах экскурсионные расходы составляют до 20% стоимости пувтки.

Таким образом, стандартизация комплексной услуги, оказываемой предприятиями организованного отдыха, будет проведена на основе стандартизации каждого ее элемента. В результате уровень обслуживания можно будет оценить сочетанием разрядов и категорий различных услуг. Например, возможна ситуация, при которой комплексная услуга санатория будет характеризоваться по уровню услуг гостеприимства высшим разрядом (по категории палат – двухместными и одноместными номерами с полным санузлом), услуги питания будут соответствовать стандарту II разряда, а услуги здравоохранения – I категории. Однако в пределах одного предприятия организованного отдыха возможны различия лишь по условиям размещения, услуги питания и здравоохранения всегда будут одного какого-либо разряда или категории.

Предложенная нами стандартизация комплексной туристской услуги позволяет осуществить на практике принцип равной оплаты за равные услуги.

Основные фонды предприятий организованного отдыха

Современные предприятия организованного отдыха располагают сложным комплексом основных фондов. Для размещения туристов здравницы и турбазы имеют жилые корпуса. Жилищный фонд используется также для проживания постоянных и временных работников предприятия. Значительное место в основных фондах занимают специальные залы для организации питания и оборудованные кухни. В предприятиях организованного отдыха имеется определенный комплекс зданий и сооружений для спортивного и культурного обслуживания: киноконцертные залы, танцевальные площадки, бильярдные, лодочные станции, пляжи, канатные дороги, бассейны, спортивные комплексы и т.п.

На долю зданий приходится в настоящее время примерно 70% всех основных фондов. В послевоенные годы осуществлена значительная замена основных фондов здравниц. При этом главное внимание было уделено строительству фундаментальных каменных и кирпичных зданий.

Услуги здравоохранения являются специфической функцией только санаториев и пансионатов с лечением. Поэтому специальные помещения и медицинское оборудование характерны для основных фондов курортов

и санаториев. В ряде случаев это могут быть весьма сложные сооружения. Речь идет о грязеразработках, скважинах минеральных источников, грязелечебницах, водолечебницах, бассейнах, а также об оборудованных по последнему слову техники комплексах поликлинического обслуживания отдыхающих. В домах отдыха, пансионатах без медицинского обслуживания и турбазах основные фонды медицинского назначения занимают весьма скромное место. Для турбаз, работающих в горных районах, характерен высокий удельный вес специальных основных фондов (трамплины, подъемники и т.д.).

Значительное место в основных фондах курортных учреждений занимают подсобные хозяйства. Здравницы, образовавшиеся до 1940 г., как правило, имеют свои подсобные хозяйства, где выращиваются овощи и фрукты, откармливается мясной скот, содержатся пасеки, табуны кумысных лошадей и т.д.

Многие здравницы, особенно те, которые расположены в отдалении от крупных населенных пунктов, имеют и собственные производственные цеха, электростанции, водопровод и канализацию, котельни, мастерские и гаражи.

Таким образом, поименный состав основных фондов в здравницах имеет большие различия и крайне специфичен по своему составу. Несмотря на это, структура основных фондов по стоимости для предприятий различного типа и разряда, расположенных в сходных природно-климатических условиях, оказывается во многом однотипной. Об этом свидетельствуют, например, данные, приведенные в табл. № 40.

Таблица № 40

**Структура основных фондов по стоимости
в профсоюзных здравницах Московской,
Ленинградской областей и Латвийской ССР в 1968 г.**

(в %)

	Санатории	Дома отдыха	Пансионаты
Здания	69,2	70,0	69,0
Сооружения	17,1	14,0	17,0
Насаждения	0,2	0,3	1,5
Инвентарь	4,0	5,6	6,7
Медицинский инвентарь	1,5	0,6	0,1
Прочие	8,0	9,5	5,7
Итого	100	100	100

Основные различия в структуре основных фондов возникают по статье «Медицинский инвентарь». Стоимость медицинского инвентаря в 2,5 раза выше в санаториях, чем в домах отдыха. Заметные различия наблюдаются и по статье «Насаждения», стоимость которых в пансионатах в 5-7 раз больше, чем в других здравницах. Однако доля основных фондов, по которым имеются значительные различия, составляет всего около 2%.

Для характеристики использования основных фондов предприятий организованного отдыха большое значение приобретает показатель стоимости основных фондов на одно койко-место. В профсоюзных санаториях Московской области и Латвии в среднем на одно койко-место приходится 3894 руб., в домах отдыха – 1516 руб. основных фондов (табл. № 41 и № 42).

Таблица № 41

**Распределение санаториев курортных советов
Московской области и Латвии по стоимости
основных фондов на одно койко-место**

	Стоимость основных фондов на 1 койко-место, руб.					
	1500-2000	2000-3000	3000-4000	4000-5000	5000-6000	свыше 6000
Количество санаториев В том числе:	7	5	11	5	4	4
обычная группа	7	5	11	4	1	3
высшая группа	—	—	—	1	3	1
Средняя стоимость основных фондов В том числе:	1783	2731	3642	4516	5398	7707
обычная группа	1783	2731	3642	4446	5254	7558
высшая группа	—	—	—	4793	5446	8154

Как видно из приведенных таблиц, стоимость основных фондов на одно койко-место в санаториях в 2,5 раза, больше, чем в домах отдыха. Однако в 12 санаториях, этот показатель мало чем отличается от аналогичного показателя для 19 домов отдыха. В то же время следует отметить, что распределение санаториев и домов отдыха по стоимости основных фондов на одно койко-место отличается крайней пестротой. Это объясняется в значительной степени тем, что имеются существенные различия в условиях их хозяйственной деятельности.

Стоимость основных фондов на одно койко-место в санаториях высшей группы в 1,5 раза больше, чем в санаториях обычной группы, а в до-

мах отдыха соответственно в 1,2 раза больше. Стоимость основных фондов на одно койко-место в санаториях и домах отдыха обычной группы нередко выше, чем в санаториях и домах отдыха высшей группы.

Таблица № 42

Распределение домов отдыха Московской области и Латвии по стоимости основных фондов на одно койко-место

	Стоимость основных фондов на 1 койко-место, руб.					
	600 - 800	800 - 1000	1000- 1500	1500- 2000	2000- 2500	свыше 2500
Количество домов отдыха В том числе:	2	6	20	12	3	4
обычная группа	2	5	18	10	2	3
высшая группа	—	1	2	2	1	1
Средняя стоимость основных фондов В том числе:	723	952	1248	1710	2274	2952
обычная группа	723	973	1240	1688	2339	2860
высшая группа	—	849	1322	1821	2143	3229

Чтобы понять причины таких существенных колебаний этого показателя, рассмотрим влияние на его величину следующих факторов.

1. *Мощность предприятия организованного отдыха.* Влияние этого фактора очевидно. Важнейшей тенденцией развития предприятий организованного отдыха является их постоянное укрупнение. Известно, что наиболее экономичны крупные комплексы предприятий организованного отдыха на 5-20 тыс. мест.

Таблица № 43

Количество коек на одно предприятие организованного отдыха в стране²⁵

	1950 г.	1955 г.	1960 г.	1965 г.	1968 г.
Санатории	123	130	155	181	189
Дома отдыха	144	170	201	256	265
Пансионаты	—	—	152	268	292
Турбазы и альплагеря	111	128	160	209	250
В среднем на 1 предприятие организованного отдыха	129	142	168	205	220

²⁵ Расчет по данным «Народное хозяйство СССР в 1968 году». Стат. ежегодник, 1969. С. 603, 739.

Наименее экономичны мелкие изолированные предприятия, имеющие индивидуальную сеть инженерных коммуникаций, транспортных связей и других частей инфраструктуры. Поэтому естественно, что в последние годы строятся более крупные предприятия организованного отдыха, расширяются действующие, несколько небольших здравниц объединяют в одну.

Данные табл. 43 показывают, что наиболее крупными предприятиями организованного отдыха являются пансионаты, а наименьшими – санатории. За последние годы особенно выросла вместимость туристских баз (с 1950 по 1968 г. в 2,25 раза). В целом нужно отметить, что процесс концентрации охватил все типы предприятий организованного отдыха.

Процессу концентрации противостоит тенденция строительства мелких здравниц ведомствами и предприятиями. Так, например, в Эстонии средний размер дома отдыха профсоюзов составляет 280 койко-мест, а дома отдыха ведомства или предприятия – 31, пансионата – 41, базы отдыха – 37, прочих ведомственных учреждений отдыха – 24 койко-места.

Важнейшим результатом укрупнения строительства предприятий организованного отдыха следует считать сокращение стоимости одного места. Так, стоимость одного места в турбазах вместимостью 100 человек составляет 1346 руб., 200 человек – 1066 руб. и 300 человек – 991 руб. Следовательно, увеличение вместимости, турбазы в 3 раза приводит к уменьшению стоимости одного места примерно на 26%.

Действующими типовыми проектами строительства здравниц предусматривается их дальнейшее укрупнение. Стоимость одного места в санатории кардиологического профиля на 500 мест составляет 2308,5 руб. для второй и третьей строительно-климатической зоны и 3866,6 руб. для четвертой строительно-климатической зоны; в санатории желудочно-кишечного профиля на 508 мест – 3513,1 руб. для четвертой строительно-климатической зоны; в доме отдыха на 1000 мест 2945,3 руб. для второй и третьей строительно-климатической зоны; в доме отдыха на 500 мест – 2356 руб. для четвертой строительно-климатической зоны. Данные проекты предусматривают строительство многоэтажных зданий с лечебным блоком (для санаториев). Отдыхающие располагаются преимущественно в двухместных (а также в одноместных) комнатах, имеющих полные санузлы.

Туристские базы, размещаемые в городах с необходимыми инженерными коммуникациями, строятся на 503-510 мест. Жилые комнаты на 2-4 человека составляют блок, который имеет большую прихожую и санузел. Кроме столовой, на турбазе есть кинозал, библиотека и туристский каби-

нет. Проектная стоимость одного места туристской базы для третьей и четвертой строительно-климатической зоны составляет 950,0 руб.²⁶

2. Режим работы.

Предприятие круглогодичного функционирования по сравнению с сезонным требует ряд дополнительных затрат: строительство отопительной системы, большие капитальные вложения в строительство зданий и т.п. Изучение влияния режима работы на показатель стоимости основных фондов, приходящихся на одно койко-место, позволит сделать вывод о целесообразности того или иного режима работы.

Новые здания, как правило, рассчитаны на круглогодичное функционирование. В настоящее время 88,4% коечного фонда санаториев и пансионатов с лечением, принадлежащих профсоюзам, — круглогодичного действия. В домах отдыха и пансионатах без лечения их доля составляет 48%», в турбазах — 26,6%.

3. Уровень комфортабельности (размер общественных помещений, жилой площади, приходящейся на одну койку).

Уровень комфортабельности определяет разряд предприятия организованного отдыха (обычная, высшая группа и повышенная категория).

Повышение комфортабельности размещения туристов ведёт к увеличению стоимости основных фондов, приходящихся на одно место. Современные жилые помещения во многих предприятиях организованного отдыха отвечают требованиям самого взыскательного потребителя. Преобладание маломестных палат, располагающих полным коммунальным благоустройством, соответствует стандартам гостиницы высокого разряда.

Особенно большие изменения структуры коечного фонда произошли в последние годы в турбазах. За 1965—1970 гг. общее число мест в турбазах выросло на 67,7%, доля мест в палатках сократилась в 2 раза, а число мест круглогодичного действия выросло с 13,8 тыс. до 28,8 тыс. мест. За эти годы построены комфортабельные туристские гостиницы в Москве, Ереване, Таллине, Мукачево, Ужгороде и многих других городах.

1. Условия пользования услугами водо- и грязелечебниц.

В санаториях, имеющих собственные водо- и грязелечебницы стоимость основных фондов в расчете на одно место будет значительно выше, чем в санаториях, где больные пользуются услугами общекурортных водо- и грязелечебниц.

2. Расположение предприятия организованного отдыха.

Особенно велики основные фонды в тех случаях, когда предприятие

²⁶ Типовое проектирование санаторно-курортных и оздоровительных учреждений. М., 1970. С. 5-7, 37-39.

вынуждено иметь собственные водопроводно-канализационную систему, энергоснабжение и другие виды инженерных коммуникаций. Наименьшие затраты характерны для предприятий организованного отдыха, открытых в крупных населенных пунктах, при условии, что водопровод, канализация, электроэнергия, газ, дороги и другие подобные сооружения находятся на балансе городского хозяйства.

Себестоимость услуг предприятий организованного отдыха

Структура себестоимости услуг предприятий организованного отдыха разных типов и разрядов Центрального совета по управлению курортами профсоюзов имеет свою специфику. Она обусловлена особенностями комплекса предоставляемых предприятиями услуг и их стандартом (таб. № 44).

Таблица № 44

Структура себестоимости услуг в различных предприятиях организованного отдыха профсоюзов в 1968 г.

(в расчете на 1 койко-день, %)

	Заработная плата с начислениями	Продукты питания	Лечебные процедуры	Хозяйственные расходы	Износ белья и малоценного инвентаря	Амортизация основных фондов	Прочие затраты
Санатории:							
обычная группа	20,8	39,6	5,3	14,2	5,0	8,3	6,8
высшая группа	18,9	40,2	3,7	15,2	4,8	11,3	5,9
повышенная категория	14,2	39,1	3,6	17,6	4,6	16,2	4,7
Дома отдыха:							
обычная группа	11,2	51,7	0,2	13,7	5,9	7,7	9,6
высшая группа	15,2	45,5	0,3	16,4	5,1	8,5	9,0
повышенная категория	9,5	55,2	0,3	14,5	6,2	6,2	8,1
Пансионат обычной группы:							
без лечения	13,4	43,1	5,4	17,8	4,7	8,1	7,5
с лечением	15,6	42,3	11,5	15,0	4,2	4,9	6,5
Пансионат повышенной категории:							
с отдыхом	9,5	51,1	0,4	15,5	7,3	9,1	7,1
с лечением	11,9	46,1	3,7	18,1	4,0	8,5	7,7

Главной статьёй расходов являются расходы на продукты питания. В предприятиях всех типов и категории они колеблются от 39 до 55% себестоимости услуг. Следующая по значению статья затрат — хозяйственные расходы, которые характеризуются относительной устойчивостью. Значительно различается в структуре себестоимости доля заработной платы (9,5-16,2%).

Расходы на лечебные процедуры существенны только в санаториях и пансионатах с лечением. В остальных предприятиях организованного отдыха они, как правило, занимают незначительный удельный вес (в домах отдыха 0,2-0,3 %).

Несколько иначе выглядит структура себестоимости в системе Центрального совета по туризму и экскурсиям. Она калькулируется по турсоветам. В структуре себестоимости койко-суток в турсоветах относительной устойчивостью характеризуются лишь две статьи: продукты питания, износ белья и малоценного инвентаря. Остальные статьи себестоимости услуг имеют неодинаковый удельный вес в различных советах. Это объясняется тем, что по советам весьма отличается доля собственных и арендованных помещений, обычных и транспортных маршрутов и т. д.

Рассмотрим пути снижения себестоимости услуг предприятий организованного отдыха. С этой точки зрения наибольшие возможности имеют статьи «Заработная плата» и «Расходы на содержание административно-управленческого аппарата». Снижение расходов им этим статьям возможно, прежде всего, за счёт укрупнения здравниц. В 1970 г. было проведено объединение 38 здравниц и хозяйств, а также упразднены параллельно действующие лечебно-диагностические кабинеты, лаборатории и т.д., что дало экономию средств на сумму свыше 3 млн. руб. Расходы на заработную плату в санаториях обычной группы при числе мест более 250 на 11% ниже, чем в санаториях вместимостью до 150 мест (в расчёте на один день).

Улучшение использования трудовых ресурсов индустрии туризма предполагает и более чёткую специализацию предприятий организованного отдыха. Ряд функционирующих санаториев не располагает достаточно, мощной медицинской базой, оказывает услуги отдыхающим, которые не нуждаются в санаторном лечении. В некоторых здравницах они занимают высокий удельный вес. «Наблюдения по некоторым здравницам Южного берега Крыма и Кавказа показывают, что летом и особенно в начале осени, в так называемый «бархатный сезон», там в числе получивших лечебные путевки от 10 до 20 процентов людей практически здоровых»²⁷.

27 Козлов И. Санаторно-курортное обслуживание трудящихся. М., Профиздат, 1970. С. 46.

По нашему мнению, услугами санаториев должны пользоваться только лица, действительно нуждающиеся в специализированном медицинском обслуживании. Ведь доля заработной платы в себестоимости услуг в санаториях в 2 раза выше, чем в домах отдыха.

Большие возможности для снижения себестоимости таятся в статьях расходов «Лечебные процедуры», «Хозяйственные расходы» и «Амортизация основных фондов». В настоящее время многие здравницы имеют собственные медицинские корпуса, уровень оснащённости которых позволяет обслуживать значительно большее число нуждающихся в услугах здравоохранения. Практически в каждой здравнице есть собственные зимний и летний клубы, открытые по нескольку часов в день. То же самое можно сказать и об использовании обеденных залов. Такая форма организации работы здравниц ведёт к необоснованному повышению себестоимости. Следовательно, главный путь снижения себестоимости и по отмеченным статьям – концентрация предприятий индустрии туризма.

Наряду с этим большое значение для снижения себестоимости имело бы установление для каждого разряда здравниц твердых нормативов площади палат (исходя из их населённости) стоимости оборудования палат, размера нежилой площади, трудовых затрат на услуги гостеприимства, общественного питания и т.п. в соответствии со стандартами. Как свидетельствуют данные табл. № 45, в подавляющем числе домов отдыха Латвии, Ленинградской и Московской области размер жилой площади, приходящейся на одно койко-место, колеблется от 6 до 12 м.

Таблица № 45

Распределение профсоюзных здравниц Латвии, Ленинградской и Московской областей обычной группы по размеру жилой площади, приходящейся на 1 койко-место в 1968 г.

Размер жилой площади на 1 койко-место, кв.м	Санатории	Дома отдыха	Пансионаты
От 2 до 4	—	3	—
От 4 до 6	1	9	—
От 6 до 8	5	19	—
От 8 до 10	2	16	—
От 10 до 12	3	10	1
От 12 до 14	3	4	1
От 14 и более	6	1	1

Влияние этого показателя на себестоимость койко-дня в предприятиях организованного отдыха крайне велико. В среднем затраты на эксплуатацию 1 кв. м жилой площади в умеренном климате составляют от 12 до 25 коп. за один день.

Поэтому крайне важно, чтобы норматив размера жилой площади на одно койко-место стал составной частью стандарта услуг гостеприимства, оказываемых предприятиями организованного отдыха различных разрядов.

Одновременно следует установить и норматив числа мест в столовой на одно койко-место в соответствии с разрядом, присвоенным услугам питания предприятий, а также продолжительность отопительного сезона, местные коэффициенты заработной платы и др.

Как свидетельствуют данные табл. № 46, себестоимость койко-дня по республикам различается довольно существенно.

Таблица № 46

Себестоимость одного койко-дня в профсоюзных домах отдыха и санаториях обычной группы по республикам в 1968 г.
(в коп.)

Республики	Дома отдыха	Санатории
РСФСР	262	424
Украинская ССР	263	416
Белорусская ССР	263	419
Узбекская ССР	257	400
Казахская ССР	271	430
Латвийская ССР	265	427
Армянская ССР	270	475
Туркменская ССР	263	414
Грузинская ССР	292	468
Азербайджанская ССР	293	416
Литовская ССР	256	413
Молдавская ССР	251	425
Киргизская ССР	255	394
Таджикская ССР	254	393
Эстонская ССР	267	396
В среднем по СССР	264	424

Однако в пределах одного климатического пояса уровни себестоимости одного койко-дня по каждому типу и виду предприятий организованного отдыха оказались почти одинаковыми.

Данные табл. № 47 получены по группе профсоюзных здравниц, расположенных в Латвии, Белоруссии, Московской и Ленинградской областях, т.е. примерно в равных климатических условиях. Как видно из этих данных, 74% санаториев имеют себестоимость одного койко-дня 400-450 коп., 92% домов отдыха 250-300 коп. Средняя себестоимость для санаториев этих районов составляет 431 коп., а для домов отдыха – 265 коп.

Таблица № 47

Распределение здравниц обычной группы по себестоимости койко-дня

Величина себестоимости, коп.	Количество санаториев	Количество домов отдыха	Количество пансионатов
От 200 до 250	—	2	1
От 250 до 300	1	69	7
От 300 до 350	—	2	4
От 350 до 400	2	—	3
От 400 до 450	28	—	2
От 450 до 500	7	—	—
Более 500	—	—	8

Такие небольшие различия в себестоимости койко-дня предприятий организованного отдыха одного разряда объясняются, прежде всего, высоким удельным весом в себестоимости койко-дня ассигнований на питание. В то же время в пределах одного разряда предприятий можно встретить совершенно различный уровень благоустройства, средней населённости палат, размер жилой и нежилой площади, приходящейся на одно койко-место, основных фондов в расчёте на одно койко-место и т.д.

Анализ себестоимости будет неполным, если не учесть роль дотаций в хозяйственной деятельности предприятий организованного отдыха. В составе полной себестоимости койко-дня дотация составляет примерно 6-20%.

По нашему мнению, двойная бухгалтерия при анализе экономической деятельности предприятий организованного отдыха крайне затрудняет ее объективную оценку. Себестоимость должна рассчитываться исходя из фактических затрат, т.е. с включением дотации на питание, на заработную плату. Только благодаря дотации предприятия работают рентабельно (табл. № 48).

Определенным образом нарушают «чистоту» себестоимости и неко-

торые другие обстоятельства. В своё время, чтобы привлечь специалистов на работу в здравницы, расположенные в сельских местностях, их освободили от квартплаты и оплаты коммунальных услуг. Содержание квартирного фонда и оплата коммунальных услуг включаются в себестоимость.

Данные табл. № 48 показывают, что предприятия организованного отдыха обычной группы имеют более низкую рентабельность (исчисленную как отношение прибыли к себестоимости), чем предприятия более высоких категорий, а дома отдыха обычной группы оказались даже убыточными.

Таблица № 48

Себестоимость койко-дня и рентабельность предприятий организованного отдыха профсоюзов с учетом и без учета дотаций в 1968 г.

(в коп.)

	Себестоимость койко-дня с учетом дотаций	Себестоимость койко-дня без учета дотаций	Продажная стоимость койко-дня	Прибыль в %	
				к себестоимости с учетом дотаций	к себестоимости без дотаций
Санатории:					
обычная группа	458	424	449	-2	6
высшая группа	626	583	608	-5	4
повышенная категория	690	644	695	1	8
Дома отдыха:					
обычная группа	289	264	262	-9	-1
высшая группа	369	336	341	-8	1
повышенная категория	377	343	415	10	21
Пансионаты обычной группы:					
без лечения	402	372	396	-1	6
с лечением	436	401	416	-5	4

Данные табл. № 48 показывают, что предприятия организованного отдыха обычной группы имеют более низкую рентабельность (исчисленную как отношение прибыли к себестоимости), чем предприятия более высоких категорий, а дома отдыха обычной группы оказались даже убыточными.

Ценообразование на услуги предприятий организованного отдыха

Действующие в нашей стране цены на путевки в здравницы установлены в 1956 г. (табл. № 49).

Таблица № 49

Отпускные цены на путевки в здравницы обычной и высшей группы

(в руб.)

	Срок пребывания, дней	Обычная группа		Высшая группа	
		цена путевки	стоимость 1 койко-дня	цена путевки	стоимость 1 койко-дня
Санатории климатотерапевтические	24	200	4,17	160	6,67
Санатории для лечения сердечно-сосудистых заболеваний	26	115	4,42	170	6,54
Санатории в Цхалтубо и Нафталане	20	90	4,50	140	7,00
Дома отдыха	12	30	2,50	40	3,33

В 1961 г. были введены цены на путевки в пансионаты, которых в 1956 г. еще не было, а также в здравницы повышенной категории (табл. № 50).

Таблица № 50

Отпускные цены на путевки в здравницы повышенной категории и в пансионаты

(в руб.)

	Срок пребывания, дней	Цена путевки	Стоимость 1 койко-дня
Санатории для лечения заболеваний органов дыхания (не туберкулезного характера), а также функциональных заболеваний нервной системы	24	200	8,33
Санатории для лечения заболеваний органов кровообращения, пищеварения и движения, заболеваний периферической и центральной нервной системы, кожи, нарушений обмена веществ, урологических и гинекологических заболеваний	26	220	8,46
Пансионаты	24	160	6,67
Дома отдыха	12	60	5,00

В интересах равномерной загрузки санаториев в течение всего года предусматривается устанавливать на период с 1 ноября по 30 апреля скидку в размере 20 руб. с цен на путевки в санатории, расположенные в южных районах.

Цены на путёвки в санатории районов Севера, Урала, Западной и Восточной Сибири и Дальнего Востока устанавливаются единые для весенне-летнего и осенне-зимнего периодов, но на 10 руб. ниже основного уровня цен приведенного в табл. № 49, № 50.

Центральному совету по управлению курортами предоставлено право по согласованию с советами профсоюзов:

– изменять в пределах до 10% цены на путёвки в санатории, пансионаты и дома отдыха в зависимости от районов размещения, сезонности, предоставляемых услуг, степени благоустройства как в целом по здравнице, так и по отдельным ее помещениям;

– устанавливать на период с 1 ноября по 30 апреля скидки с цен на путёвки в санатории, дома отдыха и пансионаты в следующих размерах: по санаториям – до 60 руб.; по домам отдыха – до 15 руб.; по пансионатам (при сроке пребывания 24 дня) – до 50 руб.

Отпускные цены на путёвки в пансионаты (кроме пансионатов, относимых к повышенной категории) устанавливаются по аналогии с действующими ценами на путевки в санатории.

Однако эти права имеют только профсоюзы. По нашему мнению, в стране должны действовать единые цены вне зависимости от ведомственной подчинённости санатория, дома отдыха и пансионата. В настоящее же время даже в санаториях, принадлежащих профсоюзам, действуют 19 ценовых позиций летом и 26 ценовых позиций зимой для предприятий с сезонными ценами, а также 28 ценовых позиций в санаториях с постоянными цепями.

Всего применяется 46 различных ценовых позиций, и именно: 3—19, 3—33, 3—39, 3—46, 3—50, 3—54, 4—65, 3—75, 3—85, 3—88, 3—92, 4—00, 4—04, 4—11, 4—12, 4—13, 4—17, 4—23, 4—25, 4—31, 4—37, 4—42, 4—46, 4—50, 4—58, 4—60, 4—61, 4—65, 4—69, 4—75, 4—81, 4—85, 4—88, 4—95, 5—00, 5—23, 5—38, 5—50, 5—58, 5—77, 5—83, 6—15, 6—35, 6—54, 6—67, 7—00 (в руб. и коп. за один койко-день).

Только для 174 профсоюзных санаториев, где применялись постоянные цены на путёвки, наиболее распространенным оказался тариф, соответствующий прейскуранту (4 руб. 17 коп.). В 96 случаях применялись измененные по той или иной причине тарифы. Аналогичная картина характерна и для ценообразования на путевки в дома отдыха, где применя-

лось 10 ценовых позиций от 2 руб. 50 коп, до 5 руб. 50 к. Иными словами, в современной практике ценообразования получили большое распространение индивидуальные тарифы на путевки. Такое положение нельзя признать нормальным, оно свидетельствует об ослаблении контроля за ценами в системе предприятий организованного отдыха.

Отпускные цены на путевки для лечения в поликлиниках и для питания в диетических столовых на курортах установлены в следующих размерах (табл. № 51).

Таблица № 51

Отпускные цены на путёвки для лечения в поликлиниках и питания в диетических столовых на курортах

	Лечение, Руб.	Питание, руб.	Продолжительность срока лечения, дней
Кисловодск	26	52	26
Ессентуки, Пятигорск, Железноводск, Сочи-Мацеста, Евпатория и Саки	30	54	28
Курорты Южного берега Крыма	17,5	45	24

Отпускные цены на путёвки для лечения в поликлиниках и питания в диетических столовых на курортах союзного подчинения в период с 1 ноября по 1 мая устанавливаются на 5 руб. ниже, а с 1 мая по 1 ноября – на 5 руб. выше утвержденных цен.

Отпускные цены на курсовки установлены в 1951 г., т. е. значительно раньше, чем отпускные цены на путёвки. В последующие годы происходили изменения цен на путёвки в здравницы, что привело к некоторым противоречиям во всей системе ценообразования на услуги предприятий организованного отдыха. По нашему мнению, назрела необходимость создания единого прейскуранта для всей суммы услуг предприятий организованного отдыха.

В последние годы отмечается рост средних цен на путёвки всех предприятий организованного отдыха. Он вызван в основном вводом в эксплуатацию санаториев, пансионатов, домов отдыха, турбаз с более высоким уровнем благоустройства и обслуживания.

В наибольшей степени повысились цены на путёвки в дома отдыха. За счёт применения 10%-ной надбавки они возросли с 30 и 40 руб. соответственно до 33 и 44 руб. Кроме того, ряд домов отдыха обычной группы был переведен в высшую группу.

В последние годы было практически прекращено строительство домов отдыха, а основной коечный фонд расширился за счет увеличения числа пансионатов. Удельный вес пансионатов возрастал как в результате нового строительства, так и путём превращения домов отдыха в пансионаты. Этот процесс сопровождался ростом средних цен на путёвки, так как цена на путёвку в пансионат заметно выше, чем в дом отдыха.

Значительные изменения произошли в ценах путёвок транспортно-туристских маршрутов. Характерным примером является рост средних цен в расчёте на один туро-день по речному маршруту Москва-Астрахань.

Таблица № 52

Цены на туристские путевки речных маршрутов

(в расчете на 1 туро-день в коп.)

Категории кают	1964 г.	1967 г.	1970 г.
I	775	811	839
II	649	724	735
III	532	608	638
IV	442	467	493
В среднем	599	652	681

Как показывают данные табл. № 52, за шесть лет цены на туристские путевки выросли в среднем почти на 14%. При этом в наибольшей степени повысились цены на путешествия в каютах III и II категорий — соответственно на 20 и 16%, в меньшей степени — в каютах I и IV категории — соответственно на 8 и 11,5%. Это привело к изменению соотношений в ценах на путёвки в каюты различных категорий (табл. № 53).

Таблица № 53

Соотношение стоимости туро-дня в каютах различной категории

(в %)

Категории кают	1964 г.	1967 г.	1970 г.
IV	100,0	100,0	100,0
III	120,4	130,1	129,4
II	146,8	155,0	152,7
I	175,3	173,7	170,1

Следовательно, различия в стоимости туро-дня между высшими и низшими категориями заметно снижаются. Происходит некоторое

сближение и стоимости туро-дня в каютах III и II категории. В настоящее время трудно установить научно обоснованное соотношение цен на путёвки в каюты разных категорий, так как отсутствует расчёт себестоимости перевозок при различных уровнях комфорта. По нашему мнению, эти соотношения должны быть установлены исходя из соотношений, существующих ныне на транспортных судах. Во всяком случае, нельзя признать правомерным существование различных соотношений цен па туристских и транспортных судах с одинаковым маршрутом движения, если учесть, что главной фигурой транспортных судов также является турист, но самодеятельный.

Ещё более странным выглядят существенные различия в ценах путёвок, реализованных на один и тот же маршрут, но различными советами по туризму (табл. № 54).

Таблица № 54

Максимальные и минимальные значения стоимости 1 туро-дня в различных категориях кают на маршруте Москва-Астрахань в 1970 г.

(в коп.)

Категории кают	Максимальные	Минимальные
I	900	800
II	872	700
III	700	757
IV	550	400

Так, например, путешествие в каюте II категории по путёвке, реализованной Белорусским советом, оказывается на 10% дороже, чем по путёвке, реализованной Ярославским советом, да ещё и в каюте I категории. Туро-день в каюте I категории по путёвке Азербайджанского совета на 2 руб. дороже, чем в каюте II категории, а Белорусского совета – всего на 22 коп.

Нарушение принципа равной оплаты за равную услугу особенно характерно для цен на путёвки транспортно-туристских маршрутов. В частности, повышение цен на линии Москва-Астрахань вызвано повышением стоимости аренды судов речного флота. При этом стоимость аренды менее комфортабельного судна оказывается выше по сравнению с более комфортабельными судами. Морской и речной флот, передавая суда в аренду туристской организации, стремится получить такую плату, которая ликвидирует убыточность (или уменьшает убытки) работы флота на обычных рейсовых перевозках. Это ведёт в конечном счете к повышению

цен на туристские перевозки. Такой перевод судов с линейного плавания на круизное означает скрытое повышение тарифов, изменение тарифных ставок в различных классах кают. Л. И. Брежнев на XXIV съезде КПСС говорил: «Нам надо серьезно улучшить работу всех отраслей сферы услуг – общественного питания, пошива одежды, всевозможного ремонта, организации отдыха трудящихся. Это не просто отрасли, призванные выполнять план, а службы, непосредственно имеющие дело с людьми, со всем разнообразием их вкусов, с человеческим настроением. Сводить их работу только к процентам выполнения плана и прибыли, видимо, нельзя»²⁸.

Цены на путёвки должны быть непосредственно связаны с параметрами потребительских свойств туристской услуги. Следовательно, цены путёвок на одном маршруте должны быть едиными, если равны условия перемещения, питания и обслуживания отдыхающих. Цены на путёвки не могут повышаться в зависимости от условий договора, заключенного между пароходством и местным советом по туризму.

Цены должны быть стабильными, а при создании необходимых экономических предпосылок, возможно их снижение. На XXIV съезде КПСС Л.И. Брежнев указывал: «Следует решительно пресекать факты завышения цен, усилить контроль за установлением розничных цен и тарифов на бытовые услуги, строго спрашивать с тех руководителей предприятий и хозяйственных органов, которые пытаются обойти установленный государством порядок»²⁹.

Разумеется, повышение уровня обслуживания в предприятиях организованного отдыха, увеличение доли предприятий высших разрядов будет приводить к росту средних цен на путевки. Но при этом особенно важно установить четкие критерии отнесения предприятий к тому или иному разряду с тем, чтобы не допустить необоснованного завышения цен. Населению должны быть предложены туристские услуги всех разрядов предприятий организованного отдыха в соответствии со спросом. Поэтому никак нельзя признать правильной ориентацию на предложение услуг предприятий организованного отдыха только высших разрядов.

При определении цен на путёвки учитывается также и величина себестоимости. В Научно-исследовательском институте по ценообразованию на основе специально разработанной методики было проведено раздельное калькулирование себестоимости койко-дня по элементам услуг, составляющих комплексную услугу предприятий организованного отды-

28 Материалы XXIV съезда КПСС. Политиздат, 1971. С. 54.

29 Там же. С. 53.

ха (на примере санатория «Переделкино»). В табл. № 55 приводятся соответствующие значения себестоимости каждого элемента комплексной услуги.

Санаторий «Переделкино» – типичное предприятие обычной группы, специализирующееся на лечении сердечно-сосудистых заболеваний. Фактическая себестоимость койко-дня без учета дотаций составляет 464 коп., а с учетом дотаций – 546 коп., продажная стоимость койко-дня для 150 мест (в новом корпусе) – 484 коп., а для 125 мест (в старом корпусе) – 442 коп., в среднем 464 коп. за 1 койко-день.

Таблица № 55

Раздельное калькулирование себестоимости услуг, входящих в комплекс обслуживания санатория «Переделкино» за 1969 г.

	Услуги проживания	Услуги питания	Услуги лечения	Культурно-массовое обслуживание	Всего затрат на 1 койко-день
Себестоимость 1 койко-дня с учетом общекурортных расходов, коп	99	244	111	10	464
То же с дотацией на питание и зарплату	110	279	145	12	546
Структура себестоимости 1 койко-дня, %	21,4	52,5	23,9	2,2	100
То же с учетом дотаций	20,2	51,0	26,6	2,2	100

Таким образом, с учетом дотации санаторий работает убыточно (-15%). Условия проживания в старом корпусе характеризуются следующим. Палаты преимущественно на 3 человека без коммунальных удобств. В новом корпусе отдыхающие размещаются в двухместных палатах с неполным санузелом. Себестоимость услуг размещения в новом корпусе – 120 коп., в старом корпусе – 80 коп.

Цена услуг размещения в зависимости от условий проживания в различных предприятиях организованного отдыха, по нашим расчетам, составляет от 60 коп. до 2 р. 50 коп. Плату за услуги размещения следует установить в соответствии с условиями проживания. Особенно важно провести стандартизацию услуг размещения в туристском хозяйстве, где имеются предприятия высокого класса (гостиницы-турбазы «Кунгла»

в Таллине или «Дружба» в Москве) и палаточные турбазы, предоставляющие минимум удобств.

Обеденный зал санатория «Переделкино» – благоустроенное помещение, соответствующее уровню предприятий общественного питания II разряда. Ассигнования на питание по санаторию «Переделкино» составляет 170 коп., а с учетом дотации – 188,6 коп. в день. Общие затраты на услуги питания равны 279 коп. Затраты на заработную плату, приготовление пищи, амортизация помещения обеденного зала, оборудования кухни, износ малоценного инвентаря, бой посуды, затраты на топливо, электроэнергию и т.д. составляют 34% всех затрат на услуги питания. Это значительно выше, чем издержки предприятий II категории системы общественного питания. Такие высокие издержки характерны для предприятий организованного отдыха и объясняются неэффективным использованием основных фондов и трудовых ресурсов. По нашему мнению, следует шире использовать смешанные формы общественного питания, что может значительно снизить затраты на приготовление пищи (см. гл. III).

На основе анализа фактических затрат на приготовление пищи в предприятиях организованного отдыха и уровня издержек предприятий общественного питания нами предложено три норматива затрат на приготовление пищи (в % к ассигнованиям на питание): для III категории – 20%, для II – 30 и для I категории – 40%.

Расходы на услуги здравоохранения санатория «Переделкино» в расчёте на койко-день составили 145 коп. Санаторий располагает хорошо оснащённым лечебным корпусом, в котором размещены многочисленные кабинеты (рентгеновские, функциональной диагностики, электросветолечения и др.), ряд лабораторий (клиническая, биохимическая и др.), имеются также лечебные ванны и души.

Медицинские услуги в санатории обходятся в настоящее время очень дорого. Дальнейшая концентрация санаториев позволит в некоторой степени снизить в них стоимость лечения.

Услуги развлечений в санатории «Переделкино» имеют себестоимость в расчёте на койко-день 10 коп. Во всех предприятиях организованного отдыха услуги развлечений предоставляются примерно в равном объёме, поэтому они не нуждаются в классификации. Таким образом, цена путевки в санатории будет складываться из стоимости услуг гостеприимства, питания и медицинского обслуживания.

Цены на путёвки, действующие продолжительное время, называются постоянными. Кроме того, существуют временные цены, которые

устанавливаются в процентах к основной цене и действуют в определенных районах или в целом по стране, но в строго ограниченное время. В настоящее время большая часть временных цен имеет льготный характер. Однако временные цены могут действовать и как ограничивающие спрос.

Для стимулирования спроса на туристские услуги применяются специальные льготные цены. Их цель – в периоды спада спроса привлечь в дома отдыха и санатории таких отдыхающих, которые на других условиях туристскими услугами не воспользуются. Применение льготных цен требует всестороннего экономического анализа, и прежде всего, определения уровня возможной скидки. Ведь небольшая скидка может и не привести к повышению спроса. Чрезмерная скидка хотя и вызовет приток отдыхающих, но повлечёт за собой значительные убытки.

Особой разновидностью цен являются постоянные (дополнительные) цены, включающие скидки или наценки к основным ценам в зависимости от учёта сезонного или территориального фактора.

Сезонность в работе характерна для всех предприятий организованного отдыха. Так, 15% санаториев работает только в летнее время, а 70% – круглогодично неизменным числом мест, для домов отдыха эти данные составляют соответственно 39,5 и 13,5%. Таким образом, для домов отдыха характерен сезонный режим работы, а для санаториев круглогодичное функционирование. Но режим работы здравниц не оказывает существенного влияния на себестоимость. Так, в сезонных домах отдыха обычной группы средняя себестоимость койко-дня составила 260 коп., а в круглогодичных – 257 коп., высшей группы – соответственно 317 и 310 коп.

В то же время себестоимость койко-дня в поквартальном разрезе имеет определенные различия. В I и IV кварталах она примерно на 20% выше, чем в III квартале. Следовательно, для всех предприятий организованного отдыха характерна более высокая себестоимость и зимние месяцы, чем в летние. Однако зимой цена на путёвку, как правило, несколько ниже, чем летом. По нашему мнению, цены на услуги предприятий организованного отдыха в зависимости от сезона могут быть дифференцированы следующим образом:

- 1) действующие в разгар сезона;
- 2) действующие в «тихий» сети;
- 3) действующие в «мертвый» сезон.

Под разгаром сезона понимается период с июня по сентябрь во всех домах отдыха и санаториях, кроме туристских баз для лыжников, распо-

ложенных в горной местности, для которых разгар сезона приходится как раз на зимние месяцы. Время «тихого» и «мертвого» сезона различается по природно-климатическим зонам.

Для «тихого» и «мертвого» сезона, по нашему мнению, следует установить цены на путевки ниже уровня цен, действующих в разгар сезона. Это позволяет обеспечить соответствие между ценой и уровнем потребительских свойств туристской услуги, оказываемой в менее благоприятных климатических условиях, чем в летний период. Кроме того, к ценам на путёвки в «тихий» и «мёртвый» сезон могут устанавливаться скидки, носящие характер льготного тарифа.

Установление цен на путёвки в соответствии с реальными параметрами потребительских свойств каждого элемента комплексной услуги, оказываемой предприятиями организованного отдыха, не отрицает необходимости связи уровня цены с себестоимостью. Цены на путёвки должны обеспечивать предприятиям хозрасчётные условия работы, примерно равную рентабельность для всех типов и разрядов предприятий. Норматив рентабельности, исчисленный как отношение прибыли к эксплуатационным затратам, целесообразно установить на минимальном уровне. Рентабельность следует исчислять к себестоимости, так как индустрия отдыха является крайне фондёмкой отраслью с медленным оборотом средств.

V. СПРОС И ПРЕДЛОЖЕНИЕ УСЛУГ ИНДУСТРИИ ТУРИЗМА

Одна из важнейших целей планирования – обеспечение сбалансированности спроса и предложения. Возможность установления соответствия между спросом и предложением заложена в сущности социалистических производственных отношений. Речь идет о сознательном плановом использовании категорий, законов товарного производства, в частности закона спроса и предложения.

Туристский рынок – сфера реализации туристских товаров и услуг. Они состоят из трех основных групп: транспортные услуги, услуги и товары, связанные с пребыванием туристов в курортно-туристских районах (ночлег, питание и пр.), разовые товары и услуги, прежде всего, услуги развлечения, сувениры и т.д.

На туристском рынке услуги и товары выступают как комплекс взаимозаменяемых и взаимодополняемых товаров и услуг. Удовлетворение потребностей, ради которых предпринимается путешествие, обеспечивается потребительными стоимостями, не принимающими, как правило, товарной формы. Пребывание в местах с благодатным климатом, купание в море, прогулки по лесу, осмотр культурно-исторических достопримечательностей: не требует от туриста прямых затрат денег. Определённая часть потребительных стоимостей, которые не принимают в туристском районе непосредственно стоимостной формы, предполагает тем не менее затраты живого и овеществленного труда (например, реставрация памятников архитектуры, ведение паркового хозяйства и т.п.). В болгарском курортном комплексе «Золотые пески» затраты на ведение паркового хозяйства составляют сумму, равную примерно половине прибыли, полученной от хозяйственной деятельности предприятий общественного питания.

Затраты турист несёт в связи с необходимостью переезда в определённый район, организации ночлега, питания и т.п. в месте своего пребывания, т.е. ему требуется целый комплекс услуг индустрии туризма. Это и объясняет тесную взаимодополняемость всей сум-

мы товаров и услуг, которые необходимы человеку в путешествии.

Турист предъявляет спрос на различные взаимозаменяемые и взаимодополняемые услуги. Так, транспортные услуги различаются по видам транспорта (железнодорожный, воздушный и т.д.), по условиям перемещения (например, на железнодорожном транспорте – скорый или пассажирский поезд; общий, плацкартный, купейный, мягкий или международный вагон). Услуги гостеприимства различаются по разрядам предприятий размещения и категориям мест и т.п. Каждый вид услуг характеризуется значительной взаимозаменяемостью, а весь комплекс туристских услуг взаимодополняемостью. Это создает предпосылки комплексного планирования и развития индустрии туризма.

В территориальном аспекте общее понятие туристского рынка можно рассматривать, как:

- 1) местный рынок туристских услуг в данном пункте;
- 2) районный рынок туристских услуг в данной области или другой территориальной единице;
- 3) национальный рынок туристских услуг на территории всей страны;
- 4) международный рынок туристских услуг в пределах содружества социалистических стран или в мировом масштабе.

Для туристского рынка характерно преобладание услуг, которые составляют 80% потребления туриста. Отличительной особенностью потребления туристских услуг является то, что в отличие от продукта, который, как отмечает К. Маркс, «только тогда готов к потреблению, когда он закончит... передвижение» из пункта производства в пункт потребления³⁰, туристская услуга может быть потреблена, если потребитель доставлен в место её производства.

Туристские услуги нельзя накапливать впрок. Таким образом, отличительной особенностью большинства туристских услуг является совпадение времени их производства и потребления.

Спрос населения на туристские услуги подвижен, «У каждого отдельного человека, – пишет болгарский профессор Д. Георгиев, – туризм занимает различное место в шкале предпочтений его личных потребностей и вследствие этого создаёт стимул различной интенсивности для удовлетворения этой потребности. Даже у одного и того же человека в различные моменты его жизни потребность в туризме меняет место среди других его потребностей, как и интенсивность её проявления»³¹.

30 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. Т. 24. С. 170.

31 Гергиев Д. и Енев Н. Экономика и организация туризма в НРБ. Варна, 1965. С. 62.

При рассмотрении проблем спроса и предложения следует разграничивать два понятия: потребности и платёжеспособный спрос. В большинстве социологических исследований, которые сейчас проводятся в целях, изучения туризма, основное внимание уделяется анализу потребностей. На основе анкетных обследований выясняется, в каком месте хотели бы отдохнуть люди и каким условиям отдыха, видам туризма они отдают предпочтение. На этой основе даются рекомендации о развитии индустрии туризма на перспективу. Но при этом порой не учитывается то важнейшее обстоятельство, что выбор условий и места отдыха зависит, прежде всего, от стоимости транспортных услуг и услуг индустрии туризма. Поэтому планирование индустрии туризма должно базироваться на учете платежеспособного спроса населения. Необходим не только спрос на товары, говорил Маркс, но спрос, представленный деньгами. Поэтому важно выявить не только потребности в туристских услугах, но и возможности приобрести эти услуги. Кроме того, предпочтение потребителей тем или иным видам туризма выявляется на основе сопоставления имеющихся ныне форм длительного отдыха.

Важнейшим фактором, определяющим своеобразие спроса на туристские услуги, является то, что значительная часть населения страны пользуется бесплатными или льготными путёвками. По данным обследования, проведенного в Сочи Институтом курортологии, структура путевок по условиям оплаты выглядела следующим образом (табл. № 56).

Таблица № 56
Структура путёвок по условиям оплаты

(в % к итогу)

	Летом			Зимой		
	бесплатные	льготные	по полной стоимости	бесплатные	льготные	по полной стоимости
Санатории и пансионаты	5	29	66	12	46	42
Дома отдыха	9	70	21	15	81	4
Турбазы	4	33	63	26	51	23
Турпоезд «Кубань»	72	5	23	—	—	—
Теплоход «Россия»	14	43	43	—	—	—

Как следует из данных табл. № 56, в наибольшей степени реализация бесплатных и льготных путевок характерна для зимнего периода. В мень-

шей степени приобретаются туристские услуги зимой неорганизованными отдыхающими. Видимо, есть основание предположить, что спрос на туристские услуги в относительно неблагоприятное для отдыха время года предьявляется на условиях бесплатной или льготной реализации услуг. Неорганизованный отдыхающий, оплачивающий туристские услуги по полной стоимости, приезжает в Сочи преимущественно в III квартале, на долю которого приходится 67,2% всех ночевок этой категории отдыхающих за год. Дело в том, что неорганизованные отдыхающие оплачивают туристские услуги в любое время года по единым ценам и тарифам. Исключение составляют услуги гостиниц. Организованные туристы приобретают путёвки в зимнее время по сниженным ценам, и среди них преобладают лица, получившие путевки бесплатно или на льготных условиях. Такое стимулирование спроса наряду с неоспоримыми достоинствами имеет ряд отрицательных последствий, из которых особенно очевидное – рост числа неиспользованных койко-дней (досрочный выезд, опоздания и т.д.).

За пять лет относительное число неиспользованных койко-дней в Латвии увеличилось на 36% (табл. № 57).

Таблица № 57

Доля использованных койко-дней в их общем числе в санаториях Латвии в 1963-1968 гг.

	1963 г.	1968 г.	1968 г. в % к 1963 г.
Всего	1,4	1,9	136
I квартал	1,7	2,0	118
II квартал	1,0	1,6	160
III квартал	1,3	1,5	115
IV квартал	1,7	2,6	153

Наибольший рост отмечен во II квартале, а наименьший – в III квартале, который следует считать сезоном пик для Рижского взморья. Если в санаторий направляются люди, как правило, нуждающиеся в лечении, то в дома отдыха едут здоровые люди. Поэтому в домах отдыха процент неиспользованных койко-дней примерно в 2 выше, чем в санаториях.

Предоставление туристам услуг бесплатно или на льготных условиях ведёт к тому, что сэкономленные средства расходуются на дополнительное приобретение товаров и услуг.

Для подтверждения этого положения приведем данные о структуре

расходов организованных и неорганизованных отдыхающих на Северном Кавказе и Черноморском побережье Кавказа по материалам социологического обследования МИНХа имени Г. В. Плеханова (табл. № 58).

Таблица № 58

Структура расходов отдыхающих на Северном Кавказе и Черноморском побережье Кавказа в 1969 г.

Статьи расходов	Организованные отдыхающие	Самодельные отдыхающие
Путевка	35,12	—
Жильё	—	13,16
Транспортные расходы	28,43	24,02
Питание	2,99	39,82
Промтовары	17,56	7,50
Развлечения	6,04	4,96
Бытовое обслуживание	1,1	0,92
Курение и напитки	2,83	5,69
Прочее	5,93	3,93
Итого	100	100

Данные табл. № 58 показывают, что у организованных отдыхающих в структуре общих расходов услуги размещения, общественного питания и здравоохранения составляют 38,11% против 52,98% у самодельных отдыхающих. Ещё большие различия в расходах имеются по статье приобретения промтоваров. Их удельный вес у организованных отдыхающих в 2,25 раза больше, чем у самодельных. Существенно различаются и транспортные расходы. У организованного отдыхающего они составляют 76 руб., а у самодельного 50 руб. 50 коп. Главная причина существенных различий в расходах по этим двум статьям в том, что значительная часть организованных отдыхающих приобрела курсовки и путевки не за полную стоимость, а бесплатно или со значительной скидкой. Это и позволяет им большую сумму денег ассигновать на транспортные услуги и промтовары.

Большое влияние на формирование спроса туристов оказывает величина транспортных расходов.

Рассмотрим значение этого фактора на основе проведенного нами исследования пассажирских связей Больших Сочи, Крыма, Кавказских Минеральных Вод с 41 крупнейшим городом СССР за 1962-1967 гг. Сле-

дует отметить, что на долю этих городов приходится 69% всего населения, проживающего в городах с населением свыше 200 тыс. человек, 82% всех авиационных отправок и 62% отправок воздушного и железнодорожного транспорта в августе из Сочи, Симферополя и Минеральных Вод.

Полученные результаты характеризуют влияние дальности расстояний на туристскую подвижность населения (табл. № № 59).

Таблица № 59

Влияние дальности расстояния на туристскую подвижность

Диапазоны дальности перевозок, км	Среднее расстояние по диапазонам дальности, км	Число пассажиров на 1000 человек		
		1962 г.	1865 г.	1967 г.
501—1000	754	176,1	200,9	270,3
1001 — 1500	1180	79,3	108,6	126,8
1501—2000	1690	59,5	82,2	99,7
2001—3000	2217	47,5	68,9	79,9
3001—4000	3465	43,4	50,0	59,5
4001—5000	4413	32,6	40,9	48,9
Свыше 5000	6565	38,5	41,7	52,6

Как следует из этой таблицы, рост туристской подвижности населения характерен для всех городов, в особенности расположенных на расстоянии 1000-3000 км от курортов.

По мере увеличения расстояния до курортных центров туристская подвижность падает. Так, из городов, расположенных на расстоянии более 4000 км от курортов, отправляется 50 пассажиров на 1000 человек, или примерно в 5 раз меньше, чем на расстоянии до 1000 км.

Безусловно, это связано, прежде всего, с величиной транспортных расходов. Средняя стоимость поездки на курорт воздушным путем из городов, расположенных в диапазоне дальности от 3001 до 4000 км, в 3,5 раза выше, чем из городов в диапазоне дальности до 1000 км, и в 2,5 раза, чем из городов в диапазоне дальности 1001-1500 км.

Некоторая экономия средств, которая может быть достигнута при следовании поездом, снижает общее время отпуска, проведенного на курорте, примерно на 15-20%.

Поэтому удельный вес воздушного транспорта возрастает по мере повышения дальности перевозок. В то же время для отпускника, который,

как правило, отдыхает с семьей, даже 3-4 руб. в расчёте на одного человека являются существенной экономией на транспортных услугах. Предпринимая поездку на юг, семья выбирает место отдыха (при прочих равных условиях) с учётом сведения транспортных расходов к минимуму.

Таблица № 60

Удельный вес отправлений из Сочи в совокупных отправлениях из Сочи и Симферополя (проезд до Сочи на 4 руб. и более дешевле)

(в %)

	1962 г.	1965 г.	1967 г.
Самолётом	68	61	57
Поездом	83	81	81
В среднем	80	72	69

Нами проведено исследование пассажирских связей 27 наиболее крупных городов СССР, из них 9 расположены примерно на равном расстоянии от Симферополя и Сочи, 9 ближе к Кавказу (транспортные расходы на 4 руб. и более меньше, чем до Крыма) и 9 городов расположены ближе к Крыму (транспортные расходы на 4 руб. и более меньше, чем до Кавказа).

Более низкая оплата проезда до Сочи по сравнению с Симферополем, прежде всего, оказала влияние на выбор места отдыха тех пассажиров, которые воспользовались услугами железнодорожного транспорта (табл. № 60).

Таблица № 61

Удельный вес отправлений из Симферополя в совокупных отправлениях из Сочи и Симферополя (проезд до Симферополя на 4 руб. и более дешевле)

(в %)

	1962 г.	1965 г.	1967 г.
Самолетом	56	64	68
Поездом	76	74	79
В среднем	70	69	73

Это вполне естественно. Поездки по железной дороге, как правило, предпринимаются на меньшее расстояние, чем воздушным путём, и в этом случае сумма экономии (до 4 руб.) составляет значительную часть общих транспортных расходов туриста.

Более дешёвый билет на самолет в Сочи по сравнению со стоимостью билета до Симферополя не оказал решающего влияния на выбор места отдыха.

Аналогичные закономерности характерны для связей с Симферополем (табл. № 61).

Совершенно иную картину дает распределение пассажиров при относительном равенстве транспортных расходов на путешествие от их постоянного местожительства до Сочи и Симферополя (табл. № 62).

При равной стоимости проезда до Сочи и Симферополя наблюдается тенденция уменьшения доли Сочи и повышения популярности Крымских курортов. Популярность Кавказа несколько снижается у жителей наиболее крупных городов СССР. В целом число отдыхающих в Сочи из крупных городов возрастает, но их удельный вес в общем числе отдыхающих в Сочи и в Крыму уменьшается. Число отдыхающих из этих городов в Сочи возросло за 5 лет на 21%, а в Крыму – на 63%.

Таблица № 62

Удельный вес отправлений из Сочи в совокупных отправлениях из Сочи и Симферополя при примерно равной стоимости проезда

	1962 г.	1865 г.	1967 г.
Самолетом	61	57	54
Поездом	59	56	51
В среднем	60	56	53

Если в 1962 г. число отдыхающих в Сочи из крупнейших городов (по данным августовских отправлений) было на 35% выше, чем в Крыму, то в 1967 г. количество отдыхающих в Крыму и на Кавказе сравнялось.

Тем не менее, общее число отправлений из Сочи и поныне несколько больше, чем из Симферополя. Отдыхающие средних и малых городов отдают предпочтение Сочи.

Темпы роста отправлений в средние и малые города из Сочи в 1962-1967 гг. были в 2 раза больше по сравнению с крупными городами. В Крыму жители средних городов «добились» лишь небольшого превышения темпов роста (табл. № 63).

Значительное влияние на спрос оказывает численность населения города. В городах стремление к отдыху на природе с высоким уровнем комфорта

или частой переменной мест возрастает в соответствии с увеличением численности населения (табл. № 64).

Таблица № 63

Удельный вес отправлений из Сочи и Симферополя в августе 1962, 1965 и 1967 гг. во все населенные пункты, кроме 41 крупного города, в общем числе отправлений

(в %)

	1962 г.	1965 г.	1967 г.
Сочи:			
авиапассажиры	13,0	19,9	20,3
пассажиры железной дороги	34,6	43,5	57,2
Всего	27,4	35,4	44,5
Симферополь:			
авиапассажиры	13,9	19,9	16,7
пассажиры железной дороги	50,9	53,4	57,3
Всего	42,5	42,1	43,5

Таблица № 64

Количество отправлений в Сочи, Симферополь и Минеральные Воды в зависимости от численности населения города

Численность населения города, тыс. человек	Среднее расстояние до курортов, км	Количество отправлений на 1 тыс. жителей				
		1063 г.	1964 г.	1965 г.	1966 г.	1967 г.
До 400	2102	52,4	52,1	61,4	69,2	82,8
От 401 до 600	2874	53,5	59,2	77,1	82,1	85,8
От 601 до 800	2183	65,3	66,0	85,5	89,3	97,6
От 801 до 1000	2010	62,7	68,3	80,9	88,8	101,7
От 1001 до 1500	2362	55,1	64,7	92,5	99,4	107,6
Ленинград	2368	63,2	67,0	76,1	93,2	97,1
Москва	1718	103,6	108,9	133,3	135,6	150,3

Как свидетельствуют данные табл. № 64, туристская подвижность городов с населением до 400 тыс. жителей и от 401 до 600 тыс. оказалась примерно равной. Это связано с тем, что более крупные города оказались на 700 км дальше от курортных центров. Ленинград имеет более низкий показатель по сравнению с городами с населением от 601 тыс. до 1500

тыс. жителей, так как в эту группировку попали города, находящиеся на различных расстояниях от курортных центров (Днепропетровск, Киев, Донецк характеризуются очень высокой туристской подвижностью, а Куйбышев, Челябинск, Пермь и Омск сравнительно низкой туристской подвижностью).

В целом же тенденция роста туристской подвижности в зависимости от числа жителей в городе прослеживается с достаточной убедительностью. В то же время нужно учитывать, что на туристскую подвижность одновременно влияют два фактора: численность населения и р.и стояние до основных курортных центров. Первый стимулирует ее рост, а второй выступает как ограничительный фактор.

Затраты на транспорт определяют географию мест отдыха населения каждого экономического района.

В Институте экономики промышленного производства Сибирского отделения Академии Наук СССР было проведено обследование мест отдыха трудящихся Западной и Восточной Сибири. Обработка данных анкет дала следующие результаты (табл. № 65).

Таблица № 65

**Распределение по районам отдыха отпускников
Западной и Восточной Сибири в 1968 г.**

(в % к итогу)

Районы	Западная Сибирь	Восточная Сибирь
Северо-Западный	1,75	3,4
Украина, Кавказ, Молдавия	13,3	17,1
Центральный, Поволжье, Урал	5,3	4,65
Средняя Азия	2,8	1,05
Западная Сибирь	59,1	2,58
Восточная Сибирь	3,33	46,8
Дальний Восток	0,9	2,65
За рубежом	1,6	1,8
Нет ответа	11,0	19,8
Итого	100,0	100,0

Большая часть, давших ответы на анкеты сибирского обследования, отдыхали в непосредственной близости к местам постоянного жительства. На выбор мест отдыха сибиряков в определяющей степени повлияла величина транспортных расходов. Это делает необходимым развитие индустрии туризма в районах, приближенных к месту постоянного жительства.

В то же время было бы неправильно считать, что в каждом экономическом районе индустрия туризма должна быть развита пропорционально численности городского населения района. В этом случае возникло бы явное несоответствие спроса и предложения, так как транспортные затраты лишь ограничивают возможности отпускников отдыхать в любом месте. Население предпочитает отдых в определенных условиях, которыми не располагает каждый экономический район. Поэтому правомерно, что большая часть турбаз расположена в районах с наиболее благоприятными природно-климатическими условиями.

Вся территория Советского Союза разбита нами на шесть регионов на основе общности природно-климатических условий и географического положения: первый регион – Закавказье, Северный Кавказ и Южный район Украины;

второй – Молдавия, Юго-Западный и Днепроовско-Донецкий районы Украины;

третий – Прибалтика, Белоруссия, Центральный и Центрально-Черноземный районы РСФСР;

четвёртый – Северо-Западный, Волго-Вятский, Уральский и Поволжский районы РСФСР;

пятый – Средняя Азия и Казахстан;

шестой – Западная и Восточная Сибирь, Дальний Восток.

Таблица № 66

Удельный вес вместимости турбаз и численности населения по основным регионам

(в % к итогу)

Регионы	Вместимость турбаз	Численность населения
I	41,8	13,6
II	12,7	18,3
III	16,5	21,6
IV	16,6	22,4
V	5,7	13,6
VI	6,7	10,5
Итого	100,0	100,0

Каждый из этих регионов располагает различной вместимостью турбаз и средним числом мест в них на 1000 человек населения (табл. № 66).

В наибольшей степени обеспечены местами в турбазах жители первого региона. Относительная обеспеченность этого региона в 7,5 раза выше,

чем пятого, в 5 раз выше, чем шестого, и в 3,5-4,3 раза выше, чем в остальных регионах. Однако это не означает, что в данном случае большие преимущества имеют жители первого региона. Скорее наоборот, так как потребность в путешествиях, прежде всего, связана с выездом в другие природно-климатические зоны. С этой точки зрения наиболее благоприятные условия для туристских путешествий имеют жители второго – пятого регионов, так как они проживают сравнительно близко от первого региона.

Развитие туристской индустрии в первом регионе обусловлено тем, что здесь можно обеспечить наиболее популярный отдых у моря и в горах. Примерно 85% мест в турбазах, расположенных у моря, и 60% в горах приходится на первый регион.

Турбазы имеют в городах 22,5%, у моря – 23,6, в горах – 29,4, на берегу озер, рек и в лесу – 24,5% всех мест.

Таблица № 67

Распределение отдыхающих из различных районов по местам их отдыха³²

(в % к итогу)

Районы	Сочи	Анапа	Геленджик— Туапсе	Кавказские Минеральные Воды
Прибалтика	17,2	15,3	57,8	9,4
Центральный район	54,6	11,1	26,9	7,2
Северо-Европейская часть	40,7	40,4	13,9	4,9
Украина и Молдавия	51,9	7,4	27,3	13,3
Закавказье	41,9	2,7	11,1	44,3
Северный Кавказ	77,6	6,1	13,4	2,9
Поволжье	42,7	15,6	33,3	8,6
Средняя Азия	48,1	7,3	19,2	25,7
Урал и Сибирь	62,9	13,8	13,5	9,8
Дальний Восток	42,9	19,0	18,0	20,2

При характеристике спроса на туристские услуги следует также учитывать, что *отпускники демонстрируют приверженность к определённому месту отдыха* (табл. № 67). Так, почти 60% туристов из Прибалтики предпочитают район Геленджик-Туапсе, жители Центрального района, Северного Кавказа, Урала и Сибири, Средней Азии отдают предпочтение Сочи, а у населения Закавказья наиболее популярны Кавказские Минеральные

32 По данным социологического обследования МИНХа имени Г.В. Плеханова.

Воды. Такая тенденция в определенной степени связана с влиянием так называемых «иррациональных» факторов. Речь идет о воздействии на спрос моды, субъективных настроений, вкусов и любознательности, а также имитации потребления, создающейся в условиях единого «психологического климата». Очевидным примером влияния данного фактора является повышенный спрос на отдых в наиболее модных местах. При этом следует учесть, что для определенных городов страны характерно преобладание потока на один какой-либо курорт.

На туристскую подвижность городского населения влияет и его социальная структура.

Б. Хомелянский провел интересное исследование мобильности населения в период отпуска³³.

Так, из Новосибирска в период отпуска в различные районы страны в 1967 г. выезжало 26,8% рабочих, 34% служащих, 46,4% инженерно-технических работников. В 1967 г. по сравнению с 1962 г. (по выборочным данным) численность рабочих, проводящих отпуск в различных районах страны, увеличилась на 13,6%, служащих – на 11, ИТР – на 9,4%.

Данные Б. Хомелянского свидетельствуют также о том, что при равенстве доходов у различных социальных групп склонность к туристской подвижности проявляется неодинаково. Так, при доходе свыше 80 руб. на человека организованным туризмом занимается 2,3% рабочих, 3,6% служащих, 10,5% ИТР.

Значительный интерес представляет изучение спроса населения на туристские услуги в зависимости от возраста, пола, семейного положения.

Таблица № 68
**Характер отдыха у жителей Ленинграда
 по возрастным группам³⁴**

(в % к итогу по возрастным группам в целом)

	18-24 года	25-30 лет	31-40 лет	41-50 лет	51-60 лет	Более 60 лет	В среднем
Дача	21	33	33	36	41	57	36
Санатории, дома отдыха	3	6	18	22	40	10	12
Путешествие	70	56	48	34	18	21	46
Дома	6	5	1	8	1	12	6
Итого	100	100	100	100	100	100	100

33 Проблемы развития индустрии туризма. Новосибирск, 1970. С. 80-92.

34 «Строительство и архитектура Ленинграда», № 9, 1970. С. 32-35.

Информация о подобных аспектах формирования спроса весьма ограничена. Определённое представление о влиянии возраста дают результаты социологического обследования, проведенного в Ленинграде (табл. № 68).

Данные приведённой таблицы показывают, что наибольшую склонность к активным формам туризма демонстрируют группы в возрасте 18-30 лет. С увеличением возраста удельный вес участвующих в путешествиях резко снижается. Одновременно увеличивается значение отдыха на даче. Характерным является увеличение удельного веса проводящих отпуск в санаториях и домах отдыха для старших, но предпенсионных возрастных групп. Это, по нашему мнению, объясняется не только склонностью к менее подвижным видам туризма, но и большей возможностью получить путёвки на льготных условиях или бесплатно.

Общая тенденция изменения спроса на различные виды туристских услуг у жителей Ленинграда характеризуется уменьшением доли отпускников, избирающих местом отдыха дачу или остающихся дома. В наибольшей степени растёт спрос на активные формы туризма: увеличивается доля проводящих отпуск в путешествии (табл. № 69). Относительной стабильностью характеризуется удельный вес лиц, проводящих свой отпуск в санаториях и домах отдыха. Но, как показывают наблюдения, в санаториях, домах отдыха и пансионатах также пробивает себе дорогу тенденция к активным формам туризма.

Таблица № 69
**Распределение жителей Ленинграда
по видам отдыха в 1967-1969 гг.**³⁵

(в % к итогу)

	1967 г.	1968 г.	1969 г.
Дача	45	44	36
Санатории и дома отдыха	12	11	12
Путешествие	29	33	46
Дома	14	12	6
Итого	100	100	100

«... На курорте Б. Сочи подвижность отдыхающих измеряется 65 поездками (по городу и межкурортным сообщениям) в месяц, в число которых входит 10 поездок в межкурортном сообщении. По обследованиям, в

35 «Строительство и архитектура Ленинграда», № 9, 1970. С. 32-35.

Прибалтике лишь менее 10% отдыхающих проводит ныне все свое время на территории учреждений отдыха»³⁶.

Следующий важный фактор, влияющий на спрос населения, — национальные и региональные особенности быта. Так, например, у жителей Прибалтики наибольший удельный вес в питании на курорте занимают молочные, овощные и рыбные блюда. Национальные и региональные особенности питания отдыхающих сказываются на суммарных расходах отдыхающих на питание в целом. Характерны в этой связи данные табл. № 70, показывающие различия расходов самодеятельных отдыхающих в зависимости от места их постоянного жительства (по материалам социологического обследования МИНХа имени Г. В. Плеханова).

Таблица № 70

Расходы на питание отдыхающих на курортах Северного Кавказа, прибывших из разных районов страны

Районы	Расходы на питание
Центральный	100
Прибалтика	75,2
Поволжье	95,7
Север Европейской части СССР	135,5
Украина, Молдавия	103,5
Закавказье	106,4
Северный Кавказ	103,2
Средняя Азия	115,2
Урал	104,4
Дальний Восток	118,8

Самые высокие расходы на питание отмечаются у отдыхающих, приехавших с севера Европейской части СССР, самые низкие — у приехавших из республик Прибалтики. Правда, при этом следует оговориться, что сравнительно низкий уровень расходов на питание жителей республик Прибалтики объясняется и тем, что подавляющая часть этих отдыхающих проводила отпуск в маленьких курортных посёлках, где работают предприятия общественного питания низших разрядов, а жители северных районов страны — в крупных курортных центрах, где велик удельный вес ресторанов и кафе.

Большое значение имеет анализ спроса населения на туристские ус-

36 Преображенский В.С., Веденин Ю.А. География отдых. М., «Знание», 1971. С. 10.

луги в динамике, его изменение под воздействием тех или иных причин. Прогнозирование спроса на туристские услуги имеет огромное значение в связи с особенностями развития индустрии туризма: высокий удельный вес основных фондов, сравнительно медленная их окупаемость, привязанность потребления услуг к месту их производства. Туристские услуги не могут быть вывезены куда-либо при уменьшении спроса и доставлены из другого места при расширении спроса. Следовательно, реакция предложения на соответствующее уменьшение спроса возможна только путём ограничения производства. В то же время расширение производства туристских услуг предполагает капитальные вложения, которые осваиваются в течение продолжительного периода времени. Неспособность индустрии туризма быстро реагировать на изменяющиеся условия спроса приводит к крайней неэластичности предложения. Преобладающая часть основных средств туристских предприятий не может быть использована для других целей.

Таким образом, индустрия туризма особенно нуждается в долгосрочных прогнозах своего развития с учётом всех факторов, формирующих спрос. К ним относятся:

- 1) общий рост материального благосостояния трудящихся;
- 2) рост общественных фондов потребления;
- 3) увеличение свободного времени трудящихся (возможность деления отпуска на два срока, распределение отпусков по сезонам);
- 4) изменения в структуре населения (половозрастная, по образованию и профессиям, по расселению в городах и сельской местности, по районам страны, семейному положению);
- 5) развитие различных видов транспорта, в том числе оценка перспектив увеличения числа лиц, имеющих личный автотранспорт;
- 6) изменение цен на транспортные и туристские услуги;
- 7) совершенствование структуры рекреационной деятельности;
- 8) географическое распределение предложения туристских услуг;
- 9) требования населения к условиям транспортировки, размещения и питания при различных видах туризма;
- 10) возможности вовлечения дополнительных трудовых ресурсов для развития индустрии туризма, определение видов туризма с точки зрения трудоёмкости туристских услуг.

Изучение всех этих факторов поможет определить долгосрочную программу развития индустрии туризма в соответствии с ожидаемым спросом населения, предотвратить отрицательные последствия неэластичности предложения. Решение такой задачи возможно лишь при обеспечении комплексного межотраслевого подхода к развитию индустрии туризма.

VI. КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ ИНДУСТРИИ ТУРИЗМА

Наша страна располагает грандиозными возможностями для удовлетворения всего многообразия спроса населения на туристские услуги. В настоящее время выявлено и изучено 4,5 тыс. минеральных источников, более 700 месторождений лечебной грязи, свыше 450 климатических районов, особенно благоприятных для санаторно-курортного лечения.

Все курорты страны по значению подразделяются на три группы: общесоюзные, республиканские и местные. К курортам общесоюзного значения в РСФСР относятся: курорты на Черноморском побережье Краснодарского края, Кисловодск, Ессентуки, Пятигорск, Железноводск, Нальчик, Сергиевские Минеральные воды (Куйбышевская обл.), Белокуриха (Алтайский край), Шмаковка (Приморский край), а также курортная зона Ленинграда на побережье Финского залива.

В Украинской ССР общесоюзное значение имеют курорты на Черноморском побережье Крыма, Саки, Трускавец, Моршин, Бердянск, а также одесская группа курортов. В Грузинской ССР имеют общесоюзное значение курорты Кобулет, Гагра, Пицунда, Новый Афон, Боржоми, Цхалтубо, в Азербайджанской ССР – Нафалан, Истису, курортная зона западного побережья Каспийского моря. Кроме того, курортами общесоюзного значения являются Кемери (Латвийская ССР), Иссык-Кульский курортный район (Киргизская ССР), Джермук (Армянская ССР), Байрам-Али (Туркменская ССР).

Разнообразие природно-климатических зон в сочетании с комплексами культурно-исторических достопримечательностей позволяет обеспечить развитие всех видов туризма в широких масштабах. Следует отметить, что многие природно-климатические и культурно-исторические районы носят уникальный, неповторимый характер. В качестве примеров можно привести такие природные достопримечательности, как Крым или озеро Байкал, такое своеобразное сосредоточение памятников архитектуры, как Суздаль и Углич, Бухара и Самарканд. Совершенно очевидна

ограниченность ресурсов лечебных вод и грязей для лечения определенных видов заболеваний. Например, сероводородные ванны могут сегодня предложить санатории семи курортов.

Таким образом, развитие всех видов туризма может быть обеспечено ограниченными ресурсами, что делает особенно насущной задачу их рационального использования.

Услуги индустрии туризма в различных курортно-туристских районах характеризуются дифференциацией затрат на их создание. Различия в индивидуальной стоимости туристских услуг связаны с вовлечением в хозяйственный оборот более или менее удобных, удачно расположенных рекреационных территорий.

Рассмотрим критерии оценки рекреационных территорий с точки зрения величины себестоимости услуг индустрии туризма.

Различия в себестоимости туристских услуг возникают, прежде всего, в результате того, что районы имеют разную продолжительность туристского сезона. Так, например, продолжительность купального сезона на Балтийском побережье равна примерно 70 дням, на Черном море в районе Одессы – 100, в Крыму – 125, в районе Сочи-Батуми – 150 дням. Существенные различия в продолжительности сезона предопределяют эффективность использования основных фондов индустрии туризма – чем продолжительнее сезон, тем ниже индивидуальные издержки производства услуг.

Строительство предприятий индустрии туризма в различных природно-климатических зонах, даже в пределах одного района, предполагает неодинаковые капитальные затраты. Их общий объем в расчёте на одно место будет зависеть от местоположения, степени развития инфраструктуры, качества строительной площадки. Необходимость вовлечения в хозяйственный оборот менее удобных с этой точки зрения территорий приводит к росту индивидуальной стоимости туристских услуг. Так, при размещении жилых корпусов здравниц в отдалении от моря необходимо строить лифты, фуникулеры или другие сооружения.

При этом характерно, что предприятия организованного отдыха одного курорта, расположенные дальше от моря и имеющие более высокие издержки производства, реализуют услуги менее высокого качества, чем предприятия, расположенные непосредственно у моря.

Строительство здравниц в различной степени удаленности от водолечебниц или грязелечебниц приводит к дифференциации транспортных затрат.

Большие различия наблюдаются в эффективности лечения различными грязями и минеральными водами (табл. № 71).

**Процент безуспешного лечения больных
с болезнями кожи и подкожной клетчатки
на различных курортах СССР**

Курорты	Процент безуспешного лечения
Сочи	0,5
Горячий ключ	0,6
Кемери	0,8
Нальчик	0,9
Серноводск	0,9
Кульдур	1,2
Сергиевские Минеральные Воды	1,7
Сары-Агач	5,8
Липецк	9,3
Чартак	21,6

Учёт рентного фактора имеет большое практическое значение при решении вопросов территориального размещения предприятий индустрии туризма и очередности освоения рекреационных территорий.

Курортно-туристские районы образуются или в результате освоения земель, ранее использовавшихся в других хозяйственных целях, или на основе существовавших ранее поселений, которые в результате развития индустрии туризма меняют свою типологию. В настоящее время даже в самых популярных курортно-туристских районах большая часть земель остается в ведении сельского и лесного хозяйства. Так, например, в районе Ялты на их долю приходится 82%, а в районе Алушты – 97% всех земель. Целесообразно ли использование этих земель под сельскохозяйственное производство? Ответить на этот вопрос можно лишь на основе сравнения эффективности землепользования для туристских и сельскохозяйственных целей.

Не менее важное значение имеет рациональное использование земель, уже вовлеченных в хозяйственный оборот индустрии туризма. По нормам застройки курортных учреждений, которые сегодня разработаны на основе временных указаний ЦНИИЭПа лечебно-курортных зданий, общекурортная норма составляет 350-500 м² на одного отдыхающего. Эти нормы крайне завышены. Известный болгарский курорт «Золотые пески» ёмкостью 10 тыс. мест имеет 150 м² на одного отдыхающего, новый румынский курорт «Мамая» такой же емкости – 85 м², а английский

курорт «Брон-и-мор» емкостью 3 тыс. мест – 53 м². Достаточно сказать, что если рекомендуемую временными указаниями общекурортную норму сократить только на 100 м² (средняя стоимость освоения 1 га курортной территории – 50 тыс. руб.), то при намечаемом увеличении вместимости курортов на 2000 год экономия составит около 5 млрд. руб.³⁷

Строительство новых туристских предприятий и учреждений в пределах курортов обходится всё дороже и дороже, так как вовлекаются в хозяйственный оборот менее удобные для строительства земли. Почему же так происходит? Прежде всего, потому, что на курортах чрезвычайно быстрыми темпами растёт численность местного населения, а следовательно, ценнейшие земли отдаются под застройку жилыми домами, и – что особенно плохо – расширяется промышленное производство. «Ценные территории не резервируются для перспективного строительства и зачастую занимаются под жилую и промышленную застройку или используются для других хозяйственных целей, что ведет к гибели ценных природных ресурсов страны. В Пятигорске, например, курорте союзного значения, промышленные и складские территории составляют 180,0 га, селитебные³⁸ – 1270,0, а курортные – только 113,0 га, т.е. всего 7%. В Кисловодске дело обстоит немногим лучше – промышленные и складские территории составляют 97,0 га, селитебные – 1260,0, а курортные – 313,0 га, т.е. 23%»³⁹.

В связи с этим необходимо напомнить декрет, подписанный В. И. Лениным 3 июня 1921 г. Декретом предлагалось «в месячный срок освободить, согласно производственному плану Народного Комиссариата здравоохранения, в курортных местностях общегосударственного значения Крыма, Кавказских групп, Кубано-Черноморского и Одесских лиманов все помещения и здания, пригодные для устройства санаториев, занимаемые советскими учреждениями, включая и военные, советскими служащими и вообще здоровыми людьми, не связанными с курортным лечением или в производственном отношении и передать их в ведение курортных управлений».

Что значит использовать курорт по назначению? В интересах общества следует стремиться к максимальному росту числа отдыхающих, приходящихся на постоянных жителей курорта (разумеется, не в ущерб обслуживанию). Иначе организация отдыха трудящихся будет все более

37 Инженерная защита берегов Чёрного моря. Киев, «Будівельник», 1968. С. 27.

38 **Селитебная территория** – земли, отведённые и предназначенные для строительства жилых и общественных зданий, промышленных предприятий, дорог, улиц, площадей в пределах городов и посёлков городского типа. (Прим. редактора).

39 Размещение, планировка и благоустройство курортов. Центр научно-технической информации по гражданскому строительству и архитектуре. М., 1969. С. 18.

дорогой отраслью народного хозяйства. Замечательно, что жители курортных городов за годы Советском власти переселились из старых домов в новые, благоустроенные. В этом знамение современности, очевидность наших социальных завоеваний. Но в связи с этим возникает необходимость решения сложной задачи – оптимизации численности постоянных жителей курорта и отдыхающих. Остановимся на некоторых аспектах этой проблемы.

На двух отдыхающих в здравницах примерно приходится один работник сферы обслуживания. При такой пропорциональности в Сочи с учётом иждивенцев и пенсионеров численность населения составляла бы примерно 50 тыс. человек. В действительности же в городе живет постоянно около 200 тыс. человек. Удивляться не приходится. Семья из четырёх человек, где в лучшем случае половина занята в индустрии туризма, получает квартиру минимум из двух комнат. Во время сезона они постоянно предоставляют ночлег двум-трём отдыхающим, которые, кроме того, нуждаются в питании, культурном досуге. Для того чтобы удовлетворить справедливые требования туристов, сфере обслуживания необходимы новые рабочие руки, а обладателям этих рук – благоустроенные квартиры, в которых опять же найдут ночлег отпускники. При этом нельзя забывать, что, кроме работников сферы обслуживания, в городе немало строителей, рабочих пищевой промышленности, а также учителей, врачей и т.д., которые создают услуги постоянным жителям города.

Вот как создается проблема: город или курорт? Единое понятие город-курорт как бы рассекается, каждая часть получает собственные цели развития.

Строительство нового жилого дома в курортном районе не просто затраты на определённую сумму средств, а одновременное сокращение возможностей дальнейшего развития курортного предприятия – ведь мощность его ограничена территорией курорта. Следовательно, необходимо рабочую силу набирать из постоянного населения, из приглашенных на время работников и в минимальной степени привлекать на постоянное жительство в курортный посёлок работников из других районов страны. Курорты не должны обрастать городами. Разумнее, чтобы города обрастали курортами.

В условиях капитализма лучшие курортные участки находятся в частном пользовании. Вот, что по этому поводу отмечал на конференции в Женеве французский урбанист Анри Сеттур: «Лазурный берег, например, поделен на частные владения, в результате чего вскоре людям для прогулок останутся лишь бетонированные автострады».

В социалистическом обществе землепользование подчинено интересам общества. Никто не разрешит поселиться на участке, где бьют нефтяные фонтаны, ибо это будет противоречить общенародным интересам. Но курортный район не меньшая ценность. Поэтому здесь преимущественно должны жить лишь те люди, труд которых приложен к сфере обслуживания курортников.

Каждый курортно-туристский район может принять для отдыха строго определенное число людей. Ограниченность ёмкости такого района объясняется не только возможностями индустрии туризма, но и пределом допустимых нагрузок на природный комплекс. Превышение этого предела приводит к необратимым процессам разрушения естественной среды. Поэтому мощности туристско-курортного района, прежде всего, лимитируются допустимыми нагрузками на природный комплекс.

Максимальная нагрузка (количество ночёвок в данном районе в течение суток) определяется с учётом постоянного и временного населения. Под временным населением понимаются не только отдыхающие, но и сезонные работники и экскурсанты, прибывающие в данный населённый пункт из других мест. Любое увеличение численности местного населения автоматически должно приводить к соответствующему сокращению численности туристов в данном районе. Если средний срок пребывания туристов в районе составляет 20 дней, а эксплуатационный период работы курорта – 200 дней, то каждый новый местный житель лишает возможности отдохнуть в данном районе 10 человек.

В странах социалистического содружества получила распространение такая форма строительства курортов, при которой на их территории практически не проживает местное население. Это позволяет на сравнительно небольших территориях обеспечить оптимально комфортные условия отдыха.

Использование постоянных или сезонных работников является проблемой не только уровня обслуживания туристов, но и оптимизации мощности курорта.

Количество туристов, которых способен принять курорт, может быть рассчитано из пропорции

$$P_n = T - T_э + O + Э,$$

где P_n – максимальное количество человек единовременного пребывания, соответствующее допустимым нагрузкам на природный комплекс района;

T – максимальное число туристов единовременного пребывания;

$T_э$ – число туристов, находящихся в экскурсии за пределами курорта;

O – постоянное (местное) население в районе;

Э – число экскурсантов и других лиц, прибывающих в район, но не нуждающихся в ночевках.

Наиболее рациональна система использования трудовых ресурсов, при которой все местное население занято обслуживанием туристов и экскурсантов. В этом случае можно обеспечить максимум числа туристов единовременного пребывания.

Таблица № 72

Нормативы численности обслуживающего персонала для различных объектов отдыха⁴⁰

Наименование объектов	Количество занятого персонала, человек
Песчаный или зеленый пляж, 1 га	0,3-0,5
Прогулочные катера, 100 мест	4-8
Крытый плавательный бассейн	8-25
Площадка для игры в гольф	3-5
Дорожка бобслея	3-5
Искусственный каток (зимний стадион)	7-10
Лыжный подъемник	1-3
Лыжный лифт	4-6
Подвесная канатная дорога	10-15
Гостиница высшей категории, 10 коек	12-15
Гостиница категории «А», 10 коек	10-11
Гостиница категории «В», 10 коек	7-10
Гостиница категории «С», 10 коек	2-4
Дом отдыха, 10 коек	8-9
Мотель, 10 коек	4-5
Кемпинг, 10 коек	1,5-1,8
Ресторан, 10 посадочных мест	0,7-1,4
Кафе или столовая, 10 посадочных мест	1,2-2
Буфет, 10 посадочных мест	0,1-0,3
Бензоколонка	2-5
Стоянка на 10 автомашин	0,2-0,3

В международной практике большое внимание уделяется разработке нормативов численности персонала для обслуживания объектов отдыха.

В Чехословакии, например, на основании имеющегося опыта и в за-

⁴⁰ Места отдыха и туризма. Зарубежный опыт. Киев, 1970. С. 139-140.

зависимости от характера курортно-туристских центров определены следующие нормативы (табл. № 72).

Лимит рекреационных нагрузок определяет лишь потенциальные возможности развития курортно-туристского района. Общее число всех прибывших в данный район ограничивается развитостью транспортных коммуникаций, мощностью средств размещения, функционирующих в данном районе, и т.п.

Мощности транспорта могут превосходить рекреационный потенциал района. В этом случае возможности транспорта будут использоваться не полностью или же придется расширить рекреационные территории, изъяв, например, земли из хозяйственного оборота других отраслей народного хозяйства, уменьшить среднюю продолжительность пребывания в районе и др.

Возможна и такая ситуация, когда мощности транспорта совпадают с рекреационными возможностями территорий, но не соответствуют мощности предприятий размещения. Между двумя взаимосвязанными частями обслуживания туристов следует установить соответствие.

Третья ситуация – оптимальная – характеризуется соответствием мощностей транспорта и средств размещения. Оно может быть абсолютным, если мощности транспорта и средств размещения равны максимальной рекреационной нагрузке, и относительным, если мощности транспорта и средств размещения совпадают, но являются меньшими, чем максимальная рекреационная нагрузка. В последнем случае возможно дальнейшее развитие курортно-туристского района.

Следует учитывать, что мощности общественного транспорта дополняются возможностями использования личных транспортных средств. Кроме того, мощности транспорта должны быть тем большими, чем менее продолжительно пребывание туристов в данном районе.

Следующим этапом комплексного рассмотрения мощности курорта является определение связи между средствами размещения и мощностью предприятий общественного питания. Мощность предприятий общественного питания определяется числом мест, скоростью оборота одного места. При расчёте необходимой мощности нужно учитывать количество туристов, приготовляющих пищу дома, частоту обращения к услугам предприятий общественного питания в день, число местных жителей, пользующихся этими услугами, среднеедневное число экскурсантов и т.д.

Услугами открытой сети пользуются организованные и неорганизованные туристы, местное население и экскурсанты. По нашим расчётам, в курортных районах на долю экскурсанта приходится в среднем две по-

садки в день, местных жителей – одна посадка на 6 человек, неорганизованных туристов – три посадки в день, а организованных отдыхающих – одна посадка за 3 дня. При дефицитности услуг общественного питания значительно большее число туристов готовят еду сами. Для туристов, размещающихся в гостиницах, возможности готовить еду самим сводятся к минимуму.

В международной практике принято соотношение числа посадочных мест в общественном питании к числу мест для размещения, как 1,3 – 1,5:1. Это соотношение зависит от продолжительности работы предприятий в течение суток и скорости обслуживания.

Комплексное развитие курортно-туристского района предполагает прямую взаимосвязь мощностей всех составных частей индустрии туризма. Количеству отдыхающих в среднеспредельном исчислении на курорте должно соответствовать определенное число мест в театрах, кинотеатрах, концертных залах, стадионах, предприятиях развлекательного питания, на танцплощадках, в музеях и т.п. Все эти учреждения предоставляют туристу взаимозаменяемые услуги, потребление которых ограничено временем.

Таким образом, курортно-туристский район можно рассматривать как своего рода хозяйственную организацию. Курортное хозяйство по своей экономической природе – многоотраслевое. Оно включает торговлю, общественное питание, гостиницы, транспорт, театр, кино, предприятия организованного отдыха и т.д. Отдельные части курортного хозяйства приносят неодинаковую прибыль, а некоторые могут быть постоянно убыточны. Однако зачастую так называемые убыточные отрасли как раз и превращают населённый пункт в курортно-туристский центр.

Наиболее характерным в этой связи является содержание памятников архитектуры. Их реставрация, реконструкция и восстановление требуют немалых вложений. В качестве примера можно указать на сумму почти в 8 млн. руб., которую предполагают израсходовать в Эстонии на реставрацию и восстановление памятников. Церковь Нигулиста (XII-XIV вв.) приспособляется под музей современного искусства (стоимость восстановительных работ 300 тыс. руб.), городская стена Таллина (XIV-XVI вв.) – под экспонат туризма (стоимость 500 тыс. руб.), кузница в Таллине – под образцовую кузницу для изготовления сувениров (стоимость 50 тыс. руб.), угловая башня замка-крепости Хермани в Нарве (XIII-XIV вв.) – под кафе (стоимость 500 тыс. руб.) и др.

Среди перечисленных туристских достопримечательностей не все рассчитаны на хозяйственное использование. Многие из них не принесут

непосредственного дохода. Однако памятники древней архитектуры являются тем главным магнитом, который привлекает туристов в эти города и обеспечивает дополнительные доходы тем отраслям индустрии туризма, которые должны работать рентабельно. В Таллине уже сегодня сумма выручки по эксплуатации памятников архитектуры составляет 80 тыс. руб. в год.

Один из энтузиастов развития научных исследований в области туризма, сделавший немало для хозяйственного использования памятников архитектуры, В.П. Пачулия пишет: «А ведь из памятников истории и культуры можно извлекать выгоду – и моральную, и материальную. Для этого необходимо заняться их эксплуатацией. Ведь положительный зарубежный и первый наш опыт доказывает возможность и разумность этого шага. Таким образом, будут решены две проблемы: памятники будут служить людям и приносить определённый доход»⁴¹.

Аналогичный характер имеет экономика паркового хозяйства. Известно также, что многие кинофестивали не приносят прибыли курортно-туристским центрам, а, наоборот, дают некоторый убыток. Как правило, убыточны гастроли театров и симфонических оркестров в Сочи. Однако крупнейшие курорты организуют подобные зрелища (кинофестивали в Каннах, Карловых Варах, Мамае, фестивали современной песни в Сочи, Сопоте, классического танца в Варне и т.д.).

Закономерным является сочетание в индустрии туризма прибыльных и убыточных предприятий и учреждений. Убыточность одних в определяющей степени обуславливает прибыльность других. Следовательно, курорт – это единое комплексное хозяйство, которое нельзя отделить от города и которое требует единого управления.

«Бережное использование природных ресурсов, — отмечают академик И.П. Герасимов и доктор географических наук В.С. Преображенский, — немислимо без закрепления земель, как своеобразных основных фондов индустрии отдыха и туризма, за предприятиями отдыха, подобно тому, как это имеет место в сельском хозяйстве. По существу, наряду с уже издавна сложившимися фондами – сельскохозяйственными и лесными, городскими и дорожными землями – должен быть создан фонд рекреационных земель»⁴².

Твёрдое закрепление земель, осуществляемое в настоящее время, сделало невозможным их использование на нужды развития промышлен-

41 Пачулия В.П. Исторические памятники Абхазии, их значение и охрана. М., «Наука», 1968. С. 38.

42 Проблемы развития индустрии туризма. Новосибирск, 1970. С. 36.

ности или других отраслей народного хозяйства. Это принципиальный вопрос дальнейшего развития индустрии туризма.

Что значит признать курортный или туристский центр хозяйственной организацией? Это значит, что все предприятия и учреждения комплексного или разового обслуживания туристов, местных жителей должны управляться из единого центра. Такую форму организации и управления уже сегодня имеют курортные комплексы стран социалистического содружества.

По нашему мнению, курортное хозяйство в масштабе, как страны, так и курортно-туристских центров должно находиться в руках одного хозяина. Создание курортных объединений (хозяйственных организаций) назрело и соответствует объективным тенденциям развития народного хозяйства. Возможность превращения многоотраслевого курортного хозяйства в объединение обуславливается тем, что уже ныне подавляющая часть населения курортов занята в предприятиях и учреждениях, обслуживающих туристов. Для курортных районов характерна специфическая структура занятости населения в народном хозяйстве (табл. № 73).

Таблица № 73

Численность работников по отраслям народного хозяйства на ряде курортов Крыма в 1965 г.⁴³

(в % к итогу)

Отрасли народного хозяйства	Алушта	Ялта	Евпатория
Здравоохранение	28	33	29
Торговля и общественное питание	14	13	11
Коммунальное хозяйство	5	5	6
Культура и просвещение	9	7	7
Транспорт и связь	9	11	14
Промышленность	10	12	18
Строительство	14	10	9
Сельское хозяйство	4	7	—
Прочие отрасли	7	2	6
Итого	100	100	100

Число занятых в здравоохранении, торговле, общественном питании, транспорте и связи превышает численность занятых в промышленности и строительстве: в Алуште – в 2,12 раза, в Ялте – в 2,59, в Евпатории – в 2

43 Иоффе И. Особенности развития народного хозяйства курортной зоны. «Экономика советской Украины», № 13, 1969. С. 75.

раза, а только в промышленности: в Алуште — в 5,1 раза, в Ялте — в 4,75, в Евпатории — в 3 раза.

В среднем на курортах страны на долю промышленности и сельского хозяйства приходится менее 20% численности работников, занятых в народном хозяйстве. Следует учесть, что значительная часть работников промышленности, строительства и сельского хозяйства участвует в создании продуктов, необходимых для туристов.

Представляется целесообразным, чтобы промышленные сельскохозяйственные предприятия, специализированные на обслуживании потребностей индустрии туризма, полнее учитывали интересы единого комплексного хозяйства курорта. Это будет способствовать повышению роли сельского хозяйства курортных зон в удовлетворении потребностей туристов. «Сложившаяся специализация сельского хозяйства курортной зоны требует существенного улучшения, и эта работа должна быть произведена в кратчайший срок. Специализация сельского хозяйства курортной зоны должна обеспечить, как известно, максимальный рост производства малотранспортабельных продуктов – свежих овощей, фруктов и т.д.»⁴⁴.

Таблица № 74

**Рентабельность различных видов услуг,
необходимых туристу**

(в расчете на одного туриста, руб.)

	Выручка			Эксплуатационные затраты		
	30 дней	20 дней	10 дней	30 дней	20 дней	10 дней
Услуги: транспорта	50	50	50	25	25	25
гостеприимства	45	30	15	42	28	14
питания	90	60	30	75	50	25
развлечения	30	20	10	24	16	8
бесплатные	—	—	—	9	6	3
Итого	215	160	105	175	125	75
В среднем за один день	7,2	8,0	10,5	5,8	6,7	7,5

Необходимость комплексного подхода к управлению и оценке хозяйственной деятельности индустрии туризма вызывается еще рядом

44 Иванидис Г.П. Курортам – прочную продовольственную базу. Тбилиси, «Сабчота Сакартвело», 1968. С. 42.

обстоятельств. Определенная часть туристских услуг, как известно, убыточна или предоставляется бесплатно. Создание таких услуг возможно только за счет прибыли других отраслей индустрии туризма. Курортное хозяйство, таким образом, в различной степени заинтересовано в реализации тех или иных услуг. Рассмотрим это положение на условном примере, отражающем реальные соотношения результатов деятельности различных частей индустрии туризма при обслуживании неорганизованных отдыхающих (табл. № 74).

Данные табл. № 74 показывают, что самый высокий уровень рентабельности (к себестоимости) имеют транспортные услуги, а самый низкий – услуги гостеприимства. Средние расходы туриста за один день пребывания и себестоимость тура-дня увеличиваются по мере сокращения общего срока путешествия. Однако темпы роста среднего дневного расхода туриста заметно выше темпов роста себестоимости тура-дня, а следовательно, рентабельность комплексного обслуживания повышается по мере сокращения продолжительности путешествия. Так, рентабельность полного обслуживания туристов при 10-дневном путешествии составляет 40%, при 20-дневном – 28%, а при 30-дневном – 23%. Это связано с тем, что самая высокая рентабельность характеризует транспортные услуги. Следовательно, во все периоды работы транспорта, кроме пиковых нагрузок, целесообразно поощрение потребления транспортных услуг и сокращения времени путешествия путём предоставления соответствующей скидки к транспортному тарифу.

Рентабельность туристского обслуживания без транспортных услуг в нашем примере в 2-4 раза меньше, чем полного комплекса обслуживания. Особенно большое влияние на снижение рентабельности оказывает гостиничное хозяйство. Если не учитывать гостиницы крупных курортных центров, то наименьшую рентабельность в комплексе туристского обслуживания имеют в настоящее время гостиничные услуги. Это означает, что турист, пользующийся жильём местных жителей, «обеспечивает» обществу большую рентабельность. Данный вывод не следует рассматривать как призыв к сокращению строительства гостиниц.

Однако поскольку строительство гостиниц требует значительных капиталовложений при крайне медленной окупаемости средств, правомерно говорить об экономии государственных ресурсов, полученной в результате мобилизации жилого фонда местного населения. Даже при увеличении рентабельности гостиничного хозяйства строитель-

ство предприятий размещения целесообразно не для вытеснения жилого фонда местных жителей, а как условие дальнейшего расширения предложения туристских услуг.

Учреждения индустрии туризма, оказывающие бесплатные услуги, в настоящее время содержатся за счёт бюджета. Создание хозяйственных объединений решит проблему финансирования их деятельности. Они будут действовать за счёт части прибыли, полученной другими предприятиями индустрии туризма.

Комплексное развитие индустрии туризма предполагает не только превращение курортно-туристских центров в объединения, но и тесную взаимосвязь всех отраслей народного хозяйства, обеспечивающих отдых трудящихся. Речь идёт, таким образом, о системном подходе к планированию организации отдыха населения.

В наиболее популярных местах отдыха в настоящее время наблюдается в летний период чрезмерное скопление людей, что препятствует нормальному воспроизводству рабочей силы, разумному использованию свободного времени. Кроме того, это приводит и к излишней нагрузке на природные комплексы, к невозможности расхищению ресурсов: размыву пляжей, эрозии почвы, гибели ряда видов растений, животных и т.п.

Основной задачей ныне является оптимизация количества туристов, которых могут принять курорты в различные периоды года при условии создания нормальных условий отдыха и воспроизводства ценнейших природных ресурсов.

Сейчас, когда туризм получил широкое развитие, возникла необходимость управлять потоком отпускников, одновременно отправляющихся в одном и том же направлении, стремящихся остановиться в одних и тех же гостиницах, загорать на одних и тех же пляжах, осматривать одни и те же достопримечательности и т.д.

В условиях капитализма обеспечить управление спросом на туристские услуги крайне сложно. Социалистический способ производства открывает колоссальные возможности для планомерного управления спросом и предложением туристских услуг. Важнейшими предпосылками для решения такой задачи являются рассредоточение времени отпусков трудящихся, увеличение доли организованного туризма, расширение новых мест отдыха, направленное развитие транспорта в целях упорядочения туристских потоков, использование стоимостных рычагов.

Преодоление неравномерности предоставления отпуска. В результате анкетного опроса, проведенного под руководством Л. Павлова и Ю. Ти-

това, была получена структура сезонности отдыха городского населения. По этим данным,

в январе-феврале отдыхает 7,5% общего числа городского населения,

в марте-апреле – 7,1%,

в мае-июне – 19,1%,

в июле-августе – 47,4%,

в сентябре-октябре – 14,3%,

в ноябре-декабре – 4,7%.

Данные свидетельствуют о крайней неравномерности отдыха городского населения, что, как известно, отрицательно влияет на работу предприятий индустрии туризма и общественного транспорта.

Если бы всё население страны отдыхало вне постоянного места жительства, а предприятия индустрии туризма имели мощности круглогодичного действия, то при сложившейся структуре времени отдыха по сезонам степень использования мощности составила бы примерно 35%. Это привело бы к значительному повышению себестоимости услуг всех видов туристского обслуживания. Чем выше степень использования мощностей индустрии туризма, тем ниже себестоимость, тем с меньшими общественными издержками можно удовлетворить потребности трудящихся в услугах индустрии туризма. Уменьшение доли отпускников в июле – августе означает экономию ресурсов, материальных и трудовых затрат на организацию отдыха. Именно сокращение спроса в сезон пик позволит оптимизировать спрос и предложение на туристские услуги.

Равномерное распределение времени отпуска в течение года может быть обеспечено с помощью различных мер. По нашему мнению, определенные положительные результаты могло бы дать изменение времени каникул (в пределах мая – сентября) путём установления различных сроков окончания и начала учебного года по районам страны и видам учебных заведений; установление более равномерного предоставления отпусков трудящимся, а также практика разделения ежегодного отпуска на два периода (по желанию трудящихся). В настоящее время администрация предприятий и учреждений неохотно идёт на деление отпуска. Общее увеличение продолжительности отпусков трудящихся сделало это деление целесообразным для значительной части населения страны. Об экономических преимуществах индустрии туризма в этом случае говорилось выше.

Следует учитывать, что при делении отпуска на два периода его

фактическая продолжительность с учётом выходных при 6 рабочих днях составляет 9 дней, при 12 рабочих днях – 16 дней, при 18 рабочих днях – 23 дня, при 24 рабочих днях – 30 дней. Деление отпуска на два срока при прочих равных условиях увеличивает его продолжительность на 2 дня. (Все эти расчёты справедливы только при условии, если отпуск начинается с понедельника).

Повышение уровня организованности отдыха трудящихся. Уровень планирования и управления спросом на туристские услуги в значительной степени зависит от развития организованного туризма. Это не означает, что всё население страны должно пользоваться только услугами предприятий организованного отдыха. Сложилось представление, что единственной формой организованного отдыха может быть пребывание в здравницах или групповой туризм. Однако этими формами организованного отдыха охвачено лишь 25% всех туристов.

По нашему мнению, следует обеспечивать определённую степень организованности отдыха самодеятельных туристов. Речь в данном случае идёт о предварительной реализации услуг гостеприимства в квартирах и домах местных жителей, предприятий розового обслуживания, по месту жительства населения. Ныне же самодеятельные отдыхающие предоставлены сами себе, что является препятствием как для рациональной организации отдыха трудящихся, так и для планомерного использования туристских ресурсов. Система оплаты за пребывание в местах отдыха по заранее установленной цене пользуется огромным успехом, во-первых, потому, что оно, как правило, обходится дешевле, чем неорганизованный отдых, а во-вторых, потому, что отпускник освобождён от многих забот.

Развитие разнообразных форм организованного отдыха в большой степени зависит от совершенствования условий реализации путёвок и курсовок.

В областных и районных центрах было бы целесообразно создать специальные бюро по реализации путёвок и курсовок во все предприятия организованного отдыха профсоюзов, а также курсовок на право пользования жильём жителей курортно-туристских районов. Кроме того, на комиссионных началах эти бюро могли бы реализовать и путёвки в ведомственные здравницы.

Первичным профсоюзным организациям следовало бы предоставить право выдачи работникам специальных талонов на приобретение путёвок как за наличный расчёт, так и на льготных условиях или бесплатно согласно квоте предприятия или организации. В этом случае

создадутся более благоприятные условия для семейного отдыха и будут преодолены препятствия совместному отдыху, которые возникают из-за того, что каждому предприятию «спускаются» путёвки лишь в определенную здравницу.

Расширение географии мест отдыха. Ныне индустрия туризма развивается преимущественно на Черноморском побережье. В то же время некоторые ценные для отдыха территории не вовлекаются в хозяйственный оборот. В частности, не полностью используется приморская зона Прибалтийских республик, и особенно Эстонии. В то же время «Балтийское побережье в границах Прибалтийских союзных республик, в том числе Эстонии, благоприятно для развития курортного хозяйства и туризма: сочетание моря с широкими пляжами из мелкозернистого чистого песка, защищёнными дюнами от резких ветров, и соснового леса, нежаркий климат, насыщенный озоном и йодом воздух, неглубокая прибрежная полоса, а также отличные пути сообщения. На побережье обнаружены и минеральные источники. Приморская зона Прибалтийских республик – база отдыха всесоюзного значения»⁴⁵.

Рост числа районов популярного отдыха позволит разнообразить удовлетворение потребностей в туристских услугах, сократит нагрузки на функционирующие ныне курортно-туристские районы. Разумеется, это возможно лишь на основе единого народнохозяйственного планирования индустрии туризма. Необходимо оптимальное сочетание развития общесоюзных и местных курортно-туристских районов. Использование местных курортов отличается большей эффективностью, так как даёт возможность отдыхать трудящимся не только в отпускной период, но и в течение всего года. Однако нельзя согласиться с теми, кто вообще считает, что большая часть населения должна проводить свой отпуск в непосредственной близости от места постоянного жительства.

Так, например, М.И. Маламуд пишет: «План распределения должен учитывать необходимость максимального увеличения количества путёвок для контингентов республики с тем, чтобы в известной мере избежать дальних пассажироперевозок и неизбежного, в связи с этим, недоезда»⁴⁶.

Свести к минимуму отдых в здравницах за пределами республики, где проживает отпускник, – предложение весьма спорное. Ведь поездка

45 Тармисто В. О некоторых особенностях экономико-географического положения Эстонской ССР. Таллин, «Валгус», 1968. С. 65-66.

46 Маламуд М.И. Экономика курортов. Киев, «Здоровья», 1966. С. 28.

в дом отдыха, пансионат или санаторий даёт возможность не только лечиться или отдыхать в одном месте, но и ознакомиться с достижениями данной республики, с её городами и селами, с бытом её населения. Ещё более сомнительным представляется нам стремление к уменьшению пользования услугами пассажирского транспорта.

Роль транспорта в управлении потоками туристов. Увеличение или ограничение туристского потока в тот или иной район зависит от числа пассажиро-мест на данном направлении, а также от характера (уровня) этого сообщения (прямое, промежуточное или с пересадками). В наибольшей степени благоприятствуют росту туристского потока прямые связи между курортом и населённым пунктом. Так, в 1967 г. Свердловск был связан с Сочи как прямым железнодорожным сообщением, так и воздушным путем. В результате 40 человек из каждой тысячи жителей этого города направлялись в Сочи. Из Челябинска, имевшего с Сочи только прямое авиационное сообщение, 27 человек на тысячу жителей поехали в Сочи.

Меньшей туристской подвижностью характеризуется население тех пунктов, которые имеют «промежуточные» связи с курортами (т.е. поезд или самолет делает в этом населенном пункте остановку в пути).

Наименее благоприятными с точки зрения туристской подвижности являются связи с пересадками.

Таким образом, транспорт играет особую роль в формировании спроса на весь комплекс туристских услуг того или иного района. Это обстоятельство не в полной мере учитывается при планировании развития индустрии туризма.

В 1940 г. максимальный объём движения между курортами Крыма и Кавказа и другими районами страны составлял около 2 тыс. пассажиро-мест в день. Это в 16 раз меньше, чем в среднем летом 1965-1969 гг. Следует учесть, что железная дорога ныне обслуживает менее половины всех туристов. Значительный объём перевозок осуществляет воздушный и морской транспорт, с каждым годом растёт число отдыхающих на собственных машинах. Возникает вопрос: приспособлены ли сегодня курорты Кавказа и Крыма к приему отдыхающих в таком количестве? Разумеется, за последние 25 лет значительно возросла материально-техническая база курортных городов и посёлков: расширилось число мест в санаториях, домах отдыха и на турбазах, увеличилось число мест в гостиницах, предприятиях общественного питания, в кинотеатрах, значительное развитие получил городской транспорт, расширились и благоустроились пляжи, наконец, особенно вырос жи-

лищный фонд местного населения. Однако расширение курортного хозяйства было не настолько значительным, чтобы принимать возросшую массу отпускников.

Следовательно, определение объёма движения поездов и самолётов, направляемых в курортные районы, должно зависеть не только от спроса на транспортные услуги, но и от возможностей предприятий индустрии туризма принять то или иное количество отдыхающих. Распределение общего объёма перевозок туристов между различными районами СССР должно осуществляться по определенной долговременной программе с учётом возможности приёма туристов в районах повышенного спроса на комплекс туристских услуг. Ограничение туристского потока может быть обеспечено или полной отменой прямого сообщения, или переводом этого сообщения на промежуточное, или, наконец, значительным сокращением объёмов перевозки. Отмена тех или иных пассажирских связей должна компенсироваться соответствующим расширением потока в другом направлении. Важнейшим рычагом переключения пассажирских потоков в новые курортные места является установление прямых пассажирских связей между тем или иным населённым пунктом и данным курортом. Такое переключение пассажирских связей при соответствующем улучшении уровня этих связей будет способствовать оптимальному (с учётом возможностей индустрии туризма) распределению туристских потоков.

Не менее важен и такой рычаг управления спросом на туристские услуги, как тарифы на транспорте. Тарифная система на различных видах транспорта в настоящее время состоит из двух частей: основная, включающая постоянные тарифы для проезда взрослых и детей при различной скорости и различных условиях передвижения, и временные тарифы. Все временные тарифы носят льготный характер, поэтому правомерно отождествляются с понятием льготных тарифов.

В действительности временные тарифы могут не только стимулировать, но и ограничивать объём перевозок. Поэтому более правомерно подразделять временные тарифы на льготные и ограничительные. Льготы или ограничения могут распространяться и на условия перевозки, реализации билетов (например, потребительский кредит, повышение предела возраста ребенка для приобретения детского билета и т.д.). Кроме того, следует различать постоянные и временные льготы. Так, льготы на проезд детей являются постоянными и, следовательно, не включаются в систему временных тарифов. Таким образом, главным

условием отнесения тарифа к временным является не льготность, а ограниченный во времени срок действия данного тарифа.

Рассмотрим основные виды временных тарифов и задачи, которые они призваны решать исходя из опыта нашей страны и практики зарубежных стран.

Работа всех видов транспорта характеризуется значительными сезонными спадами. Это объясняет существующие большие колебания в величине себестоимости перевозок по сезонам. Если сезонные тарифы устанавливать в зависимости от величины себестоимости, то осенью, зимой и весной они должны быть выше, нежели летом. Однако интересы сбалансированности спроса и предложения требуют иной политики построения тарифа. Транспортные ведомства должны стремиться к некоторому ограничению перевозок в летний период и к привлечению дополнительных пассажиров в другое время года. Постоянное увеличение объёма перевозок в июле и августе ведёт к росту условно-постоянных расходов, ибо расширение транспортных средств для обслуживания пассажиров в июле и августе увеличивает степень их недоиспользования в другие месяцы. Следует отметить, что значительные возможности расширения перевозок в период сезонного спада открывает развитие транспортного туризма.

В период максимального спроса на транспортные услуги даже некоторое повышение тарифа не должно существенно сказаться на снижении спроса. Те пассажиры, которые перенесут свою поездку, создадут дополнительный спрос в другие месяцы, что благотворно повлияет на работу транспорта. Если же повышение тарифов в месяцы пик будет осуществлено при значительном их снижении в периоды спада, то разрыв в ценах на билеты окажется более ощутимым, что, безусловно, вызовет повышение спроса на транспортные услуги в месяцы спада, сократит разрыв между максимальным и минимальным уровнем объёма работы в течение года.

Система временных тарифов может включать льготы или ограничения при продаже билетов в определённых направлениях, отдельные дни недели, в праздничные и предпраздничные дни.

Введение ограничительных тарифов позволит сократить спрос на тех или иных курортных направлениях, а одновременное использование льготного тарифа на каком-либо другом курортном направлении, в котором желательно направить туристский поток, может привести к более равномерному распределению потоков между отдельными курортно-туристскими районами.

Большое значение имеет и стимулирование поездок в течение всех дней недели. Известно, что начало отпуска с понедельника увеличивает продолжительность отдыха на два дня по сравнению с началом отпуска в любой день недели. Поэтому в пятницу, субботу и воскресенье транспорт испытывает особенные трудности с отправкой пассажиров. Целесообразно было бы ввести скидки на билеты при поездках во вторник – четверг.

По нашему мнению, большое значение имеет организация специальных авиачартерных перевозок трудящихся, выезжающих на курорты. Особую роль чартерные перевозки могли бы сыграть для создания более благоприятных условий отдыха трудящихся отдаленных районов страны.

Широкое использование чартерных перевозок создаст дополнительные возможности для планомерного распределения туристских потоков. Чартерные рейсы можно назначать с точно фиксированным местом назначения и тем самым обеспечивать планируемый приток отдыхающих.

Наконец, некоторой разновидностью чартерных поездок могут явиться экскурсии из мест отдыха. Представим себе, что отдыхающему в Кисловодске предлагается путешествие в Тбилиси или Сочи, в Ереван или Волгоград. Экскурсии будут проводиться при полной занятости кресел в обоих направлениях. И если на таких рейсах использовать модифицированные машины вместимостью 100-126 мест, то рейс будет рентабельным даже при скидке 40%.

Для того чтобы путешествие для отдыхающего было более привлекательным, важно организовать во время экскурсии нормальное питание. Ныне, когда устраиваются целодневные экскурсии на автобусах, теплоходах, питание отдыхающему выдается сухим пайком. Может быть, следует изыскать пути, чтобы перечислять деньги на питание в столовую или ресторан другого города для организации нормального питания экскурсанта во время путешествия. Кстати говоря, в некоторых здравницах такой опыт уже имеется. Проведение экскурсий в зимнее время в некоторой степени смягчит сезонность в работе курортов.

В нашей стране наиболее распространены льготы отдельным категориям населения. В периоды сезонных спадов для студентов вузов, учащихся средних специальных заведений, аспирантов и т.п. установлена скидка 50%. Кроме того, существуют скидки для военнослужащих и специальные скидки для туристов. Речь идет об отдыхающих по пу-

тёвкам «Спутника», направляющихся группой более 15 человек в туристскую поездку, подростков, едущих в санаторий, и т.д.

Для туристов льготный тариф, по нашему мнению, может снизиться до уровня условно-переменной части себестоимости. Дело в том, что вслед за приобретением транспортной услуги турист вынужден нести затраты на весь комплекс услуг, оказываемых индустрией туризма. Поэтому при оценке уровня льготного тарифа, применяемого на транспорте с точки зрения народного хозяйства нужно учитывать, что потери транспорта восполняются прибылью предприятий индустрии туризма или, во всяком случае, потери на транспорте будут восполнены снижением потерь комплекса предприятия индустрии туризма.

Большую роль льготные тарифы могут сыграть и в более равномерном распределении туристов по основным курортно-туристским районам. Здесь важно комплексное планирование работы транспортных ведомств и предприятий индустрии туризма, сочетание системы тарифов на транспортные услуги с ценами на услуги предприятий индустрии туризма, в частности согласованное применение льготных тарифов для стимулирования спроса населения. В итоге должна быть решена главная задача – создать наилучшие условия отдыха как можно большему числу трудящихся при относительно наименьших расходах и общественных, и личных средств.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Гергиев Д. и Енев Н. Экономика и организация туризма в НРБ. Варна, 1965.
2. «Железнодорожный транспорт», № 7, 1971.
3. Иванидис Г.П. Курортам – прочную продовольственную базу. Тбилиси, «Сабчота Сакартвело», 1968.
4. Иванова Т.А. Социально-экономические исследование покупательного спроса населения в местах массового туризма и отдыха. Автореферат кандидатской диссертации. М., 1971.
5. Инженерная защита берегов Чёрного моря. Киев, «Будівельник», 1968.
6. Иоффе И. Особенности развития народного хозяйства курортной зоны. «Экономика советской Украины», № 13, 1969.
7. Козлов И. Санаторно-курортное обслуживание трудящихся. М., Профиздат, 1970.
8. Краткий статистический ежегодник ПНР. Варшава, Издательство ЦСУ, 1970.
9. Кривошеев В. Как и где мы отдыхаем. «Советский Союз», 1971, № 8.
10. Маламуд М.И. Экономика курортов. Киев, «Здоровья», 1966.
11. Марианьский А. Современные миграции населения. М., «Статистика», 1969.
12. Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. Т. 24.
13. Материалы XXIV съезда КПСС. М., Политиздат, 1971.
14. Места отдыха и туризма. Зарубежный опыт. Киев, 1970.
15. «Народное хозяйство СССР в 1960 г.». Стат. ежегодник, 1961.

16. «Народное хозяйство СССР в 1968 году». Стат. ежегодник, 1969.
17. «Народное хозяйство в СССР в 1969 г.». Стат. ежегодник, 1970.
18. «Общественное питание». Республиканский междуведомственный научно-технический сборник. Киев, «Техніка», № 6, 7, 1970.
19. Пачулия В.П. Исторические памятники Абхазии, их значение и охрана. М., «Наука», 1968.
20. Преображенский В.С., Веденин Ю.А. География и отдых. М., «Знание», 1971.
21. Проблемы развития индустрии туризма. Новосибирск, 1970.
22. Развитие индустрии туризма в СССР. Материалы научной конференции. Новосибирск, 1968.
23. Размещение, планировка и благоустройство курортов. Центр научно-технической информации по гражданскому строительству и архитектуре. М., 1969.
24. Размещение производительных сил. Вып. 15. М., СОПС, 1970.
25. «СССР в цифрах в 1970 году». Стат. сб., 1971.
26. Статистический ежегодник стран – членов Совета Экономического Взаимопомощи. М., 1970.
27. «Строительство и архитектура Ленинграда», № 9, 1970.
28. Тармисто В. О некоторых особенностях экономико-географического положения Эстонской ССР. Таллин, «Валгус», 1968.
29. Тезисы докладов научной конференции по итогам научно-исследовательских работ ЦНИИЛТЭ в 1970 г. Сухуми, 1971.
30. Типовое проектирование санаторно-курортных и оздоровительных учреждений. М., 1970.
31. Шифиркин Б.И. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта. М., «Высшая школа», 1970.

БИОГРАФИЯ

Азар Вильям Ильич
(1931 – 2008)

В.И. Азар известный учёный, государственный и общественный деятель в сфере туризма. Заместитель министра культуры и туризма в 1992-1993 гг., заместитель председателя Роскомтуризма в 1993-1994 гг., вице-президент Национальной туристской академии в 1995-2005 гг., вице-президент Международной общественной туристской академии в 2005-2008 гг. Он внёс большой вклад в становление и развитие современного отечественного туристского комплекса, в создание научной базы современного туризма в Российской Федерации. В начале 60-х гг. XX века он занимался изучением, методической и практической поддержкой отечественного гостиничного бизнеса, туризма и транспорта, работая консультантом в еженедельнике «Экономическая газета». Он был известным журналистом, плодотворно и компетентно писавшим на самые различные темы по вопросам экономики и туризма, культуры и искусства.

В 1953 г. он окончил экономический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова. Кандидат экономических наук, профессор. С 1968 г. руководил сектором «Ценообразование услуг» в НИИ Государственного комитета цен при Совете Министров СССР. За годы научной деятельности в НИИ, в том числе накануне проведения в 1980 г. XX Олимпийских игр в Москве, впервые в СССР разработал прейскуранты К-05 и К-05И для гостиниц.

В.И. Азар является автором присвоения категорий гостиницам, отнесения предприятий общественного питания и лечебных учреждений к различным разрядам. Им были подготовлены в советский период нормативные документы по ценообразованию в сфере культуры.

В 1972 г. он создал и опубликовал монографию «Экономика и организация туризма», которая впоследствии стала классическим трудом,

учебным и настольным пособием для специалистов всех уровней сферы международного и внутреннего туризма России.

В 1975 г. он стал Лауреатом премии Всесоюзного Географического общества за подготовку в соавторстве с профессором Преображенским А.С. фундаментального труда «Рекреационная география».

В 80-е годы XX века В.И. Азар руководил кафедрой в НИИ Госкомстата СССР, а в период перехода экономики страны на новые методы хозяйствования, заведовал кафедрой «Экономика туризма» в Институте повышения квалификации работников туристско-экскурсионных организаций системы Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС.

В.И. Азар с самого начала создания Советского фонда культуры принимал активное участие в работе экспертного совета программы «Возрождение особо ценных объектов культурного и природного наследия», участвовал в научно-общественных экспедициях на Соловецкие и Валаамские острова, Верхотурье и Вологодскую область. Он входил в состав общественного совета Комитета культурного наследия народов России Совета Национальностей Верховного Совета РСФСР, в котором принимал участие в создании законопроектов, нормативных и программных документов по ключевым вопросам развития культуры и сохранения национального наследия.

В.И. Азар занимал пост заместителя министра культуры и туризма Российской Федерации, в обязанности которого входили, прежде всего, вопросы государственного регулирования в сфере туризма, т.е. фактически он стал первым федеральным руководителем туристской отрасли в Новой России. Находясь на высоких государственных постах, он много сделал для укрепления сотрудничества России с международными туристскими организациями и зарубежными правительственными учреждениями в сфере туризма, а также для развития современного отечественного туристского бизнеса. В последующие годы В.И. Азар вёл активную общественную, научную, преподавательскую деятельность, являлся членом редакционной коллегии нескольких специализированных туристских изданий.

В.И. Азар за время своей многолетней преподавательской и профессиональной деятельности, обладая ярким педагогическим талантом и энциклопедическими знаниями в сфере экономики, истории, культуры и туризма, смог подготовить большую группу талантливых учеников, успешно работающих в отечественной туристской сфере, как в образовании и науке, так и в бизнесе.

В.И. Азар активно участвовал в создании туристских общественных объединений: Национальной туристской ассоциации, Национальной академии туризма и ряда других организаций. Выступил одним из инициаторов создания в 2005 г. Международной общественной туристской академии, был избран её первым вице-президентом.

Библиография некоторых научных работ о туризме

В.И. Азара.

1. Экономика и организация туризма. М. 1972.
2. Транспорт и туризм. М., 1973 (совместно с Поляк С.В.).
3. Введение в экономику иностранного туризма (вопросы методологии). М., 1975.
4. Научно-практический комментарий к Федеральному Закону «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». // Туристские фирмы. Вып. 13. СПб., 1997. С. 25-42. (Совместно с Акишиным В.Н., Байназаровым Ю.К., Биржаковым М.Б., Блохиным Ю.И., Никифоровым В.И., Путриком Ю.С., Терещенко А.А.).
5. Экономика туристского рынка. М., 1998 (совместно с Тумановым С.Ю.).
6. Методологическое введение к программам регионального туристского развития. // Труды Академии туризма. Вып. 1. СПб., 1995. С. 21-29.
7. Очевидные проблемы туризма в России. // Труды Академии туризма. Вып. 3. СПб., 2000. С. 21-28.
8. Финансиада о туризме. // Туристские фирмы. Вып. 40 (8). СПб., 2006. С. 86-96. (Совместно с Биржаковым М.Б., Путриком Ю.С.).

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие С.Ю. Житенёв, Ю.С. Путрик.....	5
Введение	11
I. Социально экономическое значение туризма и его виды	13
Туризм как форма временной миграции населения	13
Факторы роста туризма.....	22
Особенности туриста как потребителя	26
Туристские предприятия.....	35
Важнейшие показатели развития туризма.....	42
II. Роль транспорта в развитии туризма.....	51
Перевозки туристов к местам отдыха.....	51
Городской транспорт	56
Транспортный туризм	58
Автотуризм	66
III. Предприятия разового обслуживания туристов	
Услуги гостеприимства	70
Стандартизация услуг гостеприимства	76
Гостиничное хозяйство: себестоимость, тариф, рентабельность	83
Роль общественного питания в развитии туризма.....	93
Стандартизация услуг общественного питания.....	100
Сезонность работы предприятий общественного питания.....	102

IV. Предприятия организованного отдыха.....	108
Стандартизация комплексных туристских услуг.....	108
Основные фонды предприятий организованного отдыха.....	113
Себестоимость услуг предприятий организованного отдыха.....	119
Ценообразование на услуги предприятий организованного отдыха.....	125
V. Спрос и предложение услуг индустрии туризма... 135	
VI. Комплексное развитие индустрии туризма.....	151
Библиография.....	173
Биография В.И. Азара.....	175

Научное издание

Вильям Ильич Азар

Экономика и организация туризма

Монография

Текст печатается с издания 1972 г.
Экономика и организация туризма
(методологические вопросы)

Редактор Житенёв С.Ю.
Оригинал-макет и оформление Ситникова О.С.
Набор и обработка текста Соловьёв А.П.
Корректор Соловьёв А.П.

Подписано в печать 11.11. 2011 г.
Формат 60x84/16, Печать офсетная.
Тираж 500 экз.

МОО «Международная общественная туристская академия» (МТА)
Адрес: 107078 Москва, ул. Новая Басманная, д. 7.
E-mail: touracadem@mail.ru
www.intacadem.ru

010100101

