

УДК 338.48:338.47

ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТУРИСТИЧЕСКО-РЕКРЕАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ КРЫМА

Ожерельев В. Н.¹, Ожерельева М. В.²

¹*Брянский государственный аграрный университет, Брянск, Российская Федерация*
E-mail: vicoz@bk.ru

²*Брянский государственный технический университет, Брянск, Российская Федерация*
E-mail: marinavo@inbox.ru

В статье проанализированы основные составляющие конкурентоспособности крымских курортов по сравнению с турецкими и кавказскими конкурентами. Выявлена бесперспективность конкуренции в среднем и верхнем ценовом сегменте. Для увеличения конкурентоспособности курортов Южного берега Крыма в нижнем ценовом сегменте предложено построить железнодорожную магистраль Ялта – Симферополь – аэропорт с тоннелем глубокого заложения длиной 8 км.

Ключевые слова: Крым, туризм, отдых, конкурентоспособность, транспорт, железная дорога, тоннель, подземный вокзал

ВВЕДЕНИЕ

Возвращение Крыма в состав России генерировало ряд проблем экономического и инфраструктурного характера. Транспортная, водная и энергетическая блокада со стороны Украины нанесли существенный урон экономике полуострова. Часть проблем решено достаточно оперативно, часть находится на стадии решения, но есть проблемы, которые были характерны для региона во все периоды его истории, в том числе и в советское время. В новых условиях они еще больше обострились и поэтому требуют первоочередного решения. Главная из них касается конкурентоспособности туристическо-рекреационной отрасли, являющейся важнейшим компонентом региональной экономики. Одной из составляющих конкурентоспособности является транспортная доступность. Принимаемые в настоящее время меры, безусловно, необходимы, но недостаточны с точки зрения гарантированного обеспечения конкурентоспособности. Предлагаемые направления корректировки планов инфраструктурного строительства позволят создать оптимальную транспортную систему, отвечающую решению задачи обеспечения конкурентоспособности курортов региона. В первую очередь это касается наиболее ценной и перспективной территории – Южного берега Крыма. Целесообразно обеспечить в этой связи скоростную железнодорожную связь между Ялтой, Симферополем и аэропортом. С технической точки зрения это вполне возможно, а геополитическое значение проекта сопоставимо со строительством Крымского моста.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Народное хозяйство полуострова проходит стадию трансформации от состояния одного из секторов экономики Украины, интегрированного через ее посредство в мировую экономику, до положения анклага, замкнутого,

преимущественно, на экономику, транспортную систему и рынок России. Для одних предприятий смена юрисдикции дала положительный результат, для других произошедшие изменения оказались губительными. Так, судостроительные предприятия полуострова получили большие госзаказы от министерства обороны, что позволило им наращивать объемы производства и создавать новые рабочие места.

Другие предприятия, работавшие преимущественно на внешний рынок и участвовавшие в мировом разделении труда, оказались «токсичными» для сотрудничества в связи с санкциями объединенного Запада. Так, ЗАО «Таврида–Электрик», изначально зарегистрированное в Севастополе, основным владельцем которого был А. М. Чалый, возглавивший в 2014 году группы сопротивления Майдану, потеряло рынок Украины, а в США фирме и ее сотрудникам государственные структуры создают большие проблемы. При этом сам А. М. Чалый вынужден был продать контрольный пакет акций, а компания в настоящее время зарегистрирована в Москве. Аналогичная ситуация с продукцией крымских виноделов, которые потеряли многие традиционные рынки, простаивают портовые мощности, недостает воды для орошения и т. д.

Санкционные ограничения существенно затрудняют развитие региона. Так, строительство генерирующих мощностей оказалось сопряжено с международным конфликтом, когда в Крыму стали монтировать газовые турбины германской фирмы Сименс. Проблему временно решили за счет переадресовки оборудования, изначально заказанного для Краснодарского края. Чтобы обеспечить жизнеспособность региона таких переадресовок и двойного учета (с целью преодоления блокады) должно быть в условиях санкций достаточно много, что существенно искажает статистическую отчетность и структуру валового регионального продукта (ВРП) [1].

Второй причиной искажения отчетности является переход на российскую систему отчетности. На начальном этапе в Крым направляли сотрудников из других регионов России для оказания помощи местным кадрам в освоении новой законодательной и статистической базы. В связи с этим достоверность отчетности по 2014, 2015 гг. объективно оценить трудно.

Третьей проблемой является теневая экономика. На Украине (и в Крыму, в частности) доля теневой экономики традиционно выше, чем в России. Особенно это касается курортного бизнеса, а также связанных с ним сфер услуг и производства продуктов [2]. Видимо именно поэтому непропорционально мала для семи миллионов туристов доля ВВП (менее 3 %), приходящаяся на рестораны и отели (таблица 1). И это в бывшей «Всесоюзной Здравнице».

Оценить реальную значимость для региона туристическо-рекреационного бизнеса можно путем сопоставления числа приезжих с численностью местного населения, приравнивая при этом ежедневное потребление товаров и услуг теми и другими. Если исходить из обслуживания в течение сезона порядка семи миллионов отдыхающих, то при среднем сроке пребывания каждого из них в Крыму в течение 2,5 недель они должны потребить не менее 13 % годового объема продуктов и услуг. В полной мере это касается торговли, сельского хозяйства и транспорта.

Частично на обслуживании гостей региона задействованы промышленность, имея в виду ее пищевую подотрасль, и здравоохранение. В результате при сложившемся потоке отдыхающих их вклад в региональный ВРП должен быть на уровне 10–12 %, без учета теневой части бизнеса и порядка 16–18 %, если учесть «теневой» сектор местной экономики. Таким образом, увеличение конкурентоспособности этого важнейшего сектора экономики региона является актуальной научной и практической задачей.

Таблица 1.

Трансформация структуры ВРП Крыма в связи с изменением его статуса

Наименование	Доля в ВРП региона, %				
	2013	2014	2015	2016	2017
1. Промышленность	13,9	14,4	16,1	13,4	17
2. Сельское хозяйство	8,6	21,9	19,2	17,9	14
3. Строительство	2,8	5,7	2,1	3	8
4. Торговля	20,4	17	15,7	15,3	16
5. Транспорт и связь	12,4	7,2	9,5	8,8	11
6. Государственное управление	8,7	10,1	8,3	10,9	9
7. Здравоохранение	8,3	10,6	9,5	8,8	10
8. Образование	6,3	6,3	4,7	4,5	5
9. Недвижимость	7,3	3,2	9,6	11,5	6
10. Другое	6,2	1,6	2,6	2,5	4
11. Рестораны и отели	2,7	2	2,4	3	Нет данных
12. Финансы	2,4	Нет данных	0,3	0,4	Нет данных

В конкурентной борьбе за клиентов туристическая отрасль экономики Крыма участвует наряду с отечественными и зарубежными регионами и странами. При этом значительная часть зарубежных курортных регионов превосходит Крымский полуостров по природным параметрам настолько, что их доминирование неизбежно. Речь идет, в первую очередь, о регионах с тропическим климатом, во многих из которых возможно практически круглогодичное купание в море. Кроме того, в морях тропического пояса сохранились коралловые рифы, являющиеся местом обитания для большого числа видов экзотических морских животных. В связи с этим открываются широкие возможности для дайверов, прогулок на подводных аппаратах и плавания в масках, которых лишены курортные побережья Черного моря.

Следует иметь в виду, что в связи со значительной удаленностью тропического пояса от России и наличием в этой зоне возможностей для организации более широкого круга опций, предлагаемых туристическими фирмами и отелями, а также комфортом и обустроенностью зон отдыха, его стоимость доступна для обеспеченных людей, составляющих относительно небольшую часть российских граждан (табл. 2) [3, 4]. Для Крыма привлечение этого контингента отдыхающих

ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ...

нереально, даже если было бы построено достаточное количество классных отелей, полностью воспроизводящих условия комфорта и сервиса, характерные для их тропических конкурентов, поскольку невозможно воспроизвести на севере тропическое море и природу.

Таблица 2
Распределение российских туристов по климатическим поясам и странам в 2017 году [3, 4]

Страна	Туристов, человек	Страна	Туристов, человек
Страны тропического пояса		Страны субтропического пояса	
1. Таиланд	1140191	1. Турция	4659699
2. ОАЭ	784013	2. Абхазия	4344000
3. Вьетнам	535421	3. Грузия***	1003000
4. Индия	385700	4. Испания	978688
5. Израиль	386336	5. Италия	956434
6. Доминиканская республика	240000	6. Кипр	910150
7. Катар	87000	7. Греция	887870
8. Мальдивы*	46500	8. Тунис	537419
9. Шри Ланка**	37000	9. Франция	507041
10. Кения	10000	10. Болгария	503687
Всего:	3652160	11. Черногория	317790
		12. Южная Корея	279133
		13. США	269128
		14. Хорватия	133000
		15. Япония	71500
		16. Португалия	47000
		17. Марокко	20000
		Всего:	16425539

*2016 год; ** – январь-май 2018 года; *** – без разделения на отдыхающих на морском побережье Грузии и совершающих деловые и иные поездки, не связанные с курортным отдыхом.

Следует также иметь в виду, что в течение последних трех лет из зоны отдыха российских туристов выпал Египет, который также должен быть отнесен к тропическому климатическому поясу. При этом для Крыма бесперспективна не только качественная, но и ценовая конкуренция с курортами Египта, поскольку купальный сезон там длится не менее восьми месяцев в году, тогда как в Крыму он в лучшем случае ограничен четырьмя месяцами. Соответственно, амортизация отелей и прочие ежегодные затраты, отнесенные на одного отдыхающего, в Египте как минимум вдвое меньше, чем в Крыму. Кроме того, если в Египте (как и других тропических странах) работники отелей и прочей обслуживающей инфраструктуры не заняты на основной работе 2–4 месяца в году, то в Крыму «мертвый» сезон

длится порядка восьми месяцев. Соответственно, ежедневные доходы работников в течение купального сезона должны быть как минимум вдвое выше, чем у их коллег в тропической зоне.

Таким образом, более перспективной следует считать международную конкуренцию Крыма с курортами субтропической зоны, в первую очередь, с Турцией (табл. 2). Что касается стран Евросоюза, то мотивация их посещения россиянами включает неповторимый культурно-исторический аспект. Поэтому в большей или меньшей степени (в зависимости от состояния российской экономики) эти направления туризма будут востребованы и далее, в связи с чем ценовая конкуренция с этой группой стран представляется неактуальной. В Крыму много уникальных природных объектов, исторических и памятных мест, но отсутствуют Лувр, Колизей или Парфенон.

На Турцию в 2017 году пришлось почти 30 % российских туристов, отдохнувших на зарубежных курортах субтропического пояса (табл. 2). В 2018 году их количество должно превысить 5 млн человек. Это обусловлено относительно низкой ценой услуг при достаточно высоком уровне сервиса и комфорта. Важным изменением, характерным для последних лет, является широкое привлечение турками сезонных работников из стран СНГ, в частности – из Киргизстана. Они приезжают в Турцию на шесть месяцев и проживают все это время в специальных отелях для персонала. Уровень оплаты труда горничной отеля из Киргизстана не превышает 300 долларов США. Таким образом, в значительной степени, решена проблема эффективного использования сезонной рабочей силы и учтены уроки кризиса, вызванного ухудшением отношений Турции с Россией.

Если сопоставить климатические условия Крыма и Турции, то сравнение окажется не в пользу российского региона (табл. 3). Если за начало купального сезона принять прогрев моря до 21 °С, то Ялта и курорты российского Черноморского побережья уступают Кемеру (южное побережье Турции) по его продолжительности примерно на два месяца. То есть амортизационные отчисления и прочие ежегодные затраты в Турции в расчете на одного отдыхающего должны быть в 1,5 раза меньше, чем в России. То же самое относится и к сезонности занятости персонала.

Курорты кавказского побережья России по климатическим возможностям практически идентичны Ялте. При этом несколько большая температура воды в море компенсируется характерными для Сочи ливневыми дождями, существенно уменьшающими привлекательность региона. Так, в Сочи с мая по октябрь ежемесячно выпадает 104–127 мм осадков, тогда как в Ялте за тот же период только 31–41 мм. Что касается Сухума, то более теплый климат в перспективе мог бы дать этому региону существенные конкурентные преимущества, однако при нынешнем статусе Абхазии в качестве непризнанного государства, системе власти и состоянии абхазского общества эти преимущества трудно реализовать.

Таблица 3

Температура морской воды в Ялте и конкурирующих регионах по месяцам, С°

Город (страна)	Месяцы					
	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь
1.Ялта (Россия)	18	21	23	24	22	17
2.Анапа (Россия)	15,1	20	23,1	24,1	21,1	16,6
3.Сочи (Россия)	15,4	20,1	24,2	25,6	23,4	19,7
4.Сухум (Абхазия)	17,6	22,9	25,8	27	25	20,7
5.Кемер (Турция)	21	24	27	26	23	21

Главной проблемой для крымских курортов является в настоящее время блокада полуострова Украиной. В период нахождения в составе Украины (а еще ранее – в составе СССР) Крым выигрывал за счет транспортной близости к своим основным клиентам – украинцам, белорусам и жителям Европейской части России. Так, по прямой от Симферополя до Киева 667 км, до Минска – 1101 км, а до Москвы – 1227 км. Это расстояние можно было преодолеть на автомобиле, либо на поездах, которые попадали на территорию Крыма со стороны Перекопа или Чонгара. В 2013 году 66 % отдыхающих воспользовались железнодорожным транспортом, 24 % – автотранспортом и только 10 % – авиатранспортом [5]. При этом 65 % отдыхающих были гражданами Украины [2].

Изменение статуса полуострова существенным образом трансформировало ситуацию. В настоящее время граждане Украины составляют лишь 10 % отдыхающих. При этом для жителей России доступным остается либо чрезмерно дорогой авиатранспорт, либо единственный сухопутный маршрут на автомобиле через Керченский пролив по вновь построенному Крымскому мосту. В этом случае для москвичей расстояние увеличивается до 1752 км. Тем не менее, если на автомобиле едут четыре человека, то затраты сопоставимы с ценой авиабилетов на двоих. То есть экономия существенная.

Полезным для увеличения туристического потока в период, предшествующий открытию моста, стало введение единого проездного билета [12], однако это организационное мероприятие целесообразно рассматривать как временное. Оно не может быть полноценной заменой прямому железнодорожному сообщению.

Следует иметь в виду, что, как уже было показано выше, в Крыму невозможно воспроизвести курортную структуру, подобную Турции или Египту. Так сложилось, что Крым стал местом отдыха (преимущественно) для малоимущих, согласных на минимум комфорта. На увеличение их потока могло бы существенным образом повлиять восстановление железнодорожного сообщения. Ведь если вернуться к статистике 2013 года, когда 66 % отдыхающих прибыли в Крым по железной дороге, то можно предположить, что и в современных условиях после завершения

строительства железнодорожной части моста через Керченский пролив для значительного числа малообеспеченных граждан России отдых в Крыму станет доступным.

Одним из существенных недостатков транспортной инфраструктуры Крыма является отсутствие железной дороги, проходящей по южному берегу полуострова. Дело в том, что прибрежная дорога есть на Кавказском побережье, что является его важным конкурентным преимуществом. Так, в Анапу, Сочи и Сухум можно относительно недорого и с комфортом доехать поездом из многих городов России и Белоруссии. В Крыму поездом можно будет попасть в Севастополь, Симферополь, Евпаторию и Феодосию. В Ялту и другие города южного берега необходимо еще добираться на автотранспорте по горным дорогам, что создает массу неудобств, особенно для людей пожилых и для семей с детьми. Следовательно, целесообразно стремиться к созданию транспортного «конвейера», как это практикуется в Турции и на других зарубежных курортах, – дешевого, удобного и надежного.

После присоединения Крыма к России вопрос развития железнодорожной сети полуострова поднимался, и существуют планы ее коренной модернизации. В частности, предлагается построить прямую дорогу от Феодосии до Симферополя, которая должна сократить время пассажиров в пути (от Керчи до Симферополя) на 1,5 часа [7]. Дело в том, что раньше поезда шли через станцию Джанкой со стороны материковой Украины и конфигурация железных дорог была наиболее целесообразной для полуострова, связанного с материком лишь узким перешейком на севере. Если же маршрут движения начинается в Керчи, то, чтобы попасть в Симферополь, необходимо сначала подняться на самый север полуострова и только достигнув Джанкой повернуть затем на юг к Симферополю. В настоящее время среди специалистов идет дискуссия: стоит ли экономия каждым железнодорожным составом полутора часов времени в пути 35 млрд рублей [8]? Представляется, что это строительство не решает главной проблемы конкурентоспособности – создания эффективного транспортного конвейера аналогичного кавказскому.

Следует понимать, что в настоящее время на южном берегу полуострова Крым нереально повторить опыт строительства железной дороги, проходящей по всему Кавказскому побережью. Во-первых, в Восточном Крыму берег изрезан долинами и хребтами, перпендикулярными берегу, и отсутствуют долины или невысокие плато, тянущиеся вдоль него. На Кавказе проблема решена за счет прохождения дороги непосредственно по берегу моря, что было в свое время возможно, так как побережье было практически безлюдным. В Крыму проблемы экологии и без прибрежной железной дороги стоят остро [6], поэтому усугублять их нет смысла, поскольку могут быть нарушены многие уникальные природные ландшафты и комплексы. Да и проблема изъятия земель под строительство может (как показал опыт подготовки к олимпиаде в Сочи) принять острый социально-политический характер. Комплекс таких проблем возник, в частности, при проектировании моста через Керченский пролив, в связи с тем, что предельно трудно было найти место выхода на крымский берег, необремененное наличием исторических памятников мирового значения. В результате длину моста пришлось увеличить на километр.

Опыт такого строительства есть во Франции, где железная дорога из Марселя в сторону Италии проходит непосредственно по берегу Средиземного моря, однако в этом случае суммарная протяженность тоннелей приближается к половине протяженности всей дороги. Аналогичный опыт был и в России, когда в 1899–1905 гг. прокладывали западный участок Кругобайкальской железной дороги длиной 89 км, на котором пришлось соорудить 33 тоннеля. После строительства второго пути число искусственных сооружений увеличилось до 83 [9]. Окупаемость таких затрат в условиях современного Восточного Крыма с преимущественно неорганизованным отдыхом в нижнем ценовом сегменте представляется сомнительной.

Более перспективным было бы соединить с Симферополем железнодорожной магистралью Ялту, на которую приходится до 39 % прибывающих в Крым отдыхающих. Магистраль могла бы начаться в районе станции Сирень (южнее Бахчисарая) и пройти по долине реки Бельбек к ее верхнему течению до Счастливенского водохранилища. Далее на высоте примерно 380 м над уровнем моря магистраль должна пройти по тоннелю длиной около 8 км, южный портал которого должен находиться уже на окраине Ялты на высоте около 300 метров над уровнем моря.

Проблема минимизации ущерба для экосистемы при столь масштабном строительстве может быть решена путем сооружения в Ялте подземного вокзала и размещения там же необходимой путевой и обслуживающей инфраструктуры. Опыт строительства и эксплуатации подземных железнодорожных вокзалов имеется в Варшаве (Польша), Шэньчжэне (Китай) и других мегаполисах. Технические проблемы, связанные с реализацией нестандартного для России инженерного решения, по сути, не выходят за пределы отечественного опыта по строительству метрополитена и нескольких крупных железнодорожных тоннелей. Так, в марте 2018 г. завершена проходка второго Байкальского тоннеля, длиной 6682 метра, который в суровых условиях Восточной Сибири пройден проходческим комплексом за четыре года [10]. При этом глубина залегания тоннеля достигает 400 м, что близко к условиям Крымских гор. Понятно, что идея требует тщательных изыскательских работ и привязки к местности, но (судя по литературным данным) горные породы в месте прокладки предполагаемого тоннеля не обладают высокой прочностью, что может существенно ускорить темпы проходки и уменьшить ее стоимость.

Для получения действительно непрерывного и удобного транспортного конвейера новую магистраль целесообразно продлить до аэропорта Симферополя, пустив по ней и аэроэкспрессы до Ялты. В этом случае туристы, прибывающие воздушным транспортом, могли бы непосредственно в аэропорту сделать пересадку на аэроэкспресс и в короткое время прибыть в Ялту. Решение этой важной инфраструктурной задачи позволит существенно повысить конкурентоспособность Южного берега Крыма и его привлекательность для российских и зарубежных туристов. При этом по актуальности проблемы и социально-политическому эффекту предлагаемый проект значительно превосходит планируемые к внедрению планы строительства отечественных скоростных железных дорог [11].

ВЫВОДЫ

1. Природно-климатические условия Крыма не позволяют ему успешно конкурировать с Турцией за значительное число отдыхающих в отелях с системой «все включено», стоимость туров в которых находится в среднем ценовом сегменте.

2. Для обеспечения большей привлекательности для отдыхающих курортов Южного берега Крыма целесообразно соединить Ялту с Симферополем и аэропортом железнодорожной магистралью, включающей тоннель глубокого заложения длиной 8 км, с подземным размещением вокзала.

Строительство железнодорожной магистрали Ялта – Симферополь должно создать в Крыму значительное число новых рабочих мест, повысить доходность туристического бизнеса, что в сложившихся условиях является не только чисто экономической задачей, но и важным геополитическим мероприятием, сопоставимым по значимости со строительством Крымского моста.

Список литературы

1. Анализ социально-экономического, ресурсного и экологического состояния Республики Крым [Электронный ресурс]. URL: https://minek.rk.gov.ru/file/File/2015/docs/strateg/strateg_konc/strateg_pr1.pdf.
2. Кошелева А. И., Мирзоев Иса Фаиг-Оглы. Механизмы интенсификации развития туризма в Республике Крым в переходный период // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2016. № 1 (45).
3. Выезд граждан РФ за границу. Официальные итоги 2017 года [Электронный ресурс]. URL: <http://www.atorus.ru/press-centre/new/42238.html>.
4. Статистика выезда россиян из страны в 2017 году [Электронный ресурс]. URL: <https://ekes.ru/statistika-vyiezda-rossiyan-iz-stranyi-v-2017-godu/> © Turazbuka NEWS™.
5. Справочная информация о количестве туристов, посетивших Республику Крым за 2014 год [Электронный ресурс]. URL: https://mtur.rk.gov.ru/rus/file/statistika_turizma_za_2014_god.pdf.
6. Матюнина М. В., Щербаков С. Э. Обеспечение конкурентоспособности Крымского полуострова в современных условиях. Экологический аспект 2016. № 50–2. [Электронный ресурс]. URL: <https://novainfo.ru/article/7615>.
7. Дальнейшее развитие железнодорожной сети Крыма оценили в 100 млрд рублей [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/russia/589127>.
8. Эксперты назвали некупаемыми затраты на новую железную дорогу в Крыму [Электронный ресурс]. URL: <http://www.radidomapro.ru/ryedktzij/stroytelstvo/kommunikatsii/egksperty-nazvali-neokupaemymi-zatraty-na-novuiu-z-61481.php>.
9. Галазий Г. И. Байкал в вопросах и ответах. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство. 1987. С. 167.
10. Новый Байкальский тоннель – важнейший проект модернизации БАМа и Транссиба [Электронный ресурс]. URL: <http://moneymakerfactory.ru/spravochnik/noviy-baykalskiy-tonnel/>
11. Ожерельев В. Н., Ожерельева М. В. Экономические перспективы высокоскоростной железной дороги в России // Вестник Брянского государственного технического университета. 2017. № 1 (54). С. 218–224.
12. Ваховская М. Ю., Стебловская В. В. Способы диверсификации транспортного обеспечения туристских потоков в Республике Крым // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Экономика и управление. 2018. Т. 4 (70). № 1. С. 41–52.

Статья поступила в редакцию 20.02.2019