

## 2.7. Туризм

*Туризм является одним из быстро растущих секторов в Европе и представляет собой все возрастающий источник нагрузки на природные ресурсы и окружающую среду. Продолжающийся рост может поставить под угрозу устойчивое развитие и, если не будет правильного управления этим ростом, оказать неблагоприятное воздействие на социальные условия, культуру и местную окружающую среду туристических районов. Это может также уменьшить выгоды от туризма для местной экономики и экономики в более широком масштабе. Главные нагрузки создаются в результате работы транспорта, пользования водой и землей, использования энергии в процессе эксплуатации зданий и сооружений, а также от образования отходов. Эрозия почв и воздействие на биологическое разнообразие – это также связанные с туризмом проблемы. В некоторых популярных среди туристов местах эти нагрузки привели к необратимому разрушению окружающей среды.*

*Туризм – главный фактор, который обуславливает повышение спроса на услуги пассажирского транспорта с сопутствующим воздействием на окружающую среду. Ожидается, что этот спрос будет расти, в том числе значительно способствуя удвоению объема воздушных перевозок в течение следующих 20 лет. Автомобили и самолеты – виды транспорта, которые наносят наибольший вред окружающей среде, остаются наиболее часто используемыми средствами передвижения.*

*Высокая концентрация и сезонный характер туризма непосредственно воздействуют на окружающую среду в местах туристического отдыха. Излюбленными местами для туристов остаются морское побережье и горы. Связанная с туризмом доля расходов в семейном бюджете возрастает, в то время как понижение относительных цен продолжается.*

*Прогресс в осуществлении политики, направленной на формирование экологически безопасного туризма, носит ограниченный характер, при этом мало внедряются такие схемы как экомаркировка внутри туристической отрасли.*

*К сожалению, отсутствие уместных данных затрудняет определение суммарного влияния туристического сектора на проблемы окружающей среды, поэтому оценка, представленная в этой главе, основывается на довольно фрагментарной информации.*

### 2.7.1. Введение

Туризм в Европе все больше рассматривается как сектор, тесно связанный с другими отраслями, такими как транспорт, охрана окружающей среды, региональное планирование, энергетика, торговля, бизнес и информационные технологии. Этот сектор весьма фрагментирован и долгое время считался проблемой местного управления. До последнего времени этим вопросам уделялось мало внимания на национальном и

европейском уровнях, и мало делалось для экологически более безопасного управления сектором.

В различных европейских странах существуют различные административные структуры для туризма, от региональных управлений до государственных министерств, и разрабатываются некоторые программы, целью которых является способствовать экологически безопасному развитию туризма. Однако, большая часть проводимых до сего момента мероприятий по охране окружающей среды была инициирована крупными туроператорами и местными посредниками и основывалась на принципах добровольного участия. Существуют примеры хороших обычаев во многих странах (например, Австрия, Франция, Германия, Испания, Швейцария и Великобритания), но большинство из них остаются незначительными (например, схемы экологических маркировок или налогов). Во всем секторе имеется общая нехватка широких экологически интегрированных стратегий.

Туристическая отрасль признает необходимость сохранения собственных богатств, например, привлекательности отведенных для туризма мест. Хотя сейчас общепризнано, что туризм станет успешной отраслью только в том случае, если управление будет вестись с учетом охраны окружающей среды и экологической безопасности, все же требуется принять определенные меры для продвижения к более широким и более интегрированным подходам. На международном уровне Комиссия ООН по устойчивому развитию (UNCSD, 1999) и Конвенция по биологическому разнообразию (CBD, no date) выделили туризм как область, требующую первоочередного внимания. На европейском уровне страны Средиземноморья, Альпийского региона и страны Балтии стали инициаторами действий по поддержке развития экологически безопасного туризма. Совет Европейского союза (ЕС) в мае 2002 года принял резолюцию о необходимости улучшения координации политики, оказывающей влияние на туризм. Программа «Agenda 21» включает интегрированную оценку туристической деятельности по всему ЕС, разработку стратегии интеграции для этого сектора и выработку показателей экологически безопасного развития туризма.

### 2.7.2. Главные характеристики туризма

#### 2.7.2.1. Рост спроса

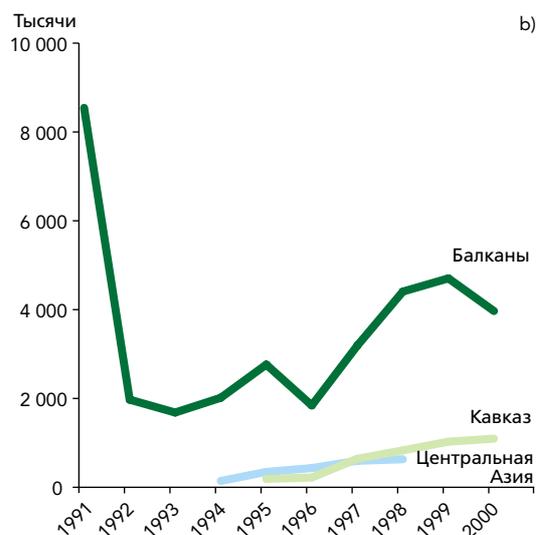
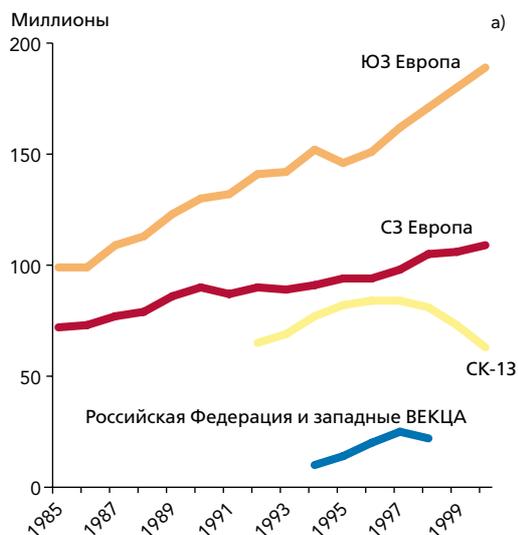
Туризм является важной отраслью экономики в Европе. Этот регион издавна был излюбленным местом для туристических поездок в мире, причем его доля на мировом рынке составляет почти 60%. Предполагается, что число иностранных гостей вырастет на

Рисунок 2.7.1.

Тенденции в посещаемости иностранными туристами: юго-западная Европа и северо-западная Европа, страны ЕС, Российская Федерация и западные страны ВЕКЦА (1985–2000) (а), Балканы, Кавказ и Центральная Азия (1991–2000) (б)

**Примечания.** Здесь и во всей главе северо-западная Европа (СЗ Европа): Австрия, Бельгия, Дания, Финляндия, Германия, Исландия, Ирландия, Лихтенштейн, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Швеция, Швейцария и Великобритания; юго-западная Европа (ЮЗ Европа): Франция, Греция, Италия, Португалия и Испания. Центральная Азия: нет данных по Таджикистану и Казахстану.

**Источник:** World Tourism Organisation, 2001a



50% и к 2020 году достигнет примерно 720 миллионов человек в год при удвоении объема воздушных перевозок в Европе. В ЕС этот сектор составляет 30% всей внешней торговли в области оказания услуг, 6% занятости и формирует 7% ВВП (12%, если включить косвенные эффекты) (ЕЕА, 2001).



В 2000 году Европу посетило 390 миллионов иностранных туристов, что составляет 56% мирового туристического рынка. Из них 360 миллионов посетили западные регионы Европы, а 190 миллионов только юго-западную Европу, где число приезжающих туристов увеличилось на 91% в период между 1985 и 2000 гг.

В течение последних двух десятилетий международный туризм в Европе рос в среднем на 3,8% в год (рис. 2.7.1). Всемирная туристическая организация (WTO, 2001b) предсказывает ежегодное увеличение на 3,1% в течение периода 1995–2020 гг., что на один процентный пункт больше ожидаемого экономического роста. Три наиболее посещаемые страны в мире, Франция, Испания и Италия, приняли 24% от всего мирового числа приезжающих туристов в 1999 году и будут продолжать занимать это место, даже если предположить, что их общая доля снизится. В то же самое время некоторые другие регионы становятся более привлекательными в результате экономических изменений и открытия границ, обладая громадным потенциалом развития туризма. Страны Восточной Европы, Кавказ и Центральная Азия (ВЕКЦА) зарегистрировали самый большой рост за период 1995–99 гг., причем число приезжающих туристов почти удвоилось. Самый большой рост (4,8% в год

до 2020 года) ожидается в Центральной и Восточной Европе (ЦВЕ). В Польше, Чешской Республике, Венгрии и Турции насчитывалось 81% приезжающих туристов в 1999 году.

Однако большинство туристических поездок не являются международными и осуществляются в пределах своей страны. В 1995 году WTO подсчитала, что общее число туристов, путешествующих по своей собственной стране, составило во всем мире около 5,6 млрд. человек, а 567 миллионов туристов путешествовали за пределами своей страны (699 миллионов в 2000 году). В Европе внутренний туризм составляет 20–90% всех туристических поездок, менее 20% в Люксембурге, Хорватии и Чешской Республике, и примерно 90% в Германии, Финляндии и Румынии. Большее развитие этого вида туризма ожидается в результате увеличения уровня благосостояния во всех странах.

#### 2.7.2.2. Расходы на туризм

На спрос в туристической отрасли влияют многие факторы, включая увеличение свободного времени, которое можно посвятить отдыху, и социальное значение такого отдыха, экономический рост и изменения демографических факторов, поведения и ожиданий (ЕЕА, 2001). Выбор места для путешествия по-прежнему определяется ландшафтом и климатом. Европа предлагает наибольшее разнообразие и плотность интересных мест, которые стоит посетить – прибрежные зоны, острова, горы, исторические места и сельская местность. Европейские туристы выбирали море (63%), горы (25%), города (25%) и сельскую местность (23%) в качестве мест для проведения отпуска в 1997 году (European Commission, 1998). Однако туристов все больше интересует высокое качество туристических поездок, особенно природные

и культурные достопримечательности; природа, красота, тишина и покой – вот первейшие критерии при выборе места для путешествия, и лишь затем цена.

В последние годы продолжительность отпусков увеличилась, и у людей теперь больше времени на туризм и отдых. Европейцы теперь делят отпуск на части и отдыхают несколько раз в году, а не прибавляют дополнительное количество дней к своему основному отпуску. Например, в Нидерландах среднее число отпусков на одного человека возросло с 1,21 до 1,71 в период между 1966 и 1997 гг., а число коротких отпусков удвоилось по сравнению с продолжительными отпусками. Постоянные жители Великобритании, которые путешествовали по своей стране, провели в среднем 4,1 ночи вне дома в 1989 году и 3,6 ночи в 1997 году; большинство туристов (70%) теперь берут краткосрочные отпуска (менее 4 ночей). Во Франции уменьшение количества рабочих часов с 39 до 35 привело к тому, что к отпуску прибавилось несколько дней. То же происходит и в нескольких других европейских странах.

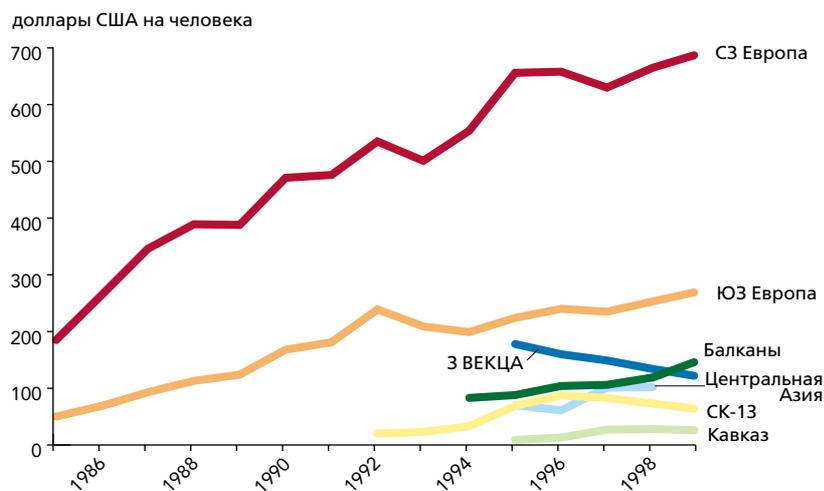


В Европе доля расходов на международный туризм в общей сумме расходов на туристические поездки увеличилась на 7% в период между 1995 и 1999 годами и в четыре раза в период между 1985 и 1999 годами только в западноевропейских странах (они составили 87% всех расходов на европейский туризм).

Туризм, и особенно массовый туризм, на некоторых направлениях становится все более привлекательным и легко доступным в результате увеличения числа предлагаемых пакетов для проведения отпуска, сильных рыночных стратегий, низких цен (особенно транспортных расходов), все более частого использования интернета для бронирования и введения валюты евро в 12 странах ЕС. Все это привело к увеличению числа поездок на одного человека в год. По мере того, как повышается состоятельность населения, а относительная стоимость затрат на проезд и проведение отпуска падает, туризм составляет все большую часть семейного бюджета, отведенную на отдых. В ЕС расходы на развлекательные и культурные цели увеличились на 60% в период между 1990 и 2000 годами, при этом в 2000 году было потрачено 435 млрд. евро, в то время как доля всех расходов возросла с 9,2% до 10,3% за тот же период времени. Согласно данным Швейцарского федерального статистического бюро (Swiss Federal Statistical Office, 2002), половина расходов швейцарских граждан на транспорт, еду и напитки в 1998 году пришлось на отпускное время. Рост расходов на туризм в семейном бюджете вызван, главным образом, повышением затрат на проезд, в результате чего это является самой большой частью расходов на туристическую поездку (для турпакетов около 45% общей стоимости – это транспортные расходы и 37% – проживание) (Eurostat, 2000) (рисунок 2.7.2).

Туристические расходы на путешествия за границу (за исключением международного транспорта)

Рисунок 2.7.2.



Примечание. Нет данных по Боснии и Герцеговине, Сербии и Черногории, Российской Федерации и Туркменистану.

Источник: World Tourism Organisation, 2001a

## 2.7.3. Туризм и окружающая среда

### 2.7.3.1. Транспорт

Наиболее значительное воздействие туризма на региональную окружающую среду оказывает транспорт, который неотъемлемо от туризма (см. главу 2.6). Проезд туристов до места отдыха и обратно использует 90% энергии, потребляемой в туристическом секторе. В ЕС перевозка туристов составляет 9% перевозки всех пассажиров (включая бизнес-поездки, составляющие 25–30% всего количества пассажиро-километров), а около 70% авиаперевозок приходится на перевозку отпускников. Для всего ЕС транспорт, перевозящий отпускников, использует половину энергии, потребляемой всем пассажирским транспортом, и 11% всего потребления энергии транспортной системой (включая грузовой транспорт). Во Франции транспорт для перевозки внутренних туристов дает от 5% до 7% всех выбросов парникового газа (IFEN, 2000). Так как туризм растет быстрее, чем общий объем перевозок, вероятно, будут расти и сопутствующие проблемы.

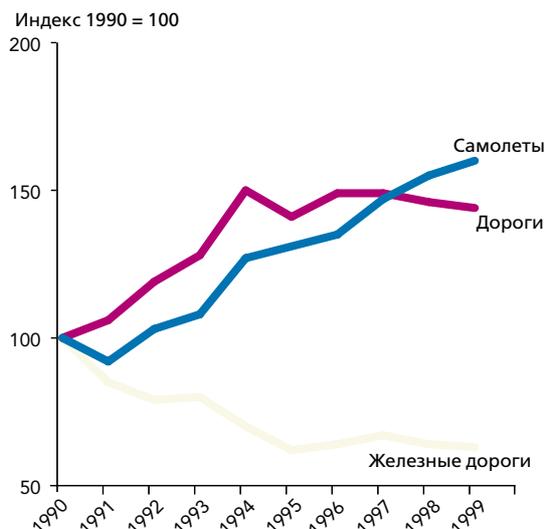
Автомобиль обеспечивает высокую степень свободы во время отпуска и, кроме того, стал дешевле по сравнению с общественным транспортом, чем это было 20 лет назад, что особенно привлекательно для поездок во время отпуска (OECD, 2000). Примерно 340 миллионов туристов приезжали в юго-западную Европу и страны-кандидаты в ЕС в 1999 году на машинах (рисунок 2.7.3). Доли видов транспорта для международных туристических поездок в юго-западную Европу в 1997 году составили 61% на автотранспорт, 30% на авиатранспорт и только 4% на железнодорожный транспорт, что налагает особенно высокую нагрузку на некоторые районы. Например, до 80% всех туристских поездок в Альпы, где, в сущности, нет

Рисунок 2.7.3.

Виды транспорта, используемого международными туристами: юго-западная Европа и страны-кандидаты в ЕС

**Примечание.** По странам-кандидатам в ЕС не включены Эстония, Латвия, Литва, Словакия и Словения.

**Источник:** World Tourism Organisation, 2000a



миллионов человек (20% всех прибывших), что на 60% больше по сравнению с 1990 годом.



Объем передвижений туристов продолжает расти, и все больше начинает преобладать дорожный и воздушный транспорт, а эти виды транспорта наносят наибольший ущерб окружающей среде.



Перемены коснулись того, как можно провести отпуск: сейчас люди чаще уходят в отпуск, особенно кратковременный; люди путешествуют чаще, уезжают на более короткий срок и дальше от дома.

Из 2 200 миллионов однодневных поездок, совершенных туристами из Великобритании в 1998 году, доля поездок на поезде составила менее 5% (10% для ночных поездок), в то время как доля поездок на машине оставалась выше 80%. Количество туристических поездок в Великобритании, совершенных ее постоянными жителями, увеличилось на 60% в период между 1990 и 1999 годами, причем число поездок на самолетах возросло на 213% (рисунок 2.7.4). Некоторые субрегионы Британской железнодорожной сети уже сейчас работают на 90% своей мощности, а большинство маршрутов, идущих из Лондона, достигнуто такого же уровня к 2011 году (English Tourism Council, 2001). Аналогичные явления имеют место во многих странах и во всех транспортных системах. Маршруты стратегического для туризма значения потребуют в дальнейшем изучения, чтобы транспортная система справилась с постоянным ростом потоков туристов, ожидаемым в течение следующих 10–20 лет.

Изменяется характер путешествий: туристы путешествуют чаще, уезжают на более короткие сроки и дальше от дома, и среднее турне становится продолжительнее, чем поездка с другими целями. Во Франции, например, ежегодное расстояние, покрываемое в туристических поездках, составляет 917 км на человека по сравнению с 770 км в поездках с другими целями. Средний житель ЕС совершает 0,8 туристических поездок в год, проезжая около 1800 км; обе эти цифры, вероятно, возрастут, и это увеличит влияние на окружающую среду и на «нормальные» условия транспортного сообщения.

### 2.7.3.2. Места, посещаемые туристами

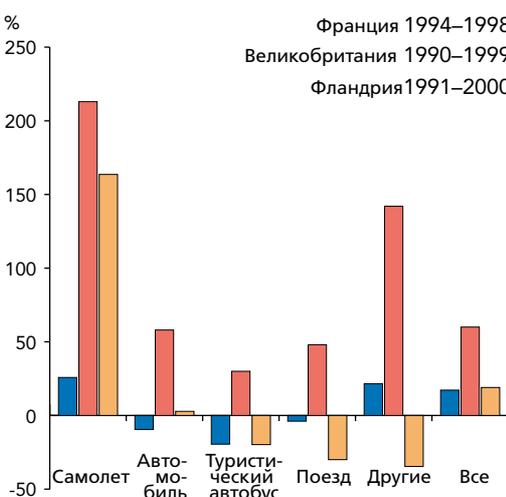
Прямое локальное влияние туризма на население и окружающую среду в местах, посещаемых туристами, тесно зависит от скопления туристов в пространстве и времени (сезонность). Эти воздействия являются результатом интенсивного использования воды и земли при эксплуатации туристических и развлекательных объектов, снабжения энергией и ее потреблении, изменения ландшафта вследствие создания инфраструктуры, строительства зданий и сооружений, загрязнения воздуха и образования отходов, уплотнения и перекрытия почв (повреждение и разрушение

Рисунок 2.7.4.

Изменения частоты использования различных видов транспортных средств для путешествий постоянными жителями Франции, Великобритании и Фландрии (Бельгии)

**Примечания.** Франция: все туристические поездки (отпуск и бизнес-поездки) постоянных жителей; Великобритания: все поездки во время отпуска постоянных жителей в Англии; Фландрия: длительные поездки в отпуск (более трех ночей) постоянных жителей.

**Источники:** Франция: Direction du Tourisme/Sofres – цитируется по материалам IFEN, 2000; Великобритания: United Kingdom Tourism Survey 1999 – цитируется по материалам English Tourism Council, 2001; Фландрия: WES – цитируется VMM по MIRA, 2001.



общественного транспорта, осуществляется на машинах. В страны-кандидаты в ЕС 92% гостей приезжают по автомобильным дорогам, хотя с этим регионом существует удобное железнодорожное сообщение. Передвижения туристов также сконцентрированы в определенные временные периоды, и возникающее в результате сезонное напряжение дорожных транспортных инфраструктур часто приводит к принятию решений о расширении инфраструктур и услуг.

Хотя в большинстве случаев самолетами летают на короткие расстояния, длительные перелеты являются наиболее быстро растущим видом передвижения туристов, как в абсолютных, так и процентных величинах. В 1999 году в юго-западную Европу и страны-кандидаты в ЕС прилетело самолетами 80

растительности) и ущерба фауне и местному населению (например, шум). Рост числа туристов, посещающих чувствительные к внешнему воздействию естественные ареалы, который усиливается вследствие развития сельского туризма вокруг биосферных резервов, может поставить под угрозу сохранение природы. Могут также возникнуть некоторые конфликты между развитием туризма и другими секторами, напр., сельским и лесным хозяйством. Неконтролируемое развитие туризма в течение последних десятилетий привело к резкому ухудшению качества окружающей среды, особенно вокруг Средиземного моря и в Альпах. Около 35% международных туристических поездок европейцев приходится в европейские средиземноморские страны (главным образом в прибрежные районы) и 8% в Альпы.

Было подсчитано, что в 1990-е годы ежегодно почти 135 миллионов туристов (иностранных и местных) приезжало на побережье Средиземного моря, в результате чего число проживающих увеличивалось в два раза. Воздействие прогулочных судов и пристаней для морских туристов вызывает все большую озабоченность с точки зрения загрязнения окружающей среды, злоупотребления природными зонами и контроля прибрежной зоны. Подсчитано, что туризм дает 7% всего загрязнения окружающей среды в Средиземноморье (промышленные и городские отходы, включая сточные воды, загрязненные реки, выпадающие в море, все виды сырой нефти, моющие средства, ртуть, фосфаты, эвтрофия). Различные заболевания, например, инфекции уха, носа и горла, гепатит, энтерит и дизентерия, могут возникнуть при купании в некоторых районах.

Некоторые места, посещаемые туристами, стали жертвой собственной привлекательности. Такие острова как Миконос (Греция), Поркероль и Ре (Франция), Капри (Италия), которые испытывают все большую нагрузку, уже превысили свои возможности приема приезжающих туристов. Прибрежная полоса (500 м от берега) Майорки, одного из наиболее популярных курортов, была урбанизирована на 27% уже в 1995 году.

Злоупотребление водой отелями, плавательными бассейнами и площадками для игры в гольф вызывает особую тревогу в средиземноморском и других регионах, где воды не хватает. Туристы потребляют до 300 литров (до 880 литров для туристов, путешествующих по классу люкс) и производят около 180 литров сточных вод в сутки. На Балеарских островах потребление воды в месяц туристического пика в 1999 году (июль) было равно 20% потребления воды местным населением за целый год, это составило увеличение примерно на 80% с 1994 года. В провинции Римини (Италия) образование отходов и сточных вод летом в три раза выше, чем зимой, что создает некоторые административные проблемы.

Альпы – второе по популярности место в Европе, куда приезжает 60 миллионов человек в год, в основном, на лыжный отдых. Туризм является ключевой отраслью во многих альпийских областях, но он также

включен и в более широкую социально-экономическую структуру и прочно связан с сельским хозяйством и другими секторами. Интенсивность туризма может считаться средней (0,1–0,5 туристических коек на одного жителя) для 40% альпийских общин и высокой (более 0,5 коек на жителя) для приблизительно 20% общин (ЕЕА, 1999). Туризм в горных районах является причиной изменения ландшафта в результате строительства зданий и сооружений и нарушения спокойствия фауны (например, из-за шума). Трассы для тяжелого оборудования, покрывающие лыжные спуски, вызывают эрозию тонкого верхнего слоя почвы, от которого зависит растительный покров, а чрезмерное использование удобрений летом приводит к серьезному сокращению биологического разнообразия. Туризм также создает проблемы водоснабжения (включая проблемы, возникающие в связи с производством искусственного снега, при этом роторные механизмы потребляют 1 м<sup>3</sup> воды на 2 м<sup>3</sup> произведенного снега) и проблемы обращения со сточными водами и отходами. Отходы, образующиеся в изолированных и находящихся на больших высотах заповедниках, являются ключевой проблемой, которая может потребовать специальных мер, например, транспортировки вертолетами. Функционирование лыжных подъемников требует большого количества энергии (только во Французских Альпах равной одной трети годовой выработки одной атомной электростанцией) (IFEN, 2000).

Жилые постройки для туристов (80% всех туристических и развлекательных объектов) – серьезный источник влияния, особенно на водные ресурсы, землепользование и экосистемы. Гостиницы – это крупные потребители воды, так как при пребывании одного туриста в гостинице в среднем потребляется на одну треть больше воды в сутки, чем расходует местный житель. Потребление энергии на м<sup>2</sup> в год одной однозвездочной гостиницей составляет 157 кВтч (380 кВтч в 4-звездочной гостинице). Некоторые туристические учреждения начинают принимать меры по более эффективному использованию энергии, например, гостиницы в Великобритании «уберегли» от выбрасывания в атмосферу до 9000 тонн углекислого газа в год в период между 1997 и 1999 годами. Места для разбивки турлагерей, как полагают, являются возвратной формой землепользования, но могут возникнуть проблемы водоснабжения и обращения со сточными водами и отходами, если инфраструктура не спроектирована так, чтобы справиться с периодами пика туризма.

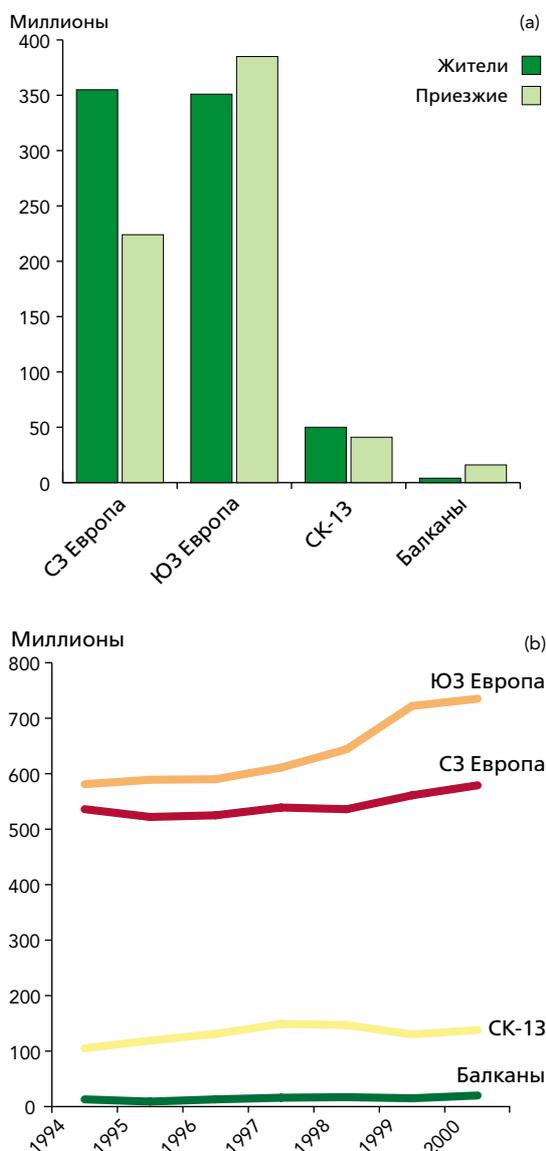
Рост числа вторых домов в 1990-ые годы является еще одной серьезной проблемой. В случае такого дома занятый участок земли из расчета на одного человека (ок. 100 м<sup>2</sup>) в 40 раз больше участка в случае наемной квартиры и в 160 раз больше участка в случае 80-местной гостиницы в год (в 20 раз больше участка в случае 80-местной гостиницы, если исключить территорию, занимаемую садом). В основном, строительство ведется в прибрежных районах и районах для лыжного спорта. В Швеции около одной трети вторых домов расположено в 100 м от берега. Во

Рисунок 2.7.5.

Пребывание в европейских туристических заведениях: жители и приезжие, 2000 (а) и итоговые цифры по жителям и приезжим, 1994–2000 (б)

**Примечания.** (а) Балканы: 3,8 миллиона жителей. Нет данных по Кипру, Турции, Мальте, Сербии и Черногории. (б) Данные охватывают жителей и приезжих. Нет данных по Мальте и Сербии с Черногорией.

Источник: Eurostat, 2000



Франции, занимающей первое место в мире по посещаемости туристами, в последние два десятилетия было построено почти 335 000 новых вторых домов, занимающих более 22 миллионов м<sup>2</sup> земли; вторые дома сейчас составляют 73% всего жилого фонда для туристов, и в 1999 году 18% всех ночей были проведены жителями в их втором доме. Более того, большинство вторых домов используются редко: часто лишь две недели в году, по сравнению с более чем 20 неделями для гостиниц. В Португалии некоторые семьи ездят каждые летние выходные во второй дом на значительное расстояние (более 200 км).



Строительство вторых домов продолжает быстро расти (на 10% во Франции в период между 1990 и 1999 гг.), что создает большую нагрузку на землю и окружающую среду, особенно в прибрежных и горных районах.

Ожидается, что продолжающийся спрос на жилье высокого качества, дорогое и комфортабельное, приведет к стабильному росту числа отпусков, проводимых в отелях и вторых домах (рисунок 2.7.5).

#### 2.7.4. Политика управления

Прогресс политики развития экологического туризма имеет место, главным образом, на уровне мест, посещаемых туристами, обычно с применением регулирующего подхода в странах юго-западной Европы и более рыночного подхода в северо-западных странах посредством добровольных соглашений и схем экомаркировки. На региональном уровне туризм в районе Средиземноморья регулируется Барселонской конвенцией и Планом действий по Средиземноморью, в Альпах – дополнительным протоколом по туризму, являющимся приложением к Альпийской конвенции, а в странах Балтии – программой Агенда 21 для региона Балтийского моря.

На местном уровне большинство правил разрабатывается в рамках местной Агенды 21, причем до 35% европейских муниципалитетов придерживаются планов, которые выделяют туризм как объект первоочередного внимания (ICLEI, 1997).

В ряде ведущих туристических районов разрабатываются жизненно необходимые, нацеленные на сотрудничество связи с государственным/частным сектором. Например, в качестве транснационального эксперимента 13 природных парков в шести западноевропейских странах работают согласно критериям «Хартии по экологическому туризму в природных охраняемых ареалах» (Charter on sustainable tourism in natural protected areas), которая поддерживается Федерацией Европарков. Владельцы гостиниц и другие лица, работающие в туристическом бизнесе, могли бы играть существенную роль в развитии неистощительного туризма и получать выгоду непосредственно от экологических инициатив, однако очень немногие освоили системы экологического управления.

Экомаркировка показала некоторый потенциал, но ее использование, хотя она и растет, остается незначительным (например, 0,1% внедрения в Австрии) (рисунок 2.7.6). Последние опросы дают основание полагать, что многие люди заплатили бы больше за проживание, если бы место размещения было принято в зеленую схему экологического признания.

Внешние издержки, которые туризм налагает на местную и региональную среду и население, являются комплексными и зависят от характеристик туризма в конкретном месте. Влияние на общество в целом связано с транспортными системами (см. раздел 2.6.3). В некоторых странах используются экономические инструменты, такие как экологические налоги, при этом приезжающие платят прямые и косвенные налоги на туристические изделия и услуги, но эти доходы на деле не направляются на охрану или улучшение окружающей среды. В то же самое время, некоторые популярные туристические районы получают специальные субвенции от государства

на туристические инфраструктуры. В 1995 году Европейский совет в своей Рекомендации R(95)10, относящейся к политике развития экологического туризма в природных охраняемых ареалах, рекомендовал направить часть налога на пребывание с ночевкой на финансирование экологических инфраструктур и охрану окружающей среды. В Австрии земля Зальцбург в 1992 году ввела налог на вторые дома ("Besondere Kurtaxe"), который направляется на местные мероприятия по охране ландшафта. На Балеарских островах эконалогом облагается проживание в гостинице (см. рамку 2.7.1), а во Франции облагается налогом перевозка пассажиров на маленькие острова. Налог на подводное плавание (2,30 евро за погружение) в национальном заповеднике на островах Медес (Каталония, Испания) принес 130 000 евро в 1996 году, т.е. 68% бюджета заповедника (Afit, 2000).

Могли бы быть разработаны и другие общие меры для того, чтобы преодолеть влияние туризма на окружающую среду. Например, можно ввести календарь отпусков на европейском уровне, чтобы уменьшить высокую сезонность туризма, усилить планы региональных мероприятий по охране и рациональному использованию окружающей среды, ввести некоторые стратегические экологические оценки для проектов по туризму и применить системы интегрированного управления качеством к местам, посещаемым туристами. Сюда относятся методологии ИУК (Интегрированного управления качеством), которые были разработаны Европейской комиссией для прибрежных, сельских и городских районов, посещаемых туристами (2000).



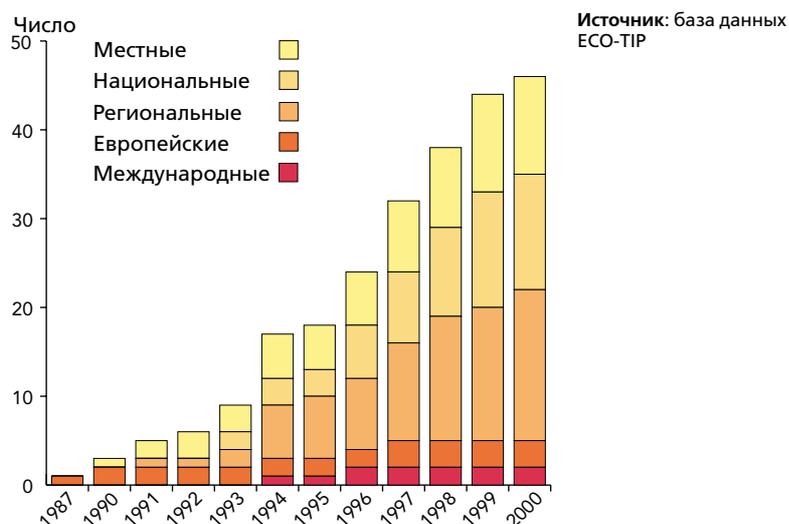
С 1990 года наблюдается существенное увеличение использования экомаркировок для туризма на национальном и субрегиональном уровнях, но реализация этой системы остается незначительной.

#### Рамка 2.7.1. Эконалог на туризм на Балеарских Островах

Каждый год на Балеарские острова в Испании приезжает почти 12 миллионов человек. Сравните эту цифру с численностью постоянного населения – всего лишь 760 000. Туристы вносят большой вклад в местную экономику, но существуют социальные и экологические издержки. Региональное правительство хочет продвинуться к более экологической форме туризма и планирует финансировать свою программу через налог на проживание в гостинице. С мая 2002 года туристы должны платить эконалог в сумме 1 евро за ночь по всем счетам за гостиницу. Те 24 миллиона евро, которые предполагается собрать благодаря этому налогу за первый год, будут потрачены на проекты охраны окружающей среды. От гостиничной индустрии потребовали содействия по введению этой новой меры, когда стало очевидным, что налог встретил большую поддержку со стороны жителей. Туристы, по-видимому, согласятся с целью этого налога, получив соответствующее пояснение.

Экомаркировка мест размещения туристов в Европе, 1987–2000

Рисунок 2.7.6.



#### 2.7.5. Ссылки

ECO-TIP database, no date. <http://www.ecotip.Org>

EEA, 1999. "Tourism and the environment at European level – a practical framework for assessing the issues with particular reference to coastal Mediterranean and alpine regions". Consultant report, March 1999.

EEA, 2001. *Environmental signals 2001*. Environmental assessment report No 8. European Environment Agency, Copenhagen.

English Tourism Council, 2001. <http://www.wisegrowth.org.uk>

European Commission, 1998. *Facts and figures on the Europeans on holiday 1997–1998*. A Euro barometer survey.

European Commission, 2000. *Towards quality coastal tourism: Integrated quality management (IQM) of coastal tourist destinations*. Brussels.

Eurostat, 2000. *Tourism in Europe – trends 1995–1998*. Luxembourg.

IFEN, 2000. *Tourisme, environnement, territoires: Les indicateurs*. Institut français de l'environnement, Orléans. An outline of the main findings is available in English. <http://www.ifen.fr>

ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives), 1997. <http://www.iclei.org>

MIRA (Milieu- en natuurrapport Vlaanderen), 2001. *Flamish Environment Ministry, Belgium*. <http://www.milieurapport.be>

OECD, 2000. *Tourism and travel patterns: Part I: Tourism travel trends and environmental impacts*. Organisation for Economic Cooperation and Development, Paris.

Swiss Federal Statistical Office, 2002. *Environment Switzerland 2002: Statistics and analysis*, Neuch, tel. 322 pages.

UNCSD, 1999. *Report on the seventh session, New York: Sustainable tourism*. United Nations Commission on Sustainable Development., New York. [http://www.un.org/esa/sustdev/report99/csd7report\\_en.htm](http://www.un.org/esa/sustdev/report99/csd7report_en.htm)

WTO, 2001a. *Tourism Highlights 2001*. World Tourism Organisation, Madrid. [http://www.world-tourism.org/market\\_research/data/pdf/highlightsupdatedengl.pdf](http://www.world-tourism.org/market_research/data/pdf/highlightsupdatedengl.pdf)

WTO, 2001b. *Tourism 2020 vision: Global forecasts and profiles of market segments. Volume 7*. World Tourism Organisation, Madrid.