

В. И. КОПИТКО (Львовский филиал ДНУЖТ), А. ЛИМАНСКИЙ (Высшая школа управления маркетингом и иностранных языков, Катовице, Польша)

ПУТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТУРИЗМА

У статті розглядається розвиток транспортного обслуговування туристичної галузі в сучасних умовах, враховуючи досвід Республіки Польща, Російської Федерації. Пропонуються шляхи просування продуктів туристичної галузі, враховуючи географічне розташування України, використовуючи можливості перевезень туристів залізничним транспортом.

Ключові слова: туризм, транспортна інфраструктура, залізничний транспорт

В статье рассматривается развитие транспортного обслуживания туристической отрасли в современных условиях, учитывая опыт Республики Польша, Российской Федерации. Предлагаются пути продвижения продуктов туристической отрасли, учитывая географическое положение Украины, используя возможности перевозок туристов железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: туризм, транспортная инфраструктура, железнодорожный транспорт

In this article the transport service development of the tourist branch in modern conditions is considered, taking into account the experience of the Poland Republic, Russian Federation. The products moving ways of the tourist branch are offered, taking into account the geographical position of the Ukraine, using the tourist transportation possibilities by railway.

Keywords: tourism, transport infrastructure, railway transportation

В современных условиях глобализации мировой экономики туристическая отрасль оказывает влияние на социально-экономическую ситуацию в стране, где предоставляются туристические услуги, поскольку туризм превратился в массовый вид деятельности и один из основных источников дохода ряда стран мира. Количество путешествующих в Европе, мире, в Украине и Польше в частности, имеет тенденции к росту, что влияет на развитие всей связанной с ним инфраструктуры. К одной из таких отраслей относится транспортное обслуживание туристов.

На сегодняшний день в Польше, как и в Украине, не смотря на значительные туристические ресурсы, туристический бизнес еще не достиг надлежащего уровня развития. Так, туристические объекты остаются часто заполнены не полностью из-за низкого уровня развития транспортной инфраструктуры, несовершенства механизмов государственного регулирования как на государственном, так и на региональных уровнях, отсутствия условий для привлечения инвесторов на рынки туристических услуг. Туристические туры часто не используют эффективных методов экономического анализа. От правильной и грамотной организации перевозочного процесса зависит качество всего

туристического продукта, поскольку качественно организованная перевозка может создать отрицательное представление туристов о туре. Поэтому специалисты в туристической отрасли должны иметь тесные контакты с транспортными предприятиями для выбора видов транспортных средств для перевозки туристов.

Проблемы развития туризма в мировом масштабе исследовали Ж. Ламбен, М. Портер, А. Томпсон, Н. Балабанова, Н. Восколович, В. Гуляева, Дж. Крипендорф, М. Немоляева, Г. Бапирена. В Польше проблему туристической отрасли освещали в работах [1-5] и др.

На сегодняшний день существуют различные подходы к классификации туристической деятельности, виды туризма, центры и рынки специальных видов туризма [6, с. 156], однако все это связано с транспортным обеспечением – это динамичное, развивающееся, ориентированное на потребителя явление. Всемирный совет по туризму и путешествиям указал на следующие характеристики современного туризма: это крупнейшая индустрия мира, имеющая примерно 3,5 триллиона долларов оборотного капитала и включающая в себя такие компоненты, как путешествия (круизы, автобусы, самолеты, автомобили, железные дороги); проживание (отели и мотели, конференции, вы-

ставки, встречи); питание (рестораны, кафе, бары); отдых и досуг (игры, парки, развлечения, аттракционы).

Начало современного туризма было заложено в 40-е годы XIX века, когда английский предприниматель Т. Кук организовал внутри страны несколько экскурсий и путешествий, а затем в 1885 году и первую зарубежную поездку в Париж на Всемирную выставку. Год спустя начинаются постоянные организованные путешествия англичан в Европу, а в 1868 году – в США. В 1882 году организация Кука устраивает первое кругосветное путешествие. Новый бизнес начал приносить своим владельцам неплохие доходы, к нему стали проявлять интерес и другие предприниматели. Постепенно в разных странах образуются туристические компании, занимающиеся организацией экскурсий и путешествий во все части света.

Достижения в области транспорта в начале XX века отразились и на развитии туризма. Для путешествий и экскурсий начали использовать пароходы, железные дороги, а уже потом и автомобильный транспорт. Скорость, дальность, комфортность передвижений постоянно росли. На своей ранней стадии заграничные путешествия были уделом представителей аристократии, так как именно эти социальные группы располагали достаточными для этого доходами.

Сложные политические, экономические и социальные процессы, произошедшие в мире в XX веке (две мировые войны, революции, кризисы, научно-технический прогресс, «холодная война» и т.д.), изменили общество. Оно стало более развитым в промышленном и культурном отношении, более мобильным, демократическим. Туризм стал массовым, рассчитанным на различные интересы, вкусы, доходы, на самый разный контингент (от школьников и студентов до военных и ветеранов).

Сегодня туризм получил развитие на всей планете. Кроме Европы (традиционного туристического центра), активно посещают страны Америки, Африки, Азии, Австралии и Океании [7].

Говоря о транспортной инфраструктуре Польши, главными морскими портами страны являются Гданьск, Щецин, Свиноуйсьце, Гдыня, Колобжег. Европейские маршруты, проходящие через Польшу: E28, E30, E40, E65.

Протяженность железных дорог в стране 26 644 км. Железнодорожные перевозки по стране осуществляет компания «Польские государственные железные дороги» [8].

ВВП на душу населения составляет 17,400, инфляция 4,2 %, экономически активное население 17,01 млн, по секторах занятое население составляет: сельское хозяйство – 17,4 %, промышленность – 29,2 %, сфера услуг – 53,4 %, т.е. как раз развитие туризма имеет перспективу, поскольку эта отрасль входит в сферу услуг.

Туристический бизнес в Польше имеет свои особенности. Так, для любителей природы Польша – это пляжи Балтийского моря и незабываемые экскурсии в дюны. Для поклонников водного спорта Польша – это туры на отдых на мазурских озерах в окружении живописной природы. Туристам, предпочитающим активный отдых, – прямая дорога в горы – Польские Татры с их целебным горным воздухом.

Туры в Польшу предлагаются разные. Любителям пешего туризма подойдет программа активного отдыха (недорогие туры) с ночевкой в недорогих студенческих общежитиях; где аскетичность обстановки компенсируется низкими ценами и возможностью непосредственного общения с польскими и иностранными туристами. Для изысканной публики в Польше открыты сети гостиниц мирового уровня. Любопытный желающий приехать в Польшу найдет для себя туристическую поездку по своему карману.

Польша – это не только разнообразные природные условия для отдыха. Прежде всего, Польша – страна со славной историей и культурой. Почти все туры в Польшу пролегают через столичный королевский город Краков, который собирающих туристов со всего света, которые приезжают полюбоваться Королевским замком Вавель – символом польской государственности. Варшава привлекает туристов своими уютными парками и отреставрированными дворцами и усадьбами. Балтийский Мальборк хранит историю великого польского астронома Николая Коперника. Польская Балтика – идеальное место для отдыха от мирской суеты [9].

В Польше туристические путешествия осуществляются в основном автобусами, но в последнее время все больше туристов стараются ездить поездами. По скорости движения поезда в Польше делятся на экспрессы и скорые. Экспрессы курсируют между крупными городами, и часто вообще не останавливаются на промежуточных станциях. В билетах на такие поезда указывается конкретное посадочное место. Вагон экспресса разделен на отдельные купе по 6-8 мест. Кроме того, обычно в состав включают и вагон-ресторан.

Все остальные поезда являются скорыми. Билеты в них продаются без указания места, и в вагонах нет разделения на купе.

По комфортности вагоны в польских поездах делятся на I и II класс. В вагонах I класса более просторно из-за меньшего числа посадочных мест, но и билеты в них стоят дороже.

Также существует деление на вагоны для курящих и вагоны для некурящих. В каждом классе поездов некоторые рейсы совершаются фирменными поездами. Такие поезда имеют не только номер, но и собственное название. Отличаются они от обычных большей чистотой и комфортом. Среди экспрессов следует особо выделить транзитные поезда InterCity. Билет на них стоит немного дороже, чем на обычный экспресс, но и вагоны там более комфортабельны. Кроме этого, в поездах InterCity подают бесплатный завтрак (или полдник, в зависимости от времени суток) [10].

Сегодняшняя ситуация, в которой оказались туристические фирмы разных стран мира, требует достижения конкурентных преимуществ на рынке туризма [11, с. 34]. Так на польском рынке пассажирских перевозок скоро появятся конкуренты. Так, Немецкая железнодорожная компания «Deutsche Bahn» намерена с весны 2010 года использовать свои поезда для обслуживания некоторых направлений в Польше. В частности, в планы дочерней компании «DB Bahn Polska» входит развитие направлений, которые соединят Варшаву с Гданьском, Познанью и Краковом. Местные аналитики отмечают, что немецкие железные дороги будут активно и агрессивно вытеснять с рынка польского перевозчика – РКР.

Как сообщалось ранее, весной начнется железнодорожное сообщение между Берлином и курортным городом Колобжегом. Партнером проекта является польская государственная компания РКР Intercity [12].

Следует отметить и то, что часть польских туристов ездит в приграничные районы Украины в основном автобусами. При строительстве евроколии ко Львову возможно организовывать эти туры пассажирскими поездами. Особенно это актуально при подготовке Украины к ЕВРО-2012. Имея колоссальный потенциал, Украина сегодня недостаточно хорошо представлена за рубежом. Европа в этом очень заинтересована, поскольку развиваются разные виды туризма, к примеру, зеленый туризм или исторический. К сожалению, не всегда получается качественно представить эту страну иностранцам [13].

На украинских железных дорогах, кроме обычных графиковых, курсируют и туристиче-

ские поезда. Билет на них в кассе не купите, да и конкретных маршрутов нет. Эти поезда формируются по заявкам, которые в основном поступают от туристических операторов. Причем географию поездки выбирает заказчик, остановки в пути – также его прерогатива, главное, чтобы было железнодорожное полотно [14].

В мире получил широкое распространение железнодорожный туризм, представляющий собой организацию обзорного путешествия по территории с использованием железнодорожного транспорта. По многим странам проходят туристические железнодорожные маршруты: «Андалузский экспресс» — популярный железнодорожный маршрут по Испании; «Ориент экспресс» — по маршруту от Москвы до Пекина; «Восточный экспресс» курсирует между Лондоном и Стамбулом. Железнодорожные туристические маршруты проложены во многих странах, например, в Швейцарии. Так, «Ледниковый экспресс» проходит от известного курорта Церматт до Сент-Морица. Поезд следует по 291 мосту, 91 тоннелю. Маршрут «Золотой перевал» соединяет Центральную Швейцарию с Женевским озером. Дальше путешествие на «швейцарском шоколадном поезде» по маршруту Монтре-Грюйер-Брок. Поездка проходит в комфортабельном пульмановском вагоне постройки 1915 г. Поезд отправляется из Монтре на Швейцарской Ривьере, поднимается в Грюйер, на родину знаменитого сыра, а затем продолжает свой путь в Брок, где расположена шоколадная фабрика.

В РФ не менее популярным видом транспорта остается железнодорожный. Он используется как средство транспортировки туристов в курортную местность, а также как отдельный вид туризма.

Но железнодорожное сообщение рассматривается прежде всего как способ доставки туристов к месту отдыха. В этом случае, в отличие от туристических поездов, поездка организуется в стандартных железнодорожных вагонах. В России это, как правило, купейные четырехместные вагоны или трех- или двухместные спальные вагоны, идущие далее за границу. За рубежом вагоны подразделяются на категории: сидячий, спальный, кушеточный, вагон-ресторан, почтовый и грузовой.

По оценке экспертов Всемирной туристской организации, оптимальной считается пропорция, при которой на одного туриста, выезжающего за рубеж, приходится один иностранный турист, прибывающий из-за рубежа, и четверо человек, путешествующих по территории своей страны. Для реализации этой пропорции в полной мере могут использоваться возможности железнодо-

рожного транспорта во всех видах туризма. Транспортное обслуживание туристов – одна из составных частей индустрии туризма, и как негативный фактор автор называет то, что перевозчики на рынке транспортных путешествий сами определяют цены на туристские услуги.

Необходимо отметить, что при развитии индустрии туризма на железнодорожном транспорте, создании железнодорожных туристических центров остро встает проблема подготовки высококвалифицированных кадров для их деятельности. Такая подготовка сегодня ведется в высших учебных заведениях отраслевой системы образования по специальностям в области сервиса и туризма. Учебные планы включают в себя изучение общих специальных дисциплин. При этом ряд учебных дисциплин специализации учитывает специфику развития туризма именно на железнодорожном транспорте.

Для удовлетворения растущих потребностей в сервисном и туристическом обслуживании пассажиров руководство железнодорожного транспорта России приняло решение о создании на железных дорогах единой сети сервис-центров. Объединение сервис-центров в единую сеть, налаживание связей между ними позволяет формировать различные туристские продукты по формуле «поезд + ...»: «поезд + гостиница», «поезд + экскурсия», «поезд + спектакль», «поезд + футбольный матч», «поезд + выставка», «поезд + кинофестиваль» и т.д. Железнодорожный транспорт в этом случае имеет определенные преимущества, поскольку практически в любом туристском продукте присутствует основная часть - сама перевозка.

Продвижение туристских продуктов, созданных по формуле «поезд + ...», возможно через сеть сервис-центров, созданных на железнодорожных вокзалах, а также через туристические фирмы и агентства, сотрудничающие с предприятиями железнодорожного транспорта [15].

В перспективе в структуре Укрзалізнички и «Польских государственных железных дорог» следует создать компанию, которая будет оказывать полный комплекс услуг по организации железнодорожных путешествий на специализированном подвижном составе. Это избавит клиентов от необходимости заключения договоров с несколькими организациями по вопросам, касающимся аренды вагонов, разработки маршрута следования, предоставления питания и прочих услуг. Решением всех этих проблем по поручению заказчика будут заниматься сотрудники компании. Таким образом, компания объединит в себе функции туроператора, создающего новые

маршруты и новые турпродукты, и функции по сотрудничеству с управлениями железных дорог в вопросах предоставления специальных составов для перевозок туристов. Кроме того, планируется создание собственного парка туристско-экскурсионных поездов, а также реализация совместных международных проектов по разработке подвижного состава нового поколения для использования в туристических целях.

Создание единого органа управления туристскими перевозками, в ведении которого должны быть все вопросы их организации, позволит качественно изменить уровень железнодорожных туристских перевозок.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Obsługa ruchu turystycznego [Text] / red. nauk. Beata Meyer, Wyd.PWN. – Warszawa 2007.
2. Bosiacki S. i in., Zarządzanie przedsiębiorstwem turystycznym, Wyd. Akademia Wychowania Fizycznego im. Eugeniusza Piaseckiego, Poznań 2008.
3. Konieczna-Domańska A., Biura podróży na rynku turystycznym, Wyd. PWN, Warszawa 2008.
4. Chudoba T., teoria turystyki a zarządzanie turystyką, Wyd. Difin, Warszawa 2008.
5. Zarządzanie turystyką, [red. nauk.] Lesley Pender, Richard Shrpely, Wyd. PWE, Warszawa 2008.
6. Бабкин, А. В. Специальные виды туризма [Текст] / А. В. Бабкин. – Ростов н./Д.: Феникс, 2008. – 252 с.
7. Развитие туризма в Европе [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://geosite.com.ru/pageid-398-1.html>
8. Экономика Польши [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>
9. Туры и отдых в Польшу [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://tour.polska.ru/>
10. Виды поездов в Польше [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: http://www.polska.ru/turystyka/praktyka/pociagi_turu.html
11. Менеджмент в туристском бизнесе [Текст]. – М.: КНОРУС, 2006. – 192 с.
12. Deutsche Bahn планирует выйти на польский рынок пассажирских перевозок [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transday.ru/news/world/13699-deutsche-bahn-v-polshe.html>
13. К ЕВРО-2012 в Украине появятся новые маршруты [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: http://www.ukrtourism.com/ukraine_euro_2012/4-8-2009_11-21_477_1.html
14. Железнодорожный туризм: не поедешь – не увидишь [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://economics.unian.net/rus/detail/17798>
15. Газков, Н. Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.zdt-magazine.ru/publik/passagir/2206/sept09-06.htm>

Поступила в редколлегию 24.02.2011.

Принята в печать 28.03.2011.