

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ ТУРИСТСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)

Юрченко Е. Е.,
аспирантка

Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина

Статья посвящена изучению роли и особенностей развития железнодорожного транспорта как составляющей туристской инфраструктуры. Показано, что с развитием железнодорожного транспорта начинается быстрый рост туризма в мире. Определены основные железнодорожные туристские маршруты. Рассмотрены инновации на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: туризм, турист, туристская инфраструктура, железнодорожный транспорт, инновации.

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ТУРИСТСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ (НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)

Стаття присвячена вивченню ролі та розвитку залізничного транспорту як складової туристської інфраструктури. Показано, що з розвитком залізничного транспорту починається швидкий ріст туризму в світі. Визначені основні залізничні туристські маршрути. Розглянуті інновації на залізничному транспорті.

Ключові слова: туризм, турист, туристська інфраструктура, залізничний транспорт, інновації.

THE FEATURES OF DEVELOPMENT AS COMPONENT OF WORLD TOURISM INFRASTRUCTURE AT MODERN STAGE (AD EXEMPLUM RAILWAY TRANSPORT)

The article studies the role and development of rail transport as a component of tourism infrastructure. The article shows, that fast growth of tourism in the world begins when rail transport starts developing. The main rail tourism itineraries are defined. Innovations at rail transport are examined.

Key words: tourism, tourist, tourism infrastructure, rail transport, innovations.

Постановка проблеми. На современном этапе одной из наиболее значимых проблем в международном туризме, требующих тщательно продуманного подхода к их решению, относится недостаточное развитие мировой туристской инфраструктуры. Ее важной составляющей является транспорт. Именно строительство железных дорог в Англии стимулировало активное развитие туризма. Научно-технический прогресс привел к появлению новых видов транспорта (автомобильного, авиационного, космического), а также постоянному совершенству транспортных средств, увеличению их скорости, что способствовало формированию мирового рынка туризма. И хотя значение железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта заметно снизилось, в настоящее время железные дороги продолжают играть важную роль в перемещении туристов.

Анализ последних исследований и публикаций. Различные аспекты развития железнодорожного транспорта рассматривались в трудах отечественных и зарубежных ученых. Особенности развития железнодорожной транспортной системы мира анализировались Н. В. Алисовым, Б. С. Хоревым, В. П. Максаковским, Ю. Г. Липец, В. А. Пуляркиным, С. Б. Шлихтером и др. Вопросы классификации транспортных туров отражены в работах М. Б. Биржакова, В. Г. Гуляева, О. Я. Осиповой, В. С. Сенина, Т. Г. Сокол и др. Отдельные аспекты экономики и менеджмента железнодорожного транспорта в международном ту-

ризме исследовались В. Б. Николаевым, В. К. Баба-рицкой, О. Ю. Малиновской, В.С. Новиковым, О. О. Фастофеец и др. Однако в результате постоянной конкуренции и внедрения инноваций на рынке транспортных услуг роль железнодорожного транспорта в туризме меняется. Потому выявление особенностей его развития и значения в туризме на современном этапе представляется актуальным.

Цель статьи – показать роль и особенности развития железнодорожного транспорта как важной составляющей туристской инфраструктуры на современном этапе.

Основная часть. Железнодорожный транспорт возник еще в XIX в. и оставался основным видом транспорта на протяжении всего XIX в. и первой половины XX в. Появление железных дорог вызвало революцию в путешествиях, способствовало повышению мобильности населения.

К 1920 г. протяженность железных дорог мира составляла почти 1,2 млн км. Они в значительной степени повлияли на международное географическое разделение труда в пределах отдельных стран и континентов и, соответственно, на развитие туризма. Перевозки по железной дороге были более дешевыми и быстрыми по сравнению с гужевым и морским транспортом. Но, начиная с 20-х гг. XX в., темпы развития железнодорожного транспорта замедлились. При этом до 50–70-х гг. XX в. протяженность железных дорог мира продолжала возрастать, но затем началось ее уменьшение. Это связано с конкуренцией со стороны других, более новых ви-

дов транспорта — автомобильного и воздушного. В результате доля железнодорожного транспорта в мировом пассажирообороте заметно уменьшилась [12].

С начала XXI в. наблюдались быстрые темпы роста пассажирооборота мирового железнодорожного транспорта. Так, по сравнению с 2000 г. в 2008 г. он увеличился на 41,6 % [2, с. 15]. А общая протяжённость железных дорог составила в 2008 г. 1 139,62 тыс. км, что на 2,2 % больше, чем в 2003 г. [15]. Но доля железнодорожного транспорта в перевозке туристов в целом по миру сравнительно мала — 2 % от общего количества перевезенных туристов в 2011 г. [16]. Тем не менее, ряд особенностей делают железнодорожные перевозки более привлекательными по сравнению с перевозками другими видами транспорта. К ним относятся: универсальность; независимость от природных и метеоусловий, сезона года и времени суток; сравнительно невысокая себестоимость перевозок; способность преодолевать большие расстояния.

Железные дороги имеются в 134 государствах мира. Первые двадцать стран по протяженности железных дорог отражены в таблице (см. табл.).

На них приходится 76,2 % от общей длины железных дорог. При этом доля первых десяти стран составляет 60,0 %. В некоторых крупных по площади государствах многие их части не обеспечены этим видом транспорта [15].

К самым протяженным магистралям мира относятся: транссибирская (Москва — Челябинск — Новосибирск — Владивосток, 9932 км), трансасиатская (Стамбул — Анкара — Тегеран — Кермен — Лахор — Дели — Дакка — Читтагонг, около 7000 км), трансканадская (Принс — Рукерб — Эдмонтон — Виннипег — Монреаль — Квебек, 4900 км) [6, с. 243].

Железнодорожный транспорт имеет в основном внуконтинентальное значение. Обслуживая перевозки находящихся в регионе государств, он приобретает значение международного вида транспорта. Железнодорожный транспорт отдельных стран объединен в следующие системы: Евразийская, Североамериканская, Южноамериканские (северная и южная), Индокитайская, Индийская, Южноафриканская, Североафриканская, Восточноафриканская, Нубийская, Западноафриканские (южная, центральная, западная), Кельтская, Антильская и Аравийская [9].

Однако формировавшаяся почти два века железнодорожная сеть регионов мира ещё не привела к созданию единой наземной транспортной системы для обеспечения непрерывных международных туристских связей. Системы отдельных стран и территорий не связаны с другими железными дорогами. К таким странам относятся: Австралия, Новая Зеландия, Мадагаскар, Индонезия, Мьянма, Япония, Тайвань, Фиджи, Куба, Филиппины, Шри-Ланка, ЦАР, Панама, Ямайка, Гайана, Суринам [9].

Наибольшее развитие железнодорожный транспорт получил в Евразии и в Северной Америке. Но даже в пределах одного региона из-за разной ширины колеи железные дороги не всегда образуют единую систему. Это определяет скорость движения, тип вагона, способность преодолевать мосты и тоннели.

Различают 40 типов колеи от 381 мм до 1676 мм. Около 60 % всей длины мировых железных дорог приходится на «стандартную» (или «европейскую») колею (1435 мм) [15]. Она характерна для Европы (за исключением Испании, Португалии, Финляндии и СНГ) и Северной Америки. Многообразие колеи неблагоприятно для их реконструкции и объединения в систему, т. к. легче построить новую железную дорогу, чем соединять старую [6, с. 242 — 243].

В результате внедрения достижений НТП в работу железнодорожного транспорта улучшается транспортная инфраструктура. Среди последних тенденций развития мирового железнодорожного транспорта — предоставление пассажирам качественного обслуживания, иногда превосходящего аналогичный сервис авиакомпаний, создание скоростных магистралей. Максимальную скорость железнодорожного сообщения на этих трассах имеют: Южная Корея (Сеул — Тэджон — до 430 км/ч); Китай (Ухань — Гуанчжоу — до 350 км/ч), Франция (Париж — Страсбург — до 350 км/ч); Испания (Мадрид — Барселона — до 350 км/ч). Рекорд скорости поездов (свыше 500 км/ч) планируется достичь в Японии (Токио — Нагоя). Перевозки со скоростью 200 — 300 км/час на отдельных магистралях осуществляются в Тайване, Японии, Германии, Италии, Великобритании, Бельгии, Турции, России, Узбекистане и др. [9].

Сооружение новых скоростных участков и соединения железнодорожных сетей в единую систему привело к тому, что количество железнодорожных пассажиров в Европе в 8 — 9 раз больше числа

Таблица

Первые двадцать стран по протяженности железных дорог

Ранг	Страна	Длина, тыс. км	Дата информации (год)	Ранг	Страна	Длина, тыс. км	Дата информации (год)
1	США	224,79	2007	11	Япония	27,18	2009
2	Россия	87,16	2006	12	Украина	21,68	2009
3	Китай	86,00	2008	13	Италия	20,26	2008
4	Индия	63,97	2009	14	Южная Африка	20,19	2008
5	Канада	46,55	2008	15	Польша	19,43	2007
6	Германия	41,98	2008	16	Мексика	17,17	2008
7	Австралия	38,44	2008	17	Великобритания	16,45	2008
8	Аргентина	36,97	2008	18	Испания	15,29	2008
9	Франция	29,640	2008	19	Казахстан	15,08	2008
10	Бразилия	28,54	2008	20	Швеция	11,63	2008

Источник: [15].

авиапассажиров [3, с. 144]. Суперскоростной поезд TGV (Train a Grande Vitesse) предпочитают туристы во Франции. Он доставляет их за 4 часа 40 минут из Парижа в Марсель, за 2 часа в Лион, Нант, за 3 часа в Бордо. В Германии курсируют высокоскоростные поезда D-Train, суперскоростной поезд Cercanias — в Испании. Скоростными железными дорогами TEE (Trans European Express) пользуются жители Центральной Европы.

За рубежом длительные путешествия проводятся в высококомфортабельных поездах, где вагон фактически становится «отелем на колесах» (родель). Общее количество купе не превышает восьми, а в каждом купе проживают 1–2 человека. В купе есть кондиционер, телевизор, письменный стол, телефон, душевая комната или один бытовой блок на два купе. Поезд может быть оборудован конференц-залом, детским вагоном с залом для подвижных игр, видеосалоном, залом для дискотеки и др. В каждом вагоне туристского поезда разработана программа обслуживания туристов, включающая культурную программу, непродолжительные остановки в зеленых зонах (в лесу, у озера, в горах, на берегу моря и др.) [7].

Экскурсионные поезда с полным комплексом обслуживания (проживание, питание, досуг и др.) курсируют во многих европейских странах. Их расписание согласовывается с расписанием морских и речных судов. Благодаря этому можно совмещать сухопутную поездку с морской (речной), как, например, маршрут «Ночной паром» (Night Ferry) — Лондон — Дувр — Дюнкерк — Париж, где сочетается сухопутное путешествие по территории Великобритании и Франции с морским путешествием через пролив на пароме.

Сегодня в Западной Европе железнодорожный транспорт сохраняет свою популярность при проведении туристских поездок. На него приходится 30 % от общего объема перевозок всеми видами транспорта. Этому способствуют разветвленная сеть железных дорог, наличие высокоскоростных маршрутов, прямое сообщение под Ла-Маншем, умеренные тарифы и многочисленные льготы, высокий уровень сервиса в пути следования и наличие единых согласованных систем обслуживания [10]. Так, при следовании по железным дорогам на территории Австрии, Бельгии, Дании, Финляндии, Франции, Германии, Греции, Нидерландов, Венгрии, Ирландии, Италии, Люксембурга, Португалии, Испании, Швеции, Швейцарии, Норвегии действует система Eurailpass. Можно приобрести билет без лимита расстояния (для первого класса), который действует до 15 дней, стоимостью US\$ 498, до 3 месяцев — US\$ 1398, билет для молодежи (при наличии удостоверения международных студенческих организаций) без лимита расстояния, который действует до 15 дней, стоимостью US\$ 398, один месяц — US\$ 578, два месяца — US\$ 768; для компаньонов, следующих вдвоем (или более), и др.

По системе Interrail согласованы льготные тарифы на железнодорожном транспорте 27 стран Европы и Африки. Льготы предоставляются молодежи до 26 лет, а также взрослым туристам. Эта система предлагает дисконтные карты по 7 зонам по цене US\$ 250-260. Время действия билета различа-

ется по зонам — от 15 дней (одна зона) до месяца (до 7 зон).

Система Euronight обеспечивает льготные тарифы на скоростных и суперскоростных экспрессах [10].

В странах Европы существуют и национальные тарифы, предусматривающие дополнительные льготы. Например, в Великобритании можно купить льготный именной билет с большой скидкой на проезд без ограничения расстояния в отдельные периоды времени (система British Rail System). Также можно приобрести проездной билет (British pass) для туристов и гостей и для молодежи со значительными скидками, действующими только для второго класса. На железных дорогах Великобритании четырех детей в возрасте до 5 лет можно провозить бесплатно, а для детей в возрасте от 5 до 16 лет действует 50 %-я скидка.

В Германии дети до 4 лет едут бесплатно, с 4 до 11 лет — за 50 %. Молодежь в возрасте от 12 до 26 лет получает скидку в вагоне второго класса по школьным или студенческим билетам. Для туристов продаются льготные билеты на 5, 10, 15 дней и один месяц. Кроме железнодорожного транспорта, эти билеты действительны на некоторых автобусных и речных маршрутах.

При покупке железнодорожных туров в крупные города (Лондон, Стокгольм) туристы также могут приобрести льготные билеты на все виды городского транспорта (common carrier). В Австрии на железных дорогах туристам продается открытый билет, действующий 15, 30 и 60 дней, стоимостью на 20 % ниже, чем с фиксированной датой [10].

У туристов Европы популярны ночные экспрессы Вена — Венеция, Вена — Гамбург, Вена — Цюрих, Брюссель — Лондон, Париж — Лондон (через Ла-Манш). Особо привлекателен «Восточный экспресс» (Orient Express), который следует по маршруту Париж — Страсбург — Мюнхен — Вена — Будапешт — Бухарест — Стамбул, открытому в 1883 г. В 1977 г. «Восточный экспресс» совершил последнюю поездку, но с 1980 г. был восстановлен в своем первоначальном ретро-стиле. Он отличается высоким уровнем обслуживания путешественников. Между Лондоном и Венецией курсирует аналогичный экспресс. Скорость движения таких поездов достигает 300 км/ч [10].

Среди туристов также популярны поезда: «Транссибирский» (Москва — Монголия), «Шотландский королевский» (через шотландские высокогорья). В Испании наиболее востребован среди туристов Андалузский экспресс, который следует по двум маршрутам: Мадрид — Севилья — Кордова — Гранада — Рондо — Севилья — Мадрид (8 дней, 7 ночей); Севилья — Кордова — Гранада — Рондо — Севилья (7 дней, 6 ночей). Туристы здесь размещаются в комфортабельных ретро-купе с кондиционером, телевизором, туалетом, душем. В поезде имеются также вагоны-рестораны, бары, библиотека и др. На американском континенте самыми популярными маршрутами являются: Транс-Канада (Ванкувер — Монреаль), Транс-Америка (Вашингтон — Лос-Анджелес) и Транс-Атлантика (Манага — Пуэрто-Монт). В Австралии туристский экспресс Indian Pacific пересекает всю страну с востока на запад по маршруту Сидней — Перс.

В Южной Африке туристский Blue Train следует по маршруту Претория — Кейптаун [10].

За рубежом получила распространение система чартерных туристских поездов (Charter coach), где создаются все необходимые условия для комфортной поездки: низкий уровень шума и вибраций, широкий обзор, удобная мебель, кондиционер, телефон и др. Они также имеют грузовые платформы для перевозки личных автомобилей туристов [7].

Для увеличения доходов железнодорожные компании создают альянсы. Например, AMTRAK (The National Railroad Passenger Corporation) является ведущей железнодорожной корпорацией в США. Она объединяет около 20 компаний и обслуживает пассажиров на 500 станциях в 340 городах страны. Общий среднегодовой объем перевозок пассажиров составляет 12 млн человек [4, с. 94]. В декабре 2000 г. AMTRAK, получающая государственные субсидии, открыла первую высокоскоростную линию Вашингтон — Нью-Йорк, что усилило конкуренцию с авиационным транспортом. Это связано с тем, что путешествие по скоростной железной дороге длится менее трех часов и обходится на US\$ 57 меньше, чем на самолете. Аналогичное обслуживание планируется еще в 10 регионах США. Компания AMTRAK и канадская железнодорожная компания VIA RAIL продают единый билет, по которому можно проехать на большинстве маршрутов AMTRAK и всех железных дорогах Канады [3, с. 144].

В Европе администрации железных дорог создали альянс Trans Europen Excellens Rail Allians, открытый для других компаний, обслуживающих европейский регион. Также подписываются соглашения с другими транспортными организациями. Так, сеть французских национальных железных дорог сотрудничает со Star Alliance авиаперевозчиков, в результате чего организована перевозка пассажиров скоростными железнодорожными поездами из некоторых городов Франции в аэропорты Парижа по единому билету [3, с. 145].

Соглашение о совместной программе AlRail между авиационной (Lufthansa) и железнодорожной (Deutsche Bahn AG) компаниями обеспечивает перевозку пассажиров из Франкфуркта в Штутгарт на высокоскоростных поездах под номерами авиарейсов. При этом они обслуживаются по стандартам внутренних авиалиний. В будущем предусматривается такое железнодорожное сообщение между другими городами.

Авиакомпания S7 Airlines и Deutsche Bahn AG (Немецкие железные дороги) заключили партнерское соглашение Rail&Fly, согласно которому по желанию клиента в авиабилет до Германии может быть включена оплата за проезд на поезде из аэропортов Франкфурта, Мюнхена и Дюссельдорфа в 5600 пунктов Германии. При этом оплата за проезд на поезде не зависит от расстояния и направления и составляет 20 € во втором классе и 40 € — в первом. Билетом Rail&Fly можно воспользоваться накануне вылета, в день авиаперелёта, а также на следующий день. При покупке единого билета, включающего перевозку по железной дороге, пассажиру не нужно заранее выбирать поезд, т. к. билет действителен для всех поездов в расписании Deutsche Bahn [8].

К инновациям можно также отнести открытие пунктов регистрации авиационных пассажиров на железнодорожных вокзалах (например, на Павелецком вокзале в Москве); определение цены билета, исходя из качества предлагаемых услуг, частоты и скорости поездок (в Италии с 2000 г.); продажу универсального железнодорожного билета, по которому можно объездить всю страну (в Швейцарии, где билет действителен также для путешествия на водном транспорте, проезда на трамвае, троллейбусе и автобусе в 36 городах) [3, с. 145].

В последние годы железнодорожные компании все больше сотрудничают с предприятиями по аренде автомобилей, автобусными и гостиничными предприятиями. Это позволяет более качественно удовлетворять потребности туристов и организаторов путешествий.

При общей тенденции сокращения протяженности железных дорог в целом по миру в отдельных странах ведётся новое их сооружение (например, в России, КНР). Оно зависит от многих факторов (протяженность линий, величина территории, численность населения, экономический потенциал и др.). Новые межрегиональные дороги будут способствовать росту протяженности сети и туристской активности в отдельных государствах.

Так, в 2009 г. в ОАЭ правительство учредило специализированную отраслевую компанию «Etihad Rail», которая в ближайшие годы потратит US\$ 11 млрд на развитие железнодорожной инфраструктуры. К 2016 г. железнодорожная магистраль должна соединить Дубай и Абу-Даби. А к 2018 г. должна быть построена сеть протяженностью 1,2 тыс. км, рассчитанная на перевозку 16 млн пассажиров в год. В перспективе она войдет в общую сеть железнодорожного транспорта аравийских государств, которая должна быть построена к 2030 г. [14].

В программе перспективного развития Ирана предусматривается увеличение доли железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров до 18 %. Протяженность железных дорог страны должна составить 25 тыс. км. Важным является проект электрификации железной дороги Тегеран — Мешхед протяженностью 926 км, реализуемый с начала февраля 2012 г. и ставший частью программы соединения железнодорожной сети Ирана с железными дорогами Туркмении и Казахстана. Реализация проекта позволит увеличить максимальную скорость движения поездов по железной дороге до 200 км/ч, а время на преодоление расстояния между указанными городами сократится с 12-13 часов до 6 часов. Первый этап выполнения проекта предусматривает рост числа перевозимых пассажиров с 13 млн до 20 млн, а второй этап — до 50 млн [11].

Украина имеет достаточно развитую сеть железных дорог, чтобы обеспечить путешествующим доступность туристско-рекреационных центров. Однако для этих целей практически отсутствует специализированный состав поездов, не хватает вагонов, не разработаны туристские маршруты. Для длительных туристских поездок железнодорожные поезда с их малой комфортабельностью и низкой эффективностью не приспособлены, что также ограничивает развитие железнодорожного туризма в стране.

