

УДК 338.48

Н. В. Косарева

Московский педагогический государственный университет, Москва,
e-mail: kosarevantl@rambler.ru

Т. А. Адашова

Российский университет дружбы народов, Москва, e-mail: fortuna.72@mail.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТУРИЗМ КАК ОДИН ИЗ ВЕКТОРОВ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ

Ключевые слова: железнодорожный туризм, Транссибирская магистраль, БАМ, туристские путешествия, железнодорожные туры.

Данная статья предлагает к рассмотрению вопросы развития железнодорожного туризма в России. Среди всех видов транспорта железнодорожный отличается своей всепогодностью, относительной безопасностью и предоставляет путешественникам разнообразные варианты размещения от эконом до люксового класса. В современной России железнодорожный туризм переживает свое возрождение. Обладая богатейшими природными и историко-культурными ресурсами, протяженной сетью железных дорог, Россия по праву может считаться одной из дестинаций железнодорожного туризма. Современный рынок железнодорожных туров предлагает разнообразные маршруты, ориентированные как на внутренний, так и на въездной туризм. Особым направлением развития железнодорожного туризма стало развитие ретро-путешествий на паровозах. География российского железнодорожного туризма охватывает как европейский север и северо-запад, центральную часть страны, а также ее азиатские и дальневосточные территории.

N. V. Kosareva

Moscow State Pedagogical University, Moscow, e-mail: kosarevantl@rambler.ru

T. A. Adashova

Russian Peoples ' Friendship University, Moscow, e-mail: fortuna.72@mail.ru

RAILWAY TOURISM AS ONE OF THE VECTORS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF RUSSIAN REGIONS

Keywords: railway tourism, Trans-Siberian railway, BAM, tourist travel, railway tours.

The article deals with the development of railway tourism in Russia. Among all types of transport, the railway is distinguished by its all-weather, relative safety and provides travelers with a variety of accommodation options from economy to luxury class. In modern Russia, railway tourism is experiencing its revival. With its rich natural, historical and cultural resources, and extensive railway network, Russia can rightfully be considered one of the destinations of railway tourism. The modern market of railway tours offers a variety of routes focused on both domestic and inbound tourism. A special direction in the development of railway tourism was the development of retro-travel on steam locomotives. The geography of Russian railway tourism covers both the European north and the north-west, the central part of the country, as well as its Asian and Far Eastern territories.

Введение

До начала активного развития воздушного и автомобильного транспорта в середине 20 в. железная дорога оставалась главным способом перемещения путешествующих людей. Постепенно, по мере усиления технического прогресса автомобильный и воздушный виды транспорта приняли значительную долю перевозок на себя. Но создание и введение в эксплуатацию скоростных железнодорожных магистралей как в Европе, так и в Восточной Азии возвратило железной дороге былую значимость и конкурентоспособность. В настоящее время в пределах главных европейских стран –

Великобритании, Франции, Испании, Италии, Германии путешествия между столицами и основными туристскими центрами удобнее совершать на поезде, нежели на самолете или автобусе. Поезд передвигается всегда по более короткому расстоянию, в отличие от автомобильного транспорта, и кроме того, а на железной дороге не бывает пробок. Современные конструктивные решения в устройстве колесных подвесок скоростных поездов обеспечивают достаточно мягкое и бесшумное движение. Вагоны обладают повышенной комфортностью, оборудованы кондиционерами, мягкими сидениями, панорамными окнами, душевыми кабинами.

Вследствие этого, информативность путешествия гораздо больше, чем на автобусе, поскольку автомагистрали часто отгорожены щитами и заборами, которые служат для защиты местных жителей от шума автотрассы, но перекрывают обзор.

Сегодня услугами туристских поездов пользуются самые разнообразные группы туристов. Это и индивидуальные туристы, и организованные тур группы [1]. Возможны различные варианты транспортировки туристов – от поездок на рейсовых регулярных поездах, до организации железнодорожных чартеров и специальных туристско-экскурсионных поездов местного и дальнего сообщения.

Путешествие по железной дороге имеет для туристов ряд преимуществ. Это и относительно комфортабельное размещение, и всепогодность путешествия, и независимость от трансферов. Кроме того, при пересечении туристами границы, таможенный досмотр происходит в собственном купе.

Особо популярен железнодорожный туризм сегодня во Франции, Германии, Швейцарии, США и Китае.

Изюминкой железнодорожного туризма становится путешествие на ретро-поезде. Самый известный поезд «Восточный Экспресс» («Orient Express»), оформлен под известный состав начала 20 века [2].

В Америке железнодорожный туризм так же активно развивается. Среди наиболее известных маршрутов стоит отметить: «Транс-Америка» (продолжительностью двенадцать суток из Вашингтона в Лос-Анджелес с остановками в Чарльстоне, Новом Орлеане, Сан-Антонио и Эль-Пасо); «Транс-Канада» (десятидневная поездка из Ванкувера в Монреаль с остановками в Виннипеге и Оттаве); «Транс-Атлантика» (поездка из Манагуа в Пуэрто-Монт до южной оконечности Южной Америки с остановками в Гуаякиль, Лиму и Сантьяго).

Железнодорожные туристические маршруты есть и в Азии – Индонезии и Индии и Китае.

Практически все страны мира пронизаны сетью железных дорог, которые обеспечивают доступ к большинству географически и исторически интересных с туристской точки зрения районов. Вместе с этим в мире ощущается недостаток подвижного железнодорожного состава, предназначенного для длительных комфортабельных туристских поездок. Поэтому железнодорожный туризм

является экономически малоэффективным, что в свой черед удерживает его развитие и рост. Наиболее остро данная ситуация ощущается в России и странах СНГ.

Материалы и методы исследования

Россия – государство с одной из самых разветвленных железнодорожных сетей в мире. Это позволяет формировать различные по форме, содержанию и географическому расположению маршруты железнодорожных путешествий от несколько-часовых, до одно, двух, трехдневных и многодневных. Особенно популярными направлениями являются Санкт-Петербург, Москва, Московская, Нижегородская, Ростовская, Челябинская, Свердловская, Тюменская области, Краснодарский и Ставропольский края, республики Башкортостан и Татарстан. Для иностранных туристов, путешествующих по России, неизменным спросом пользуется поезд «Золотой орел» (Транссибирский экспресс), пересекающий всю страну от Москвы до Владивостока за период около двух недель. Так же известен и ретро-поезд «Кругобайкальский экспресс», совершающий 2-х дневное путешествие по Кругобайкальской железной дороге (КБЖД). Хорошо известен туристский маршрут на экспрессе «Ясная Поляна», который идет из Москвы до станции-музея «Козлова Засека», реконструированной в точности, какой она была при жизни Л.Н. Толстого [3].

Железнодорожный туризм активно стал развиваться во времена СССР. Центральным советом по туризму и экскурсиям вместе с Министерством путей сообщения (МПС) в 1960-х гг. 20 в. было сформировано пять турпоездов, которые обслуживали более 2000 человек. Содержание, виды и формы поездок были различны. К 1983 г. имелось уже порядка 1600 туристских рейсов, услугами которых пользовалось более 650 тысяч человек. При этом продолжительность путешествий варьировалась от 1 до 30 дней. К 1985 году было освоено более 400 тыс. км дорог, по которым ходило 80 туристских поездов. В исторических малых городах были обустроены специальные стоянки. Поезда делились на два основных вида: сформированные из вагонов поездов пригородного сообщения, не предусматривающие ночевки и экспрессы, рассчитанные на дальние поездки длительностью от нескольких суток. Туристы проживали в 4-местных спальных купейных вагонах. Огромной популярностью

пользовались так называемые «поезда здоровья»: «Лыжник», «Снежинка», «Турист», «Грибник». В данных поездах располагались точки проката туристского и спортивного инвентаря, концертные бригады и буфеты. Ходили такие поезда из больших промышленных городов, жители которых нуждались в отдыхе на природе после трудовой недели. К 1983 г. поезда здоровья доставляли в пригороды на отдых порядка 2,5 млн. чел. Поезда прибывали и убывали строго по расписанию, а непосредственно во время активного отдыха они становились гостиницей.

Самым популярным и знаменитым считался маршрут «Транссоюзное железнодорожное путешествие», бравший свое начало во Владивостоке и проходивший через Сибирь, Москву, Ленинград, Ригу, Таллинн, Вильнюс, Киев и Крым. Имели спрос и маршруты по древнерусским, крупнейшим украинским, кавказским городам и городам Прибалтики, а также маршрут по Кругобайкальской железной дороге.

После распада СССР железнодорожный туризм утратил свою популярность. Понятие «железнодорожный туризм» употребляется только в узких кругах и не берется в расчет даже многими специалистами. Однако, опыт, накопленный во времена СССР, становится базой для восстановления данного вида отдыха и его развития на новом высококачественном уровне.

Сегодня традиции железнодорожных путешествий начали возрождаться, и в стране снова загудели турпоезда. Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») предлагает разнообразные путешествия, такие как:

- «Москва – Пекин» с остановками в городах Омск, Новосибирск, Иркутск, Улан-Батор, с осмотром достопримечательностей оз. Байкал и поездкой к Великой Китайской стене. Данная поездка проходит на туристическом поезде «Золотой Орел», который входит в топ 25 лучших турпоездов мира;

- «Москва – Владивосток» с посещением Кругобайкальской железной дороги. Поездка проходит на туристическом поезде «Золотой Орел»;

- «Шелковый путь» с отправлением из Москвы и с посещением городов Бухара, Самарканд, Ташкент, Алма-Ата, ст. Дружба, затем автобусом по Китаю;

- «Золотое кольцо» с посещением таких городов, как: Вологда, Ярославль, Ростов Великий, Кострома, Владимир, Великий Устюг;

- «Русский Север» с отправлением из Москвы и с посещением Вологды, Архангельска, Кандалякши, Петрозаводска, Мурманска, Новгорода, Санкт-Петербурга, Ярославля;

- «Крымский экспресс», включающий посещение Санкт-Петербурга, Москвы, Минска, Львова, Кишинева, Одессы, Феодосии, Ялты, Севастополя, Киева;

- «Москва – Великий Новгород – Тверь – Торжок» с посещением и осмотром основных достопримечательностей городов;

- Тур на экспрессе «Ясная Поляна» с отправлением из Москвы до станции «Козлова Засаека» [4].

Путешествовать по России с комфортом сегодня становится все проще. На железнодорожном транспорте реализуется реформа, предусматривающая введение дополнительных услуг, связанных с новыми предложениями в обслуживании пассажиров [3, 5].

Результаты исследования и их обсуждение

Несмотря на положительный прогресс, произошедший за последние годы на пассажирском железнодорожном транспорте, остаются нерешенными проблемы, которые сдерживают дальнейшее развитие: дефицит железнодорожных перевозок в высокий сезон, завышенные цены, сложность покупки железнодорожных билетов. В рамках общеевропейской тенденции роста популярности железнодорожных путешествий и большей экологичностью железнодорожного транспорта, решение перечисленных проблем имеет важное значение для развития туристских поездок внутри страны.

В настоящее время зарубежные туроператоры часто заказывают путешествие по «Транссибирской магистрали», завершающиеся во Владивостоке, или через Монголию в Пекине, и включающие поездку по Кругобайкальской железной дороге. Иностранцев удивляют и восхищают огромные просторы России. По этому маршруту перемещаются не только на экспрессе «Золотой Орел», но и на обычных регулярных или специальных чартерных поездах. В случае разработки и внедрения новых подобных маршрутов, их эффективному позиционированию и продвижению, интерес к российскому железнодорожному туризму со стороны иностранцев будет расти. Связано это с высоким уровнем безопасности железнодорожных туров и с комфортностью перемещения (например, пассажир в своем купе может любоваться ви-

дами из окон поезда, в любое время прилечь отдохнуть, походить по вагону и т.д.) [6].

В последние годы проведение реформы на железнодорожном транспорте предусматривало внедрение новых видов деятельности, направленных на обслуживание пассажиров, среди которых и развитие железнодорожного туризма. При этом, в первую очередь, должны разрабатываться перспективные и доступные туристские продукты [3].

Так, в 2012 году по инициативе Федеральной пассажирской компании (дочернее предприятие ОАО «РЖД») стартовал проект «Пять пятниц», направленный на возрождение железнодорожных туров выходного дня. Поездки в этом формате предполагают передвижение на небольшие расстояния. Туристы могут отправиться в поездку в ближайшие регионы с развлекательной и экскурсионной программой на комфортабельных поездах по невысоким ценам. Средняя стоимость тура выходного дня составляет от 4500 до 7500 тыс. рублей. В рамках проекта «Пяти пятниц» было перевезено порядка двух тысяч туристов.

Наряду с этим, имеется ряд объективных причин, вызывающих снижение туристического спроса на железнодорожные путешествия:

- низкое качество сервиса и обслуживания;
- значительное уменьшение числа предоставляемых туристических проездов со стороны Министерства транспорта и «РЖД»;
- высокая стоимость.

На сегодняшний момент в России появились компании, специализирующиеся исключительно на железнодорожном туризме и разрабатывающие уникальные по своей сути предложения. Фирма «Дельта Копия» создала и осуществляет проект «Ретропоезд». Это уникальные туры на старинных поездах на паровой тяге, обслуживающие как простых туристов, та и сегмент люкс, а также корпоративных и событийных туристов [4, 8].

Железнодорожный туризм невозможно развивать без объединения усилий перевозчиков, туроператоров и региональных властей. Взаимное сотрудничество предоставит возможность оптимизировать цены специально под турпоезда и сделать регулярными туристические обмены между регионами. К сожалению, пока к такому сотрудничеству готовы не все субъекты РФ. Кроме того, необходимо продвижение и популяризация данного направления среди потенциальных туристов. На сегодняшний момент наши соотечествен-

ники имеют смутные представления о железнодорожном туризме и не знают о том, что именно предлагается в этом сегменте [11, 12].

Огромное значение железнодорожный туризм может иметь для стабильного развития регионов. Помимо создания самого туристского маршрута будет развиваться дорожная инфраструктура, представляющая собой основу для развития экономики регионов. Немаловажное значение для обеспечения рабочих мест имеет и создание инфраструктуры обслуживания туристов на маршруте (средств размещения, точек питания, развлекательных заведений). Создание логистически правильного, продуманного по сезонам года событийного календаря даст толчок развитию регионов и обеспечит круглогодичный приток железнодорожных туристов. Позиционирование железнодорожного туризма как всепогодного и всепогодного дает ему огромное преимущество перед другими видами туристского транспорта в восточной части России, где по климатическим особенностям затруднено эксплуатирование автомобильного и водного транспорта.

Выводы

Итак, можно сделать вывод, что на сегодняшний момент железнодорожный туризм в России переживает свое второе рождение. Связано это в первую очередь с расширением географии туров и поиском туроператорами новых дестинаций. Если изначально железнодорожный туризм был ориентирован на иностранных туристов, путешествующих по Транссибирской магистрали, то сейчас появляются новые туры с разной тематикой и продолжительностью. Это и туры выходного дня из Москвы и Санкт-Петербурга, и более продолжительные железнодорожные туры по Центральной России, Северо-Западу и Европейскому Северу. Популярны так же туры по знаменитой Кругобайкальской железной дороге.

К сожалению, в период пандемии и падения платежеспособности российских граждан внутренний и, в частности, железнодорожный туризм, переживают тяжелые времена. Но при этом, железнодорожный туризм имеет очень высокие шансы найти свою экономическую нишу и своего потребителя как на внутреннем, так и на международном туристском рынках.

В создавшихся тяжелых экономических условиях необходимо полностью переделать работу пассажирского комплекса:

- Учитывать потребности различных групп туристов не только в количестве предоставляемых мест, но и в предоставлении услуг, обеспечивающих комфорт. В зависимости от спроса комплектовать специальные вагоны, поезда здоровья, туристские поезда;
- Обеспечить обучение и переподготовку персонала, работающего непосредственно с туристами на железнодорожных турах;
- Разработать логистику железнодорожных туров, связать посещение достопримечательных с точки зрения экологического и культурно-познавательного туризма мест с маршрутом следования туристов;
- Организовать современную и актуальную информационную службу на маршруте, обеспечить развитие мобильных интерактивных средств информирования туристов (мобильных приложений, путеводителей, экскурсий);
- Организовать службу питания и досуга на длительных маршрутах;
- Создать все условия для работы деловых туристов: возможность беспрепятственного подключения к высокоскоростной сети Интернет;
- Обеспечить безопасность туристов, как на самом маршруте следования, так и во время посещения достопримечательных мест во время остановок состава.

Путешествие по железной дороге по-ложительно отличается от других путешествий следующими аспектами:

- Сравнительной безопасностью;
- Возможностью путешествовать при любых погодных и климатических особенностях;
- Использование вагона в качестве средства проживания и питания;
- Путешествие по железной дороге содержит в себе все нужные составляющие для жизнеобеспечения туристов во время их поездки (транспорт, питание, проживание, развлечение), не прибегая к дополнительным элементам инфраструктуры.

Для дальнейшего успешного развития железнодорожного туризма в России проводить маркетинговую кампанию по информированию населения об имеющемся турпродукте и его преимуществах. Важное значение имеет контролирование ценовой политики и внедрение системы скидок и привилегий.

И, конечно же, дальнейшее развитие железнодорожного туризма невозможно без участия заинтересованных регионов. При этом появление нового турпродукта, рассчитанного на широкий круг потребителей поможет регионам привлечь новые инвестиции в лице туристов и новой инфраструктуры.

Библиографический список

1. Жорин М.Т. Железнодорожный туризм развивается // РЖД. 2006. № 4. С. 12-15.
2. Пашкевич В. Мы больны железнодорожным туризмом // Новости турбизнеса. 2006. №20. С. 32-33.
3. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. URL: <https://www.mintrans.gov.ru/documents/1/1010> (дата обращения: 12.02.2020).
4. Туризм и транспорт: сотрудничество, проблемы, перспективы: сборник трудов международной научно-практической конференции, 27 октября 2011 г., Москва. М.: МИИТ, 2011. С. 91-93.
5. РЖД пассажирам. URL: <http://pass.rzd.ru/news/public/> (дата обращения: 12.02.2020).
6. Российский союз туристической индустрии. Железнодорожные туры. URL: http://www.rostourunion.ru/pages/rus/vstuplenie_v_rst/geleznodorognye_tury/ (дата обращения: 12.02.2020).
7. Косарева Н.В. К вопросу анализа проблем и перспектив развития событийного туризма на уровне региональных экономик // Цифровая трансформация: образование, наука, общество. М.: Автономная некоммерческая организация Центральный научно-исследовательский институт русского жестового языка, 2019. С. 414-426.
8. Адашова Т.А., Духовная Л.Л., Косарева Н.В., Лапочкина В.В., Холодцова И.И. Инновации в туризме и гостиничном бизнесе: коллективная монография: М.: Перо, 2019. 149 с.
9. РЖД тур. URL: <https://rzdtour.com/#/> (дата обращения: 12.02.2020).
10. Обслуживание пассажиров на зарубежных железных дорогах. URL: <https://www.turbooks.ru> (дата обращения: 12.02.2020).
11. Глазков В.Н. Аргументы внутреннего железнодорожного туризма // Мир транспорта. 2011. №1.
12. Александрова Е.Н., Стадник Т.А. Современные тенденции международного туризма: вопросы конкурентоспособности // Экономика и предпринимательство. 2013. №1.
13. Kreydenko T., Adashova T., Rogoten N. Increase in energy efficiency of the economy as a factor of social and economic development of the regions of the far east // Smart Innovation, Systems and Technologies. 2019. T. 139. С. 180-188.