

Федеральное государственное автономное
Образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт физической культуры, спорта и туризма
 Кафедра теоретических основ и менеджмента физической культуры и туризма

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ В.М. Гелецкий
«___» 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

43.03.02 Туризм

43.03.02.01 Технология и организация туроператорских и турагентских услуг

ПРОГРАММА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРА В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ

Научный руководитель _____ доцент О.А. Василенко

Выпускник _____ А.Е. Лю-ди-шу

Нормоконтролер _____ К.В.Орел

Красноярск 2019

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Программа железнодорожного тура в Красноярском крае» содержит 69 страниц текстового документа, было проанализировано 56 источников, 2 таблицы, 13 рисунков и 2 приложения.

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТУРИЗМ, ТУР, ПРОГРАММА,
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ.**

Объектом исследования является туристский потенциал проекта Красноярского края.

Предметом исследования является разработка проекта программы железнодорожного тура в Красноярском крае.

Цель исследования: разработка проекта программы железнодорожного тура по Красноярскому краю.

В соответствии с поставленной целью в работе были выделены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы железнодорожного туризма;
- дать характеристику уровня развития железнодорожного туризма в целом и его потенциала в условиях реализации в Красноярском крае;
- предложить проект программы железнодорожного тура в условиях реализации в Красноярском крае.

Методологическую базу исследования составили методы анализа, синтеза, системно-структурный, методы проектирования, анкетирования.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
1 Теоретические основы железнодорожного туризма	6
1.1 Определение и классификация железнодорожных путешествий	6
1.2 Характеристика развития железнодорожного туризма за рубежом.....	9
1.3 Характеристика состояния железнодорожного туризма в России.....	13
1.4 Правовое регулирование железнодорожного туризма	19
2 Характеристика уровня развития железнодорожного туризма в целом и его потенциал в условиях реализации в Красноярском крае.....	30
2.1 Проблемы и перспективы развития железнодорожного туризма в России и Красноярском крае	30
2.2 Анализ деятельности турфирм в сфере организации железнодорожного тура	40
2.3 Востребованность железнодорожного туризма в Красноярском крае	43
3 Разработка проекта программы железнодорожного тура.....	53
3.1 Проект программы тура	53
Заключение	56
Список использованных источников	58
Приложение А	63
Приложение В.....	689

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования разработки проекта программы железнодорожного тура по Красноярскому краю определяется тем, что внутренний туризм в России получает особую поддержку со стороны государства в последнее время. Туризм является доходной статьей бюджетов всех уровней, поскольку он активизирует экономику региона, способствует притоку людей, а также развитию прочих отраслей. Направление внутреннего въездного туризма было определено как преобладающий ориентир развития политики в области культуры Правительством в последнее время. Россия обладает богатым и разнообразным культурным наследием, которое имеет уникальное значение для всей страны с ее многонациональным народом и является неотъемлемой частью Всемирного культурного наследия.

Развитие внутреннего въездного туризма особенно актуально для России в связи с недавними событиями на международной арене – напряженными отношениями с Турцией, курорты которой являются излюбленными местами отдыха многих россиян; санкциями, связанными с украинским конфликтом, не ясными отношениями с многими европейскими государствами. В условиях международной напряженности граждане России опасаются выезжать за рубеж и предпочитают отдыхать в пределах страны. А так как Россия в основном представлена территориями, которые по климатическим условиям не подходят для самого распространенного туризма – «пляжного», то нужно развивать такие виды туризма, для развития которых в нашей стране имеется богатый ресурсный потенциал. Сказанное особенно относится к Сибири, обладающей значительными возможностями для развития въездного туризма.

Во-вторых, железнодорожный туризм сам по себе является перспективным направлением развития туризма в России. Сеть железных дорог ПАО «РЖД» опоясывает почти все уголки страны, давая простор для железнодорожных туров самой разной направленности. Также интересно культурно-познавательное направление туризма, – проезжая самые разные

места с самыми разными культурными особенностями туристам будет интересно ознакомиться с особенностями народов многонациональной России. В Сибири проживают малочисленные народы Севера, которые интересы туристам с этнографической позиции, в связи с чем железнодорожные туры весьма перспективно объединить с экскурсионно-познавательным направлением.

В настоящей работе поставлена цель исследования: разработка проекта программы железнодорожного тура по Красноярскому краю. В соответствии с поставленной целью в работе были выделены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы железнодорожного туризма;
- дать характеристику уровня развития железнодорожного туризма в целом и его потенциала в условиях реализации в Красноярском крае;
- предложить проект программы железнодорожного тура в условиях реализации в Красноярском крае.

Объектом исследования является туристский потенциал проекта Красноярского края.

Предметом исследования является разработка проекта программы железнодорожного тура в Красноярском крае.

Теоретическую основу работы составили научные труды в области туризма. Изучение литературных источников показало, что данная тема не очень широко раскрыта в учебной и специальной литературе. Тему железнодорожного туризма рассматривают российские ученые М.В. Биржаков, В.Г. Гуляев.

Методологическую базу исследования составили методы анализа, синтеза, системно-структурный, методы проектирования, анкетирования.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников и двух приложений.

1 Теоретические основы железнодорожного туризма

1.1 Определение и классификация железнодорожных путешествий

В настоящее время транспорт является одним из самых важных компонентов экономики государства, как развивающегося, так и с высокоразвитой экономической и социальной базой. С изобретением колеса, а несколько позже и различных типов двигателей, человек стал развивать средства передвижения: повозки, кареты, паровозы, самолеты и так далее. Железнодорожный транспорт также является ведущим фактором развития туризма, в частности, железнодорожного.

Велика роль железнодорожного транспорта в решении социальных проблем, обеспечении деловых, культурных и туристских поездок населения, в развитии культурного обмена внутри страны и за рубежом.

Транспортное путешествие - это путешествие организованной группы туристов или туристов-индивидуалов по разработанному маршруту с использованием определенного вида транспорта. Транспортная перевозка является основным элементом транспортного обслуживания во время путешествия. Под транспортной перевозкой понимают доставку туристов от одного места пребывания (проживания) к месту назначения и в обратном направлении [56, с.6].

Железнодорожный туризм - путешествие, совершающееся по железной дороге на специализированном железнодорожном транспортном средстве физическими лицами с продолжительностью от 24 часов до 1 года, либо меньше 24 часов, но с ночевкой, в оздоровительных, познавательных, профессионально-деловых, религиозных и других целях, не связанных с оплачиваемой деятельностью [26, с. 216].

В рассматриваемой системе пассажирских перевозок выделяют несколько видов туров, которые можно условно разделить по продолжительности на три

самостоятельные категории: однодневные, непродолжительные (2-3 суток), многодневные (от 5 дней и более).

Однодневные туры начинаются утром и заканчиваются вечером того же дня. В дороге туристы располагаются за столиками вагонов-ресторанов. По пути они могут не только перекусить, но и прослушать экскурсовода, посмотреть выступления артистов. Туристов довозят до какой-либо конкретной станции, где для них подготовлена специальная программа. Это может быть экскурсионная поездка или же пикник на природе.

Непродолжительные туры. Во время двух-трех суточных железнодорожных туров пассажиры проживают в отдельных купе. Поездки традиционно составлены с таким расчетом, что ночью, когда пассажиры спят, поезд находится в пути. Днем же туристы заняты разнообразными мероприятиями.

Многодневные туры. График движения поездов, обслуживающих многодневные поездки, отличается большим разнообразием. В зависимости от маршрута и экскурсионной программы, туристы часто находятся в пути и в дневное время. Как показывает практика, чтобы путешественники не утомлялись, безостановочно между двумя пунктами турпоезд должен идти не более полутора суток. Продолжительные дневные переходы планируются, как правило, в тех случаях, когда по пути следования открываются интересные виды и ландшафты. В отдельных случаях, предполагаются кратковременные «зеленые стоянки» непосредственно в лесу или горах, на берегу моря или большого озера [9, с.234].

Перевозка туристов в зависимости от продолжительности путешествия осуществляется на рейсовых и специально организованных поездах (по определенному заказу и маршруту, когда поезд одновременно является и средством передвижения и местом размещения туристов).

В системе пассажирских перевозок рейсовые маршруты поездов (следующих по строго установленному маршруту, в строго соблюдаемом временном промежутке и графике движения), значительно превалируют над

чarterными. Рейсовые железнодорожные маршруты, в свою очередь, подразделяются на: пригородные, местные и дальние.

Пригородные поезда следуют по твердому расписанию в пределах области или края. Состав обычно вмещает 1 500 пассажиров, причем сидячих мест до 1000. Поезда совершают частые остановки на местных станциях, номера вагонов в них не пронумерованы.

Местные поезда следуют между станциями одной железной дороги, например, юго-западной в Украине или в Европе в пределах государства. Обычно они курсируют на расстояние в пределах 700 км и совершают перевозки внутри крупного района, региона или небольшой страны - между поселками и небольшими городами. Бывает, что различие между пригородными и местными поездами достаточно условное и существенно зависит от географических характеристик местности и страны в целом. За исключением скоростных маршрутов, поезда местного сообщения совершают частые остановки на всех станциях следования.

Дальние поезда следуют на расстояние выше 700 км и разделяются по скорости на: скорые круглогодичного обращения, скорые сезонные (летние), пассажирские дальние круглогодичного и сезонного обращения [56, с.15].

Наиболее сложным по организации и вместе с тем наиболее насыщенным и разнообразным по предоставляемым услугам является путешествие на туристском экскурсионном поезде дальнего следования.

Туристы размещаются по 2-4 человека в купе. Отдельные купе предоставляются: директору маршрута, штабу турпоезда, врачу (под изолятор).

В каждом вагоне должна быть программа обслуживания туристов, ф.и.о. директора поезда, проводников, инструкторов, врача и т.д.

На каждый пассажирский туристский вагон дальнего следования назначаются два проводника. Готовность к отправлению туристского поезда (за 6 часов до отправления) проверяется комиссией в составе представителя пассажирской службы отделения дороги, санитарного врача, представителя

фирмы - организатора путешествия или арендатора поезда, представителя службы вагонов-ресторанов. Готовность к приемке поезда оформляется актом.

Существует устоявшееся мнение, что любая железнодорожная поездка, тем более продолжительная - утомительна и неприятна. Трудно даже представить, что она может быть не просто вынужденным перемещением из одного пункта в другой, а увлекательнейшим путешествием. Эту истину уже давно осознали зарубежные турфирмы и операторы, предлагающие специализированные железнодорожные туры.

В мировой практике для осуществления длительных поездок используют поезда повышенной комфортности. Несмотря на то, что существуют строгие стандарты на габаритные размеры вагонов, по комфортности и дизайну купе в таких поездах не уступают номерам стационарных отелей [20, с.6].

В каждом купе проживают не больше двух человек. В зависимости от категории поезда купе оборудовано двумя спальными местами (или одним двух спальным). Кондиционером, письменным столом, телефоном, телевизором. Туалетная и душевая комнаты расположены как купе, так и автономно на весь вагон. В состав специализированного туристического поезда входят несколько вагонов-ресторанов, вагон-салон (используется как библиотека и музыкальный салон, конференц-вагон (место для проведения массовых мероприятий). Рассмотрим опыт организации железнодорожных путешествий в различных странах более подробно.

1.2 Характеристика развития железнодорожного туризма за рубежом

Железнодорожные путешествия достаточно популярный вид отдыха за рубежом. Наиболее стойкими поклонниками этого вида туризма считаются немцы, англичане и швейцарцы. Причем, если жители Великобритании и Швейцарии предпочитают путешествовать по своим странам, то немцы искали всю Европу. Особым шиком у немцев считаются паровозные

путешествия, а самый популярный у всех без исключения «Восточный экспресс» стилизован под знаменитый состав начала XX века.

Одним из первых и самых крупных туроператоров на рынке железнодорожных путешествий является фирма «Вагон-Ли», которую основали в 1872 г. братья Пульман в США и которая имеет столетние традиции обслуживания пассажиров на железной дороге .

В последние годы отмечается рост интереса к железнодорожному туризму на Американском континенте, где лидируют три продолжительных маршрута: «Транс-Канада» (10 суток), «Транс-Америка» (12 суток), «Транс-Атлантика» (12 суток).

Путешествия на поездах категории люкс осуществляются в Великобритании. Однодневное путешествие стоит от 99 до 200 фунтов, уик-энд - от 400 до 600 фунтов. Маршрут поезда «Королевский шотландец» проходит по шотландским высокогорьям, обслуживающий персонал одет в шотландские килты.

В Норвегии популярны туристские маршруты с осмотром самых больших и красивых фьордов в мире именно из специализированного поезда.

По Испании проложен маршрут туристического поезда «Аль Андалуз». Во время путешествия, которое длится неделю, туристы посещают Мадрид, Севилью, Кордову, Гранаду, Рондо. Путь проложен по кольцевому маршруту и заканчивается в Мадриде. Туристы размещаются в пяти спальных вагонах, отреставрированных в стиле Бель Эпок. Купе класса люкс имеет душ, туалет, кондиционер, цветной телевизор, сотовую телефонную связь. Дополнительно имеются два вагона ресторана, бар, библиотека. Днем туристы осуществляют экскурсии, ночью переезжают в другой город.

Железнодорожные маршруты есть в Индии и даже в Индонезии. В Индии существуют два комфортабельных поезда «Пелес он Уилз» и «Ровос Рейл». Туристические поезда имеют различный уровень комфортности и разную цену тура. Более комфортным и дорогим туром является путешествие на «Песес он Уилз», вагоны которого оформлены в стиле индийских махараджей. Маршрут

рассчитан на 8 дней/7 ночей. Маршрут сезонный и работает с сентября по апрель. В поезде имеется мини-бар, вагоны-рестораны с индийской и европейской кухней, салон-вагон с панорамным обзором, библиотека. В зависимости от класса купе цена варьируется почти наполовину (от 240 до 425 долл. за сутки).

Наиболее известными туристическими поездами на Африканском континенте являются «Ровос Рейл» и «Блюю Трейн», работающие с конца 80-х годов XX столетия. На поезде «Ровос Рейл» осуществляется 12-дневное путешествие. Путешественникам предлагают размещение в купе со всеми удобствами, питание и дегустация блюд местной кухни, алкогольные напитки без ограничения, экскурсионную программу и прогулки в национальных парках. Компания имеет и менее продолжительные железнодорожные маршруты - 4-х дневный тур «По следам Киплинга», «путешествие Преторией».

Интересно организовано железнодорожное путешествие на «Блю Трейн». Этот поезд считается одним из наиболее комфортабельных в мире, обслуживает 4 маршрута (26 часов и 16 часов). Путешествие поездом «Блюю Трейн» могут одновременно совершить только 84 пассажира. Состав состоит из 11 спальных вагонов, 2 вагонов для отдыха, вагона-ресторана и сервис-вагонов. Купе на двух лиц имеют площадь 16 кв.м. Они оформлены в стиле времен королевы Виктории, но имеют все современные удобства.

Китай планирует запустить новый проект для искушенных туристов и особо требовательных резидентов: самый роскошный поезд, который когда-либо существовал в мире. Поезд будет следовать по маршруту Пекин - Лхаса (административный центр Тибетского автономного района). Всего задумано строительство трех поездов, которые будут отправляться каждые восемь дней, а само путешествие займет пять дней. Каждый состав будет состоять из 13 пассажирских вагонов, 2-х вагонов - ресторанов, вагоном, в котором можно будет со всем комфортом насладиться захватывающими дух достопримечательностями Тибета. Внутренний интерьер будет напоминать

убранство пятизвездочной гостиницы, в котором смогут разместиться не более 96 пассажиров .

Путешествие в Финляндию. Маршрут: Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки – Москва. Увлекательное путешествие в столицу страны тысячи озер – Хельсинки станет отличным подарком для всех членов Вашей семьи. По пути в страну, где в лесах живут сказочные тролли, Вы посетите культурную столицу России – Санкт-Петербург.

Легендарный шелковый путь. Маршрут: Москва – Волгоград – Ургенч – Ашхабад – Бухара – Самарканд – Ташкент – Алматы – Урумчи – Дуньхуан – Джиягуан – Сиань – Пекин. Во время путешествия туристы имеют возможность увидеть достопримечательности Средней Азии. Маршрут проходит через культурные центры легендарного Шелкового пути. Туристы посещают Самарканд с его голубыми куполами мечетей, имеют возможность увидеть Бухару и Хиву – старые караванные центры, которые являются настоящими музеями под открытым небом.

Существующий зарубежный опыт свидетельствует о том, что железнодорожные компании активно участвуют в развитии туризма и успешно ведут туристическую деятельность. В этом отношении интересен опыт работы железнодорожных компаний Германии, Швейцарии, Швеции, Испании, США, Индии, ЮАР и других стран. Так, на железных дорогах Германии при подразделении по пассажирским перевозкам создано отделение путешествий и туризма, которое реализует как комплексные туристские маршруты с размещением в принадлежащих ему гостиницах и экскурсиями на собственных автобусах, так и предлагает пассажирам различные пакеты услуг «поезд + ...» при покупке железнодорожных билетов. Это свидетельствует о том, что туристская деятельность железнодорожных компаний приносит им устойчивые доходы и позволяет решать существующие финансовые проблемы.

1.3 Характеристика состояния железнодорожного туризма в России

В конце 19 века в Российской империи были проведены реформы революционного характера. За короткий исторический промежуток времени – 3,5 десятилетия страна превратилась в лидера экономического развития благодаря строительству железной дороги, без которой никакого индустриального рывка не произошло бы.

Дело в том, что в эпоху «модерн» паровоз символизировал экономический рост любого государства того времени. В середине 19 столетия русское правительство четко понимало, что отставание от Запада может оказаться катастрофическим для России. Надо было полностью менять стратегию развития могущественного государства и строить локомотив русского образца. Медлить в этом деле было нельзя.

Большую роль в развитии железной дороги сыграла Крымская война, в которой Россия потерпела поражение. Историки отмечают, что одной из основных причин было отсутствие железнодорожной магистрали. Если бы она была, то интервенты были бы с позором отброшены.

Поэтому Николай I, правда уже в конце своего царствования, сильно пожалел о том, что построил лишь одну важную для страны железную дорогу, соединяющую обе ее столицы. А ведь еще в 1835 году австрийский инженер Франц Герстнер предупреждал царя, что империи нужно в обязательном порядке строить железные дороги в разные концы страны, которыми могли бы пользоваться люди. Он был уверен, что именно дороги станут золотой цепью страны. Герстнер тогда построил лишь небольшую дорогу «Санкт-Петербург – Царское Село – Павловск».

После появления магистрали «Петербург-Москва» в 1845 году на Александровском механическом чугунно-литейном заводе был построен первый паровоз. В первых вагонах не было удобств для людей. Зимой пассажирам выдавались медвежьи шкуры. Но, несмотря на это, желающих

ездить поездами было очень много. Поэтому со временем одной дороги для огромной Российской империи стало мало.

Масштабное строительство железных дорог началось во время правления Александра II. Поначалу оно не было гладким. Возникало множество непредвиденных проблем. На государственном строительстве стали наживаться зарубежные коммерсанты и отечественные сановники. Они стали создавать акционерные общества, чтобы добиваться опеки над ними со стороны империи. Так в 1862 году они приватизировали Николаевскую железную дорогу «Санкт-Петербург – Москва», которая по тем временам приносила государству очень высокие доходы.

Магистраль была возвращена государству, и это было необходимо стране, как воздух. Тогда уже во всех западных странах протяженность железной дороги составляла более 1000 километров, а это было весомым показателем роста экономической и военной мощи держав, которые уже строили совсем не дружественные планы в отношении Российской империи.

Во второй половине 19 века правительство решило, что главные магистрали страны должны строиться только за государственные деньги. Правительству удалось построить две дороги – «Москва-Курск» и «Харьков-Одесса». Однако затраты оказались слишком большими, а казна уже была полностью истощена. Заниматься строительством новых дорог было просто не на что. Здесь пришли на помощь частные предприниматели, чью помощь правительство приняло. Так начался настоящий железнодорожный бум. Всего за 15 лет с 1866 по 1880 годы удалось проложить 19 000 км железнодорожного полотна.

К концу 19 века основа железнодорожной сети европейской России уже была полностью сформирована.

Русское паровозостроение расцвело в начале XX века. В это время появились 500-сильные паровозы серии «О», которые благодаря своей уникальной конструкции значительно экономили пар. Также работали паровозы серии «Н». У них были три движущие оси и колеса диаметром около

двух метров. Были также быстроходные паровозы серии «С». Они были способны пробежать от Москвы до Петербурга за 8 часов. Самым скороходным был паровоз серии «Б», который эксплуатировался на сложных трассах. Паровоз серии «Щ» – возил составы весом до 800 тон. Ему на смену пришел паровоз серии «Э», у которого было уже пять движущих осей.

В начале XX века была построена знаменитая Транссибирская магистраль, протяженность в 8 тысяч километров. Мировая пресса по своему значению приравняла это событие к открытию Америки, ведь для развития страны эта трасса сделала очень многое – в России началось мостостроение, паровозостроение и вагоностроение, оживилась торговля, неприметные населенные пункты стали превращаться в цветущие города.

Таким образом, современный российский железнодорожный транспорт имеет значительный потенциал, обусловленный тем, что железная дорога протянута почти во все уголки России. Однако, при этом железнодорожный туризм крайне не развит ни в России в целом, ни в Сибири, в частности. Всего несколько компаний по России организуют туры железнодорожным транспортом. Старейшей является Группа компаний «Транссибирский экспресс», которая уже 10 лет, начиная с 1999 года успешно организует чартерные железнодорожные туристические перевозки как по территории Российской Федерации, так и по территории стран ближнего зарубежья. Основными видами деятельности компаний являются групповой и индивидуальный туризм, организация деловых поездок и корпоративных мероприятий на железнодорожном транспорте.

Одним из главных преимуществ является то, что в распоряжении компаний имеется собственный подвижной состав, состоящий из спальных вагонов, вагонов повышенной комфортности для размещения пассажиров, вагонов-ресторанов, баров, сервисных и технических вагонов. Все вагоны построены на частные инвестиции.

Для достижения своей цели, компания взяла курс на создание новых, гораздо более комфортабельных условий перевозки пассажиров. Так родилась

идея создания отеля на колесах, в котором пассажиры будут размещаться в комфортабельных купе с удобствами до сих пор не доступными на железнодорожном транспорте, в котором пассажирам будут предоставлены такие услуги как услуги прачечной, парикмахерской, услуги врача.

В проекте компании расширение спектра услуг предоставляемых туристам на поезде, создание новых комфортабельных вагонов для пассажиров. На данный момент партнерами компании являются крупные отечественные и зарубежные туроператоры и топ-менеджеры ведущих российских и зарубежных компаний, с которыми реализованы ряд уникальных проектов с составлением индивидуальных маршрутов путешествия (туристические поезда «Золотой Орел – Транссибирский экспресс», «Царское золото» и др.).

География деятельности компании весьма обширна, компания организует чартерные железнодорожные перевозки по всей территории Российской Федерации, странам Балтии и СНГ, а также по территориям таких стран как Финляндия, Монголия и Китай. Так, протяженность самого популярного маршрута под названием «Шелковый путь» насчитывает более 10 000 километров и пролегает по территории пяти стран. Политика компании заключается в создании максимально комфортных и безопасных условий путешествия пассажиров. ГК «Транссибирский экспресс» предлагает следующие железнодорожные туры:

Золотое кольцо России. Маршрут: Вологда – Ярославль – Ростов – Кострома – Владимир – Сузdalь.

Корпоративный вечер на поезде. Маршрут: Малое кольцо Московской железной дороги. Группа Компаний «Транссибирский экспресс» предлагает совершить путешествие по Малому железнодорожному кольцу Москвы на старинном паровозе в вагонах повышенной комфортности, вагонах ресторанах, банкетных залах, вагонах барах.

Путешествие по Транссибу. Маршрут: Москва – Новосибирск – Иркутск / Байкал – Хабаровск – Владивосток – Москва. Путешествие из Москвы во Владивосток в комфортабельном поезде – прекрасный способ познакомиться

ближе с Россией, насладиться красотой и разнообразием природы, побывать в крупных городах, расположившихся вдоль Транссибирской магистрали. Увидеть на сколько велика и прекрасна Россия.

Города Древней Руси. Маршрут: Псков-Новгород-Ярославль-Кострома-Владимир-Суздаль. Группа Компаний «Транссибирский экспресс» предлагает совершиТЬ интереснейшее путешествие на комфортабельном поезде класса «люкс» по древнерусским городам России. Пожалуй, поезд – единственный способ за неполных 5 дней побывать в удаленных за сотни километров друг от друга городах.

На «Золотом Орле» через всю Россию. Маршрут: Москва – Казань – Екатеринбург – Новосибирск – Иркутск – Порт Байкал – Улан-Удэ – Улан-Батор – Владивосток. Транссибирская железнодорожная магистраль – самый длинный в мире железнодорожный путь, протянувшийся на 10 000 километров от Москвы до Владивостока. Эта магистраль, построенная в прошлом веке, проходит через 8 часовых поясов. Эксклюзивный железнодорожный круиз – самый аристократический способ увидеть красоты России.

Наадамский фестиваль в Улан-Баторе. Маршрут: Москва – Казань – Екатеринбург – Новосибирск – Иркуск – Порт Байкал – Улан-Удэ – Улан-Батор. Наадамский Фестиваль – это самый большой праздник для монголов, включающий в себя соревнования по трём традиционным видам спорта – борьбе, стрельбе из лука и скачкам. Это также и необыкновенный по красоте и размаху костюмированный парад. Все желающие могут совершить своеобразное «путешествие во времени» и прочувствовать атмосферу и колорит времен монгольской империи. Фестиваль продолжается с 11 по 13 июля.

В Прибалтику на «Золотом Орле». Маршрут: Москва – Санкт-Петербург – Таллин – Рига – Москва. ГК «Транссибирский экспресс» предлагает Вам осуществить путешествие по Прибалтике на одном из лучших поездов в мире «Золотой Орел».

Северная сказка. Маршрут: Москва – Ярославль – Вологда – Лабытнанги. Замечательные памятники древней архитектуры Ярославля и Вологды не оставят вас равнодушными, а удивительная по своей красоте природа русского севера подарит вам незабываемые впечатления на всю жизнь.

Путешествие на полярный круг. Маршрут: Москва – Санкт-Петербург – Архангельск – Вологда – Лабытнанги. Путешествие в заповедный уголок Российской Арктики – Ямал, полный мифов и легенд, край завораживающей северной природы, регион с богатейшим историко-культурным потенциалом, самобытной историей и древними традициями.

Путешествие на озеро Байкал. Маршрут: Москва – Екатеринбург – Иркутск / Байкал. Увлекательное путешествие за 5000 км от Москвы к жемчужине России – озеру Байкал.

Другой компанией, которая активно продает железнодорожные туры, однако, только в пределах центральной части России, является туристическая фирма «ИДНИ».

Компания «СВ-Астур» предлагает железнодорожные туры по Великому Новгороду, Ижевску, Костроме, Нижнему Новгороду, Пскову, Рязани, Самаре, а также по Сибири (Тюмень – Тобольск – Абалак – с. Покровское). Большим спросом пользовались недолговременные оздоровительные маршруты - поезда «Здоровье», «Грибник» и т.д. Пассажировместимость таких поездов 500 человек. Питание туристов на поездах маршрута «Здоровье» (выходного дня) производится через поездные буфеты либо с помощью выездной торговли.

Число поездов «Здоровье» в настоящее время сократилось, однако значительно вырос уровень сервиса. Например, поезд Москва-Боголюбово (Владимирская область), где выступает оператором фирма «Росинтур» и компания «Русь-рейл», состоит из комфортабельных вагонов из известных составов «Русь-экспресс», «Президент-экспресс» и «Восточный экспресс». В составе поезда вагоны-рестораны, вагон конференц-зал, вагон-видеосалон, вагон-душевая и др.

На сегодняшний день наиболее известными туристскими железнодорожными операторами являются две фирмы: «Русь-рейл» (Москва) и «Окдайл» (Санкт-Петербург). Они организуют как внутренние, так и международные железнодорожные туристские маршруты. Фирма «Русь-рейл» проводит недельный тур по маршруту «Великий шелковый путь»: Москва - Бухара - Самарканд - Ташкент - Алма-Ата на «Восточном экспрессе». Однако стоимость данного тура 1800 дол. США, как и стоимость северо-западного тура фирмы «Окдайл» - 2000 DM, не рассчитаны на массовый туризм. Аналогичным по цене является десятидневный железнодорожный туристский маршрут Москва - Омск - Новосибирск - Иркутск - Улан-Батор - Пекин на «Восточном экспрессе».

Турпоезда современной России превратились сегодня в элитарный вид туризма.

1.4 Правовое регулирование железнодорожного туризма

В Российской Федерации организация туризма в целом, регулируется на законодательном уровне. Прежде всего выделим главный закон, который регламентирует туристскую деятельность - это Федеральный закон от 24.11.1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации», который определяет принципы государственной политики в области внутреннего и международного туризма, регулирует отношения, возникающие при реализации прав российских и иностранных граждан на совершение путешествий, регламентирует порядок использования туристических ресурсов страны и порядок работы туристических организаций [30].

Ещё одним основным законом, регулирующим туристскую деятельность в России является Федеральный закон от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей». Данный закон гарантирует право потребителя на то, чтобы услуги, в том числе туристские, были безопасны для жизни и здоровья потребителя [31].

Также в законодательстве Российской Федерации для сферы туризма действует ряд государственных стандартов, утвержденных и лежащих в основе сертификации туристских услуг.

Так же был выделен основной ГОСТ, относящийся к теме работы - это ГОСТ Р 50681-2010 Туристские услуги. Проектирование туристских услуг. Данный стандарт устанавливает порядок и правила проектирования туристских услуг (туристского продукта) [32].

Туристские услуги имеют основные требования, в перечень которых входят: безопасность жизни и здоровья, сохранность имущества туристов и охрана окружающей среды, соответствие назначению, точность и своевременность исполнения, информативность, комплексность, комфортность, эстетичность, эргономичность. Все эти требования являются обязательными для исполнения.

Необходимо отметить, что в настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие ГОСТы:

1. ГОСТ Р 50690-2017 Туристские услуги. Общие требования. В данном ГОСТе изложены общие требования, предъявляемые к туристским услугам. 2. ГОСТ 32611-2014 Туристские услуги. Требования по обеспечению безопасности туристов. В этом стандарте установлены требования по обеспечению безопасности жизни и здоровья туристов во время путешествия, а также их имущества.

2. ГОСТ Р 54604-2011 Туристские услуги. Экскурсионные услуги. Общие требования. Он устанавливает общие требования к экскурсионным услугам, процессам их формирования и оказания. Общие правила перевозки пассажиров в международном сообщении, в том числе железнодорожным транспортом, регламентируются межправительственными соглашениями в рамках «Международной конвенции по контракту на путешествие», принятой 22 октября 1970г., «Конвенцией и Статусом о свободе транзита», принятых 20 апреля 1921 г., Бернской (1961г.) Конвенцией ООН и др.

Перевозки туристов в рамках СНГ регулируются межправительственным и соглашениями, а также рекомендательным законодательным актом «Об основных принципах сотрудничества государств - участников СНГ в области туризма», принятым 29 октября 1994г.

Осуществление транспортных путешествий с использованием железнодорожного транспорта во внутреннем сообщении регулируется Законом РФ от 25 августа 1998 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте», Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (от 10 января 2003 г.), Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (от 11 марта 1999 г.) и др.

Последний Устав железнодорожного транспорта был принят Государственной Думой в январе 2003 г. Устав репетирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Законом РФ от 8 января 1998 г. № 2-ФЗ «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации», «Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте» (утвержденными Постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. №277).

Перевозка туристских грузов и багажа регулируется «Правилами перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа по железной дороге в межгосударственном сообщении».

При осуществлении перевозок туристов по системе туристского поезда целесообразно использовать (с изменениями и дополнениями) инструкции

бывшего Центрального Совета по туризму и экскурсиям: «О руководителях туристских групп туристских транспортных маршрутов» (№ 10-18 от 24.04.84 г.); «Должностные обязанности работников туристско-экскурсионного поезда» (№ 10-19 от 26.06.83 г.); «Об организации отдыха родителей с детьми на туристских железнодорожных маршрутах» (№ 26-7 от 25.11.83 г.), так же Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» от 24.11.1996 N 132-ФЗ (последняя редакция)

1.5 Организация железнодорожных туров

Организация железнодорожных туров, это сложный процесс, требующий составления прогнозов формирования пассажиропотока в разных направлениях; планирования железнодорожных перевозок; назначение регулярных маршрутов; введение дополнительных перевозок и их отмена; формирование прицепных вагонов по направлениям.

Потребности населения в путешествиях существенно зависят от сезонности, периода отпусков, выходных дней и общенациональных праздников, начала учебного года или школьных каникул. Рациональное использование подвижного состава и эффективное использование технических и основных средств и пропускной способности, дороги в целом требует надежного оперативного регулирования и корректировки протяженности маршрутов.

Разработка и формирование железнодорожного тура включает в себя несколько последовательных этапов [26, с. 178].

Начальный этап - проектирование и разработка маршрута. Туроператор должен согласно ГОСТу Р50681-94 «Туристско - экскурсионное обслуживание. Проектирование туристских услуг» разработать маршрут и программу тура, изучить условия питания, размещения и безопасности на маршруте.

Следует обосновать разработанный маршрут с точки зрения его экономической эффективности (просчитать себестоимость турпродукта,

рассчитать цены тура, его доходы). Результатом всей проделанной работы является технологическая документация: технологическая карта туристского маршрута; график движения по маршруту; карта-схема маршрута; инструкции; правила; лист бронирования.

На этом этапе проводятся все маркетинговые мероприятия. Завершающей стадией этого этапа является согласование паспорта маршрута у руководства.

Также на данном этапе производится обкатка нового маршрута, с целью внести окончательные корректизы. После этого происходит окончательное утверждение маршрута. На этой же стадии туристское предприятие заключает договора с фирмами посредниками (принимающими), которые будут оказывать туристские услуги в различных точках маршрута, соответственно в этот же период времени заключается договор с железной дорогой, происходит оформление совместной документации с транспортным предприятием. Вопросы страхования туристов тоже уточняются на данном этапе.

Происходит процедура выделения, назначения и формирования составов туристско-экскурсионного поезда. Туристская фирма договаривается с отделением (управлением) железной дороги о выделении состава на определенный срок. Для этого пишут письмо на имя начальника пассажирской службы с просьбой о выделении такого состава.

В штате туристско-экскурсионного поезда дальнего следования кроме обслуживающих бригад предусматривается директор турпоезда (руководитель маршрута), культурорганизатор, врач, инструктор-методист по туризму.

Численность работников для обслуживания туристов на железнодорожных маршрутах туристско-экскурсионных поездов определяют в соответствии с количеством туристов.

Директор турпоезда назначается из высококвалифицированных туристских работников, имеющих опыт воспитательной, административной и туристско-экскурсионной работы. Он отвечает за работу подчиненного ему персонала, должный порядок во всех вагонах, выполнение плана-графика маршрута, проведение воспитательной, культурно-массовой, экскурсионной

работы. Директор участвует в комиссии по проверке готовности поезда к рейсу (она производится за 6 часов до отправления). В комиссию входят представители следующих служб: пассажирской; врачебно-санитарной; туристско-экспкурсионной; предприятия отвечающего за питание туристов.

Комиссия ведет учет и отчетность, проводит вступительную и заключительную беседы с туристами. Отвечает наравне с бригадиром (начальником) поезда за качество предоставляемых услуг в соответствии с договором.

Руководитель маршрута обязан получить с туристской организации и иметь в наличии следующие документы:

- должностные обязанности работников турпоезда;
- карточку туристского маршрута;
- копию договора на аренду вагонов;
- квитанцию об оплате проезда;
- копию адресной телеграммы;
- копии договоров с принимающими туристскими организациями;
- калькуляции и программы обслуживания.

Копии телеграмм принимающих туристских организаций, подтверждающих прием и обслуживание туристов данного поезда, адреса и № телефонов принимающих туристских организаций.

В вагонах должна быть вывешена следующая информация: расписание турпоезда; ФИО начальника поезда, директора турпоезда, электромонтера, врача, дежурных проводников, инструкторов, и места их нахождения; программа обслуживания; № вагонов и их места; № вагона-ресторана; № смены; время питания.

Назначаются обычно 3 проводника на 2 вагона. В первом и последнем вагонах - по 2 проводника на вагон. Все условия обслуживания туристов прописываются в договоре заключенным между туристом и турфирмой.

Железнодорожный тур может быть реализован как обычными графиковыми поездами, так и специализированными туристскими поездами.

Перевозка туристов на железнодорожном транспорте осуществляется по трем основным группам маршрутов [18, с. 322].

1. Перевозка туристов групповыми железнодорожными маршрутами. Групповые путешествия осуществляются, как правило, к месту отдыха и обратно по предварительно спланированному маршруту. На маршруте движения принимающие бюро организуют обслуживание туристов (питание, экскурсии, проживание, трансфер и др.) за исключением экскурсионного обслуживания. Групповые путешествия и туристско-экскурсионные поезда реализуются как по радиальным, так и по кольцевым маршрутам.

2. Перевозка туристов на специально организованных туристско-экскурсионными поездах, включая дальние расстояния, реализуется без пересадок, в режиме специального графика. Как правило, движение поезда осуществляется ночью, а днем проводятся экскурсии по заранее разработанному плану.

Туристско-экскурсионные поезда представляют собой полный комплекс обслуживания в поезде (проживание, питание, досуг и др.) за исключением экскурсионного обслуживания. Туристско-экскурсионные поезда местного сообщения в пределах одной дороги с использованием пунктов - стоянок, назначаются начальником этой дороги. Поезда в пригородном сообщении, прогулочные назначаются начальником отделения дороги. Назначение поездов производится после заключения договора и оплаты причитающихся платежей. При назначении специального турпоезда ему присваивается название, соответствующее начальному пункту (городу) отправления («Караганда», «Москвич» и др.) и сохраняется на всем пути следования. Трафарет с названием поезда укрепляется или на борту, или с внутренней стороны оконного проема.

Пассажирские вагоны туристско-экскурсионных поездов снабжаются постельными принадлежностями повышенного качества, съемным оборудованием и инвентарем, продуктами чайной торговли.

3. «Поезда здоровья» - это однодневные маршруты с оздоровительными или спортивными целями. В ряде случаев такие маршруты могут быть 2-3

дневными. К числу таких маршрутов относятся и культурно-просветительные, например, вывоз жителей сельских местностей в города для посещения театров, кино, выставок, ярмарок и т.д.

Туристская фирма договаривается с отделением (управлением) дороги о выделении состава на определенный срок. Для этого пишут письмо на имя начальника пассажирской службы с просьбой о выделении такого состава. На письме он дает согласие и указывает конкретные сроки выделения состава [43, с. 59].

Следование турпоезда из одного пункта экскурсионного обслуживания в другой, как правило, должно осуществляться в ночное время с остановками только для технических надобностей.

После перечисления платежей, предусмотренных договором, но не позднее чем за 20 дней до отправления поезда, организаторы его отправления дают адресную телеграмму всем дорогам следования и копии:

- туристской фирме, организующей турпутешествие;
- главным управлением РЖД (пассажирскому, движения, врачебно-санитарному, предприятиям питания).

В данной телеграмме указывается схема и расписание следования поезда с указанием времени и пунктов передачи с дороги на дорогу, порядок и время подачи состава в пункты посадки и приписки, а также пунктов дополнительного снабжения топливом и водой в пути следования. При этом изменение утвержденного расписания, маршрута следования и времени отправления не допускается.

При заключении договора на перевозку туристов в турпоезде пригородного сообщения с турфирм взыскиваются:

- плата за время аренды, но не менее чем за сутки;
- стоимость проезда в пригородных поездах по фактическому числу туристов, но не менее мест для сидения в поезде по пригородному тарифу.

В пакет бланков, актов и отчетов входят следующие документы, согласованные и утвержденные туристской организацией:

- акт о комиссионной приемке состава (3 экз.);
- акты на питание;
- акты на постельное белье;
- акты на культиваторы и медикаменты;
- копия договора с предприятием вагонов - ресторанов;
- бланки размещения туристов по вагонам;
- бланки расписания;
- объявления для «Уголка туристов» (по количеству вагонов);
- книга отзывов или бланки отзывов туристов (по количеству вагонов);
- текст вступительной беседы;
- рекламные буклеты.

Перевозчики могут предоставлять юридическим лицам (в том числе турфирмам) во временное пользование вагоны пассажирского парка на условиях аренды. Арендатору поезда выдаются два экземпляра договора на аренду туристско-экскурсионного поезда и два групповых проездных документа:

- один - на проезд «туда»;
- второй - на проезд «обратно».

Копия договора на аренду туристско-экскурсионного поезда с отметкой перевозчика о получении им всех причитающихся платежей и групповой проездной документ должны храниться у руководителя (директора), сопровождающего туристов, и предъявляться при контроле в пути следования.

При перевозке пассажиров в арендованных поездах взимается:

- арендная плата за все вагоны поезда за время фактического пользования ими (в соответствии с типом вагонов);
- стоимость проезда пассажиров в пассажирском поезде в соответствии с тарифом (при этом число путешествующих не должно превышать количества мест в вагоне поезда);
- стоимость пробега вагонов в порожнем состоянии;

- стоимость комплектов постельного белья за дополнительную плату.

Если в арендованном пассажирском поезде перевозится багаж проезжающих, то на аренду багажного вагона также должны быть оформлены документы.

При аренде железнодорожных составов под туристские цели между управлением железных дорог и турфирмой заключается специальный договор. В договоре должен оговариваться:

- график функционирования туров в направлении «туда» и «обратно» с указанием мест назначения;
- количество туристов в каждой группе;
- сроки подачи заявок на билеты;
- сроки снятия заказов на перевозку;
- порядок и сроки возврата выкупленных, но не использованных билетов, материальную ответственность, связанную с возвратом;
- скидки и льготы на групповые перевозки и др.

Заключение договоров происходит по общепринятым правилам, предусмотренным Гражданским кодексом РК (глава 22,23,24 ГК РК).

В графических поездах турфирма выкупает квоту мест, заключая соответствующий договор. Особенности имеет договор на аренду специализированного турпоезда, он включает следующие пункты:

- маршрут поездки с указанием всех пунктов остановки;
- стоимость аренды вагонов и вагонов-ресторанов;
- сроки путешествия с указанием дат и продолжительности остановок в каждом пункте маршрута;
- количество вагонов и мест в них, стоимость аренды вагонов;
- количество вагонов-ресторанов;
- количество смен постельного белья на одного человека;
- расстояние (километраж) маршрута и стоимость проезда;
- сроки отказа от путешествия (не позже 20 суток до отправления);

- услуги в поезде (чай, чайная продукция, завтраки в купе и т. д.).

Можно сделать следующий вывод - существует несколько вариантов организации железнодорожных туров. Форма организации тура зависит от продолжительности маршрута, вида маршрута, его насыщенности, а также от возможностей турфирмы.

Для организации подобных туров требуется работа большого количества квалифицированного персонала на различных этапах подготовки, где идет четкое разделение их обязанностей.

Работа турфирм ведется в тесном сотрудничестве с железной дорогой, поэтому необходима поддержка и заинтересованность со стороны последней, для выведения на рынок качественного интересного турпродукта.

Таким образом, железнодорожный туризм – это путешествие, совершающееся по железной дороге на пассажирском железнодорожном транспортном средстве. Железнодорожные туры различаются по продолжительности и регулярности. Они могут осуществляться на рейсовых поездах и поездах специально сформированных (турпоездах). Правовое регулирование организации и обслуживания туристов на железнодорожном транспорте осуществляется в согласно международным и отечественным правовым документам, которые в основном носят характер общих правил перевозки и обслуживания пассажиров на данном виде транспорта, а не организации перевозок и обслуживания туристов. Основная проблема, по которой железнодорожный туризм не получил должного развития, касается негибкой ценовой политикой ПАО РЖД. Таким образом, становится понятной основная проблема, через призму которой целесообразно рассматривать железнодорожный туризм в России. То есть в первую очередь представляет интерес железнодорожный туризм экономического класса. В таком виде туризма заинтересованы и молодые люди, и граждане пожилого возраста. Эти категории туристов часто располагают большими временными рамками на совершение турпоездок, т. е. время поездки у них не является определяющим фактором

2 Характеристика уровня развития железнодорожного туризма в целом и его потенциал в условиях реализации в Красноярском крае

2.1 Проблемы и перспективы развития железнодорожного туризма в России и Красноярском крае

Постоянное развитие мировой туристической индустрии со временем организации первых путешествий и по настоящее время привело к возникновению большого многообразия видов туризма. Появление и использование в туризме новых видов транспорта послужило причиной для возникновения и быстрого распространения в мире транспортных туров, отличающихся от перевозки туристов в дестинацию, к местам показа и обратно полным комплексом туристского обслуживания. Так путешествия по железной дороге могут совместить перевозку к местам показа с размещением, высоким качеством обслуживания и сервиса в пути. В условиях повышения внимания правительства Российской Федерации и российских туристических операторов к развитию внутреннего туризма железнодорожные туры могут стать одним из популярных направлений путешествий по стране и в отдельных ее регионах. Несмотря на то, что по сравнению с другими видами транспортных туров по стране (речные, автобусные, морские круизы) железнодорожный туризм не сильно развит и начинает свое постепенное возрождение, туры по железной дороге имеют свой потенциал и привлекательность, как для туристов, так и для туроператоров. Организация подобного транспортного тура позволяет гостю ознакомиться с регионом, местностью, создает заинтересованность и таким образом стимулирует внутренний туризм. Многообразие существующих видов перевозки туристов (автомобиль, самолет, железная дорога, речной и морской транспорт и др.) создает большую конкуренцию среди транспортных туров, что обуславливает их постоянное развитие и усовершенствование методов предоставления услуг. По данным UNWTO в 2018 году чуть более половины всех туристов осуществляли переезд до туристской дестинации на

авиатранспорте (54%), тогда как остальные туристы пользовались наземным транспортом (46%) - по дороге (39%), по железной дороге (2%) и водной поверхности (5%) [55].

Несмотря на сокращение числа пассажирских перевозок из-за развития автомобильного и авиатранспорта, железная дорога не теряет своей конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта благодаря появлению высокоскоростных железнодорожных магистралей и усовершенствованию современных составов. Широкое и повсеместное распространение железнодорожной сети делает возможными путешествия в комфортных и безопасных условиях из любой точки на поверхности суши в другую.

Туры по железной дороге имеют ряд конкурентных преимуществ. Туристы могут посетить несколько объектов показа, расположенных на большом расстоянии друг от друга в специально оборудованном вагоне. Подобные туры отличаются высокой информативностью, постоянно меняющейся обстановкой. В отличие от других транспортных туров программа железнодорожных путешествий и время отправления не зависят от погодных условий и дают туристам возможность свободного времяпрепровождения в пути. Близость к земной поверхности является важным обстоятельством для туристов, испытывающих страх полетов или не имеющих возможность осуществлять перелет по медицинским показаниям. При этом путешествия могут осуществляться по доступным ценам по многим направлениям, совмещая многие компоненты обслуживания. Так же основными преимуществами железнодорожного транспорта являются:

- возможность массовых перевозок грузов и пассажиров;
- высокая пропускная и провозная способность, исчисляемая десятками миллионов тонн грузов и миллионами пассажиров в год;
- более короткий путь перевозки по сравнению с речным и морским транспортом, в том числе по транспортным коридорам;

- относительно невысокая себестоимость по сравнению с другими видами транспорта (кроме трубопроводного);
- высокая безопасность движения;
- более низкий уровень ущерба окружающей среде.

Развитая железнодорожная сеть России и Красноярского края дает возможность создания большого разнообразия туров и маршрутов. Учитывая тот факт, что туры по железной дороге по продолжительности можно разделить на три категории: однодневные, непродолжительные(2-3 дня) и многодневные, туроператоры могут организовывать разные по тематикам туры для туристов разных ценовых категорий. Недорогие однодневные туры с переездом к месту проведения запланированного мероприятия и непродолжительные туры с ежедневной экскурсионной программой и мероприятиями будут интересны для путешественников невысокой ценовой категории. Для туристов высокой ценовой категории и иностранных туристов приемлемы продолжительные путешествия на поездах повышенной комфортности. Многодневные туры требуют тщательной проработки и организации программы и обслуживания, остановок для ознакомления с достопримечательностями и местами показа. График движения организуется таким образом, чтобы ночью поезд находился в пути, а день был бы посвящен мероприятиям и экскурсиям.

Обслуживание в турах по железной дороге включает размещение и переезд, проживание туристов, бытовое, культурно-развлекательное туристско-экскурсионное обслуживание. Компоненты и виды обслуживания в тематическом туре по железной дороге входят в туристский комплекс и реализуются в пакете или порознь по разовым заявкам турфирм и групп туристов.

Для программы железнодорожного тура важны не только положения договорных обстоятельств, но и техническая подготовка и технологическая увязка всех элементов программы перемещений по маршруту, что ставит перед туроператором задачу установления тесного взаимодействия с рядом организаций и подразделений железной дороги [12].

Несмотря на большой мировой и советский опыт, широкую сеть железных дорог в настоящее время российский рынок железнодорожных туров развит недостаточно хорошо по сравнению с другими видами транспортных туров. Но согласно проведенным специалистами МИИТа опросам, существует заинтересованность населения в развитии железнодорожного туризма в России. Из 3000 опрошенных специалистами пассажиров 2210 (74%) человек положительно отнеслись к возможности развития туризма на железной дороге, 182 (6%) человека высказали отрицательное мнение и 608 (20%) пассажиров затруднились с ответом. Очередной опрос показал заинтересованность потенциальных туристов в виде железнодорожных туров. Наибольший интерес среди опрошенных наблюдается к однодневным специальным туристическим маршрутам (20%) и к непродолжительным поездкам на 2-3 дня (35%), продолжительные путешествия на поездах повышенной комфортности интересны 17% опрошенных [18].

Рассматривая российский рынок транспортных туров, стоит учитывать существующий на данный момент комплекс проблем, препятствующих его развитию. Согласно стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года, одними из факторов, оказывающих отрицательное влияние на развитие внутреннего и въездного туризма, являются недостаточная развитость транспортной инфраструктуры (неважное состояние и качество дорог, аэропортов, железнодорожных вокзалов, низкое качество обслуживания в пути), высокая стоимость транспортного обслуживания в отечественных турах (высоки цены на услуги железнодорожного и авиатранспорта), традиционные подходы к формированию турпродуктов в РФ и их небогатый ассортимент, недостаточное продвижение турпродукта РФ [44]. Эти факторы сильно затрагивают развитие транспортных туров.

Одними из препятствий для туристских компаний на пути развития железнодорожных путешествий внутреннего направления выступают недостаточная развитость данного сегмента, риск незаполняемости мест в вагонах, невостребованности предложения и возможность потери вложенных

средств. И все же рынок железнодорожного туризма России представлен как туристическими компаниями, специализирующимися на транспортных турах, так и компаниями, включившими несколько таких туров в свой основной ассортимент.

Российские туристы проявляют интерес к путешествиям по стране по железной дороге ввиду ее безопасности и надежности, но высокая стоимость услуг, невысокий уровень обслуживания заставляет идти развитие внутреннего железнодорожного туризма медленными темпами. По многим вопросам не хватает государственной поддержки в проблемах развития инфраструктуры в разных регионах. Наличие всего необходимого для организации путешествия не всегда является залогом качества, требуется внимательное изучение всех аспектов и возможностей, ресурсов, определение сильных и слабых сторон. Но железнодорожные компании не всегда готовы выделить достаточное количество денежных средств для улучшения инфраструктуры и ее составляющих при организации железнодорожных путешествий.

Для успешного развития железнодорожных путешествий необходимо взаимодействие туроператоров, перевозчиков и региональных властей [37].

Деятельность по возрождению в стране железнодорожного туризма предпринимает и руководство ОАО «РЖД». С целью возрождения туризма на железной дороге компанией холдингом РЖД со своей стороны была создана специализированная туристическая компания «РЖД Тур». При этом в развитии железнодорожных маршрутов и путей заинтересованы и правительства разных регионов и областей. Так при поддержке правительства областей реализуются железнодорожные программы по пути пролегания древних культурных путей, направления в Великий Устюг, Сочи и Крым, вдоль Байкала и др.

Богатые природные ресурсы и памятники культуры, интересные достопримечательности, сосредоточенные на значительных расстояниях, заинтересованность российских туристов в данном виде путешествий создают большой потенциал для развития железнодорожных туров. Учитывая развитость и оснащенность железнодорожной инфраструктуры России и

Красноярского края, отечественные туроператоры имеют возможность создать целостный и сбалансированный туристский продукт с необходимым спектром сопутствующих услуг высокого качества.

Рассматривая культурно-познавательный потенциал Красноярского края для развития железнодорожного туризма можно отметить некоторые объекты. Бассейн реки Енисей интересен для туристов на всем его протяжении. Южные районы богаты уникальными уголками природы, памятниками истории и культуры. В Минусинской котловине, насчитывается примерно 15 тысяч археологических памятников, и практически каждый из них представляет значительный интерес для туристов. Интересны для путешественников и результаты археологических раскопок на Красноярском водохранилище, и многочисленные наскальные рисунки, такие как Шалаболинская писаница, представляющая собой двухкилометровый комплекс наскальных рисунков первобытного человека. В Красноярском крае, по данным статистики, официально зарегистрированы 1345 памятников истории, 1862 памятника археологии, 772 памятника архитектуры, из которых 98 – памятники всероссийского значения.

Дальше на север туристов привлекают таежные районы, сплавы по рекам, быт жителей больших и малых городов, сел и деревень, которых только в Красноярском крае более 1700.

Предстоящим летом наплыв туристов ожидается на празднование 400-летия Енисейска. В этом музее под открытым небом находится более 90 архитектурно-исторических памятников XVII-XVIII вв., в том числе Спасо-Преображенский мужской монастырь и Свято-Иверский женский монастырь. В селе Троицкое Тасеевского района находится старейшее промышленное предприятие Сибири – солеваренный завод (XVIII в.).

На территории Красноярского края расположено 2005 объектов культурного наследия и 2900 выявленных объектов культурного наследия и объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия. На

территории только города Красноярска находится 342 объекта исторического и культурного наследия.

В регионе проводятся мероприятия, имеющие российскую и международную известность, такие как Международный фестиваль этнической музыки и ремёсел «МИР Сибири», Красноярский международный музыкальный фестиваль стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Красноярская международная музейная биеннале, Международный форум «Балет XXI век», Международный турнир по вольной борьбе имени И. Ярыгина и др., что является стимулом для развития в крае событийного туризма [27].

Группу историко-культурных ресурсов Красноярского края составляют историко-культурные ресурсы. На территории региона расположены архитектурные памятники и культурные сооружения, имеющие общероссийской значение (42 единицы) и местное значение (736 единиц), а также 603 археологических памятников, что способствует развитию познавательного туризма.

На территории Шарыповского муниципального района открыты памятники древней истории от эпохи верхнего палеолита до средневековья: стоянки поселения, могильники, петроглифы, святилища, рудоплавильни, городища, крепости и т.д. Местным жителям известно большое количество мифов, связанных с горами, озерами, реками, родниками района [29].

В южной агломерации края наибольший интерес представляет Минусинский Краеведческий музей им. Н.М. Мартынова; историко-этнографический музей-заповедник «Шушенское», церкви, храмы, монастыри, археологические раскопки в Минусинском и Новоселовском районах [27].

Немаловажным фактором к тому была прошедшая Универсиада – по оценкам специалистов, край посетило более 320 тысяч человек. Осознавая, что туризм может стать реальной статьей дохода, Красноярский край заказывает в Санкт-Петербурге два современных круизных теплохода для любителей

водных путешествий. В составе краевого правительства создано агентство, занимающееся вопросами туризма.

Очевидно, в ближайшем времени будет разработана новая программа развития туризма. Говоря о развитии железнодорожного туризма в рамках Красноярского края, можно отметить, что это направление весьма перспективно, поскольку одним из мероприятий является развитие железнодорожного транспорта, который будет использоваться для промышленных нужд.

В настоящее время железнодорожный потенциал края представлен Красноярской железной дорогой, которая пролегает в четырех регионах России – Красноярском крае, Хакасии, Кемеровской и Иркутской областях. Все они обладают значительными энергетическими ресурсами и развитой промышленностью.

Основные показатели Красноярской магистрали за 2018 год:

- эксплуатационная длина: 3 158 км;
- численность сотрудников: 27 505 человек;
- средняя заработка: 59 125 рублей;
- перевезено грузов: 84,4 млн тонн;
- перевезено пассажиров: в дальнем сообщении – 1,8 млн человек, в пригородном сообщении – 6,5 млн человек.

Для двух регионов России – Красноярского края и Хакасии – магистраль является главной транспортной линией, по которой идет основной поток грузов (более 80% производимой здесь продукции и сырья). В том числе 95% всех экспортных грузов транспортируется по железной дороге.

Сегодня на дороге работает более 27 тысяч человек, треть из которых – сотрудники в возрасте до 35 лет. Железнодорожники имеют лучший в стране социальный пакет и конкурентоспособную заработную плату. В целом, от системы социальной защищенности Красноярской магистрали зависит уровень

жизни около 100 тыс. человек – самих работников железной дороги и членов их семей.

Инженерные сооружения магистрали:

- 20 действующих тоннелей протяженностью 21,5 км;
- 1048 мостов, виадуков, путепроводов под железной дорогой – 36,5 км;
- 2167 водопропускных труб, в т.ч. поперечных лотков – 61,2 км.

Крупнейшая пассажирская станция дороги – Красноярск, сортировочная – Красноярск-Восточный. Всего на дороге 180 станций. Общее количество платформ для посадки и высадки пассажиров – 668.

Из всех действующих станций и остановочных пунктов, выполняющих пассажирские операции, продажу билетов и прием багажа осуществляют 45, только продажу билетов – 36, только посадку и высадку пассажиров (без продажи билетов и приема багажа) – 443.

На дороге функционируют 5 эксплуатационных локомотивных депо и 7 оборотных локомотивных депо Дирекции тяги; 5 ремонтных локомотивных депо и 4 ремонтно-локомотивных депо; 3 эксплуатационных вагонных депо и одна промывочно-пропарочная станция.

Кроме того, в регионе деятельности Красноярской железной дороги расположены 3 ремонтных вагонных депо Западно-Сибирской и Восточно-Сибирской дирекций по ремонту грузовых вагонов.

В рамках проекта «Енисейская Сибирь» планируется построить железную дорогу в Тыве – одном из немногих регионов России, где нет железнодорожного сообщения. В конце марта 2019 года ПАО РЖД подписали договор с Тувинской энергетической промышленной корпорацией «Кызыл-Курагино» на строительство железнодорожной ветки, которая свяжет эти два населенных пункта. Инвестиции в проект составят около 126,6 млрд рублей, срок строительства – 4,5 года. Появление железнодорожной ветки – это не только возможность связать два региона и обеспечить вывоз природных ресурсов, но и гарантия территориального развития. На ее базе будут появляться новые проекты, новая инфраструктура, в том числе, туристская.

Строительство железной дороги позволит начать полноценную разработку Элегестского месторождения, обладающего уникальными запасами коксующегося угля, используемого в металлургии. Сейчас вывоз угля из Тывы осуществляется на автомашинах, что ограничивает объемы добычи. Дорога Элегест – Кызыл – Курагино должна связать Тыву с Красноярским краем и железнодорожной сетью страны. Проект реализуется с 2011 года, за это время из-за финансовых проблем был построен только 1 км дороги. Строительство дороги Элегест – Кызыл – Курагино – часть проекта по комплексному развитию участка Междуреченск (Кузбасс) – Тайшет (Иркутская область).

Протяженность новой однопутной линии составит 410 км. Строительство будет вестись в гористой местности, что потребует прокладки восьми тоннелей общей длиной 11 км, возведения 127 мостов протяженностью около 16 км. Движение поездов будет осуществляться на тепловозной тяге. В перспективе железная дорога может быть продлена до Китая. Она может быть продолжена до Монголии и после уже идти либо на Урумчи либо на Пекин в Китае, что даст возможность стратегически продублировать «Алтайский коридор» с выходом на Азию, однако, это уже планы долгосрочного развития.

В Монголии уже начал реализовываться проект строительства железной дороги, которая может быть состыкована с тувинской. Northern Railways (дочерняя компания австралийской Aspire Mining Limited) начала строительство железной дороги от города Эрдэнэт до угольной шахты Овоот длиной 547 км. Строительство идет на основе концессии. Эта дорога станет новым выходом к российской границе.

Таким образом, в рамках Красноярского края перспективным будет 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 по предоставлению специальных составов, предназначенных для перевозок туристов. Кроме того, создание собственного парка туристско-экскурсионных поездов, а также реализация совместных международных проектов по разработке подвижного состава нового поколения для использования в целях туризма. Создание единого органа управления туристскими перевозками, в ведении которого должны быть все вопросы их организации, позволит качественно изменить уровень железнодорожных туристских перевозок.

2.2 Анализ деятельности турфирм в сфере организации железнодорожного тура

Основную деятельность по организации железнодорожных туров в Красноярском крае осуществляет туристская компания «Азимут», которая была основана в 2008 году. Основной целью компании всегда было сохранение профессиональной специализации, поскольку именно она является настоящей гарантией качества предлагаемого продукта, воплощение в жизнь идеи отдыха, как стимула улучшения работы, как каждого человека в отдельности, так и всего коллектива в целом. Весь персонал тщательно подбирался, поэтому с уверенностью можно гарантировать высокое качество обслуживания. Опытные менеджеры окажут профессиональное содействие в полном объеме по интересующим маршрутам, в соответствии с желаниями, вкусами, привычками и возможностями.

После заключения договора на корпоративное обслуживание гарантируют клиентам предоставление всех необходимых услуг:

- выполнение авторских экскурсионных маршрутов и многодневных туров в Красноярске, Дивногорске, Енисейске и других городах Красноярского края;

- организация отдыха в России и за рубежом;
- организация увлекательных экскурсионных программ для индивидуальных и групповых поездок;
- круизы и маршруты по Енисею на теплоходах разного уровня комфортности и пассажировместимости;
- организация деловых встреч, конференций, корпоративных мероприятий;
- продажа авиабилетов различных авиакомпаний;
- организация отдыха сотрудников и их семей для компаний, находящихся на корпоративном обслуживании в любое время года на чартерных и регулярных авиарейсах из городов Красноярск, Новосибирск, Кемерово, Иркутск, Москва, Санкт - Петербург в Таиланд, Турцию, Китай, ОАЭ, Египет;
- бронирование гостиниц, организация транспортного и экскурсионного обслуживания в Москве, Санкт -Петербурге и других городах СНГ;
- поддержка клиента курирующим менеджером компании.

Таблица 1- Основные предложения в направлении железнодорожного туризма

Наименование тура	Описание программы	Продолжительность	Стоимость
Тур «Саянский экспресс»	достопримечательности Республики Хакасии и юга Красноярского края: СШГЭС, интерактивный музей Гидроэнергетики, Минусинский Краеведческий музей им. Н.М. Мартынова, музей ретро авто-мoto техники СССР.	2 дня/3 ночи	от 7500-9000 рублей/чел.

Окончание таблицы 1

Наименование тура	Описание программы	Продолжительность	Стоимость
Тур «Енисейский экспресс»	Достопримечательности г. Лесосибирска и г. Енисейска: интерактивная экскурсия в Крестовоздвиженский храм г. Лесосибирск: подъем на «хоры», сеанс колокольно-вibrationной «терапии», подъем на «звонницу»; обзорная гостевая автобусно-пешеходная экскурсия-прогулка по г. Енисейск; экскурсия в Енисейский краеведческий музей; экскурсия в Спасо-Преображенский мужской монастырь.	2дня/3ночи	4050руб/чел.
Тур «Дивногорская Ривьера КД-6»	Юдинка, Железнодорожный мост, ст. Енисей, Такмак, Базаиха, Бобровый Лог, Сад им. Крутовского, Заповедник «Столбы», Афонтова гора, Свято-Успенский Мужской Монастырь, о. Сосновый, с. Овсянка, Мана, скала «Монах» г. Дивногорск.	1 день	от 400-700 руб/чел.
Тур «Дивногорская Ривьера КД-3»	Коммунальный мост, Театральная площадь, Часовня Параскевы Пятницы, о. Молокова, о. Пасадный, Такмак, Бобровый Лог, Заповедник «Столбы», Железнодорожный мост, Юдинка, Базаиха, Николаевский мост, Афонтова гора, Храм новомученников и исповедников Российских, сад им. Крутовского, Свято-Успенский Мужской Монастырь, о. Сосновый, Шалунинский Бык, Слизневские Утесы, с. Овсянка, скала «Голубка», Мана, скала «Монах» г. Дивногорск, ГЭС. Удивительные пейзажи, необыкновенные ракурсы знакомых мест и исторические справки – все это экскурсионный маршрут «Дивногорская Ривьера»	2 дня	2250 руб/чел

Проанализировав информацию о железнодорожных турах, предложенных туристской компанией «Азимут», были сделаны следующие выводы: разработаны они в направлениях севера(г.Лесосибирск, г.Енисейск) и юга края, а так же в г. Красноярск и его окрестностях; средняя продолжительность тура составляет 2 дня; ценовой сегмент рассчитан на разные финансовые возможности граждан; минимум объектов посещения – 4, максимум – 25. Таким образом, проанализировав деятельность турфирм в Красноярском крае в сфере ж/д туризма, мы выявили, что разработкой подобных туров занимается лишь один туроператор «Азимут».

На основании проведенного анализа мы предлагаем разработать проект программы в новом направлении - западном, которое еще не реализовано.

2.3 Востребованность железнодорожного туризма в Красноярском крае

С целью изучения заинтересованности жителей Красноярска и Красноярского края в железнодорожном туризме и путешествиях был проведен социологический опрос посредством разработки анкеты. В опросе приняли участие 200 человек. Возраст участников в среднем составил от 41-55 лет и 56 и более.

Среди принявших участие респондентов можно выделить пять возрастных категорий: до 18 лет (8 %), 19-25 лет (5 %), 26-40 лет (3,3%), 41-55 лет (60,9%), 56 и более (22,8 %). Наибольшую долю респондентов представляла категория от 41-55 и 56 и более лет. Среди которых преобладало работающее население (46,2 %) и пенсионеры (42,9%), наименьшую долю составили студенты и безработные (5,5 %) (рисунок 1).

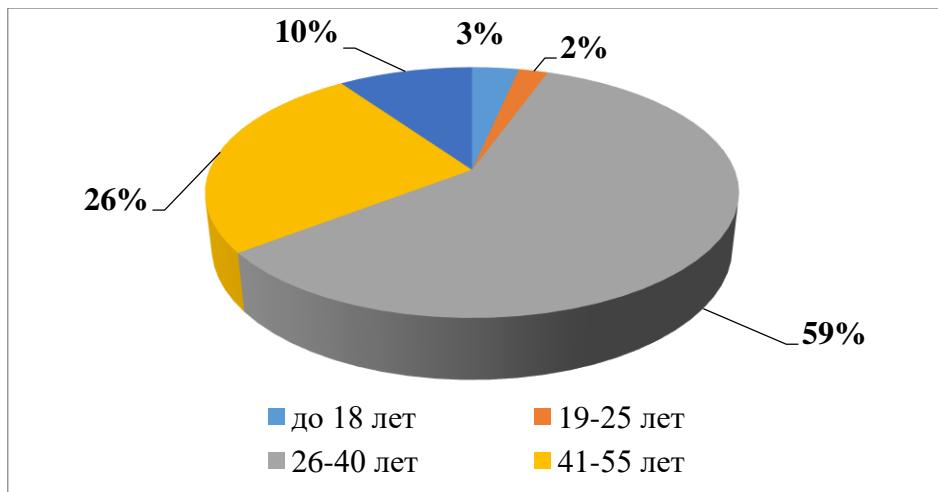


Рисунок 1 - Соотношение возраста участников опроса

Отвечая на вопрос «Как часто вы путешествуете?» 58% опрошенных признались, что путешествуют один раз в год, 19% один раз в два года. Всего 8% путешествуют раз в пол года, остальные 15% не путешествуют, вероятно, из-за отсутствия денежных средств или интереса к путешествиям (рисунок 2).

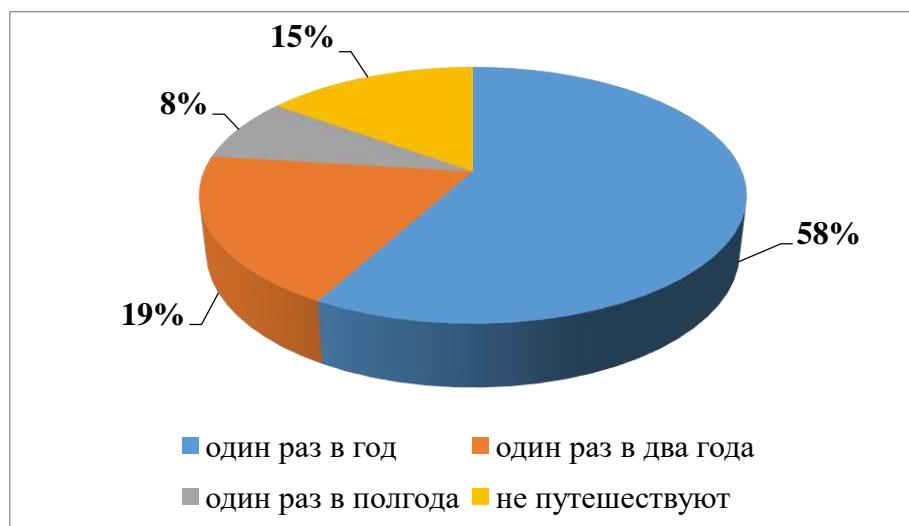


Рисунок 2 - Частота путешествий респондентов

Вопрос «Каким видам туризма Вы отдаете предпочтение?» (возможны несколько вариантов ответа) показал, что лидирует пляжный туризм (74% опрошенных), культурно-познавательный туризм предпочитают 62%, лечебно-

оздоровительный 45%, религиозный 31%, экстремальный туризм 16%, гастрономический 30% (рисунок 3).

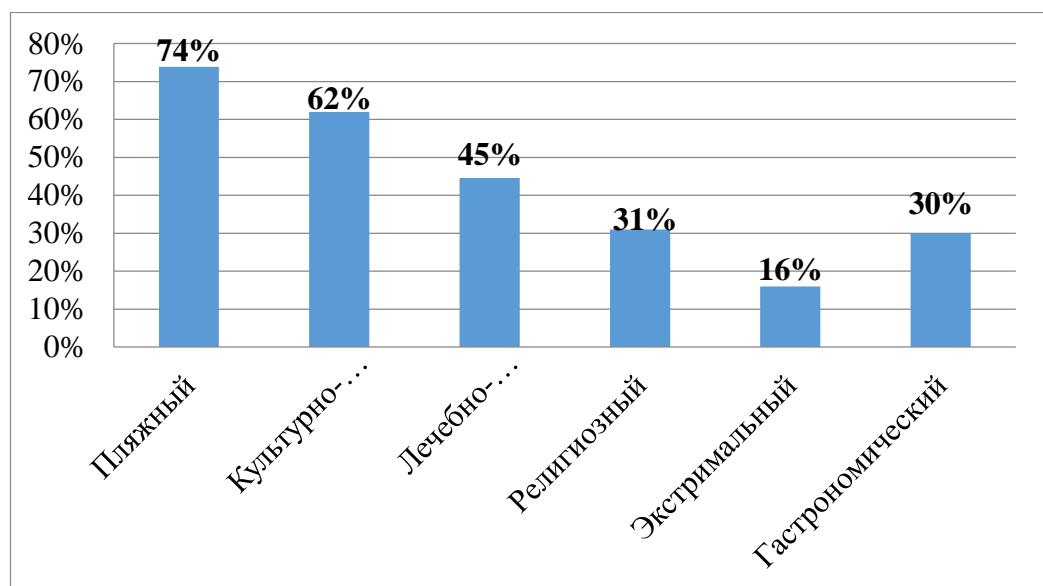


Рисунок 3 – Предпочитительные виды туризма среди респондентов

Пляжный вид туризма для респондентов является предпочтительным из-за потребности людей в отдыхе после продолжительного времени работы, который они проводят в отпуске на теплых побережьях. Это является легкодоступным из-за удобного положения России относительно других стран. Культурно-познавательный, экстремальный, гастрономический, совмещают с пляжным. Лечебно-оздоровительный и религиозный туризм больше предпочитает более взрослое поколение, которое составило большую часть опрошенных.

Путем следующего вопроса, мы выяснили, что всего 7% опрошенных принимали участие в железнодорожных турах, а 93% никогда не были участниками (рисунок 4).

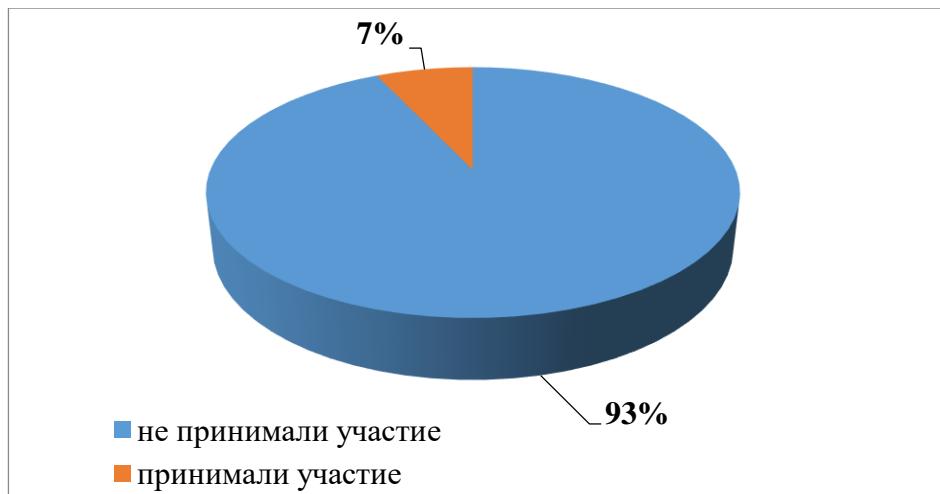


Рисунок 4 – Соотношение респондентов принимавших и не принимавших участие в ж/д турах

Благодаря следующему вопросу, нам удалось выявить отношение респондентов к развитию железнодорожного туризма. Положительный ответ дали 83% опрошенных. Вероятно, из-за того, что данный вид туризма является малоизвестным и перспективным, а также в России есть предпосылки для его развития. 12% ответить затруднились, а 5%, вовсе, отнеслись отрицательно.



Рисунок 5 – Отношение респондентов к развитию ж/д туризма

Для 69% участников интересны специализированные железнодорожные туристские маршруты, поскольку подобные туры проходят на туристских поездах, что для потенциальных клиентов более удобно и практично. 19%

затруднились ответить, для 12% такое направление туризма оказалось не интересным.



Рисунок 6 – Соотношение интереса участников опроса к специализированным ж/д турам

Далее, опрос показал, что 50% предпочтают непродолжительный отдых, например туры выходного дня. Это обусловлено тем, что большинство опрошенных - это люди, входящие в состав рабочего населения, и которые из-за сложного рабочего графика не могут позволить себе многодневные туры (рисунок 7).

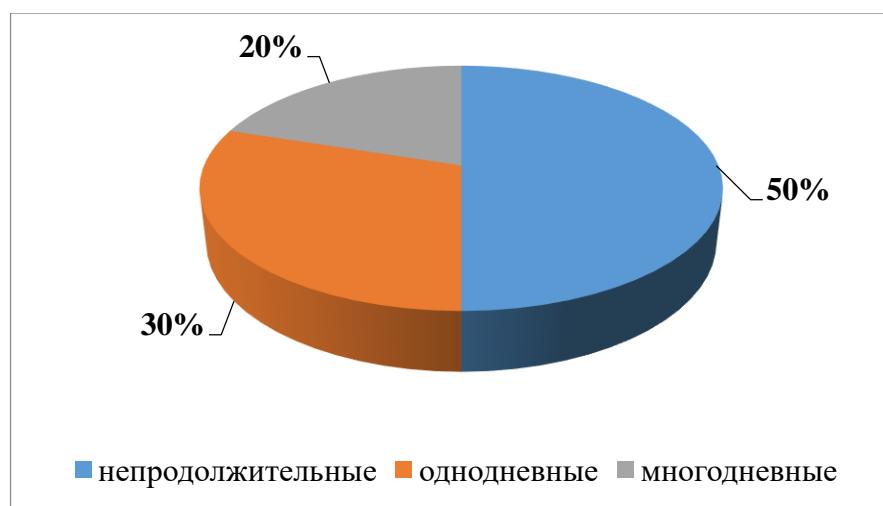


Рисунок 7 – Предпочитаемая продолжительность тура

Далее респондентам предлагалось ответить на вопрос «Было бы Вам интересно отправится в железнодорожный тур в Красноярском крае?». Ответы показали, что для большинства (76%) опрошенных было бы интересно стать участниками железнодорожного тура, по Красноярскому краю, так как для них данное направление является неизведанным. 16% затруднились ответить, а 8% опрошенных принимать участие в таком отдыхе не хотят, объясняя это тем, что в подобные туры они могут отправиться на автомобиле или автобусе (рисунок 8).



Рисунок 8 – Заинтересованность респондентов в участии железнодорожного тура

Следующий вопрос, который мы задали опрашиваемым «Какие города Вам было бы интересно посетить в рамках железнодорожного тура по Красноярскому краю?» показал, что городами-лидерами для посещения стали следующие города и населенные пункты: Лесосибирск (58%), Минусинск(57%), Шушенское(55%), Ачинск(53%), Дивногорск(45%), Енисейск(40%), Красноярск (35%), Канск (29%), Боготол (31%), Уяр(8%). Такой выбор обусловлен тем, что подобные туры в северном и южном направлении уже разработаны туроператором «Азимут», респондентов интересует новое направление - западное, которое еще не реализовано.

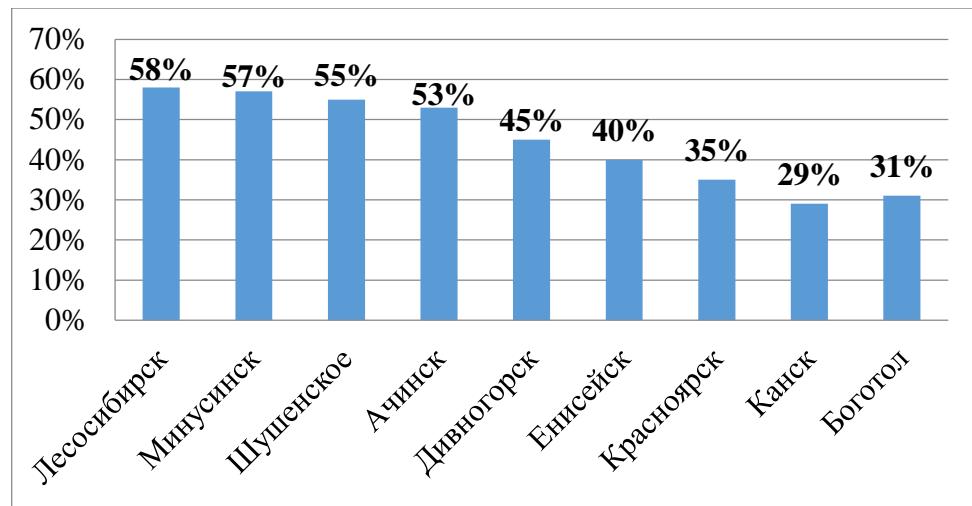


Рисунок 9 – Соотношение городов наиболее интересных в целях ж/д туризма

При анализе ответов о наиболее интересных и привлекательных объектах экскурсионного показа для железнодорожного туризма были выявлены: ботанические сады, зоопарки, океанариумы (30%); Музеи (47%); Исторические центры, кварталы, площади, улицы (45%); Остатки древней планировки и застройки городов (41%); Выставки (36%); Театры(38%); Храмы, церкви, монастыри(45%); Фестивали (40%); Природные объекты (45%).

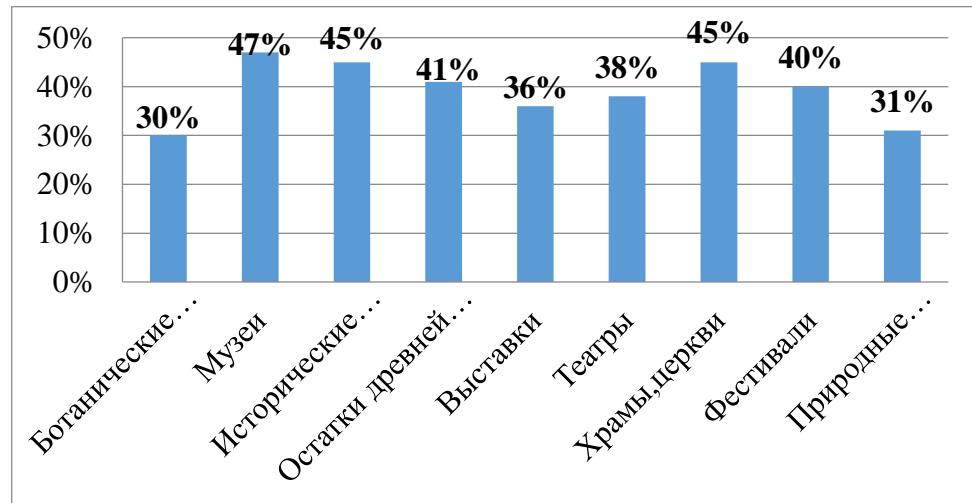


Рисунок 10 – Соотношение объектов наиболее интересных в целях ж/д туризма

Предпочтительное время стоянки для 40% участников опроса оказалось длительностью от 8-10 часов , для 36% до 5 часов, для 11% от 5 до часов, 8% и 5% выбрали 10-12 часов и более 12 часов соответственно.

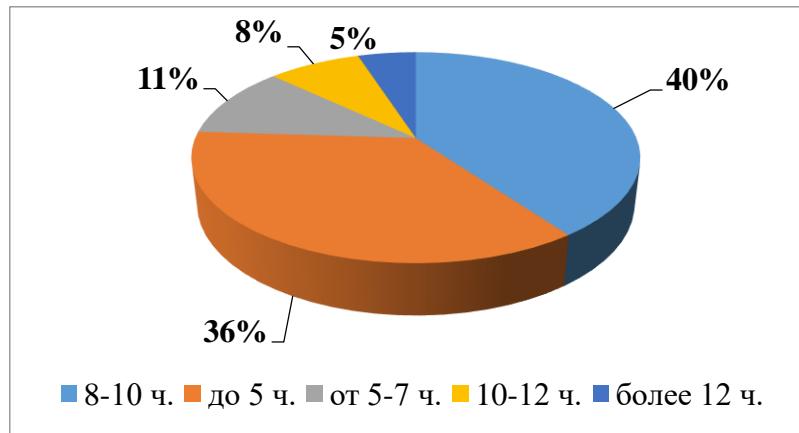


Рисунок 11 – Предпочтительное время стоянки

Предпочли бы путешествовать на обычном поезде 39 % опрошенных, 32% в вагонах повышенной комфортности, 24% в высокоскоростных поездах и 5% в ретро поездах (рисунок 12).



Рисунок 12 – Предпочтительные виды поездов для путешествий

В компании друзей хотелось бы принять участие в жд туре 43% опрошенных, в семейном составе 37%, 11% предпочли бы путешествие со

своей второй половинкой, 9% хотелось бы совершить поездку в одиночку (рисунок 13).

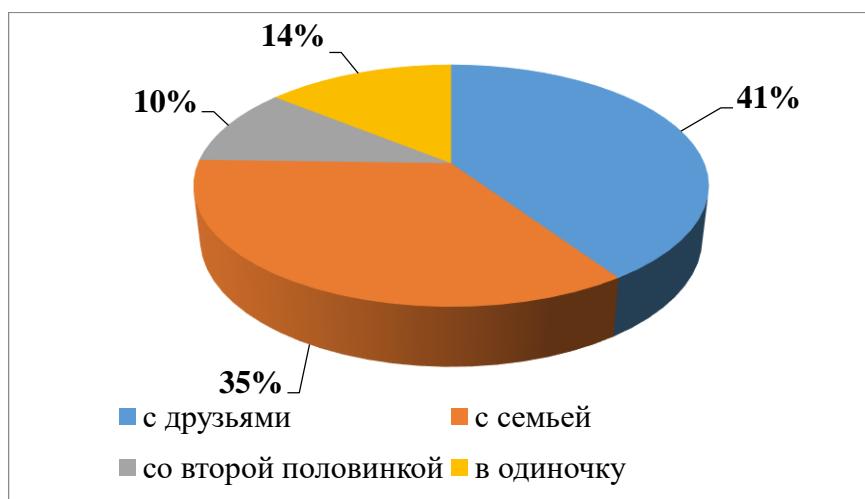


Рисунок 13 – Предпочитительный состав для путешествий

Проанализировав ответы, можно сделать вывод, что в крае подобная деятельность практически не развита, хотя спрос на неё присутствует. И опять же позволить себе подобные путешествия может не каждый турист со средним достатком. Несмотря на это, данная деятельность существует. Поэтому в заключении хочется отметить, что данная отрасль туризма является перспективной для развития, но ряд таких проблем, как отсутствие общедоступности, не знание людей о существовании альтернативных видов железнодорожных услуг и простые российские стереотипы значительно тормозят его.

Граждане положительно относятся к железнодорожным турям, связанным с познавательным экскурсионным отдыхом, получению новых знаний, при этом им интересно узнать больше об исторических событиях Сибири, познакомиться с интересными фактами о ней. Готовы путешествовать на поезде семьей и с друзьями и потратить несколько дней на отдых. Поэтому внедрение железнодорожных туристских маршрутов, которые будут сочетать в себе познавательный отдых и элементы отдыха должно иметь положительный отклик среди потенциальных туристов.

В процессе написания работы мы выяснили, что Красноярский край обладает потенциалом для развития железнодорожного туризма: регион богат уникальными уголками природы, памятниками истории и культуры. В Красноярском крае, по данным статистики, официально зарегистрированы 1345 памятников истории, 1862 памятника археологии, 772 памятника архитектуры, из которых 98 – памятники всероссийского значения. Железнодорожный потенциал края представлен Красноярской железной дорогой, которая пролегает в четырех регионах России – Красноярском крае, Хакасии, Кемеровской и Иркутской областях. Все они обладают значительными энергетическими ресурсами и развитой промышленностью.

Основную деятельность по организации железнодорожных туров в Красноярском крае осуществляет туристская компания «Азимут». Основные предложения в направлении железнодорожного туризма представлены четырьмя маршрутами: «Саянский экспресс»; «Енисейский экспресс»; «Дивногорская ривьера КД 3» «Дивногорская ривьера КД 6».

С целью изучения заинтересованности жителей Красноярска и Красноярского края в железнодорожном туризме и путешествиях был проведен социологический опрос посредством разработки анкеты. Проанализировав ответы, мы сделали вывод, что в крае подобная деятельность практически не развита, хотя спрос на неё присутствует, граждане положительно относятся к железнодорожным турам в Красноярском крае и в целом, связанные с познавательным экскурсионным отдыхом и получением новых знаний. Интересными для посещения оказались города: Лесосибирск, Минусинск, Шушенское, Дивногорск, Енисейск, Ачинск и Боготол.

Целесообразным будет создание тура западного направления края: г. Ачинск и г. Боготол(он является близлежащим к г. Ачинску) и их окрестности, так как это направление еще не реализовано в рамках железнодорожного туризма, а направления юга (Минусинск, Шушенское), севера (Лесосибирск, Енисейск) и окрестности города Красноярск уже реализованы туристской компанией «Азимут».

3 Разработка проекта программы железнодорожного тура

3.1 Проект программы тура

Цель тура: ознакомление туристов с главными культурно-историческими достопримечательностями Красноярского края в частности городов Ачинск, Ачинский район, г. Боготол и Боготольский район, а также изучение основных этапов ее истории, начиная с момента заселения и заканчивая современностью. В ходе тура туристы смогут познакомиться с биографией исторических личностей, бытом и традициями наших предков, а также заново открыть для себя целую эпоху, что позволит им сформировать собственную точку зрения на происходившие в далёком прошлом события. Всё это позволит лучше узнать историю как отдельно взятого региона, так и всей страны в целом, что положительно скажется на уровне общего развития экскурсантов, а возможность посещения отдельных уголков Сибири обеспечит их интересным и полезным времяпрепровождением на период выходных.

Таблица 2 - Программа путешествия

День	Время	Описание программы	Примечания
1	07:00	Встреча туристов на ж/д вокзале г. Красноярска. Переезд в г. Ачинск	
	10:00	Прибытие в г. Ачинск. Сбор группы	
	10:10-10:40	Завтрак в привокзальном кафе «Колобок»	
	10:50	Начало обзорной пешеходно-автобусной экскурсии по городу .	
	11:00-11:40	Посещение Храма Казанской иконы Божьей матери	Знакомство с историей возникновения православия на Руси и в Сибири

Продолжение таблицы 2

День	Время	Описание программы	Примечания
	11:50-13:00	Посещение Ачинского краеведческого музея им. Каргаполова. Экскурсия по музею	Знакомство с историей города
	13:20-14:00	Посещение Ачинской палеолитической стоянки	Знакомство с памятниками палеолита, находящимися на территории г. Ачинска, а также с историей проведения раскопок данной площадки
	14:30-15:00	Обед в кафе «Ковчег»	
	15:40-16:40	Посещение Айдашинской пещеры и родника в честь Святых Праведных Даниила Ачиского и Фёдора Томского	Знакомство с Айдашинской пещерой, с ее историей
	17:10-19:50	Свободное время	
	20:00-21:00	Ужин в кафе «Ковчег»	
2	00:00-02:00	Прибытие в г.Боготол	
	08:30-09:30	Завтрак в привокзальном кафе «Уют» г.Боготол	
	09:40-10:40	Посещение музея истории Боготольского железнодорожного узла	История становления и развития Боготольского жд узла.
	10:50-11:30	Прогулка по улице Советская	Эта улица стала первой улицей во всей РФ, где ночное освещение производят светодиодные фонари отечественного производства
	11:50-12:30	Экскурсия на «Кладбище паровозов»	Здесь хранятся законсервированные паровозы, дизельные локомотивы и прочее, использование которых возможно при наступлении ЧС

Окончание таблицы 2

День	Время	Описание программы	Примечания
	12:40-13:40	Свободное время	
	13:50-14:20	Обед в кафе «Уют»	
	14:30	Сбор группы на жд вокзале г. Богослов	
	14:30-18:20	Прибытие на жд вокзал г. Красноярск	

*В программу могут быть включены фестивали, в зависимости от даты проведения тура.

Разрабатывая тура нельзя не упомянуть о технологической документации, которая предусмотрена нормативными документами Российской Федерации.

Туры и их технологическая документация должны отвечать нормативным требованиям, направленным на защиту прав потребителей.

Они контролируются в процессе проведения сертификации туристической продукции. Технологическая документация комплектуется в папки туроров (или направлений).

В набор технологической документации для нашей работы обязательно включается:

- информационный листок к путевке туристического путешествия (приложение А);
- карта-схема маршрута (приложение Б).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с поставленными задачами можно сделать следующие выводы:

Железнодорожные туры – это путешествия организованных туристов с использованием железнодорожного транспорта.

Железнодорожные путешествия по времени продолжительности могут быть однодневными, непродолжительными (до 3-х суток), длительными. В соответствии с продолжительностью они могут осуществляться на поездах местного значения или дальних; на рейсовых поездах (по установленному маршруту и графику) и на специализированных турпоездах. Организация данных туров осуществляется на основании заявки установленного образца и подается в кассу железнодорожного вокзала для групповых заказов.

Правовое регулирование организации железнодорожных путешествий регулируется как международными соглашениями, актами и конвенциями, так и отечественными законодательными актами, регулирующими перевозку пассажиров железнодорожным транспортом на внутренних сообщениях. Организаторы железнодорожных туров пользуются общими Правилами и Порядком перевозки и обслуживания пассажиров железнодорожным транспортом.

Одними из препятствий на пути развития железнодорожных путешествий внутреннего направления выступают недостаточная развитость данного сегмента, риск незаполняемости мест в вагонах, невостребованности предложения и возможность потери вложенных средств. И все же рынок железнодорожного туризма России представлен как туристическими компаниями, специализирующимися на транспортных турах, так и компаниями, включившими несколько таких туров в свой основной ассортимент.

В ходе написания работы мы выяснили, что край обладает потенциалом для развития железнодорожного туризма: регион богат уникальными уголками природы, памятниками истории и культуры, а железнодорожный потенциал

представлен Красноярской железной дорогой, которая пролегает в четырех регионах России – Красноярском крае, Республике Хакасия, Кемеровской и Иркутской областях.

Основную деятельность в регионе по организации железнодорожных туров осуществляет туристская компания «Азимут». Основные предложения в направлении железнодорожного туризма представлены четырьмя маршрутами.

Далее, посредством проведения социологического опроса, мы выяснили, что в Красноярском крае подобная деятельность практически не развита, но спрос на нее присутствует. Граждане положительно относятся к железнодорожным турям, связанным с познавательным экскурсионным отдыхом. Готовы путешествовать с семьей и с друзьями и потратить несколько дней на отдых.

На основании проведенного исследования, целесообразным было разработать проект программы тура западной группы районов Красноярского края, так как данное направление еще не реализовано в рамках железнодорожного туризма, а направления юга (г. Минусинск, п. Шушенское), севера (г. Лесосибирск, г. Енисейск) и окрестности г. Красноярск уже реализованы туристской компанией «Азимут».

Целью нашего тура является ознакомление туристов с главными достопримечательностями Красноярского края, в частности г. Ачинск, Ачинский район, г.Боготол и Боготольский район, изучение основных этапов истории, начиная с момента заселения и заканчивая современностью.

Путешествие поездом – это хороший способ успокоить бег времени, побеседовать в хорошей компании в уютном купе комфортабельного поезда за стаканом вечернего чая, осмотреть из окна поезда пробегающие мимо ландшафты, быть уверенным в точном прибытии в конечный пункт назначения в любую погоду. Правильная организация железнодорожных путешествий не только удовлетворит туриста, повысит российского туризма, но и принесет организаторам , и в конечном счете, государству хорошую прибыль.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Анализ туризма в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=479579>
2. Александрова, А. Ю. Туристский вектор в актуализации культурного наследия / А. Ю. Александрова // Современные проблемы сервиса и туризма. – 2016. – № 2. – Т. 10. – С. 25-30.
3. Аникеева, О. А. Туризм как технология социальной работы / О. А. Аникеева // Сервис plus. – 2017. – № 1. – С. 8-12.
4. Аракчеева, З.В. Роль туризма в социально-экономической жизни региона / З. В. Аракчеева // Science Time. – 2018. – № 1(13). – С. 17-23.
5. Артемова, Е. Н. Основы гостеприимства и туризма : учебник / Е. Н. Артемова. – М.: Дашков и К, 2018. – С. 76-81.
6. Бабкин, А.В. Специальные виды туризма: учебник / А. В. Бабкин. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2018. – 119 с.
7. Баруков, Е. В. Историко-культурный потенциал Обь-Томского междуречья в пределах Томской области (к вопросу об организации природного национального парка) / Е. В. Баруков // Вестник Томского государственного университета. История. – 2018. – № 2(22). – С. 146-152.
8. Биржаков , М. Б. Введение в туризм: учебник / М. Б. Биржаков – СПб.: Герда, 2019. – 512 с.
9. Биржаков, М. В. Индустрия туризма: перевозки: учебник / М. В. Биржаков, В. И. Никифоров. - М.: Герда, 2001.- 400 с.
10. Боголюбов, В.С. Социальный туризм: учебник / В. С. Боголюбов, В. П. Орловская. – М.: Академия, 2017. – 192 с.
11. Булах, Д.Н. Проблемы и перспективы развития въездного туризма / Д. Н. Булах // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2018. – № 7. – Т. 2. – С. 68-71.

12. Бутко, И.И Железнодорожные туры в России и в мире: монография / И.И. Бутко, А.Н. Рубаник, В.А. Ситников. - М.: ФГОУ «Учебно - методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. - 328 с.
13. Бутова, Т.Г. Туристско-рекреационный потенциал развития Красноярского края / Т. Г. Бутова // Сервис в России и за рубежом. – 2017. – № 2. – С. 23-26.
14. Вихляева, И.В. Состояние и перспективы гостиничного бизнеса в России / И.В. Вихляева // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2018. – № 73-1. – С. 111-118.
15. Войтенко, Ю.О. Железнодорожный туризм в России / Ю.О. Войтенко // Международный студенческий научный вестник. – 2018. № 2. – С. 34-46
16. Гаврильчак, Н.И. Сфера туризма: социально-экономическая природа, значение развития: учебник / Н. И. Гаврильчак, Г. А. Павлова, Ю. И. Пчелинцев – СПб: Питер, 2018. – 512 с.
17. Гагарцева, А.В. Организация железнодорожного туризма во Франции / А. В. Гагарцева // Научно-исследовательские публикации. – 2016. – № 8(12). – С. 90-96.
18. Глазков, В.Н. Аргументы внутреннего железнодорожного туризма / В.Н. Глазков // Мир транспорта. – 2011. – Т. 9., № 1. – С. 104-110.
19. Глазков, В.Н. Железнодорожные туристические перевозки на современном этапе / В.Н. Глазков // Железнодорожный транспорт . - 2014. - №5 – С. 53-55.
20. Гуляев, В.Г. Организация туристических перевозок: учебник / В. Г. Гуляев -М.: Финансы и статистика, 2001. - 512с.
21. Гуляев, В.Г. Туризм: экономика и социальное развитие: учебник / В. Г. Гуляев – М.: Финансы и статистика, 2018. – С. 10-14.
22. Гуляев, В.Г. Туризм: экономика, управление, устойчивое развитие: учебное пособие / В. Г. Гуляев, И. А. Селиванов – М.: Советский спорт, 2018. – 225 с.

23. Жертовская, Е.В. Создание многофункциональных центров культурного развития на муниципальном уровне как направление структурной реформы в системе национальной политики в сфере культуры и туризма / Е. В. Жертовская, М. В. Якименко // Туризм: право и экономика. – 2016. – № 1. – С. 25-32.
24. Зайцева, А.И. Модели использования объектов историко-культурного наследия в экскурсионно-познавательном туризме / А. И. Зайцева // Вестник Кемеровского государственного университета. – 2017. – № 4. – С. 78-82.
25. Здоров, А.Б. Экономика туризма: учебник / А. Б. Здоров.– М.: Финансы и статистика, 2018. – 272 с.
26. Зорин, В.И. Туристический терминологический словарь / В. И. Зорин, В. А. Квартальнов. - М.: Советский спорт, 1999.-384с.
27. Игнатенко, А.А. Оценка экономической эффективности использования туристско-рекреационного потенциала Красноярского края / А. А. Игнатенко // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2017. – № 5. – С. 382-386.
28. Карпова, Г.А. Проблемы совершенствования управления туризмом на уровне региона / Г. А Карпова // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2016. – № 5. – С. 87-92.
29. Концепция развития туристской индустрии в Красноярском крае [Электронный ресурс]: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/445089248>
30. Королев, Д.С. Культурологическая практика туризма России и перспективы ее развития / Д. С. Королев // Аналитика культурологии. – 2013. – № 26. – С. 15-19.
31. Курило, Л.В. Стратегии развития экскурсионно-познавательного туризма в Московской области / Л. В. Курило // Вестник РМАТ. – 2017. – № 13. – С. 44-49.
32. Кусков, А.А. Транспортное обеспечение в туризме : учебник / А.А. Кусков, Ю.А. Джалаадян - М. : Кнорус, 2008. - 368 с.

33. Лапочкина, В.В. Ключевые аспекты становления и перспективы развития тематического литературного туризма: отечественный и зарубежный опыт / В.В. Лапочкина // Вестник ассоциации вузов туризма и сервиса. – 2018. – № 2. – С. 65-69.

34. Маевский, Д.П. Анализ перспектив развития туризма в субъектах Сибирского федерального округа / Д.П. Маевский // Ученые записки университета им. П.Ф. Лесгафта. – 2017. – № 8(114). – С. 65-70.

35. Майничева, А.Ю. Культурный потенциал сибирских городов / А. Ю. Майничева // Баландинские чтения. – 2017. – № 2. – С. 74-76.

36. Мартышенко, Н.С. Железнодорожный туризм: зарубежный опыт / Н. С. Мартышенко // Региональная экономика: теория и практика. – 2016. – № 43(322). – С. 49-53.

37. Мартышенко, А.В. Железнодорожный туризм. Зарубежный опыт. / А.В. Мартышенко, Н.С., Локша // Региональная экономика: теория и практика. – 2013. – № 43. С.49–55.

38. Моруденко, Ю.И. Популяризация культурного и этнографического наследия региона посредством туризма / Ю.И. Моруденко // Вестник Кемеровского государственного университета. – 2015. – № 2(62). – С. 20-24.

39. Овчаров, А.О. Туристический комплекс России: тенденции, риски, перспективы: учебное пособие / А. О. Овчаров. – М.: Инфра-М, 2018. – 215 с.

40. Осипова, О.Я. Транспортное обслуживание туристов: учебное пособие / О. Я. Осипова. - М.: Академия, 2006. - 384 с.

41. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rzd.ru

42. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие культуры и туризма» на 2013 – 2020 годы: постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 317 (ред. от 17.02.2017) // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 18. – Часть II. – Ст. 2163.

43. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ (2011 – 2016 годы):

аспоряжение Правительства РФ от 19.07.2010 № 1230- // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 30. – Ст. 4146.

44. Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года : распоряжение Правительства РФ от 31.05.2014 № 941-р (ред. от 26.10.2016) // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 24. – Ст. 3105.

45. Ротанова, И.Н. Актуальность и возможности развития познавательного туризма на природоохранных территориях Алтайского края / И. Н. Ротанова // Наука и туризм: стратегии взаимодействия. – 2015. – № 4(2). – С. 105-108.

46. Рыжкова, О.В. Индустрия туризма Красноярского края: проблемы и пути их преодоления / О. В. Рыжкова // Проблемы современной экономики. – 2018. – № 2. – С. 323-236.

47. Сабадаш, Ю.С. Этнокультурный туризм: особенности и перспективы развития / Ю. С. Сабадаш // Вестник Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова. – 2017. – № 1. – С. 39-42.

48. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: постановление Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

49. Сундуев, Ч.Б. Железнодорожный туризм как одно из направлений въездного туризма / Ч. Б. Сундуев // Вестник Бурятского государственного университета. – 2016. – № 4. – С. 52-58.

50. Титова, О.В. Соотношение потенциала сохранности наследия и историко-культурного потенциала особо охраняемых территорий Сибирского региона / О. В. Титова // Вестник Томского государственного педагогического университета. – 2013. – № 8(136). – С. 217-220.

51. Об основах туристской деятельности в Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 24.11.1996 № 132–ФЗ ред. от 04.06.2018

// Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа:
<http://www.consultant.ru>.

52. Филушкина, М.И. Железнодорожный туризм России как объект управления / М. И. Филушкина // Вестник университета. – 2015. – № 9. – С. 75-81.

53. Халява, О.А. Социокультурные и правовые основания развития культурного туризма / О. А. Халява // Гуманитарные ведомости ТГПУ им. Л.Н. Толстого. – 2015. – № 1(13). – С. 120-124.

54. Шматъко, Л.П. Туризм и гостиничное хозяйство: учебник / Л. П. Шматъко. – М.: ИКЦ «МарТ»; Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2017. – 352 с.

55. Официальный сайт Всемирной туристской организации ЮНВТО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www2.unwto.org>

56. Фастовець О.О. Організація транспортних подорожей і перевезень: навчальний посібник / О.О. Фастовець. -К.: Музична Україна.-190c.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК к путевке туристского путешествия

Железнодорожный тур «Красноярск-Боготол»

Функциональное назначение: железнодорожный тур с культурно-познавательными элементами

Место проведения: Красноярский край (город Ачинск и город Боготол)

Продолжительность: 2 дня/1 ночь

Протяженность маршрута: км

Особенности организации: групповой тур

Целевая аудитория: данная программа рассчитана на целевую аудиторию от 40 лет, предлагающих железнодорожный туризм с культурно-познавательными элементами .

Сопровождение: во время путешествия туристов будет сопровождать гид-экскурсовод, во время переезда на поезде сопровождает проводник.

Размещение: предлагается в вагонах туристского поезда

Питание: 1 день - трехразовое, 2 день - двухразовое

Программа тура предоставляет Вам возможность познакомиться с главными культурно-историческими достопримечательностями Красноярского края в частности городов Ачинск, Ачинский район, г. Боготол и Боготольский район, а также изучение основных этапов ее истории, начиная с момента заселения и заканчивая современностью. В ходе тура туристы смогут познакомиться с биографией исторических личностей, бытом и традициями наших предков, а также заново открыть для себя целую эпоху, что позволит им сформировать собственную точку зрения на происходившие в далёком прошлом события. Всё это позволит лучше узнать историю как отдельно взятого региона, так и всей страны в целом, что положительно скажется на уровне общего развития экскурсантов, а возможность посещения отдельных

уголков Сибири обеспечит их интересным и полезным времяпрепровождением на период выходных

Сначала вы посетите Собор Казанской иконы Божьей матери на месте которого, по преданию была найдена икона Казанской Божией Матери. В 1826 году освятили место под строительство и начали возводить храм в честь этой иконы.

Далее Вы отправитесь в историческую часть города, где раскинулась усадьба ачинского купца М.М Макроусова, которую сейчас занимает Ачинский краеведческий музей. В двухэтажном особняке вы увидите изразцовые печи, потолочную лепнину, металлические внутренние ставни и паркет, сохранившиеся с купеческих времен, рыцарские доспехи, гобелены (ручной и машинной работы), нагрудные знаки людей, имевших разные должности на Руси, образцы керамики тагаро-таштыкской культуры и др. В экспозиции сможете послушать, модную на рубеже 19-20 веков, музыку «Матушка-голубушка» на, одном из трех сохранившихся в России, немецком полифоне.

Далее Вы отправитесь на место откуда начинается история города Ачинска - Ачинская палеолитическая стоянка, которая была открыта в 1960 году и доказывает, что места, где располагается район были заселены еще 20-28 тыс. лет назад до н.э. На этом месте был обнаружен единственный в Сибири каменный лунно-солнечный календарь- жезл из бивня мамонта.

Следующая точкой посещения в ходе экскурсии будет один из памятников природы краевого значения - Айдашинская пещера. В ходе экскурсии Вы услышите легенды о ее несметных богатствах, якобы, разбойники хранили в пещере свое награбленное добро и главную легенду о девушке, погибшей из-за несчастной любви. Поэтому другое популярное название пещеры - Девичья яма.

Далее, Вас ожидает ночной переезд на поезд в г. Боготол.

Второй день познакомит Вас с историей становления и развития Боготольского ж/д узла в музее с одноименным названием.

Так же, Вам предоставится возможность прогулять по улице Советская, которая первой улицей во всей РФ, где ночное освещение производят светодиодные фонари отечественного производства.

После Вы отправитесь на «Кладбище паровозов». Здесь хранятся законсервированные паровозы, дизельные локомотивы и прочее, использование которых возможно при наступлении ЧС .

УБЕДИТЕЛЬНО просим не забывать необходимые для Вашего путешествия документы: паспорт, свидетельство о рождении ребенка, туристскую путевку, полис обязательного медицинского страхования, медицинскую страховку, ж/д билеты, а также настоящий информационный листок (памятка).

РЕКОМЕНДУЕМ взять с собой для Вас и ваших детей теплую(в зависимости от времени года). Также необходим набор личных предметов гигиены и индивидуальная медицинская аптечка. Личные вещи могут перевозиться в удобном и привычном для туриста багаже - дорожной сумке или чемодане.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ. Обращаем Ваше внимание на необходимость следить за своими личными вещами, документами и деньгами, так как бывают случаи кражи. Просим Вас не вынимать из кошелька на виду у всех большие суммы денег.

Так как в программу тура входит передвижение на поезде, напоминаем Вам, что железная дорога является зоной повышенной опасности. Советуем Вам соблюдать некоторые меры предосторожности:

- переходите железнодорожные пути только в установленных местах;
- не открывайте при движении поезда наружные двери;
- не высовывайтесь из окон;
- тщательно укладывайте свой багаж на верхних полках;
- не стойте на подножках и переходных площадках
- не открывайте двери вагонов на ходу поезда

- курите только в нерабочем тамбуре (противоположном купе проводника)
- детей держите за руку или на руках.
- при переходе через железную дорогу убедитесь в отсутствии движущегося поезда, локомотива и вагонов.
- в дороге вожу пейте только из титана (большого кипятильника для воды), находящегося около купе проводника или продающуюся в пластиковых бутылках.
- не трогайте без надобности стоп-кран.
- не выкидывайте мусор в открытые окна

НА ЗАМЕТКУ!

Разница во времени: с московским временем + 4 часа Климат Красноярского края резко континентальный. Зима характеризуется достаточно морозной погодой. Средняя температура воздуха зимой в дневные часы составляет -18°C , в то время как ночью падает до -23°C .

Рынок сотовой связи Красноярского края представлен известными федеральными компаниями («Билайн», «МегаФон», «YOTA», «Теле2» и «МТС»).

Желаем Вам приятного отдыха и незабываемых впечатлений!

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

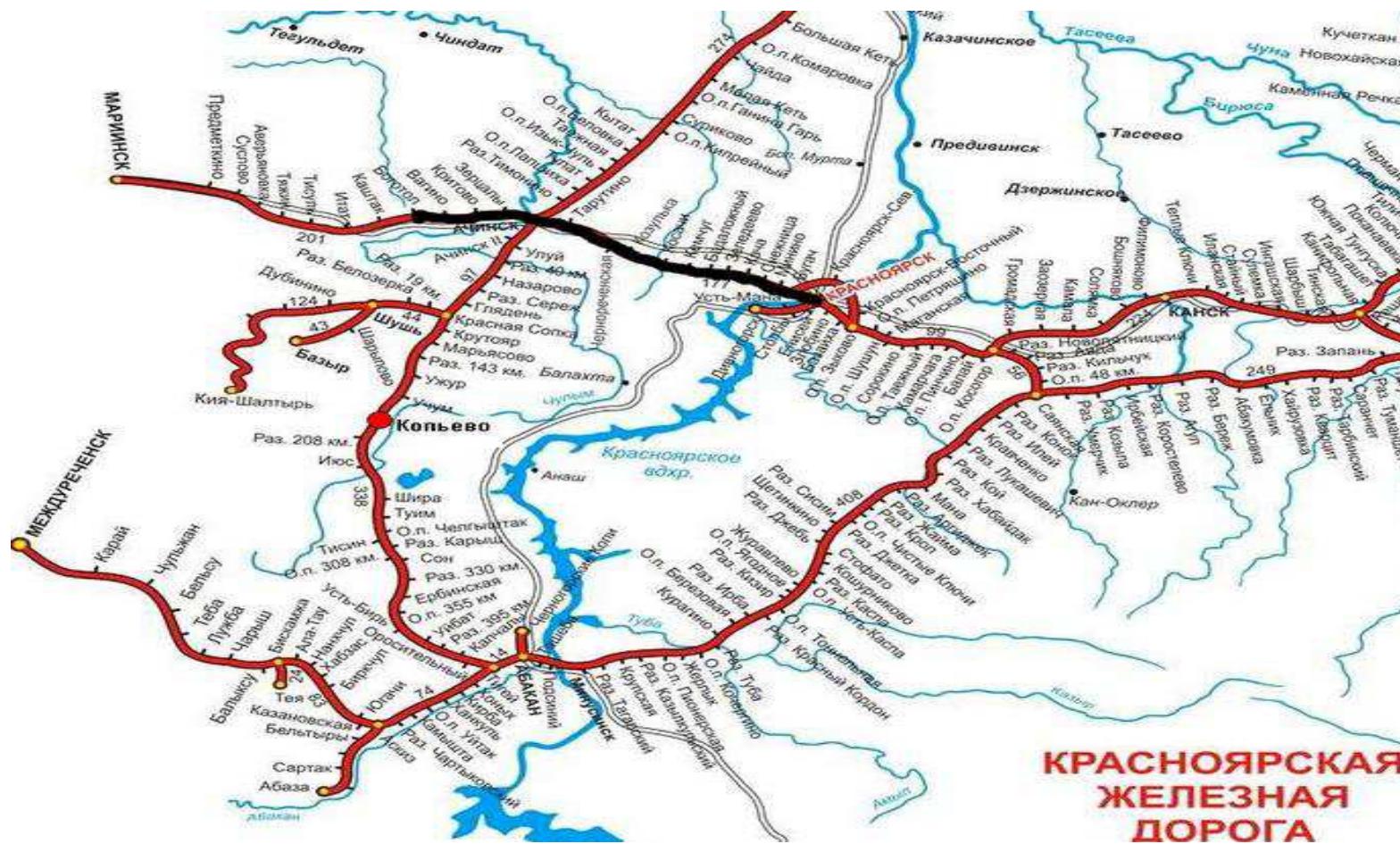


Рисунок Б.1 – Схема маршрута Красноярск-Ачинск-Боготол

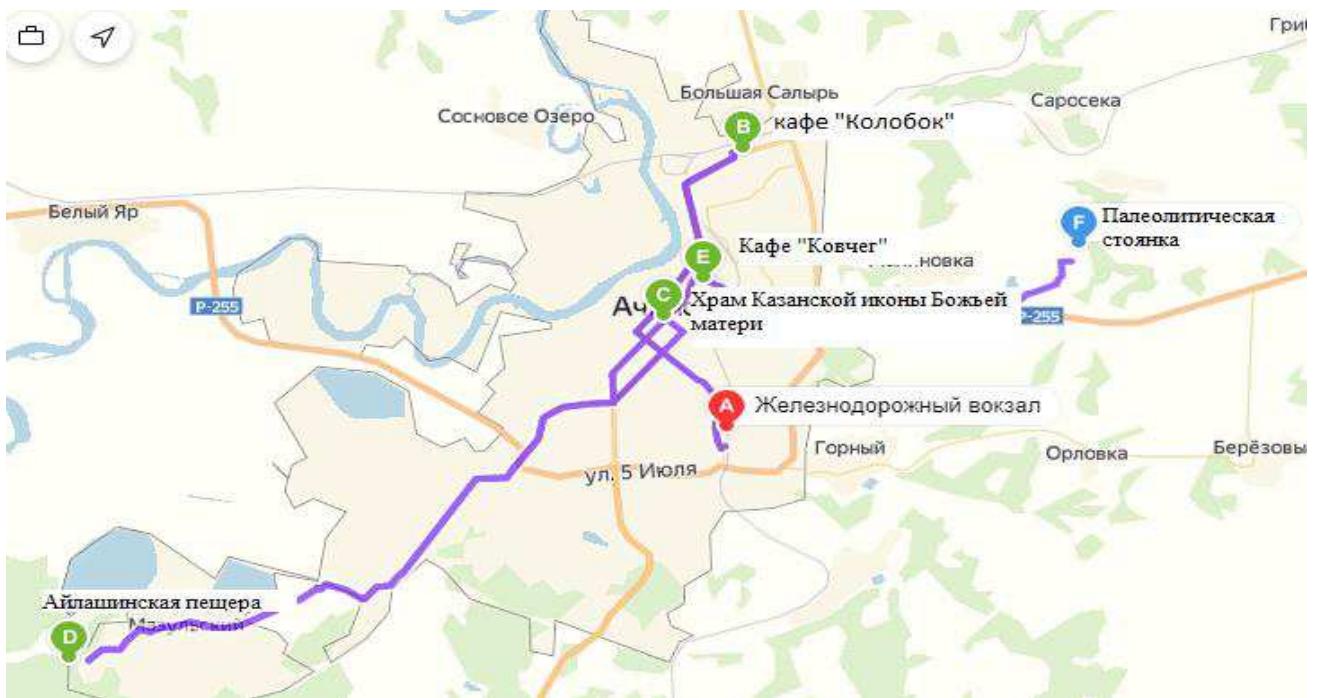


Рисунок Б.2 - Схема маршрута в первый день г.Ачинск

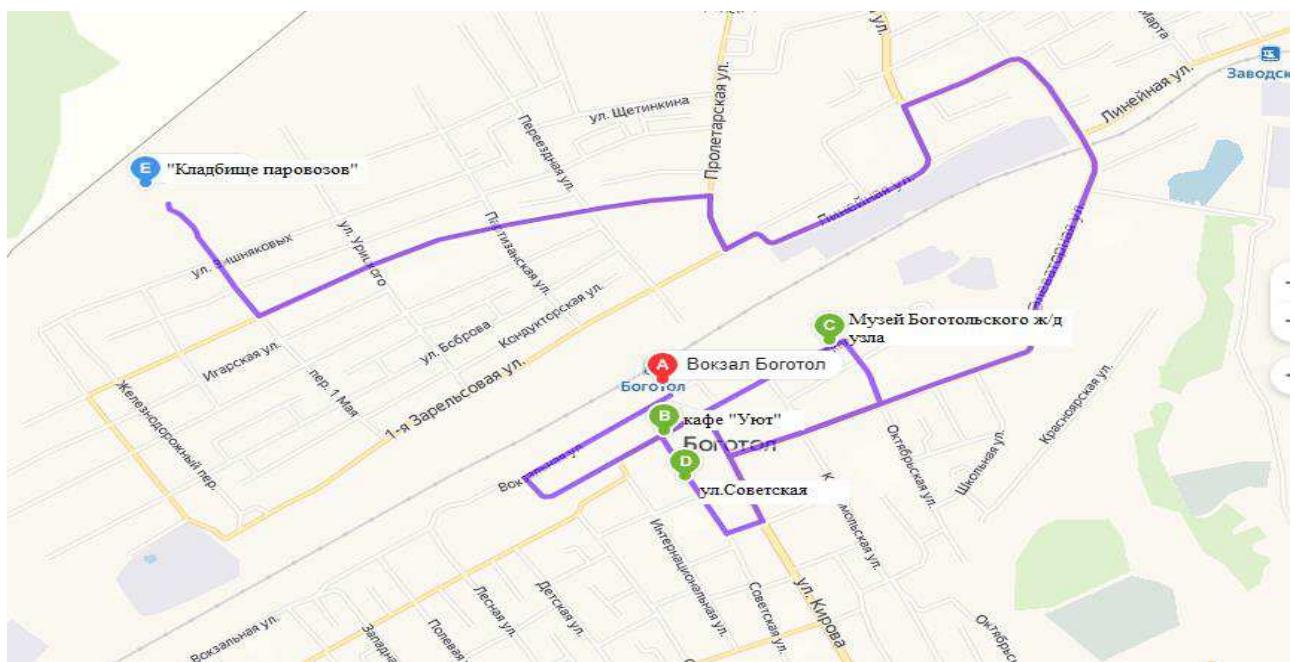


Рисунок Б.3 - Схема движения во второй день г.Боготол.

Федеральное государственное автономное
Образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт физической культуры, спорта и туризма
Кафедра теоретических основ и менеджмента физической культуры и туризма

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
Гелецкий В.М. Гелецкий
«01» 07 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

43.03.02 Туризм

43.03.02.01 Технология и организация туроператорских и турагентских услуг

ПРОГРАММА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРА В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ

Научный руководитель

доцент О.А. Василенко

Выпускник

А.Е. Лю-ди-шу

Нормоконтролер

К.В.Орел

Красноярск 2019