

УДК 656.062 (476.2)

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, кандидат технических наук, Т. А. ВЛАСЮК, кандидат технических наук, Н. А. ГРИГОРЕНКО, студент, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В ТУРИСТИЧЕСКОМ СЕРВИСЕ ГОМЕЛЬСКОГО РЕГИОНА

Рассмотрены актуальные проблемы научно-методического обеспечения системы транспортного обслуживания выездного туризма в Гомельской области с использованием различных видов транспорта. Приводятся принципы формирования транспортного обеспечения выездного туризма с учетом конкурентоспособности перевозчиков.

Расширение географии выездного туризма населения Гомельской области неразрывно связано с транспортным обслуживанием, где отмечается усиление конкуренции между видами транспорта, особенно автомобильным и железнодорожным. При этом нарушено равновесие в системе взаимодействия различных видов транспорта. Железная дорога обеспечивала массовые перевозки пассажиров на значительные расстояния от станции до станции с последующей увязкой расписания рейсов воздушного и автомобильного транспорта, а автомобильный транспорт (автобусы и маршрутные такси) осуществлял доставку пассажиров между городами в пределах 500 км. Сегодня присутствует некоторая разобщенность в работе различных видов транспорта, выражающаяся в несогласованности расписаний движения транспортных единиц, что не позволяет сократить до минимума время ожидания в пункте пересадки, а также обеспечить комфортность поездки для пассажиров на всём маршруте следования, включая и удобство пересадки с одного вида транспорта на другой. Это часто приводит к «транспортной усталости» пассажиров, неиспользованию в полном объеме пропускной и провозной способности магистралей, подвижного состава, который имеет заполненность пассажирских поездов дальнего следования по экспертной оценке на 60 %, а иногда и менее. К сожалению, необходимо констатировать снижение количества пассажиров на речном транспорте, а также в малой авиации на небольшие расстояния, например, между областными центрами и т. п.

Однако нельзя сказать, что нет подобного опыта увязки расписаний движения поездов или самолетов, с одной стороны, и автобусов – с другой. Например, во многих областных центрах страны движение городского пассажирского транспорта организовано так, чтобы от железнодорожного вокзала автобусами (или маршрутными такси) можно было бы осуществить вывоз пассажиров прибывшего поезда. При этом следует обратить внимание на особую категорию пассажиров, являющихся туристами, численность которых ежегодно возрастает и определяет необходимость их группировки по отдельным признакам, зависящим от определенных практических целей, и выделить въездной, выездной, внутренней и транзитный туризм.

Рассмотрим динамику поездок жителей Гомельской области при въездном, выездном, внутреннем и транзитном туризме. При этом необходимо отметить, что по всем видам туризма отмечается существенный рост за последние 15 лет.

Динамика выездного туризма по Гомельской области за отмеченный период приведена на рисунке 1.

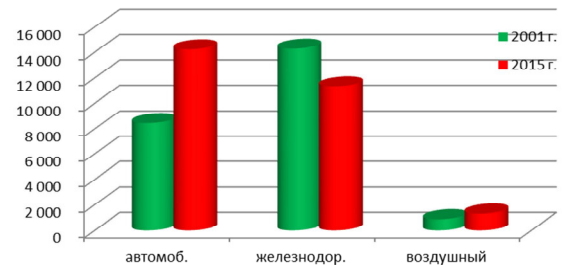


Рисунок 1 – Динамика выездного туризма

Из рисунка 1 видно, что в целом количество иностранных граждан, совершающих туристические поездки в Гомельскую область, выросло на 113,81 %. При этом существенный рост получили перевозки на воздушном транспорте – 150,69 %, которые выполняются в основном через Национальный аэропорт «Минск». Перевозки на автомобильном транспорте возросли на 168,13 % в основном за счет иностранных партнеров из республик Балтии, а также из-за «перехода» части пассажиров с железнодорожного транспорта, на котором пассажиропоток снизился на 79,39 %.

Существенные изменения за рассматриваемый период претерпел выездной туризм (рисунок 2).

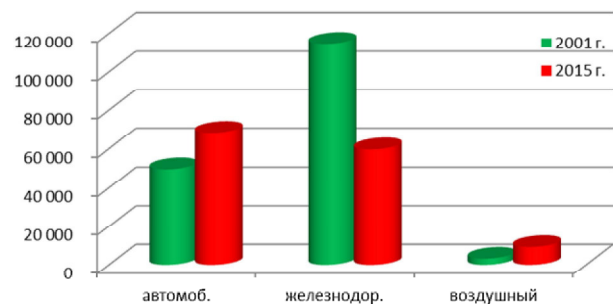


Рисунок 2 – Динамика выездного туризма

Из приведенной на рисунке 2 диаграммы видно, что за рассматриваемый период в Гомельской области на автомобильном и воздушном транспорте наблюдается рост объема перевозок при обслуживании выездного туризма (137,32 и 287,1 % соответственно) и снижение до 52 % на железнодорожном.

Высокая востребованность автомобильного и воздушного транспорта стала возможна за счет введения более дешевых тарифов на проезд как в страны ближнего, так и дальнего зарубежья (России, Литвы, Польши, Латвии и т. д.). Например, тариф «Лоукостер» в 2–3 раза дешевле, чем обычный, что делает его осо-

бенно популярным среди молодежи, совершающей туристические поездки. На воздушном транспорте рост перевозок выездного туризма связан с введением в обращение чартерных рейсов из Гомеля в Болгарию, Грецию, Турцию и Египет (вместо вылета из Минска). Для сравнения: поездка поездом в Бургас занимает для жителя Гомельской области 46 ч, а на самолете – 2,5 ч, включая регистрацию и перелет.

В последние годы приобретает популярность внутриобластной туризм в Гомельской области с посещением достопримечательностей (объектов историко-культурного наследия), которых на территории области насчитывается около 850. Большая их часть приходится на памятники истории и археологии – 313 и 377 соответственно. На территории Гомельской области располагаются две стоянки древних людей, одна из них около деревни Бердыж Чечерского района, вторая – возле деревни Юровичи Калинковичского района, что привлекает туристов в этот район и позволило увеличить объемы перевозок не только на автомобильном, но и железнодорожном транспорте на 223,3 % (рисунок 3).

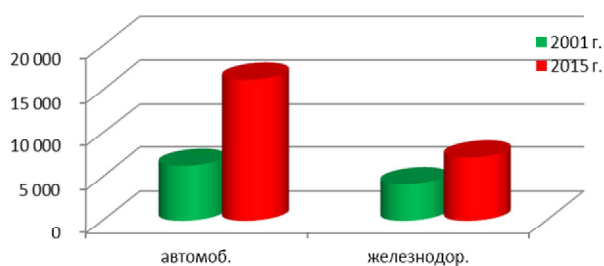


Рисунок 3 – Динамика внутриобластного туризма

Следует отметить, что представленный рост объема перевозок на двух видах транспорта стал возможен благодаря введению ускоренных поездов в региональном сообщении, время поездки в которых на 1,4 ч меньше, чем у обычных.

Таким образом, целесообразно рассмотреть возможность применения транспортной логистики в туристической сфере, отличающейся особенностями туристского продукта в региональном пассажирском сообщении на железнодорожном транспорте, который должен включать в себя:

- специально разработанный маршрут;
- тур с утвержденной программой обслуживания;
- услуги, предоставляемые дополнительно;
- товары, необходимые для туристского обслуживания.

При этом туристический маршрут должен разрабатываться таким образом, чтобы были учтены интересы и спрос конкретных потребителей и, который несет информационно-познавательную функцию, включая в себя перечень достопримечательностей конкретного региона. При разработке маршрута должны быть рассмотрены различные объекты туристического комплекса, среди которых природные или культурные достопримечательности: леса, озера, памятники архитектуры, соборы, храмы, церкви и т. д. Часть из них может быть предложена туристам для обзора из окна идущего поезда, а отдельные – во время остановки туристических поездов. Для лучшего обзора привлекательных объектов поезд может замедлять движение до 5 км/ч.

Закладка в график туристических поездов обзорного (смотрового) времени и остановок расширяет культурно-познавательные возможности, делает поездку более разнообразной и насыщенной, но, с другой стороны, существенно увеличивает съем грузовых поездов. Остановки туристических поездов на маршруте с целью проведения экскурсий по местным достопримечательностям должны, по возможности, совмещаться с остановками по техническим причинам: осмотр составов, заправка топливом, смена локомотивов и локомотивных бригад и т. п. Для снижения съема грузовых поездов туристическими поездами из-за остановок на промежуточных станциях маршрута, целесообразно их прокладывать на графике в пакетах с пассажирскими поездами, максимально использовать съемные нитки графика сборных поездов.

В целом при прокладывании маршрутов туристических поездов должна учитывать не только возможность обзора достопримечательных объектов в пути следования, но и режим работы предприятий питания, автотранспортных предприятий, туристических и экскурсионных объектов, задействованных в обслуживании туристов на остановочных пунктах.

Разветвленная сеть Белорусской железной дороги по территории страны позволяет организовать разнообразные по географическому расположению, форме и содержанию маршруты региональных железнодорожных туров (таблица 1).

Таблица 1 – Матрица SWOT-анализа возможностей регионального железнодорожного транспорта для развития туризма в Гомельской области

Тип тура	Продолжительность тура	Краткая характеристика
Кратковременные (часовые) типа «Уикэнд»	от 3 до 10 ч	Отдых населения крупных городов после трудовой недели и в праздничные дни
Однодневные	от 10 ч до 1 суток	Экскурсия, путешествия в течение суток
Трансферт	Не более суток	Предоставление транспортных средств для обеспечения встреч – проводов туристов

Кратковременные туры предполагают выезд в лесопарковые зоны, к озерам, рекам и другим водным источникам, спортивным сооружениям и базам отдыха, историческим и культурным объектам, местам проведения различных спортивных соревнований, фольклорных, песенных фестивалей и других праздничных мероприятий. Такие туры необходимо осуществлять в вагонах разного класса, где имеются сидячие места с креслами, бар, буфет, музыкальное сопровождение, работает экскурсовод. По прибытии к месту назначения туристам может быть предложена специально подготовленная развлекательная программа.

Однодневные туры начинаются утром и заканчиваются вечером того же дня. В состав поезда включают 1–2 вагона-ресторана (бара), где, по пути, туристы не только могут принять пищу, но и посмотреть выступления артистов. После прибытия на конечную станцию

туристам предлагается специальная культурная программа, включающая экскурсию, поход, прогулку на теплоходе или пикник на природе, занятия по интересам и т. д.

Разнообразие потребностей потребителей в туристском отдыхе и целевая направленность позволяют классифицировать его по различным критериям: виду транспорта, количеству пользователей тура, степени стандартизации комплекса услуг, продолжительности тура и т. д. (таблица 2).

Таблица 2 – Классификация типов туров

Цель тура	Познавательные, спортивные, оздоровительные, лечебные, экскурсионные, деловые, развлекательные и т. п.
Вид транспорта	Автомобильный, железнодорожный, морской и речной и т. п.
Количество пользователей тура	Групповые, индивидуальные
Степень стандартизации комплекса услуг	Пэкидж-тур, индивидуальный тур
Продолжительность тура	Кратковременные, однодневные

Помимо этого, туры в зависимости от назначения, платежеспособности населения и спроса могут быть *регулярными, периодичными* и *разовыми*. Скорости движения поездов зависят от вида тура и разработанной программы обслуживания, которая включает в себя: маршрут путешествия, перечень исполнителей туристических услуг и периоды их предоставления; перечень экскурсий и достопримечательных объектов; перечень туристических походов, прогулок; комплекс досуговых мероприятий; продолжительность пребывания в каждом пункте маршрута; число туристов, участвующих в поездке; перечень и количество видов транспорта для внутримаршрутных перевозок; распространение рекламных, информационных и картографических материалов, описание путешествия для информационных листов к туристическим путевкам; определение мер по безопасности туристической услуги.

Учитывая названные особенности туристического сервиса, определяется функциональная схема подготовительного этапа, технологического развития, наличия и эксплуатации транспортных средств различных видов транспорта, их взаимодействия, выбирается рациональное управленческое и технологическое решение. В таком случае имеет место инвариантная последовательность выполнения транспортного обеспечения туристического сервиса при наличии установленного времени начально-конечного следования граждан, не имеющего для них принципиального значения. Это связано с тем, что традиционное транспортное обслуживание населения зависит от степени стандартности и структурированности проблемы и не зависит от уровня неопределенности условий, характерных для туристического сервиса.

В системе туристического сервиса доминируют в большинстве случаев неструктурированные проблемы и значительная неопределенность условий принятия решений: чартерные рейсы всех причастных видов транспорта должны быть увязаны воедино, или трансфер туристической услуги не состоится, что приведет к

рisku исполнения туристической поездки. На более низком уровне организации туристического сервиса (в основном въездной и внутриобластной туризм) преобладают слабо структурированные проблемы и ситуации, приводящие к принятию решений в условиях риска. Поиск решений данной задачи связан с рядом обобщенных математических постановок задач для основных этапов жизненного цикла туристического сервиса и обеспечивающих его трансферов [4]. В данном случае используется следующий кортеж: $\langle Z_0, R_b, R_p, C_t \rangle$, где Z_0 – этап постановки целей туристического сервиса (обычно раннее бронирование), R_b – этап реализации туристического сервиса (исполнение трансферов), C_t – этап оценки качества транспортного обеспечения туристического сервиса. На этапе постановки целей туристического сервиса описывается системой аналитических выражений по оценке объема конечного продукта:

$$\begin{aligned} \Delta y_t &= x_t^{\text{пту}} - x_t^{\text{фту}}; \\ x_{t+1}^{\text{рб}} &= f_1(x_1, x_2, \dots, x_t, R_{t+1}); \\ \Delta x_{t+1}^{\text{ту}} &= x_{t+1}^{\text{пту}} - x_{t+1}^{\text{рб}}; \\ R_{t+1}^{\text{рб}} &= f_2(x_{t+1}^{\text{рб}}); \\ C_{t+1}^{\text{рб}} &= f_0(\Delta x_t^{\text{ту}}, \Delta x_{t+1}^{\text{ту}}, \Delta R_{t+1}^{\text{ту}}), \end{aligned}$$

где t – продолжительность использования тур-услуги; $x_t^{\text{пту}}, x_t^{\text{фту}}, x_t^{\text{рб}}$ – туристические услуги (конечный тур-продукт) плановые, фактические и по раннему бронированию; $R_t^{\text{рб}}, R_t^{\text{ту}}$ – характеристика ресурсов транспортных организаций (перевозчиков), рассчитанных по обеспечению раннего бронирования, плановых фактических (назначение взаимобязанных чартерных рейсов на видах транспорта); $C_{t+1}^{\text{рб}}$ – количественная характеристика туристического сервиса.

На этапе выработки рационального решения транспортного обеспечения туристических услуг Гомельского региона определяется множество способов достижения целей (альтернативных вариантов) и в поиске оптимального (приемлемого) варианта транспортного обеспечения конкретной тур-услуги z_{t+1}^* . На этом этапе разработки логистики туристического сервиса требуется получить решение следующих взаимосвязанных задач, которые могут позволить получить математическое описание искомой модели:

$$z_{\text{ту}} = \{z_{t+1}^i = f(C_{t+1}, R_{t+1}, M_{t+1}), i = \overline{1, n}\};$$

при наличии ограничений

$$R_{t+1}(z_{t+1}^i) \leq R_{t+1}^{\text{фту}};$$

определяется следующий выбор искомого решения

$$z_{t+1}^* = \text{ext } f(z_{t+1}^i),$$

$$z_{t+1}^i \in z_{\text{ту}},$$

где z_{t+1}^i – характеристики внешней среды туристического сервиса в момент $(t + 1)$; M_{t+1} – критерий оптимальности решения (функция качества принятого решения).

Очевидно, что конкретизированные постановки задач транспортного обеспечения туристического сервиса Гомельского региона определяются производственно-технологическими и организационно-функциональными особенностями его объектов.

С учетом вышеприведенной постановки задачи может быть сделан выбор варианта трансфера туристического сервиса для населения Гомельского региона: использование воздушного транспорта, непосредственно вылетающего из аэропорта «Гомель», что при малочисленности пассажиропотока не всегда является рентабельным; использование железной дороги – с учетом завершения строительства железнодорожного участка Смолевичи – Национальный аэропорт «Минск» позволит осуществить доставку авиапассажиров из Гомеля в аэропорт (при условии пополнения организованных групп, вылетающих из Минска чартерными рейсами); использование автобусов для доставки групп туристов по 35–40 чел. в аэропорт и обратно в Гомель, Жлобин, Мозырь, Светлогорск. В данном случае нет необходимости пользоваться услугами российских и украинских авиаперевозчиков (из аэропортов Киева и Москвы).

Выбор варианта трансфера позволит эффективно использовать национальных перевозчиков на всех видах транспорта. При этом появляются новые возможности использования логистики пассажирских перевозок в сфере туризма, который в последние годы занимает значительную долю пассажирских перевозок (до 60 % на различных видах транспорта) по отношению к регулярным перевозкам. По-новому следует рассматривать транспортную логистику туристических услуг с использованием трансферов железнодорожного транспорта для въездного и местного туризма.

Получено 25.09.2016

A. A. Mikhalchenka, T. A. Vlasuk, N. A. Grigorenko. The tourism development of transport logistics service Gomel region.

Actual problems of scientific-methodical provision of transport services outbound tourism system in the Gomel region using several modes of transport. We present a new principle of formation of transport provision of outbound tourism, taking into account the highly competitive carriers.

Выводы:

1 Развитие всех форм туризма в Гомельской области за последние 15 лет имеет положительную тенденцию. Из анализа статистических данных можно отметить значительный рост авиаперевозок при обслуживании туристических потребностей населения.

2 За рассматриваемый период изменился статус пассажирской перевозки для потребностей туризма: из квалификации «перевозки любой ценой» сделан переход по качественным параметрам – перевозка должна быть удобной и не создавать дополнительных проблем туристам.

3 Выполнение транспортного обслуживания туристических потребностей населения Гомельской области является высокодоходным видом транспортной деятельности при условии активного взаимодействия причастных видов транспорта.

Список литературы

1 **Аземша, С. А.** Автомобильные перевозки пассажиров и грузов. Практикум : учеб. пособие / С. А. Аземша, С. В. Скиркоцкий, С. В. Сушко ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2012. – 205 с.

2 **Виноградова, С. Н.** Транспортное обслуживание : учеб. пособие / С. Н. Виноградова, Н. Г. Петухова. – Минск : Выш. шк., 2003. – 221 с.

3 Основы теории транспортных систем и процессов : учеб. пособие / А. А. Михальченко [и др.] // М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 382 с.

4 **Сурин, А. В.** Инновационный менеджмент : учеб. / А. В. Сурин, О. П. Молчанова. – М. : ИНФРА-М, 2009. – 368 с.

5 **Власюк, Т. А.** Пригородные пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь (ретроспектива и развитие) / Т. А. Власюк, А. А. Михальченко. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 201 с.