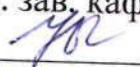


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
Амурский государственный университет
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Направление подготовки 43.03.02 – Туризм
Направленность (профиль) образовательной программы « Организация и
предоставление туристских услуг»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
 В.В. Ульянова
«19» июня 2023 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Возрождение железнодорожного туризма как фактор развития
межрегионального туристического взаимодействия на Дальнем Востоке России

Исполнитель
студент группы 934-об



(подпись, дата)

А.В. Багапова

Руководитель
доцент



(подпись, дата)

Е.А. Царевская

Нормоконтроль



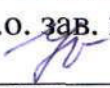
(подпись, дата)

О.В. Шпак

Благовещенск 2023

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ
И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова
подпись И.О. Фамилия

« 1 » апреля 2023г.

ЗАДАНИЕ

К бакалаврской работе (проекту) студента Багаповой Александры Васильевны

1 Тема бакалаврской работы (проекта) Возрождение железнодорожного туризма как фактор развития межрегионального туристического взаимодействия на Дальнем Востоке России

(утверждено приказом от 15.03.2023 № 594-уч)

2 Срок сдачи студентом работы (проекта) 10.06.2023 г.

3 Исходные данные к бакалаврской работе (проекту): учебная литература, статьи, данные из сети Интернет

4 Содержание бакалаврской работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов):

1. Рассмотрение теоретических аспектов железнодорожного туризма
2. Анализ развития железнодорожного туризма на Дальнем Востоке России
3. Разработка нового туристического продукта «Следующая станция - вуз»

5 Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц графиков, схем, программных продуктов, иллюстрированного материала и т.п.)

Работа содержит: 19 таблиц, 14 рисунков, 3 приложения, 51 источник

6 Консультанты по бакалаврской работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов)
нет

7 Дата выдачи задания 01.04.2023

Руководитель бакалаврской работы (проекта)

Царевская Е.А., доцент кафедры МБиТ
Фамилия, Имя, Отчество, ученая степень, ученое звание

Задание принял к исполнению (дата): 01.04.2023


(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит с 84., 19 таблицы, 14 рисунок, 51 источников, 3 приложения.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТУРИЗМ, РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Цель работы – изучение возрождения железнодорожного туризма как фактора развития межрегионального туристического взаимодействия на Дальнем Востоке России

Бакалаврская работа состоит из введения, 3-х глав, заключения и списка используемой литературы.

В первой главе изучены теоретические аспекты развития индустрии железнодорожного туризма.

Во второй главе проведён анализ развития железнодорожного туризма на Дальнем Востоке России. Проанализирован спрос и предложения на железнодорожный туризм.

В третьей главе был разработан новый туристический продукт, его экономическое обоснование и продвижение.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты железнодорожного туризма	7
1.1 Понятие и сущность железнодорожного туризма	7
1.2 Правовое регулирование, особенности организации и реализации железнодорожных туров.	11
1.3 Мировой и отечественный опыт организации железнодорожных туров	20
2 Анализ развития железнодорожного туризма на Дальнем Востоке России	26
2.1 Развитие туризма на Дальнем Востоке: современное состояние и тенденции	26
2.2 История развития и потенциал Дальнего востока для развития железнодорожного туризма	37
2.3 Рынок железнодорожного туризма на Дальнем Востоке. Анализ спроса и предложения	42
3 Формирование нового туристического продукта для сферы железнодорожного туризма на Дальнем Востоке	55
3.1 Разработка и экономическое обоснование нового туристического продукта	55
3.2 Продвижение нового туристического продукта	71
Заключение	74
Библиографический список	76
Приложения А. Анкета	81
Приложение Б. Буклет	83
Приложение В. Фирменный стиль	84

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время железнодорожный туризм является перспективным направлением для развития внутреннего туризма в нашей стране. Железнодорожный транспорт – конкурентоспособный вид транспорта общего пользования, который по своему удобству, безопасности, вместимости, географической доступности и ценовой привлекательности не уступает авиационным и автомобильным видам транспорта.

Бакалаврская работа считается актуальной, так как развитие железнодорожного туризма на Дальнем Востоке необходимо для создания межрегионального взаимодействия и рационального использования туристского потенциала округа, увеличения въездных и внутренних туристических потоков. Известно, что сезонность не влияет на железнодорожный туризм, а железнодорожный транспорт является комфортным и экологичным видом транспорта. Также железнодорожные туры стремительно набирают популярность по всему миру.

В первой главе изучены теоретические аспекты развития железнодорожного туризма его основные понятия, нормативно - правовая база, отечественный и зарубежный опыт.

Во второй главе проведён анализ развития железнодорожного туризма на Дальнем Востоке России. Рассмотрены туристические потоки по видам туризма во всех регионах Дальнего Востока, а также транспортная обеспеченность, то есть условия для развития железнодорожного туризм. Опыт организации подобных туров на Дальнем Востоке. Проведено анкетирование для выявления предпочтений потенциального туриста.

В третьей главе представлен разработанный туристический продукт, его экономическое обоснование и рекламное продвижение продукта.

Объектом исследования является развитие железнодорожного туризма на Дальнем Востоке.

Предметом исследования является возрождение железнодорожного туризма как фактор развития межрегионального туристического взаимодействия на Дальнем Востоке России.

Целью исследования является изучение возрождения железнодорожного туризма как фактора развития межрегионального туристического взаимодействия на Дальнем Востоке России.

Задачами исследования являются:

- рассмотреть основные понятия железнодорожного туризма;
- рассмотреть мировой и отечественный опыт организации железнодорожных туров;
- особенности организации и реализации железнодорожных туров и их правовое регулирование;
- проанализировать современное состояние внутреннего и въездного туризма на Дальнем Востоке;
- рассмотреть потенциал Дальнего Востока для проектирования железнодорожного тура;
- разработка нового туристического продукта и его продвижение.

Теоретическую и информационную базу бакалаврской работы составили труды отечественных и зарубежных учёных в области железнодорожного туризма (Глазков, В.Н., Зорин, И.В., Журавлева, Н.А., Ильина Е.Н., Косарева, Н.В., Мартышенко, В.Н., Милевская, В.А.), официальные документы: Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности», Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 N 17-ФЗ (последняя редакция), ГКРФ статья 2 пункт 784, государственные стандарты, федеральные и региональные законодательные акты; учебные пособия, периодическая экономическая литература, методические рекомендации, зарубежные статьи, данные Интернет.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА

1.1 Понятие и сущность железнодорожного туризма

Федеральным законом "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" от 24.11.1996 N 132-ФЗ предусмотрено, что перевозка туристов является основной частью в структуре туристского продукта наряду с размещением, следовательно, туризм неразрывно связан с процессом организации перевозки и использованием транспортных средств.

Непосредственно под туризмом следует понимать временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее – лица) с постоянного места жительства в лечебно – оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно – спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания.¹

Помимо транспортных перевозок, в настоящее время существуют туристические услуги, включающие такие функции, как размещение, пункты питания и напитки и проведение досуга для туристов, которые по сути являются другим видом путешествий – транспортным путешествиям.

Транспортное путешествие представляет собой путешествие организованной группы туристов или самостоятельных туристов по разработанному маршруту с использованием определённого вида транспорта.

При этом именно транспортная перевозка является основным элементом транспортного обслуживания во время железнодорожного тура, он может выступать как отдельный вид транспортного путешествия.

Обратимся к понятиям железнодорожного туризма. Официального определения «железнодорожный туризм», в настоящее время не имеется, при этом в 2022 году имелись попытки закрепить официальное определение

первичная ¹ – Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ (ред. от 28.05.2022) "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации"

железнодорожного туризма, внесением изменений в Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». Под железнодорожным туризмом предлагалось понимать путешествие в оздоровительных, познавательных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях без извлечения материальной выгоды, осуществляемое железнодорожным транспортом².

Также, некоторыми авторами учебного пособия даётся такое определение: железнодорожный туризм – это путешествие, совершаемое по железной дороге на специализированном железнодорожном транспортном средстве, физическими лицами продолжительностью от двадцати четырех часов до 10 одного года, либо меньше двадцати четырех часов, но с ночевкой, в оздоровительных, познавательных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях, не связанных с оплачиваемой деятельностью³.

Так как железнодорожный туризм включает в себя проектирование железнодорожного туристического маршрута на туристском поезде, то Законопроектом № 143705-8 О внесении изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" предлагалось закрепить определение «железнодорожный туристский маршрут», как маршрут следования поезда, предназначенного для перевозки пассажиров, или отдельного вагона (вагонов) в его составе, утверждаемый федеральным органом исполнительной власти в сфере туризма и туристской деятельности или уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, по которому осуществляется железнодорожная туристская перевозка организованной группы пассажиров (туристов, экскурсантов) и (или) индивидуальных пассажиров (туристов, экскурсантов) железнодорожным транспортом, а «туристский поезд» — это поезд, назначаемый для

первичная² – Законопроект № 143705-8 О внесении изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации"– [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/143705-8> – 4.03.2023

первичная³– Зорин, И.В. Туризм как вид деятельности / И.В. Зорин, В.А. Квартальнов. – М.: Финансы и статистика, 2001.- 312с.

осуществления туристской перевозки железнодорожным транспортом по железнодорожному туристскому маршруту.

Впоследствии у вышеуказанного законопроекта были выявлены ряд замечаний, и он отозван авторами.

Далее рассмотрим преимущества и недостатки различных видов транспорта, которые представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Сравнительная таблица преимуществ и недостатков авиа, ж/д и автомобильного транспорта

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки
Ж/Д транспорт	<ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая пропускная способность и большая грузоподъёмность. 2. Регулярность (всепогодность) 3. Высокая безопасность: тяговой состав обладает надёжностью и долговечностью 4. Достаточно комфортный по сравнению с самолётом и автобусом 5. Доступность (ж/д вокзалы располагаются в пределах города по сравнению с аэропортами, которые находятся в пригородах) 6. Подходит для людей, которые боятся летать на самолёте 7. График движения поездов не подвержен случайным изменениям. Время прибытия известно заранее. 8. Организованное питание в поезде 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Из-за мало количества компаний по ж/д перевозкам, высокие тарифы. 2. Отсутствие мобильности (движение только по ж/д путям) 3. Высокотехнологичных скоростных составов в России мало (скорость значительно ниже, чем на воздушном транспорте)
Автомобиль	<ol style="list-style-type: none"> 1. Позволяется делать остановки во время движения, независимо от наличия вокзала или аэропорта 2. Большая маневренность 3. Возможность использовать развитую инфраструктуру уже созданных дорог 4. Разнообразие используемых транспортных средств 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Наличие автомобильных прав, хоть у одного из туристов 2. Неорганизованное питание (во время тура, нужно останавливаться для питания) 3. Низкая степень безопасности перевозки 4. Низкая комфортность (сидячие положение) 5. Малая грузоподъёмность и перевозная способность
Самолет	<ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая скорость доставки 2. Максимальный географический охват 3. Организованное питание 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зависимость от метеоусловий 2. Низкая комфортность 3. Высокие цены на билеты 4. Невысокая мобильность (зависимость тура от места расположения аэропорта). 5. Наиболее рискованный транспорта отношении аварий, даже от небольшой неисправности.

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки
		6. При длительном перелёте трудно усидеть даже в самом комфортном кресле. Ограничение на пользование мобильными телефонами.

По данным вышеуказанной таблицы видно, что железнодорожный транспорт, может соперничать с самолётами и автомобилями, по безопасности, комфортности и вместимости. Также стоит отметить, что железнодорожный транспорт имеет и недостатки, такие как малое число ж/д компаний по России и отсутствие мобильности передвижения.

Между тем, ж/д перевозки имеют преимущества перед автобусами, такие как устойчивость к погодным условиям точное расписание, и это тоже можно учитывать при организации тура с использованием поезда.

В настоящее время работа железных дорог России организована тремя группами компаний. Первая группа представлена компаниями холдинга ОАО «Российские железные дороги». Второй группой являются самостоятельными или условно самостоятельными от ОАО «РЖД» операторами, которые владеют на праве собственности железнодорожными путями, сигнальной аппаратурой и т. д.), а также парком вагонов. Третья группа – это владельцы только подвижных составов.⁴

ОАО «РЖД» является основным владельцем железнодорожной инфраструктуры общего пользования в России. Как заявил глава компании Олег Белозёров: «Железнодорожный туризм в России активно развивается», это является очень важным для экономики страны и развития внутреннего туризма. Транспорт – крупная отрасль российской экономики, поскольку наша страна самая большая в мире по площади территории. Развитие транспортной инфраструктуры дает возможность освоения территории страны и способствует быстрому перемещению из одной точки в другую на больших расстояниях, что

первичная ⁴ – ОАО РЖД [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=194675> – 01.12.2022

является необходимым для жителей страны и фундаментом для развития туризма. Железная дорога – удобное средство передвижения для всех категорий туристов: от индивидуальных туристов и до чартерных поездов с организацией специальных перевозок местного и дальнего следования.

В данном подпункте были рассмотрены основные понятия, которые дают основу для дальнейшего изучения железнодорожного туризма, что позволяет перейти к изучению особенностям организации и реализации железнодорожных туров и их правовому регулированию.

1.2 Правовое регулирование, особенности организации и реализации железнодорожных туров

В законодательстве Российской Федерации отсутствуют специальные нормы, которые регулируют туристские перевозки, в том числе на железнодорожном транспорте, в связи с этим отношения по перевозке туристов регулируются общими нормативно - правовыми актами в сфере перевозок.

Пунктом 2 статьи 784 ГК РФ предусмотрено, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, но условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Законодательное регулирование перевозки различаются в зависимости от видов транспорта на: железнодорожную, автомобильную, воздушную, морскую, речную, космическую, в основном по каждому виду приняты специальные нормативно - правовые акты, содержащие их особенности.

Непосредственно к нормативным актам регулирующим перевозки на железнодорожном транспорте относится Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18-ФЗ

(последняя редакция), Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 10.01.2003 N 17-ФЗ (последняя редакция).

Кроме того правовое регулирование железнодорожных перевозок, в том числе туристических, осуществляется с использованием международных договоров и конвенций о перевозках к которым присоединена Россия - Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 09.05.1980.

Кроме того, большое значение в законодательстве о перевозках имеют Правила. На железнодорожном транспорте - это Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утверждённые Приказом Минтранста от 19.12.2013 №473.

Также Постановлением Правительства РФ от 27.05.2021 № 810 утверждены Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд .

Вышеназванные нормативные положения о железнодорожных перевозках напрямую касаются и туристической индустрии, но более подробно ознакомиться с особенностями туризма на железнодорожном транспорте можно при рассмотрении договоров в сфере туризма.

В туризме распространены такие договора перевозки, как договор перевозки пассажира и багажа, и договор фрахтования.

По договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа (ст. 787 ГК РФ).

Фрахтование железнодорожного транспорта в туристических целях разделяется на два вида:

– прицепные вагоны, т.е. оплаченные оператором вагоны цепляют к составам, ходящим по расписанию. При этом период пребывания вагон в пути, а также время, затраченной на стыковочной стоянки, зависят от графика движения регулярных поездов;

– туристские поезда, когда оператор самостоятельно арендует целый состав, согласовывает с управлением железной дороги маршрут и расписание движения такого поезда. Организация туристских поездов обеспечивает туроператору, при наличии возможностей железной дороги, устанавливать расписание движения поезда, соответствующим целям тура.

При организации железнодорожных путешествия экономнее воспользоваться прицепными вагонами или туристическими поездами, чем бронирование таких поездов на регулярных поездах, т.к. стоимость железнодорожных билетов в периоды наибольшего спроса возрастает. И в целом средняя стоимость плацкарта по утвержденному маршруту при фрахтовании вагона или состава целиком будет значительно ниже, чем тариф, применяемый на регулярных поездах. Также, является огромным недостатком использование для железнодорожного тура рейсовых маршрутов, в связи с невозможностью разработать маршрут путешествия с учетом доставки до мест назначения, до которых отсутствуют регулярные железнодорожные сообщения.⁵

Формирование тура с организацией прицепных вагонов и турпоездов сильно зависит от возможностей железной дороги (наличие свободных вагонов и локомотивов, наличие свободных «окон» в расписании движения поездов по станциям маршрута и т. д.), а также предполагает, что все риски связанные с невозможностью реализации турпродукта в полном объеме, т.е. наличие свободных мест в вагоне, целиком и полностью ложится на туроператора.

Ассортимент услуг в таких вагонах согласовываются между заказчиком и железной дорогой, их количество и качество зависят от назначения поезда - является ли он только средством доставки туристов в пункты назначения или же нахождение в поезде - это неотъемлемая часть туристической программы, которая представляет собой железнодорожный круиз с организацией досуга туристов, питанием и культурно - массовых мероприятий.

вторичная ⁵ – Милевская, В.А. О развитии железнодорожного туризма / В.А. Милевская. – М.: Academia, 2012. –40-42с.

Туристический поезд является трудоемким по организации, но при этом наполненным по содержанию и многообразным по включенным услугам. Основными требованиями к организации такого маршрута являются: наличие в каждом вагоне поезда программы обслуживания методической документации, а также проводников, инструкторов и врача на маршруте.

Каждый пассажирский туристский вагон дальнего следования имеет два проводника. Комиссия в составе представителя пассажирской службы отделения дороги, санитарного врача, представителя фирмы – организатора путешествия или арендатора поезда, представителя службы вагонов-ресторанов проверяет за 6 часов до отправления готовность туристского поезда, которая оформляется актом.

Существуют ретро – поезда – это поезда образца прошлых лет, используемые для проведения экскурсий, исторических мероприятий. Например, поезд «Победа», который прибыл в Благовещенск в честь 78 - летия Великой Победы.⁶

Невзирая на то обстоятельство, что договор фрахтования заключатся в интересах пассажиров, но при этом никаких правовых взаимоотношений между фрахтовщиком и пассажиром не возникает, хотя связь имеется.

Правовое регулирование заключение договора фрахтования, а также его образец устанавливается транспортными уставами и кодексами.

В транспортных перевозках, среди которых и железнодорожные, также используется агентский договор, согласно которому агент (туроператор, туаргент) за вознаграждение и по поручению принципала, в данном случае перевозчика (железнодорожная компания), заключает договор перевозки пассажиров и багажа от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала (ч. 1 ст. 1005 ГК РФ). Заключение договора подтверждается выдачей билета. В данном случае, к примеру, туристская организация,

первичная ⁶ – Сайт Amur life [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://www.amur.life/news/2023/05/01/v-blagoveschensk-pribyl-poezd-pobedy> – 11.05.23

выступает представителем туриста, т. е. от его имени покупает билет, тем самым заключая договор перевозки.

Вышеуказанные отношения уже регулирует положением ст. 786 ГК РФ, согласно, которой перевозчик обязан перевезти пассажира (туриста) в пункт назначения, а при наличии багажа доставить и багаж, а пассажир обязан уплатить плату за проезд и провоз багажа при наличии. Стоимость проезда определяется соглашением сторон, но в практике – это установленная плата перевозчиком согласно, действующему прейскуранту.

В данном случае перевозка пассажиров (туристов) на железнодорожном транспорте осуществляется на рейсовых поездах.

Рейсовые маршруты поездов, которые следуют по установленному маршруту, с учетом соблюдаемого временного интервала и графика движения, имеют значительное преимущество над charterными. На рисунке 1, показано, что рейсовые железнодорожные маршруты подразделяются на: пригородные, местные и дальние.

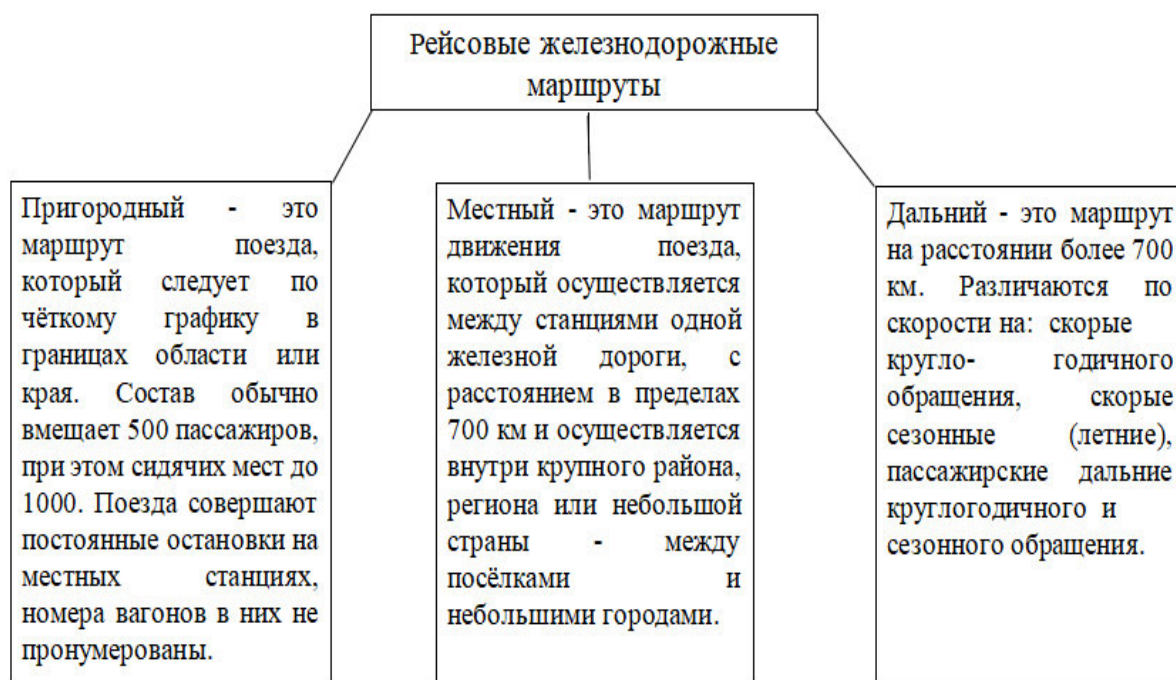


Рисунок 1 – Виды рейсовых железнодорожных маршрутов

Взаимоотношения туроператора (агента) и перевозчика – железнодорожной компании обычно строятся по двум возможным схемам (рисунок 2).



Рисунок 2 – Схема взаимодействия железнодорожного перевозчика с туроператором

Продажа железнодорожных билетов по первой схеме – это реализация туроператором билетов от своего имени, которая требует наличие права доступа в электронную систему бронирования железнодорожных билетов при условии заключения соответствующего договора с железнодорожным перевозчиком и соблюдением определённых требований (рисунок 3).⁷ Вместе с тем периодически происходит проверка проданных проездных документов и сдача в кассу железнодорожного перевозчика полученных от продажи денежных средств, а также приём туроператором следующей партии билетов.

первичная ⁷ – Сайт StudFiles [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://studfile.net/preview/5369030/page:34/> – 11.11.22

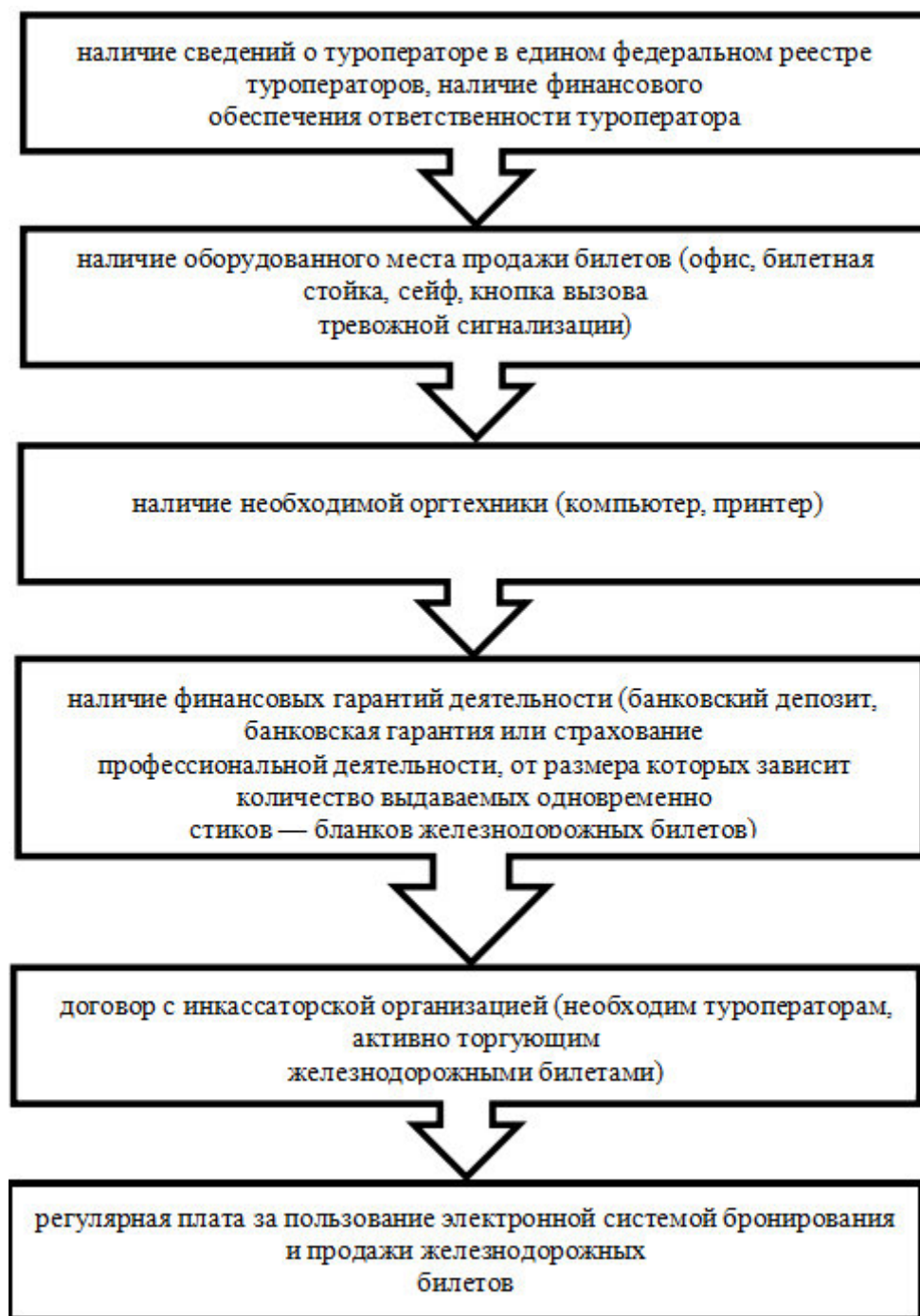


Рисунок 3 – Требования предъявляемые к туроператорам для продажи железнодорожных билетов

Бронирование железнодорожных билетов для групп туристов через кассы происходит при условии запланированного путешествия группы, когда туроператор заблаговременно бронирует дату и время, а также конкретное количество мест, тем самым обеспечивает наличием проездных документов каждого туриста. При этом, туроператор предоставляет в ж/д кассы список фиктивных туристов в определённом количестве т.к. бронирование

выполняется за долгий срок до отъезда группы, когда не имеется информация о личных данных туристов, а сам туристический продукт не спроектирован до конца. Бронь билетов подтверждается бланком, в котором указаны реквизиты поездки количество забронированных мест, основание для брони, а также расчёт группового тарифа с указанием последнего срока выкупа билетов.

В дальнейшем туроператор реализовывает забронированные железнодорожные билеты в составе групповых туров, при неполной продаже оставшиеся билеты, предлагают в качестве дополнительной/основной услуги для туристических продуктов других туроператоров. Туроператор выкупает проездные билеты за счет денежных средств полученные от пассажиров, при этом фиктивные данные туристов заменяют на фактические. В случае несвоевременного выкупа билетов, перевозчик снимает бронь на это количество мест и реализует через розничную продажу.⁸

Следует выделить, что пассажир имеет права независимо от вида договора по перевозке.

К примеру, ст. 794 ГК РФ, предусмотрено, что за несвоевременное отправление пассажира перевозчик несет ответственность в виде штрафа, предусмотренного транспортным уставом или кодексом, в случае если не подтвердит, что несвоевременное отправление вызвано непреодолимой силой.

В системе железнодорожных перевозок выделяют несколько видов туров, которые можно формально разделить по длительности на три самостоятельные группы: однодневные железнодорожные маршруты, непродолжительные туры (2 - 5 суток), многодневные туры (от 5 дней и более).⁹

Проектирование железнодорожного тура туроператором осуществляется в соответствии с ГОСТ Р50681-2010 «Туристские услуги. Проектирование туристских услуг» и всем вышеуказанным нормативным актам.

вторичная⁸ – Милевская, В.А. О развитии железнодорожного туризма / В.А.Милевская. – М.: Academia, 2012. – 40-42с.

первичная⁹ – Гуляев, В.Г. Организация туристических перевозок / В.Г.Гуляев. – М.: Финансы и статистика., 2015.–34с.

Далее были рассмотрены виды железнодорожных туров по длительности, они представлены в рисунке 4.

Виды ж/д туров по длительности	Характеристика
<p>Однодневные туры</p>	<p>При однодневных железнодорожных перевозках, как правило, начинаются утром и заканчиваются вечером этого же дня. Туристы размещаются на сидячих местах, либо за столиками вагонов-ресторанов. По пути туристам предоставляется возможность перекусить и прослушать экскурсионную путевую информацию, а также посмотреть выступления аниматоров, музыкантов или артистов. Логистика маршрута предусматривает, что туристов довозят до конкретной станции с подготовленной экскурсионной или развлекательной программой. К примеру, это может быть экскурсионная поездка, включающая посещение музеев, экскурсии к культурным достопримечательностям или же отдых на природе.</p>
<p>Непродолжительные туры</p>	<p>Имеют продолжительность от 2 до 5 суток. Пассажиры во время таких железнодорожных туров проживают в отдельных купе либо плацкарте. Туристический маршрут составлен таким образом, что в ночное время суток, когда туристы спят, поезд находится в пути. День представлен интенсивными экскурсионными и развлекательными мероприятиями.</p>
<p>Многодневные туры</p>	<p>При этом график движения поездов, обслуживающих многодневные поездки, отличается большим разнообразием. В зависимости от экскурсионной программы, туристы могут находиться в пути и днем. Как показывает практика туроперейтинга, между двумя пунктами туристический поезд должен идти не более полутора суток. Одним из основных условий при проектировании тура является не переутомление путешественников. Продолжительные дневные переезды в вагоне поезда предусмотрены только в тех случаях, когда по пути следования предоставляется возможность туристам полюбоваться интересными культурными видами природных ландшафтов, а также предполагаются кратковременные остановки в лесу или горах, на берегу моря или большого озера.</p>

Рисунок 4 – Виды ж/д туров по длительности

В данном подпункте были рассмотрены виды организации железнодорожных туров: однодневные, непродолжительные и многодневные. Изучены основные нормативно - правовые акты, главным из которых, можно выделить ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25.08.97 года. Также были рассмотрены способы организации и реализации поездки, такие как продажа ж/д билетов в офисе туроператора либо бронирование билетов через ж/д кассы или заключение договора между туроператором и РЖД о предоставлении вагона в аренду.

Для более полного представления о технологии проектирования железнодорожных туров обратимся к международному опыту.

1.3 Мировой и отечественный опыт организации железнодорожных туров

Россия является самой большой страной в мире по территории, уголки которой хотели бы увидеть не только жители нашей страны, но и иностранцы. В связи с этим, туристические организации интенсивно развивают железнодорожный туризм в России.

Наибольшей популярностью железнодорожный туризм пользовался в советский период. Так называемый «расцвет путешествий по железной дороге» пришелся на 80-годы прошлого столетия, в которых начитывалось более 1600 туристских рейсов, численностью туристов более 4 млн. Продолжительность таких путешествий составляла от 1 до 32 дней.¹⁰

Популярным маршрутом в то время считалось, «Транссоюзное железнодорожное путешествие», которое позволяла пересечь нашу страну от Владивосток до Москвы, познакомив туристов с такими городами, как Ленинград, Рига, Таллинн, Вильнюс, Киев, Крым.. Кроме внутреннего железнодорожного туризма организовывались поездки и за границу, которым ведало турбюро «Интурист». В советские годы также имелись и однодневных

первичная ¹⁰ – Железнодорожный туризм. Зарубежный опыт [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznodorozhnyy-turizm-zarubezhnyy-opyt/viewer> – 15.11.2022

туристских поездки, к примеру: «Снежинка», «Лыжник», «Турист». «Поезда здоровья».

Распад Советского Союза повлек приостановку развития железнодорожного туризма в стране, но накопленный опыт, способствует, возрождению такого вида отдыха в настоящее время.

К тому же, современные исследования показывают, что российские граждане заинтересованы в развитии железнодорожного туризма. Так, опросы, проведенные специалистами Российского университета транспорта, показали, что для путешествий в отдаленные регионы страны 38% граждан предпочитают железнодорожный транспорт по сравнению с авиационным (34 %) ,автомобильным (24%), морским (16 %) ¹¹.

ОАО «Российские железные дороги», а точнее компания по организации железнодорожных туров «РЖД Тур», которая была создана в 2005 году в составе холдинга «РЖД», в настоящее время, пытаются возродить железнодорожный туризм, взяв за основу опыт железнодорожных туристических маршрутов «Круизные поезда», пользовавшиеся популярностью советские годы ¹².

Туристические маршруты на чартерных поездах с каждым годом набирают свою популярность. Важным условием проектирования программы железнодорожного туризма является развитая туристическая инфраструктура, в том числе железнодорожная ¹³.

На сегодняшний день в турах ОАО «РЖД» связаны 40 российских регионов. В 2022 году сформированы 31 межрегиональный тур, которыми туристы уже могут воспользоваться, к примеру «В Сибирь» (Москва – Казань – Тюмень – Тобольск – Пермь – Москва). ¹⁴

первичная ¹¹ – Министерство транспорта. Опросы [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/press-center/poll-and-questioning> – 4.03.2023

первичная ¹² – Журавлева, Н. А. Эволюция отраслевой экономической науки / Н.А. Журавлева. – М.: АСТ, 2012. – 23с.

первичная ¹³ – Косарева, Н. В., Адашова, Т. А. Железнодорожный туризм как один из векторов устойчивого развития регионов России /Н.В. Косарева. – М.: АСТ, 2021. – 61–65с.

первичная ¹⁴ – Презентационные материалы Международного железнодорожного салона пространства «ПРОДвижение.Экспо» [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://railwayforum.ru>. – 15.11.22

Спрос на железнодорожные туры по нашей стране имеется и у иностранных туристов. К примеру, на поезде «Золотой орел – Транссибирский экспресс» в течении 2 недель можно пересечь всю Россию от Москвы до Владивостока.. Туристы из Западной Европы предпочитают путешествовать по Транссибу в восточном направлении, а из Юго-Восточной Азии, Новой Зеландии и Австралии в обратном.

Направлениями деятельности «РЖД Тур» являются: внутренний и въездной железнодорожный туризм; формирование программ массовых перевозок пассажиров и индивидуальных поездок; организацией специальных тематических поездов; осуществление комплексных проектов с использованием железнодорожных перевозок и возможностей железнодорожной инфраструктуры.

Направление «внутренний туризм» представляет собой организацию специальных туристских поездов, экскурсионные туры по России, путешествия на ретро поезде, тематические новогодние маршруты для детей, а также паломнические туры.

В зарубежном опыте железнодорожные перевозки также активно развиваются и осуществляются в интересах потребителя. В связи с развитием высокоскоростного железнодорожного движения, железнодорожный транспорт, за последние годы, более востребован, чем авиаперевозки, если расстояние не превышает 1000 км

Кроме того, зарубежный опыт показывает, что железнодорожные компании принимают активное участие в развитии туризма с положительной динамикой в туристической деятельности. К примеру, в Германии сформировано отделение путешествий и туризма, которое реализуют готовые туристские маршруты с проживанием в собственных гостиницах и экскурсиями на автобусах, предлагая пассажирам различные пакеты услуг «поезд + ...» при покупке железнодорожных билетов.¹⁵.

первичная¹⁵ – Ильина, Е.Н. Туризм – путешествия. Создание туристской фирмы / Е.Н. Ильина. – М.: АСТ, 2011. – 256 с.

Популярным туристическим маршрутом в Европе является «Восточный экспресс», который начал реализовываться с 1883 года. При этом, наименование «Восточный экспресс» закрепилось также и за поездом. В наши дни маршрут «Восточный экспресс» являясь брендом железнодорожного туризма, расширил железнодорожные маршруты, следуя по маршрутам Лондон – Венеция и Париж – Верона с периодичностью один раз в две недели в весенне - осенний сезон.

По Шотландии осуществить железнодорожный круиз можно на поезде Belmond Royal Scotsman. В комфортабельных купе по системе «все включено» происходит путешествие длительностью от 2 до 7 дней, которое начинается с вокзала Уэверли в Эдинбурге. Маршрут зависит от экскурсионной программы и может предусматривать посещение таких мест Сады замка Бречин, памятник Гленфинанну посещение Маунт-Стюарт-Хаус и т.д.¹⁶

В Южной Америке туристам предлагается двухдневное путешествие на поезде BELMOND ANDEAN EXPLORER (Перу) от Куско до Арекипы. Дизайн вагона представлен в перуанских мотивах, поезд рассчитан на 68 пассажиров

В Индии самым популярным круизом, по сей день, считается круиз на поезде Maharajas express, которые прокладывает маршрут между Дели, Джайпуром, Агрой, Мумбаем и Лакхнау, рассчитанный на три дня. Поезд состоит из 23 вагонов класса «люкс» вместимостью 88 пассажиров.

Япония также славится своим относительно новым поездом Twilight Express Mizukaze, который в июне 2017 года открыл свои возможности туристам полюбоваться живописными районам Киото, Мацуэ, Идзумо и Мийаджима, а также увидеть Японское море и Гору Дайсен. Продолжительность тура два дня, места предлагаются разного класса в зависимости от стоимости¹⁷.

первичная¹⁶ – Сайт Шотландия на поезде Belmond Royal Scotsman [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <http://ms-tour.ru/tour-item/shotlandiya-na-poezde-belmond-royal-scotsman/> – 11.04.23

первичная¹⁷ – Сайт «Вестник Атор» [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа : <https://www.atorus.ru/tourist/top10/article/3593.html> - 11.04.23

Опыт российских и зарубежных стран в организации ж/д туров представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Железнодорожные туры отечественных и зарубежных стран

Страна	Маршрут	Продолжительность
Англия	Лондон – Венеция – Париж – Верона	4 дня / 3 ночи
Шотландия	Уэверли - Лондон	2 дня / 1 ночь
Южная Америка	Куско - Арекипы	2 дня / 1 ночь
Индия	Дели - Джайпур - Савай Мадхонур / Читоргарх - Удайпур - Джайсалмер - Джодхпур - Бхаратпур / Агра - Дели (возврата)	8 дней / 7 ночей
Россия	«Золотой орёл» Москва - Казань - Екатеринбург - Новосибирск - Иркутск - Улан - Удэ - Монголи - Владивосток	14 дней / 13 ночей
	«Шелковый путь» Москва — Ургенч — Хива — Самарканд — Ташкент — Алматы — Турфан — Ланьчжоу — Сиань — Пекин	21 день / 20 ночей
	Ретро-поезд «Байкальский круиз»	2 дней / 1 ночь
	«В Сибирь» Москва – Казань – Тюмень – Тобольск – Пермь – Москва). Презентационные материалы	6 дней / 5 ночей
Африка	Претория - Вармбатд и Нилструм - Крюгерсдорп и Йоханнесбург - Кеннеди Сайдинг - Томпсонс-Джунктион - водопад Виктория - Булавайо - Мпопома.	4 дня / 3 ночи
Япония	«Twilight Express Mizukaze» Киото - Мацуэ - Идзумо - Мийаджима	2 дня / 1 ночь

В результате, проанализировав зарубежный и отечественный опыт, можно увидеть, что зарубежном железнодорожные перевозки предоставляются в интересах населения, а рынок железнодорожных туров развивается и находит своего потребителя. Также благодаря появлению комфортабельных вагонов, железнодорожный транспорт начинает теснить авиаперелеты.

Подводя итоги по первой главе, входе которой были рассмотрены основные понятия, касающиеся железнодорожного туризма, правовое

регулирование, способы организации и реализации железнодорожных туров. Также рассмотрен зарубежный и отечественный опыт появления железнодорожных туров и круизов.

Создание железнодорожного туристического продукта является трудоёмким процессом, который требует особого внимания туроператора к законодательной базе, регулирующей этот вид путешествий.

Результаты исследования теоретических аспектов железнодорожного туризма позволяют перейти к созданию нового железнодорожного туристского продукта «Дальневосточный экспресс». Для достижения этой цели потребуется определить потенциал развития железнодорожного туризма на Дальнем Востоке за счёт проведения анализа туристических потоков Дальнего Востока, транспортной обеспеченности и провести маркетинговое исследование спроса на данный туристический продукт.

2 АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

2.1 Развитие туризма на Дальнем Востоке: современное состояние и тенденции

Дальневосточный федеральный округ (ДФО) – один из административных субъектов Дальневосточного региона России с административным центром в городе Хабаровске.

Дальневосточный федеральный округ отличается от других регионов России тем, что он имеет большую территорию, но в тоже время малонаселённый.

В состав Дальневосточного федерального округа входят 11 субъектов – Амурская область, Магаданская область, Еврейская автономная область, Сахалинская область, Камчатская область, Забайкальский край, Приморский край, Хабаровский край, Республика Саха (Якутия), Республика Бурятия и Чукотский автономный округ. (см.рис. 5).



Рисунок 5 – Карта ДФО

Развитие туризма является одним из приоритетов экономической политики на Дальнем Востоке. Основные направления его совершенствования в долгосрочной перспективе закреплены в Национальной программе

«Социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года»

ДФО имеет огромный потенциал для развития внутреннего и въездного туризма. Ключевое расположение в естественном транспортном коридоре между Азией и Европой. На территории округа расположены крупнейшие в мире железнодорожные магистрали - Байкало-Амурская и Транссибирская. Их суммарная провозная способность превышает 100 млн. тонн., а с перспективой планируемого увеличения до 210 млн. тонн. в ближайшие 10 лет. Такие показатели означают огромные возможности для развития железнодорожного туризма.

По мнению Д.А. Владимирова, Л. Н. Гарусова, Е. Н. Давыбрец на Дальнем Востоке, есть наличие уникального набора рекреационных ресурсов, привлекательных для российских и иностранных туристов. Также округ богат минеральными, биологическими (морскими и лесными) ресурсами. Дальний Восток по своим климатическим показателям не уступает курортам Кавказа и Крыма, горы и порожистые реки – идеальное место для организации спортивного туризма. Регион богат памятниками природы, которые имеют всероссийское и мировое значение. В списке объектов природного наследия Юнеско внесены долина Гейзеров на Камчатке, вулканы Камчатки, Курильские острова, Ленские столбы, Озеро Байкал и др.¹⁸

Дальний Восток России представляет собой обширную территорию с множеством уникальных природных и географических объектов. Флора и фауна этого региона, в сочетании с его разнообразной географией, предоставляют прекрасные возможности для организации различных типов туризма (например: познавательный, спортивный, экологический, шоп – туризм, транзитный, этнографический, развлекательный, лечебно – оздоровительный и событийный туризм).¹⁹

первичная¹⁸ – Владимирова, Д. А. Развитие иностранного туризма на Дальнем Востоке России: современные тенденции и перспективы / Д.А. Владимирова, Л. Н. Гарусов. – М.: Вестник ЗабГУ, 2022. – 50-51с.

вторичная¹⁹ – Владимирова, Д. А. Развитие иностранного туризма на Дальнем Востоке России / Д.А. Владимирова, Л. Н. Гарусов.. – М.: Вестник ЗабГУ, 2022. – 50-51с.

Для того, чтобы оценить современное состояния развития туризма на Дальнем Востоке, рассмотрим туристические потоки за последние 5 лет.

Таблица 3 – Динамика туристических потоков по видам туризма по регионам ДФО за период с 2017 – 2021 гг.,

в % к предыдущему году

Регионы	Въездной				Выездной				Внутренний			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
Республика Бурятия	105,1	103,2	2,8	7,7	104,7	98,8	59,4	119,7	78,3	93,7	106,1	95,5
Забайкальский край	84,5	65,9	0,0	0,0	106,7	63,3	5,7	47,6	79,9	23,2	69,5	78,6
Республика Саха (Якутия)	84,2	97,1	14,3	34,1	109,8	112,0	35,8	236,5	111,0	101,0	61,7	218,8
Камчатский край	119,0	125,7	1,9	310,7	122,1	97,6	42,4	159,1	137,3	92,7	83,0	194,9
Приморский край	122,4	109,2	4,4	0,1	93,0	102,0	16,3	61,6	123,4	47,0	32,3	148,4
Хабаровский край	181,3	52,7	2,7	14,4	63,6	107,9	40,7	104,9	100,1	131,1	182,2	99,6
Амурская область	89,4	99,7	1,3	0,0	129,8	102,3	25,1	95,1	86,3	101,1	118,6	183,1
Магаданская область	0,0	0,0	0,0	0,0	127,1	120,7	25,0	156,7	84,6	89,5	127,7	110,0
Сахалинская область	131,0	212,7	1,9	35,8	157,7	161,4	25,0	138,1	143,0	97,2	147,5	173,5
Еврейская автономная область	62,5	7,9	0,0	0,0	84,2	91,2	39,0	70,5	141,2	86,7	336,5	61,7
Чукотский автономный округ	0,0	0,0	0,0	0,0	64,6	145,2	35,6	93,8	47,7	204,8	32,6	107,1

Анализ динамики въездного туристического потока с 2017 – 2021 гг. показал, что на 2018 года наибольший темп роста был в Хабаровском крае и составил 181,3 % это связано с тем, что в 2018 году прошёл III Восточного экономического форум, в котором были представлены четыре туристических маршрута. Один из них «По следу тигра» - тур по тигриным тропам и местам обитания – пользуется большой популярностью у иностранных гостей. Наименьший показатель в 2018 году был в Магаданской области и Чукотском автономном округе это связано с тем, что в данные регионы трудно доехать, тем самым они не пользуются привлекательностью у иностранных граждан. Отсутствие темпов роста наблюдается на протяжении всего исследуемого периода. В 2019 году увеличение темпов роста видно в Сахалинской области и

составил 212,7 % и это связано с тем, что впервые в Южно – Сахалинске в 2019 году проходила выставка индустрии путешествий, на которой приезжали граждане из Китая, Кореи, Японии, Индии, Франции, Ирландии. В Камчатском крае, тоже заметно увеличение темпов роста оно составило 125,7 %, это связано с тем, что туроператоры края разрабатывают и организуют круизы по Северному морскому пути. Данные круизы имеют высокую стоимость, но тем не менее они пользуются спросом у немцев и американцев. В 2020 году во всех регионах заметно снижение темпов ростом из-за начавшейся пандемии. В 2021 году возобновляется туристическая деятельность особенно на Камчатке темп роста составил 310,7 %.

Анализ выездного туристических потока показал, что 2019 по отношению к 2018 гг., наибольший показатель приходится на Чукотский автономный округ и составил 161,4 %, из – за сурового климата, недостаточно развитой инфраструктуры жители округ стараются больше путешествовать за границу. Наименьший показатель был в Забайкальском крае и составил 63,3 %. В 2021 г по отношению к 2020 г наибольший показатель был в Республике Саха и составил 236,5 %, а наименьший показатели были в 2020 г по отношению к 2019 г из - за начавшегося COVID 19.

Анализ динамики внутреннего туристического потока сравниваемого по субъектам ДФО показал, что наибольший показатель в 2018 году был в Сахалинской области и составил 143 %, это связано с тем, что Сахалинская область заняла второе место в номинации «Гастрономический туризм» в National Geographic Traveler Awards 2018, благодаря чему повысила свои показатели. Наименьший показатель в 2018 году был в Чукотском автономном округе и составил 47,7%. Это связано с плохо развитой инфраструктурой в округе и климатическими условиями.

В 2019 году наибольший показатель был в Чукотской области и составил 204,8 %, такое повышение было благодаря тому, что граждане РФ начали путешествовать в горнолыжные туры, а Чукотка обладает такими возможностями. Наименьший показатель был в Забайкальском крае и составил

23,2 % уменьшение показателя связано с тем, что плохо развитая туристская инфраструктура отпугивает потенциальных туристов.

В 2020 году наибольший показатель был в Еврейской автономной области и составил 336,5 %, такой показатель был благодаря созданию программы «Развития туризма в Еврейской автономной области в период с 2019 – 2025 года». Наименьший показатель был в Приморском крае и составил 32,3 % это связано с начавшейся пандемией.

В 2021 году наибольший показатель был в Камчатском крае и составил 194,9 %, это связано с тем, что из - за закрытия границ люди стали путешествовать по стране и в частности в Камчатский край, так как край обладает всевозможными туристическими возможностями. Наименьший показатель был в Еврейской автономной области и составил 61,7 %, это связано с тем, что области трудно возвращаться в прежний темп, так как эпидемиологическая ситуация сильно повлияло на деятельность туризма.

Таблица 4 – Региональная структура въездного и внутреннего туристических потоков по субъектам ДФО за период с 2017 – 2021 гг.,

в % к ИТОГО.

Регионы	Въездной					Внутренний				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Республика Бурятия	5,77	5,42	5,56	4,65	10,43	11,12	7,94	10,33	11,87	8,55
Забайкальский край	8,28	6,25	4,09	0,00	0,00	9,07	6,61	2,13	1,60	0,95
Республика Саха (Якутия)	0,00	0,21	0,20	0,87	8,59	11,36	11,50	16,14	10,78	17,81
Камчатский край	0,79	0,84	1,04	0,59	53,37	5,81	7,27	9,36	8,42	12,39
Приморский край	53,24	58,26	63,15	75,32	2,15	43,23	48,62	31,73	11,10	12,43
Хабаровский край	4,53	7,35	3,85	3,07	12,88	13,54	12,35	22,50	41,39	33,37
Амурская область	25,93	20,71	20,51	8,00	0,00	3,01	2,35	3,30	4,24	5,86
Магаданская область	0,00	0,00	0,01	0,80	1,53	0,60	0,47	0,58	8,31	0,67
Сахалинская область	0,62	0,73	1,44	5,69	8,90	2,02	2,64	3,56	1,19	7,45
Еврейская автономная область	0,41	0,23	0,02	1,08	0,00	0,19	0,25	0,30	1,08	0,50
Чукотский автономный округ	0,14	0,00	0,04	0,00	2,15	0,05	0,0	0,06	0,02	0,02
ДФО	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Анализ доли въездного туристического потока показал, что с 2017 – 2019 гг., наибольший процент во внутреннем туристическом потоке занимает

Приморский край и составляет 63,15 %, это связано с тем, что туристская инфраструктура в крае развита довольно хорошо и транспортная доступность, которая позволяет беспрепятственно приезжать иностранным туристам. Наименьший показатель наблюдается в Магаданской области показатель составил 0,0 %, из – за недостаточной развитой инфраструктуры. В 2020 году наибольшая доля была в Приморском крае и составила 81,97 %, а наименьший показатель был в Забайкальском крае и составил 0,0 %. В 2021 году наибольший показатель доли был в Камчатском крае и составил 53,37 %.

Анализ доли внутреннего туристического потока показал, что с 2017 – 2019 гг., наибольший процент во внутреннем туристическом потоке занимает Приморский край, так как в Приморском крае, такой показатель был благодаря развитию региона, наличие всех возможных удобств. С 2020 – 2021 гг., доля Приморского края снижается, но повышается доля Хабаровского края. Наименьшая доля приходится на Чукотский автономный округ, так как туристическая инфраструктура недостаточно развита, дороговизна тура на Чукотку и суровые климатические условия неблагоприятно сказываются на внутреннем туристическом потоке округа.

Таблица 5 – Региональная структура выездного туристического потока по регионам ДФО за период с 2017 – 2021 гг.,

в % к итогу.

Регионы ДФО	2017	2018	2019	2020	2021
Республика Бурятия	2,63	2,86	3,01	7,62	8,45
Забайкальский край	25,01	29,66	20,06	4,89	2,16
Республика Саха (Якутия)	3,64	4,16	4,97	7,56	16,57
Камчатский край	2,84	3,61	3,76	6,79	10,01
Приморский край	32,38	31,30	34,08	30,0	13,50
Хабаровский край	25,08	16,59	19,11	33,09	32,14
Амурская область	5,28	7,12	7,78	8,31	7,32
Магаданская область	0,66	0,87	1,12	0,00	1,73
Сахалинская область	1,74	3,18	5,48	0,86	7,45
Еврейская автономная область	0,73	0,64	0,62	0,00	0,67
Чукотский автономный округ	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
ДФО	100	100	100	100	100

Анализ доли выездного туристического потока показал, что наибольшая доля в выездном туризме с 2017 – 2019 гг., была в Приморском крае и составил 44,6 % и 34,08 %, это связано с тем, что из Приморского края туристам проще выезжать за границу. С 2020 – 2021 гг., наибольшая доля была в Хабаровском крае и составила 32,14 %. Наименьшая доля в выездном туристическом потоке была в Чукотском автономном округе на протяжении всего периода она составила 0,01 %.

Исходя из общих данных по регионам Дальнего Востока, можно выбрать наиболее подходящие для организации железнодорожного отдыха. К таким привлекательным регионам относятся Приморский и Хабаровский край, а также Амурская область как отправная точка. Для наглядности рассмотрим по данным регионам туристические потоки по видам туризма въездному, выездному и внутреннему.

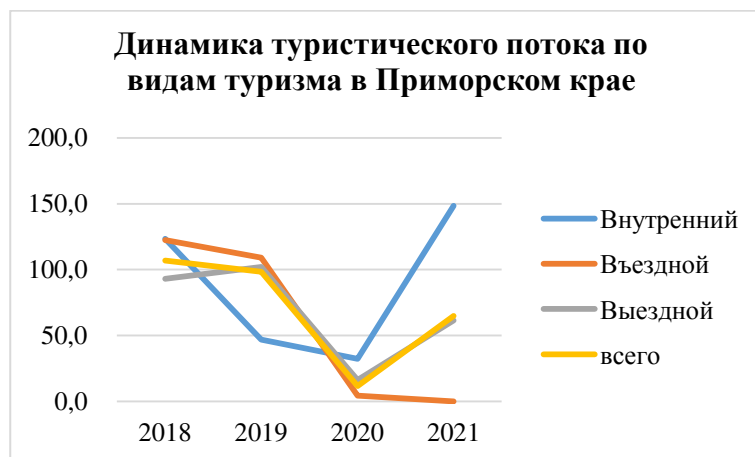


Рисунок 6 – Динамика туристического потока по видам туризма в Приморском крае

Анализ динамики туристических потоков по видам туризма в Приморском крае показал, что во внутреннем туризме в 2019 году по отношению к 2018 году темпы внутреннего туризма снизился в 2,5 раза это обусловлено тем, что для российских граждан стали продавать горячие туры в зарубежные страны, тем самым снижая путешествия по России и увеличивая выездной туризм. В 2020 году по отношению к 2019 году видно снижение динамики, это связано с начавшейся пандемией и изоляцией, которая не позволяла людям путешествовать. Но уже в 2021 году видно значительный рост

динамики внутреннего туризма в 4,5 раза, который связан с тем, что другие страны оставались закрыты для туризма.

Что касается динамики въездного туристического потока, то видно рост только в 2018 и 2019 году. Так в 2018 году в рамках ВЭФ состоялся Международный военно-морской салон, парусная регата с участием зарубежных гостей и, конечно, получившая признание публики выставка "Улица Дальнего Востока". Динамика в 2019 году составляет 109,2 %, что говорит о том, что показатель остается высоким. Это связано с тем, что регион развивается в различных направлениях и одним из таких направлений является продвижение бренда территории. Данное направление хорошо себя показала, благодаря чему привлекло зарубежных тревел - блогеров в рамках проекта #TransSibChallenge, это представители азиатских туроператоров, японские и южнокорейские СМИ. Далее показатели по въездному туризму заметно снизились из-за COVID 19.

Анализ динамики выездного туристического потока показал, что в 2019 году по отношению к 2018 году темп роста увеличился и составил 102% основными направлениями выезда приморцев остаются сопредельные государства: Китай и Южная Корея. В 2020 году видно значительное снижение темпа роста из-за эпидемиологической ситуации в странах мира.

Также рассмотрим графически структуру туристических потоков в Приморском крае, и проанализируем какой туристический поток больше преобладает в данном регионе (см. рис. 7).

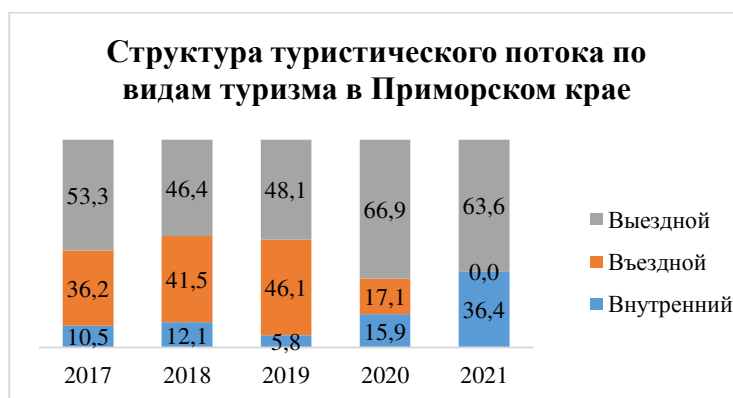


Рисунок 7 – Структура туристического потока по видам туризма в Приморском крае

Анализ структуры туристических потоков в Приморском крае показал, что за весь исследуемый период выездной туризм показывает наибольшую долю, то есть это говорит о том, что приморцы в большей степени предпочитают путешествовать за границу. Доля въездного туризма постепенно увеличивается до 2020 года, то есть до пандемии. Доля внутреннего туризма остаётся не высокой примерно 10 – 16%, и только в 2021 году доля увеличилась в 2 раза и составила 36,4 %, этому поспособствовала пандемия и закрытие границ, из чего следует что приморцы начали постепенно изучать свою страну.

Далее рассмотрим Хабаровский край и его туристические потоки. В рисунке 8, будет показана динамика турпотоков по Хабаровскому краю.

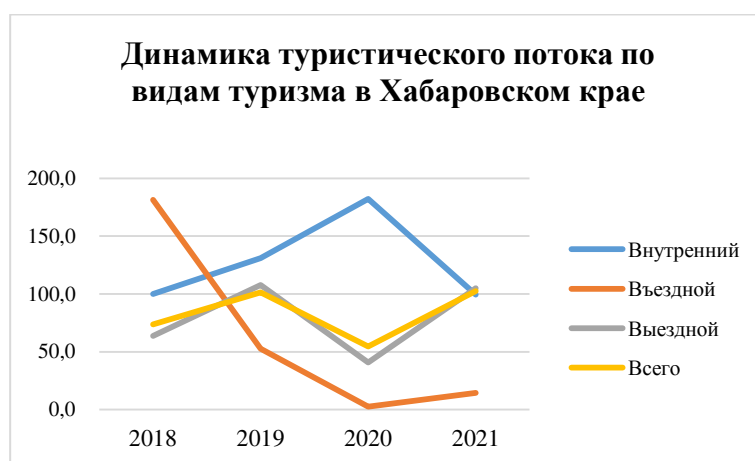


Рисунок 8 – Динамика туристического потока по видам туризма в Хабаровском крае

Анализ динамики турпотоков по видам туризма с 2017-2021 гг. показал, что во внутреннем туризме наибольший темп роста был в 2020 году по сравнению с 2019 годом и составил 182,2 %. Во въездном туризме наибольший темп роста наблюдается в 2018 году (181,3%) это связано с с введением в 2014 году безвизового режима между РФ и Республикой Корея и активным развитием в 2018 году авиасообщения с городами данной страны. Наименьший показатель приходится на 2020 году из-за начавшейся пандемии. В выездном туризме наибольший показатель приходится на 2019 год, чаще жители выезжали из края по горячим путёвкам (Таиланд), наименьший показатель как и выездном приходится на 2020 год.

Также рассмотрим структуру турпотоков в Хабаровском крае. Данные

представлены в рисунке 9.



Рисунок 9 – Структура туристического потока по видам туризма в Хабаровском крае

Анализ структуры туристических потоков по видам туризма показал, что с 2017-2021 гг., доля выездного туристического потока наиболее высокая по сравнению с внутренним и въездным. Это связано с тем, что в выездном турпотоке лидировали такие направления как отдых в Таиланде и Вьетнаме, шоп - туры в Китай, лечебный туризм в Республику Корея. Заметно, что 2020 года доля внутреннего туризма увеличивается благодаря развитию внутреннего туризма в России и созданию льготных условий для определённой категории граждан. В структуре доля въездного туризма значительно меньше, но тем не менее наибольший показатель приходится на 2018 год. Данный рост был связано с тем, что в этом году в июне и августе прошли мероприятия, которые были связаны с сотрудничеством России и Японии, России и Китая в сфере туризма. Встреча состоялось в г. Хабаровске, где из Китая присутствовала делегация с провинции Хэйлунцзян.

Также рассмотрим туристические потоки в Амурской области, так как в г. Благовещенске будет начинаться наше путешествие. В рисунке 10, будет представлена динамика турпотоков по видам туризма в Амурской области.

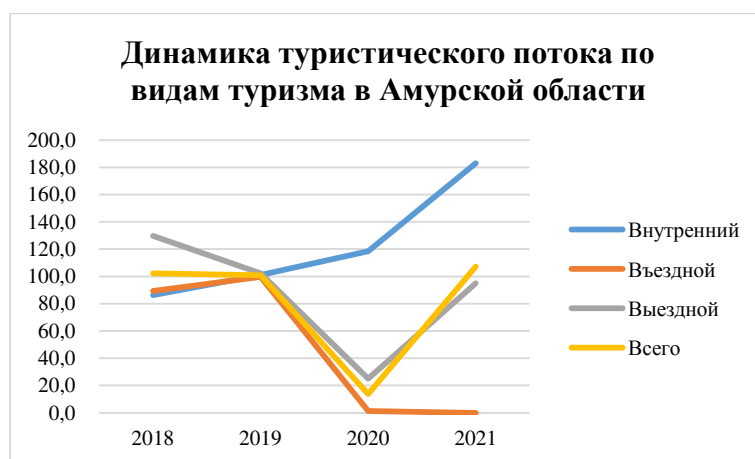


Рисунок 10 – Динамика туристического потока по видам туризма в Амурской области

Анализ динамики туристических потоков показал, что во внутреннем туризме с 2018 - 2021 года идёт тенденция к увеличению темпов роста, так например на 2021 г., он составил 183,1 %, благодаря созданию льготных условий при перелёте по России для жителей Дальнего Востока имеющих постоянную прописку, также привлекает россиян проходящая в Амурской области «Амурская осень» - это фестиваль на который съезжаются артисты театра и кино. Что касается въездного туризма то наибольший темп роста приходится на 2019 год и составляет 99,7 %, такой темп роста был благодаря синхронизации времени работы пунктов пропуска на российско – китайской границе, также большой интерес для иностранных туристов представляют космодром «Восточный», каскад ГЭС. Наименьший приходится на 2020 – 2021 гг., из-за начавшейся пандемии. В выездном туризме наибольший показатель приходится на 2018 год и составляет 129,8 %, это связано с тем, что благодаря близкому расположению с Китаем, амурчане часто туда путешествовали. Далее рассмотрим структуру туристических потоков по видам туризма в Амурской области, она будет представлена в рисунке 11.

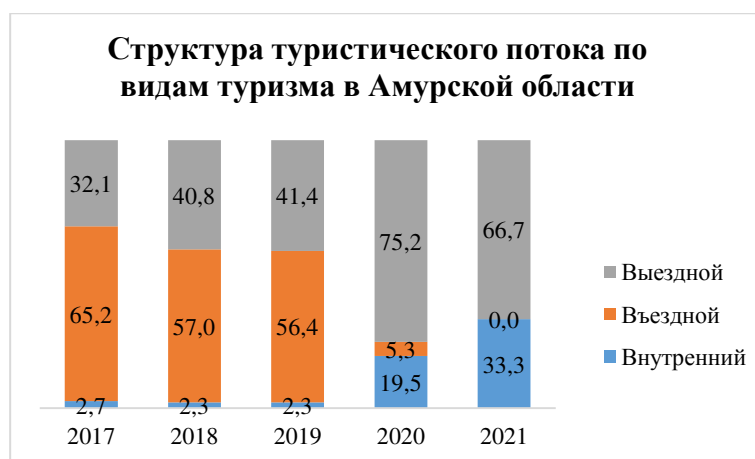


Рисунок 11 – Структура туристического потока по видам туризма в Амурской области

Анализ структуры показал, что до 2019 года основную долю в туристическом потоке приходилась на въездной туризм, основными гостями в Амурской области были китайские граждане. С 2020 года доля въездного туристического потока значительно снизилась и составила 5,3 %, это связано с эпидемиологической ситуацией в мире и закрытием всех границ. Доля внутреннего туризма с 2017 – 2019 год остаётся незначительной, так как амурчанам дешевле было путешествовать зарубеж, чем по России. Но с 2020 года доля внутреннего туризма возрастает и к 2021 году она составила 33,3 %, что значительно выше чем в 2017 году. Что касается выездного туризма, то его доля за исследуемый период возрастает и наибольший показатель приходится на 2020 год, где доля была 75,2 %.

В данном пункте были рассмотрены регионы ДФО и их туристические потоки, также были выбраны наиболее привлекательные регионы Дальнего Востока для возрождения железнодорожного туризма – это Приморский край, Хабаровский край и Амурская область.

2.2 История развития и потенциал Дальнего востока для развития железнодорожного туризма

Входе анализа первостепенной задачей данной темы было изучение её истории появления и развития. Во время поиска информации по данной тематике было выяснено, что данных недостаточно, чтобы дать точную оценку.

В связи с образовавшейся ситуацией, было принято решение провести интервью среди жителей города Благовещенска и Белогорска.

Основной целью опроса послужил сбор данных о туристических поездах, которые впервые курсировали на Дальнем Востоке, выявление возможности в то время у жителей городов пользоваться данными поездами, и узнать у туристов отзывы о турах на таких поездах.

Социальный опрос (интервью) осуществлялось на железнодорожном вокзале г. Благовещенска и г. Белогорска. Вопросы представлены в Приложение А.

Основываясь на результате интервью, практика путешествий на поезде в пределах Дальнего Востока, можно предполагать с конца 1960х годов, с организации специализированных поездов на которых школьники и студенты могли путешествовать по городам Дальнего Востока с культурно – познавательными, спортивными, оздоровительными и другими целями.

В дальнейшем развитие такого рода путешествий привело к созданию в середине 1970х годов специального поезда под названием «Красная гвоздика», на котором во время каникул и отпусков все желающие могли отправиться в путешествие по маршруту «Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре – Владивосток», чтобы посетить места боевой славы дальневосточников.²⁰

В результате, для жителей Дальнего Востока, желающих побывать за пределами региона, было разработано четыре маршрута, пунктом отправления которых были такие крупные города как Хабаровск, Комсомольска-на-Амуре, Владивосток и Благовещенск.

Самый длительный тур на железнодорожном транспорте, можно было посетить из Хабаровска или Благовещенска на Кавказ, его срок составил 31 день, но отправиться туристы могли только в сентябре.

Длительное путешествие на поезде, можно было посетить во время путешествия из Хабаровска или Благовещенска на Кавказ, его продолжительность составляла 31 день, но отправление было всего один раз в

первичная²⁰ – Денчик, Е. Д. На рельсах «Красная гвоздика» / Е. Д. Денчик.– М.: Тихоокеанская звезда, 2005.

год в сентябре.

В России в начале 1990х годов в момент распада СССР все туристические поезда перестали действовать.

Снова о железнодорожном туризме заговорили в 2005 году, когда руководители туристических клубов «Надежда» и «Азимут» из отдалённых посёлков Верхнебуреинского района Алонка и Этыркэн обратились к железнодорожникам с просьбой о возрождении доброй советской традиции – поезда «Красная гвоздика».²¹

Тем самым туристам на неделю был предоставлен вагон, в котором дети смогли путешествовать по городам Дальнего Востока. Многие дети, благодаря этому туру, впервые выехали за пределы своего места жительства, поэтому путешествие оставило положительные впечатления. Дальнейшего развития проекта не последовало.

В настоящее время сформированных туристско – экскурсионных поездов в регионе мало. Также поезда активно используются для перевозки детских и взрослых групп к местам отдыха (санатории, детские лагеря, базы отдыха), а также является средством передвижения в организованных поездках школьников и студентов по городам Дальнего Востока с экскурсионно – познавательными и учебными целями.

Среди изученных данных о путешествиях железнодорожным транспортом на Дальнем Востоке можно заметить, что в период до распада СССР подобные поездки были весьма популярны, как среди молодежи, так и взрослого населения. Данный вид путешествий являлся первым доступным способом культурно – познавательного отдыха для жителей региона. Основными поставщиками путевок в тот период выступали молодёжные организации и профсоюзы.

На сегодняшний день специализированных туристско – экскурсионных поездов мало, в основном железнодорожный транспорт успешно используется

вторичная²¹ – Цит. по газете. Денчик, Е. Д. На рельсах «Красная гвоздика» / Е. Д. Денчик. – М.: Тихоокеанская звезда, 2005.

для организации путешествий детских и взрослых групп. Поэтому значимость железнодорожного транспорта региона нельзя не отметить в организации культурных и познавательных мероприятий. Железнодорожный транспорт обладает высокой скоростью, что позволяет быстро перевозить группы пассажиров, а также обеспечивает удобство и комфорт во время путешествия. Именно поэтому, железнодорожный транспорт продолжает оставаться одним из самых востребованных видов транспорта для туристических путешествий на Дальнем Востоке.

Данные опроса помогли понять, что железнодорожные туры, могут вновь стать популярными среди дальневосточников, но так как одного интервью мало, нами была проанализирована транспортная обеспеченность, которая играет важную роль при проектировании тура. Далее будет рассмотрен транспортный потенциал по каждому региону ДФО.

Для этого мы рассмотрим структуру эксплуатационной длины и плотности железнодорожных путей общего пользования в период с 2017 – 2021 гг., структура представлена в таблице 6 .

Таблица 6 – Структура эксплуатационной длины и плотности железнодорожных путей общего пользования в период с 2017 – 2021 гг.,

в % к ИТОГО.

Субъект ДФО	2017	2018	2019	2020	2021
Республика Бурятия	10,1	10,1	9,8	9,8	9,8
Республика Саха	4,3	4,3	7,7	7,7	7,7
Забайкальский край	19,8	19,8	19,1	19,1	19,1
Приморский край	12,9	12,9	12,4	12,4	12,4
Хабаровский край	17,7	17,7	17,1	17,1	17,1
Амурская область	24,1	24,1	23,3	23,3	23,3
Сахалинская область	6,9	6,9	6,7	6,7	6,7
Еврейская автономная область	4,2	4,2	4,1	4,1	4,1

По данным таблицы видно, что наиболее протяжёнными и плотными являются железнодорожные пути таких регионов как Забайкальский, Приморский и Хабаровский край, а также Амурской области. Пути на станциях, ведущих приёмку, отправку поездов, обработку пассажирских и

грузовых потоков, а также ж/д пути между такими станциями.), в данных регионах развит железнодорожный транспорт, и он пользуется спросом. Исходя из чего следует, что данные регионы обладают потенциалом для проектирования железнодорожного тура

Далее мы рассмотрим сколько пассажиров пользовалось железнодорожным транспортом по ДФО и где наибольший показатель. Данные представлены в таблице 7.

Таблица 7 – Структура пассажирского потока по регионам ДФО,

в % к ИТОГО.

Субъекты ДВФО	2017	2018	2019	2020	2021
Республика Бурятия	8,2	8,2	8,0	6,8	7,0
Республика Саха (Якутия)	1,4	1,4	1,6	1,8	2,7
Забайкальский край	13,9	14,4	14,2	13,9	13,8
Приморский край	40,6	41,1	42,7	44,1	41,5
Хабаровский край	17,2	17,3	16,9	16,1	17,0
Амурская область	9,5	9,5	9,5	9,0	9,6
Сахалинская область	5,4	4,5	3,6	4,4	4,3
Еврейская автономная область	3,9	3,8	3,5	4,0	4,1

По данным таблицы видно, что в структуре пассажиров пользующихся ж/д транспортом по субъектам ДФО преобладает Приморский край, его показатели составляют более 40 %, так как в Приморье есть море, океанариум и многое другое, что заинтересует путешественников. Также благодаря тому, что Транссибирская магистраль известна тем, что ее построили по приказу Александра 3 путь ее следования начинался в Москве и заканчивался во Владивостоке. Владивосток является конечной точкой главной железнодорожной линии и расположен в исторически уникальном азиатском регионе. В этом отношении Приморский край является городом с перспективным развитием железнодорожного туризма и известен не только в России, но и за рубежом. В железнодорожную сеть входит Транссибирская магистраль. Также Хабаровский край показывает относительно высокий показатель по сравнению с другими субъектами ДФО и составляет около 17 %.

На платформах в регионе установлены электронные табло, развита технология интернет бронирования билетов и CRC, в поездах есть розетки, доступен Wi-Fi, в регионе работают системы GPS – навигации. Использование различных CRC, многочисленные пункты питания, развитие зон для иностранцев (указатели на английском и китайском языках) -эти особенности свидетельствуют о положительном влиянии на развитие железнодорожного туризма в регионе.

Развитые железнодорожные пути и их соединение с городами в некоторых регионах ДФО говорят о том, что потенциал для развития железнодорожного туризма на Дальнем Востоке есть

В следующем пункте мы сможем проанализировать деятельность турфирм на Дальнем Востоке и туристические маршруты с использованием железнодорожного транспорта, которые они предлагают. А также выявив целевую аудиторию.

2.3 Рынок железнодорожного туризма на Дальнем Востоке. Анализ спроса и предложения

Для того, чтобы проанализировать рынок железнодорожного туризма на Дальнем Востоке рассмотрим деятельность туристических фирм, данные анализа будут представлены ниже

Таблица 8 – Темп роста туристических фирм по регионам Дальнего Востока ,
в % к предыдущему году.

Субъекты ДФО	2018	2019	2020	2021
Республика Бурятия	123	102	85	98
Забайкальский край	91	80	109	67
Республика Саха (Якутия)	107	98	106	101
Камчатский край	101	92	86	154
Приморский край	103	106	73	80
Хабаровский край	116	99	79	80
Амурская область	107	127	57	113
Магаданская область	100	91	90	89
Сахалинская область	105	116	85	98
Еврейская автономная область	73	88	100	57

В Забайкальском крае, Республике Бурятия и Магаданской области, заметно снижение темпов роста с 2018 - 2021 гг. В 1,3 % раза. Это связано с начавшейся пандемией, где сфера туристической индустрии пострадала.

В Камчатском крае наблюдается увеличение темпов роста к 2021 году он составил 154%, такой показатель был благодаря развитию туристической индустрии на Камчатке.

В Приморском и Хабаровском крае, также заметно снижение темпов роста туристических фирм с 2018 - 2021 гг. в 1,3 раза. Снижение характеризуется ограничением деятельности турфирм в туризме из - за начавшейся пандемией. Но не смотря на это к 2021 году темп роста увеличивается, это связано с восстановлением деятельности турфирм, а также с развитием внутреннего туризма.

В Амурской области в 2020 году отмечалось снижение турфирм, связано с тем, что закрылись границы, а турфирмы Амурской области были ориентированы на международный туризм и поэтому количество туристических фирм резко сократилось в 2 раза. К 2021 году количество турфирм постепенно увеличилось, это связано с развитием внутреннего туризма, появлением множества новых туристических маршрутов по области.

В Сахалинской области также как и в Амурской области замечено увеличение темпа роста например с 2018 по 2019 гг показатели составил 105% и 116%, также заметно увеличение темпов роста к 2021 году по отношению к 2020 году.

В Еврейской автономной области заметно тенденция к увеличению темпов роста с 2018 - 2020 гг, так на 2020 г показатель составил 100%, к 2021 году заметно снижение показателя по отношению к 2020 году и показатель составил 57%.

В Чукотском автономном округе темп роста 2021 г по отношению к 2020 г, составил 150 %. Но такая тенденция произошла потому, что в Чукотской области мало туристических фирм и хоть слабое увеличение, даёт большой скачек.

Что касается доли туристических фирм по субъектам ДФО, то она представлена в таблице 9.

Таблица 9 – Структура туристических фирм по регионам ДФО,

в % к ИТОГО

Субъекты Дальнего Востока	2017	2018	2019	2020	2021
Республика Бурятия	6,1	7,1	7,1	7,5	7,7
Забайкальский край	6,4	5,5	4,3	5,9	4,1
Республика Саха (Якутия)	8,5	8,5	8,3	10,9	11,7
Камчатский край	12,0	11,3	10,2	10,9	17,7
Приморский край	22,6	21,7	22,6	20,5	17,3
Хабаровский край	26,2	28,4	27,6	26,8	22,6
Амурская область	8,5	8,5	10,6	7,5	8,9
Магаданская область	1,6	1,5	1,3	1,5	1,4
Сахалинская область	6,1	6,0	6,8	7,2	7,4
Еврейская автономная область	1,6	1,1	0,9	1,1	0,7
Чукотский автономный округ	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5

Данные таблицы показали, что основную долю занимают туристические фирмы Хабаровского и Приморского края, благодаря наличию на их территории достаточно развитой туристической инфраструктуры как для жителей России, так и для иностранных граждан в частности из стран Азии.

Далее были рассмотрены наиболее известные туристические компании на Дальнем Востоке .

В Республике Бурятия действуют следующие туристические компании: ООО "Байкал-Наран Тур", ООО "Туристическое агентство "Байкал-Интур" , ООО «Baikal Etno», ООО «АВИАВОЯЖ», ООО «БайкалПрофиТур» и др. Данные компании предлагают следующие туры: туры по всей Бурятии; Туры на озеро Байкал; круизы по Байкалу; активные туры, конные прогулки и поездки; исторические туры в старые сибирские города Кяхту и Новоселенгинск; Религиозные туры - посещение буддистских монастырей (дацанов) Бурятии, святых шаманских мест и православных церквей; Этнографические туры - посещение старообрядческой и бурятской деревень; Специальные туры: наблюдение за птицами, знакомство с уникальной флорой и фауной Байкальского региона; Поездки в заповедники и Национальные Парки республики; Событийные туры - знакомство с национальными праздниками

"Сурхарбан", "Майдари" (летние праздники), "Сагаалган" (зимний праздник) и фестиваль "Алтаргана".

В Забайкальском крае действуют следующие туристические компании: Пегас Туристик, Маджестик - Тур, Вокруг света, Центр горящих туров, Банк горящих туров, Анекс Тур, Сам себе путешественник и др.

В Республике Саха (Якутия) работают следующие туристические фирмы: Национальная туристическая компания "Якутия", Главное туристическое агентство Тур Люкс (Уполномоченное агентство Пегас Туристик), МегаТур, Слетать.ру, Coral Travel и др.

В Камчатском крае действуют следующие туристические фирмы: Камчатский Тур, Sky Tour, Tez Tour, Pegas Touristik и др.

В Приморском крае действуют следующие туристические фирмы: Туристическая компания «Беркут-Находка», РАМИРА-ТУР, ФориТур Приморье, «География», "Пегас туристик" и др.

В Хабаровском крае действуют следующие туристические фирмы: "Лидет тур", Дальневосточный центр туризма, Санта-Авиа, Океан-Тур", Океан -Тур" и др.

В Амурской области действуют следующие туристические фирмы: Амуртурист, "Мир путешествий" (Pegas Touristik), Дальневосточный Феникс, Пилигрим Плюс, ANEX Tour, Гала-Тур, Желтый чемодан и др.

В Магаданской области действуют следующие туристические агентства и туроператоры: Альфа -Тревел, "Мир Туризма", МАГАДАНТУРИСТ, БОЛЛ.

В Еврейской автономной области зарегистрированы следующие туристические компании: "Колесо путешествий", АРТ-ТУР, Единое агентство путешествий, и др.

В Чукотском автономном округе зарегистрированы следующие туристические фирмы: VisitNord, ATV Travel Chukotka, и др.

Чтобы оценить рынок железнодорожного туризма на Дальнем Востоке надо проанализировать туристические компании которые предлагают туры на железнодорожном транспорте (см.таблицу 10).

Таблица 10 – Туристические маршруты на Дальнем Востоке с использованием железнодорожного транспорта

Туристическая фирма	Тур	Туристический маршрут	Цена, руб
Пилигримм Плюс	«Серебряное кольцо дальнего востока»	Благовещенск - Хабаровск - Комсомольск на Амуре - Амурск - п. Ванино - Владивосток - Биробиджан - Благовещенск	От 40630
РЖД Тур	«В космос по рельсам»	Хабаровск – Ледяная – Хабаровск, 1 день/2 ночи Посещение Космодрома «Восточный»	взрослые – 10 500 руб.; дети до 14 лет – 8 500 руб.; дети до 7 лет – 7 500 руб.
РЖД Тур	«Поезд искусств»	Хабаровск – Владивосток – Хабаровск, 2 дня/3 ночи	взрослые – 15 500 руб.; дети до 14 лет – 13 500 руб.; дети до 7 лет – 5 000 руб.

Таким образом мы рассмотрели инфраструктурный потенциал для развития железнодорожного туризма и в целом как показывает опыт прошлых лет активно пользовались такими маршрутами дети. И в соответствии в рамках дальнейшего исследования был проведён анализ спроса на организацию железнодорожных туров для детей. В связи с тем, так как в поездку едут дети и мы должны узнать их предпочтения по организации тура, но так же и предпочтения родителей, так как они будут принимать решения и оплачивать данный тур. Поэтому в рамках исследования было проведено два исследования.

Таблица 11 – Результаты опроса школьников на проектирование железнодорожного тура

Вопросы	Варианты ответа	Кол-во чел
Укажите Ваш пол	Мужской	58
	Женский	56
Укажите Ваш возраст	14-15	37
	15-16	45
	16-18	32
Как часто Вы путешествуете	1 раз в год	32
	2 раза в год	38
	Редко	24
	Ни разу не путешествовал(а)	20
Доводилось ли Вам путешествовать на поезде?	Да	69
	Нет	25
Оцените по шкале от 1 до 5 впечатления у Вас вызвало путешествие/поездка на поезде?	1	9
	2	10
	3	14
	4	14

Продолжение таблицы 11

Вопросы	Варианты ответа	Кол-во чел
		5
Путешествовали ли Вы на поезде в пределах Дальнего Востока?	Да	40
	Нет	29
Хотелось ли Вам отправиться в железнодорожный круиз вместе со своими одноклассниками (сверстниками).	Да	81
	Нет	23
Если да, то по каким городам Дальнего Востока	Биробиджан	8
	Хабаровск	22
	Уссурийск	8
	Владивосток	28
	Комсомольск на Амуре	15
Если Вы согласны отправиться в путешествие, то что для Вас важно при организации такого тура	Безопасность	12
	Питание	14
	Комфорт	10
	Информативность тура	9
	Экскурсионная программа	20
	Развлечения	16
Если Вы готовы отправиться в железнодорожный круиз, то чтобы Вы хотели увидеть (услышать) в ходе тура?	Экскурсионную путевую информацию в поезде	11
	Посещение музеев	12
	Экскурсии по ВУЗам, как потенциального места Вашего дальнейшего обучения	17
	Посещение единственного на Дальнем Востоке океанариума	19
	Посещение мастер- классов	11
	Посетить промышленные предприятия города	11
Во время поездки в вагоне, чтобы Вам было интересно поделаться?	Поиграть в настольные игры	32
	Петь песни под гитару	30
	Рассказывать различные истории	19

Результаты проведенного нами анкетирования позволяют сделать некоторые частные выводы, представляющие интерес для нашего исследования :

– по половому признаку опрашиваемых, можно разделить на две равные группы;

— на вопрос «Укажите Ваш возраст» на ответ 14 -15 лет приходится 37 человек, то есть 32,5%, на 15-16 лет приходится 45 человек (39,5%), а на 16-18 лет приходится 28%. Результат этого вопроса показал, что наибольшее количество занимают дети в возрасте от 15-16 лет, это говорит о том, что подросткам 9-10 классов, будет интересно побывать в городах, где есть вузы,

чтобы узнать о специальностях и предметах, которые нужно сдавать для поступления;

— на вопрос «Как часто путешествуете» на вариант ответа 1 раз в год пришлось 28%, 2 раза в год путешествует 33,3%, редко путешествует 21%, ни разу не путешествовали 20 человек (17,5%). В итоге рассмотрения данного вопроса можно сказать, что наибольший процент показал ответ «2 раза в год», что говорит о финансовых возможностях родителей;

— на вопрос «Доводилось ли Вам путешествовать на поезде» 69 человек (73%) ответили «да», 25 человек «нет». Преимущественно большинству респондентам уже приходилось путешествовать на поезде, т.е они знают все особенности и данных поездок, следующий вопрос поможет оценить впечатление опрашиваемых о поездке на поезде;

— оценка впечатления о поездке на поезде показала, что у 19 человек (25%) сложилось отрицательное впечатление от поездки, у 14 человек (18%) удовлетворительное, также у 14 человек сложилось хорошее впечатление от поездки и у 22 человек (28%) положительное впечатление от поездки на поезде. Данные оценки показали, что поездка на поезде в основном приносит положительные впечатления;

— на вопрос «Путешествовали ли Вы на поезде в пределах Дальнего Востока?» 40 человек (60%) указали, что путешествовали на поезде по Дальнему Востоку, 29 человека (40%) не путешествовали по Дальнему Востоку на поезде;

— на вопрос «Какие города Вы бы хотели посетить» 8 респондентов (12%) желали бы посетить Биробиджан, 22 респондентов (26%) посетители бы Хабаровск, 8 респондентов (12%) выбрали Уссурийск как потенциальный город для путешествия, 28 респондент (30%), и 15 респондента (22%) выбрали город Комсомольск на Амуре. Исходя из данных результатов ответов на данный вопрос преимущественно дети выбрали такие города как Владивосток, Хабаровск и Комсомольск на Амуре;

— при организации тура для респондентов важно в первую очередь экскурсионная программа и развлечения около 20%, потом питание 18%, безопасность и комфорт заняли по 15%, информативность 13%;

— на вопрос «Если Вы готовы отправиться в железнодорожный тур, то чтобы Вы хотели увидеть (услышать) в ходе тура?» 13,5 % респондентов выбрали послушать экскурсионно-путевую информацию в поезде, для того чтобы лучше понимать и знать куда отправляемся. 15% респондентов выбрали посещение музеев в ходе тура, 21% респондентов желали бы посетить вузы, 23% напротив посетить океанариум во Владивостоке, 14% посетили бы мастер-классы и 14% посетило бы промышленные предприятия. По результатам данных ответов преимущественно, можно включить в программу тура посещение океанариума, экскурсию по ВУЗам и посещение музеев;

— большинство из опрошенных готовы отправиться в тур от 7 -10 дней (53 %), 5 дней желали бы провести 26% респондентов и 21% выбрали продолжительность тура от 10-14 дней;

— на последний вопрос были получены следующие результаты 40 % опрошиваемых хотели бы в поезде в свободное время поиграть в настольные игры, 37% поиграть на гитаре и 23% рассказывать различные истории.

Таким образом нами был проведён анализ полученных данных анкетирования, который показывает все предпочтения школьников при проектировании железнодорожного тура, а также что такой тур заинтересовал бы детей.

По полученным данным, можно уже создать подходящий тур, но так как тур будет разрабатываться для школьников, то стоит провести анкетирование и среди родителей. Далее будет представлена анкета для родителей и результаты по ней.

Таблица 12 – Результаты опроса родителей

Вопросы	Варианты ответа	Кол-во чел
Если у вас дети в возрасте от 14 до 18 лет ?	да	104
	нет	10
Если "да", то сколько?	1 ребенок	60
	2 ребенка	22
	3 ребенка	22
Если есть, то хотелось ли бы вам отправить вашего ребёнка (детей) в железнодорожной круиз?	да	82
	нет	22
Если "нет", то почему?	Нет финансовой возможности	10
	Буду переживать за ребёнка	12
	Ребёнок не путешествует без родных	3
Если вы указали "да", то что для важно при организации такого тура?	Безопасность	20
	Питание	17
	Комфорт	12
	Информативность тура	10
	Экскурсионная программа	13
	Развлечения	10
В какое время вы бы отправили ребёнка в такой тур?	На любых каникулах	16
	На летних	18
	На зимних	12
	На осенних	12
	На весенних	5
	В любое время	3
На сколько дней Вы готовы отправить своего ребенка в тур?	5 дней	21
	7-10 дней	36
	10-14 дней	11
Укажите, пожалуйста, доход Вашей семьи	До 30 тыс.руб	7
	От 30 - 40 тысяч рублей	13
	От 40-50 тысяч рублей	13
	От 50-60 тысяч рублей	10
	Свыше 60 тысяч рублей	25
Укажите, пожалуйста, какую сумму из Вашего бюджета Вы готовы выделить на путешествие в рамках тура	Не более 10 тысяч рублей	8
	От 10-15 тысяч рублей	12
	От 15-25 тысяч рублей	20
	Свыше 25 тысяч рублей	12

Результаты проведённого анализа позволяют сделать некоторые частные выводы, представляющие интерес для нашего исследования, а именно:

— на вопрос «Если у Вас дети в возрасте от 14 -18 лет» 91% респондентов ответили «да», а 9% ответили «нет». Исходя из ответов преимущественно у респондентов, есть дети в возрасте от 14 - 18 лет. Далее надо выяснить сколько детей в возрасте от 14 - 18 лет у респондентов. Для этого был задан

соответствующий вопрос: 1 ребенка имеют 58% (60 человека), 2 детей имеют 21% (22 человек) и 3 детей имеют 21 % (22 человека). Наибольший процент занимают респонденты с 1 ребёнком;

— 79% респондентов готовы отправить своего(их) детей в железнодорожных тур, что для нашего анализа считается положительным для разработки нового туристического продукта;

— 21% респондентов не готовы отправить в тур своего ребенка. Чтобы выяснить почему, были заданы следующие вопросы: «нет финансовой возможности» этот вариант выбрало 10 человек, «буду переживать за ребенка» этот вариант ответа выбрали 12 человек и вариант ответа «ребенок не путешествует без родных» выбрало 3 человек;

— на вопрос «Если вы указали "да", то что для Вас важно при организации такого тура?»: «Безопасность» выбрало 24% респондентов, «Комфорт» 15%, «Информативность тура» 12%, «Питание» 21%, «Экскурсионную программу» 16%, и «Развлечение» 12%. Что говорит о том, что надо учесть все эти факторы при организации тура;

— на вопрос «Когда бы Вы отправили Вашего ребенка в тур» 24% опрошиваемых родителей выбрали «любые каникулы», «на летних каникулах» указали 27% родителей, «на зимних и осенних» отметило по 18% родителей, весенние каникулы выбрало 5 родителей и в любое время отметилось 3 человека. Как видно из ответов большинство родителей выбрало летние каникулы;

— большинство родителей готовы отправить своего ребенка в тур на 7-10 дней (53%), 31% выбрали 5 дней продолжительность тура для своего ребенка и 16% хотели бы отправить детей в тур на 10-14 дней;

— на вопрос о уровне дохода наименьший доход до 30 тыс.руб имеют 10%. Большинство из опрошиваемых родителей 37%, указали доход свыше 60 тыс.руб, такой доход является высоким для того, чтобы выделить часть денежных средств на тур;

— на вопрос «Какую сумму Вы готовы выделить на тур» наибольшее количество родителей 39% готовы выделить на путешествие ребенку от 15-25 тыс.руб., всего 8 родителей готовы заплатить за тур до 10 тыс.руб., 12 респондентов готовы потратить от 10 - 15 тыс.руб., 12 родителей согласны заплатить за тур свыше 25 тыс.руб. (23%).

Результаты анкетирования показали, что большинство родителей хотели бы отправить своего ребенка в тур, с продолжительностью от 7 - 10 дней. Респонденты готовы потратить на железнодорожный тур от 15 - 25 тыс. руб.. Все эти результаты, положительно повлияют на развитие нового туристического продукта.

Проведя анкетирования и выявив предпочтения при организации тура у детей и их родителей, была наглядно представлена сравнительная диаграмма. Данная диаграмма показывает, критерии участия респондентов в железнодорожном туре по степени важности для детей и их родителей (см. рис. 12).



Рисунок 12 – Критерии участия респондентов в железнодорожном туре по степени важности для детей и их родителей

Исходя из диаграмм, можно сделать следующие выводы:

- для родителей во первых важна безопасность, питание, экскурсионная программа и комфорт;
- для школьников экскурсионная программа, развлечения и питание.

Для того, чтобы гарантировать вышеуказанные критерии была разработан сравнительный анализ предпочтений детей и их родителей при выборе железнодорожного тура предложена (см. таблицу 13).

Таблица 13 – Сравнительный анализ предпочтений детей и их родителей при выборе железнодорожного тура

Критерии	Выбор детей	Выбор взрослых
Безопасность	В туре будут задействованы 4 сопровождающих, также в вагоне у проводника всегда имеется аптечка и рабочий персонал проходит доврачебные курсы. При использовании автобуса, он будет оснащён всеми необходимыми средствами для перевозки детей.	
Питание	Входе тура будет организовано 3х разовое питание + сухой паёк	
Комфорт	Не особо имеет значения	Вагон оснащён кондиционерами, биотуалетом, а также душем.
Информативность	Не особо имеет значения	Благодаря обзорным экскурсиям, дети смогут узнать о достопримечательностях городов, которые они посетят. Экскурсии по ВУЗам поможет их сориентировать при выборе специальности в будущем
Экскурсионная программа	Экскурсионная программа предполагает посещение наиболее популярных ВУЗов на Дальнем Востоке, посещение филиала Мариинского театра, а также единственного на Дальнем Востоке океанариума и др.	
Развлечения	Для детей это важно, поэтому входе тура они смогут посетить картинг, океанариум, также входе экскурсий по ВУЗам дети посетят интерактивные лаборатории и смогут даже поучаствовать в мастер-классах.	Не особо имеет значение

Исходя из данных таблицы 13, при разработке тура будут учитываться вышеуказанные критерии.

Подведя итоги двух анкетирование, и можно сказать, что проектирование железнодорожного тура возможно, так как школьникам будет интересно по путешествовать со своими сверстниками, а родители готовы не отказывать своим детям в этом.

Все эти данные дали понять, что на Дальнем Востоке, есть потенциал к созданию железнодорожного тура. В следующей главе будет разработан тур с использованием поезда как средства передвижения.

В данной главе был проведён анализ туристических потоков и потенциала Дальнего Востока для развития железнодорожного туризма. Исходя из общих данных по регионам Дальнего Востока, можно выбрать наиболее подходящие для организации железнодорожного отдыха. К таким привлекательным регионам относятся Приморский и Хабаровский край, а также Амурская область как отправная точка. Кроме того был проанализирован спрос, то есть проведен опрос респондентов, данные опроса помогли определить портрет потенциального туриста для железнодорожного тура – школьники от 14 – 18 лет и их родители. В соответствие с преобладающими предпочтениями потенциальных туристов в следующей главе будет разработан новый туристический продукт.

3 ГЛАВА ФОРМИРОВАНИЕ НОВОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО ПРОДУКТА ДЛЯ СФЕРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

3.1 Разработка и экономическое обоснование нового туристического продукта

В результате анкетирования респондентов (школьников и их родителей) был выявлен портрет потенциального туриста для железнодорожного туризма. Для потенциальной целевой аудитории в туре важно, чтобы продолжительность тура была от 7-10 дней, в основном от 15 - 25 тыс. руб. в среднем, сезон для тура: весна /лето.

На основании выявленных предпочтений потенциальных туристов, был разработан железнодорожный тур "Следующая станция - вуз".

Концепция туристического маршрута «Следующая станция – вуз» предполагает наглядно показать школьникам Амурской области, популярные учебные заведения Приморского и Хабаровского края. Это отличная возможность выпускникам определиться с выбором учебного заведения, познакомиться с преподавателями и узнать всё о студенческой жизни.

Цель туристского маршрута: ознакомление школьников с учебными заведениями Приморского и Хабаровского края.

Задачи:

1. Познакомить с популярными вузами Дальнего Востока;
2. Активно и с пользой провести время;
3. Расширение кругозора.

Целевое ядро: школьники от 14 до 18 лет, которые в после выпуска собираются поступать в вузы Приморского или Хабаровского края.

Вид туристского маршрута – железнодорожный, образовательный и культурно - познавательный.

Половой состав: смешанный.

Доход: средний.

Длительность тура: 8 дней.

Сезон: весна/лето.

Протяжённость маршрута: 3 582,5 км, 209,5 км на трансфере, 10 км пешком.

Число туристов: 54 человек.

Тур предполагает следующий маршрут: г. Благовещенск (ж/д Вокзал) - Хабаровск (пл. им. В.И. Ленина - Хабаровский краеведческий музей им. Гродекова - набережная им. Г.И. Невельского - пл. Комсомольская - пл. Славы - Спасо - Преображенский собор - Городские пруды - Мост через р. Амур - Картинг площадка - ТРЦ Броско) - Владивосток (ДВФУ - Академия МЧС - Океанариум - Мариинский театр - ВВГУ) - Комсомольск-на-Амуре (Кинотеатр U-City - Авиационного завода им. Гагарина и Экспо-центра при Авиационном заводе - КНАГУ - АмГПУ - музея ООО «РН-Комсомольский НПЗ») - Хабаровск (ДВГУПС - ДВГМУ - ТОГУ - Пограничный институт) - Благовещенск (ж/д Вокзал).

Маршрут включает следующие объекты показа:

1. В Хабаровске туристы посетят обзорную экскурсию «Город на вольной реке», которая познакомит с историей города на Амуре с момента его основания до нашего времени. Посетят картинг площадку и смогут совершить по 3 заезда. Также смогут немного прогуляться по известному в городе ТРЦ «Brosko Mall»;

2. Во Владивостоке туристы проведут два дня. В первый день школьники смогут посетить остров Русский, где находится популярный университет на Дальнем Востоке ДВФУ, также им проведут экскурсию по кампусу. Там же на о.Русском находится ДВПСА МЧС, где для школьников проведут экскурсию и покажут технику с которой приходится работать. Далее туристы посетят единственный на территории океанариум и Мариинский театр. Во второй день школьники посетят ВВГУ, где смогут пройти профориентационное тестирование благодаря которому узнаю какими качествами они обладают и какая специальность им больше подходит, так же в ВВГУ проводят

интерактивную экскурсию в лабораторию «Умный дом», где школьники смогут изучить состав лабораторных стендов и познакомиться с демонстративной комнатой, где наглядно представлены отрасли производства и сферы жизни, в которых востребована автоматизация процессов управления;

3. В Комсомолск-на-Амуре туристы посетят авиационного завода им. Гагарина и ЭКСПОЦЕНТР при Авиационном заводе. На экскурсии школьники узнают, как производят составные части авиалайнеров, познакомятся с авиастроителями и, конечно же, узнают все о мощности отечественных истребителей. Далее их ждут экскурсии по таким ВУЗам как Комсомольский-на-Амуре государственный университет, Амурский гуманитарно-педагогический государственный университет. Где школьники смогут посетить аудитории, в которых проходят лекции, узнать у студентов об студенческой жизни и многое другое. Закончится посещение города экскурсией в музей ООО «РН-Комсомольский НПЗ»;

4. Возвращение в Хабаровск, где школьники посетят наиболее популярные ВУЗы, так как как Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Дальневосточный государственный медицинский университет, в котором туристы смогут зайти в музей нормальной и топографической анатомии с курсом оперативной хирургии. Закончится посещение Хабаровска экскурсией ТОГУ и Институтом ФСБ;

5. Прибытие в Благовещенск. Завершение тура.

Общая карта - схема с локациями по туру «Следующая станция - вуз » следующая (см. рис. 12): первоначальный пункт / точка отправления (А) – Ж/Д Вокзал, г.Благовещенск (ул. Станционная, 70), точка 1 – г. Хабаровск, Хабаровский край, точка 2 – Владивосток, Приморский край, точка 3 – Комсомольск-на-Амуре, Хабаровский край, точка 4 – Хабаровск, конечная точка (Б) – Ж/Д Вокзал, г.Благовещенск (ул. Станционная, 70).

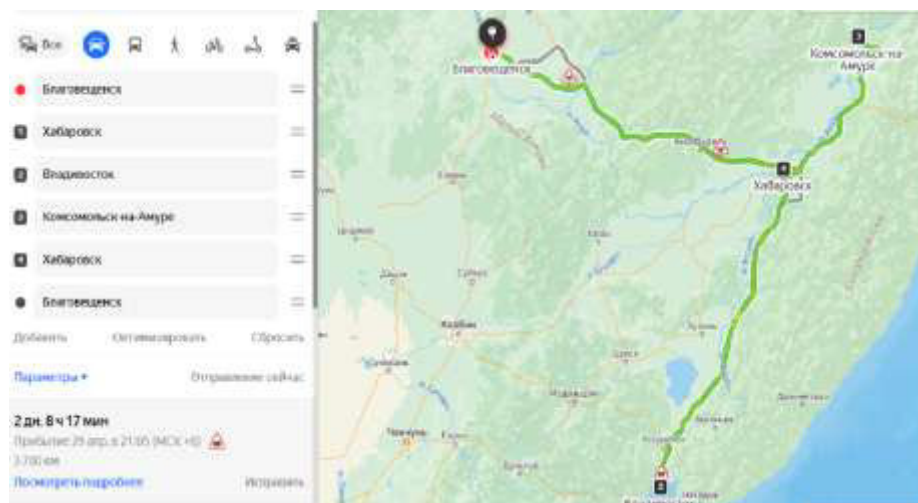


Рисунок 13 – Общая карта - схема с локациями по туристического маршрута «Следующая станция – вуз»

Таблица 14 – Программа туристического маршрута «Следующая станция – вуз» с таймингом

День	Время	Мероприятия
1 день 1 июня	18:45	Сбор группы на железнодорожном вокзале г. Благовещенска
	19:33	Отправление поезда (Благовещенск - Хабаровск)
	19:33-21:00	Проведение инструктажей, знакомство с программой тура.
	21:00-23:00	Общение с одноклассниками «знакомство заново»
	23:00	Отбой
2 день 2 июня	08:00	Подъем
	08:30-9:30	Завтрак
	9:00-9:30	Озвучивание плана на день
	9:30-10:37	Свободное время. Подготовка к выходу
	10:37	Прибытие в г. Хабаровск
	10:37-11:15	Сдача сумок в камеру хранения
	11:20-13:20	«Город над вольной рекой» (обзорная автобусная по Хабаровску)
	13:20-14:20	Комплексный обед в кафе «Vinograd»
	14:20	Продолжение обзорной экскурсии
	15:20	Завершение обзорной экскурсии.
	15:20-15:50	Отправление на картинг площадку на заказанном автобусе
	15:50	Прибытие на картинг площадку
	15:50-16:20	Инструктаж по технике безопасности, деление на группы по 8 человек и переодевание первой группы
	16:20-17:20	Езда на картинге
	17:20-17:30	Переодевание последней группы.
	17:30-17:50	Отправление в ТРЦ Броско
	17:50-18:50	Ужин в «Вкусно и точка»
	18:50-19:30	Свободное время. Прогулка по ТРЦ
	19:30-19:40	Встреча возле автобуса. Отправление на жд вокзал
	19:40-20:00	Прибытие на жд вокзал
20:00-20:15	Получение вещей с камеры хранения	
20:15-20:35	Посадка в вагон	
20:57	Отправление во Владивосток	
20:57-22:30	Свободное время (настольные игры, игра на гитаре)	
22:30	Отбой	

День	Время	Мероприятия
3 день 3 июня	8:00	Подъем
	8:30-9:15	Завтрак
	9:15-9:30	Озвучивание плана на день
	9:30-9:50	Подготовка к выходу
	9:50	Прибытие во Владивосток
	9:50-10:15	Трансфер в хостел Изба
	10:15-11:00	Заселение в номера
	11:00-11:15	Приезд на о.Русский.
	11:15-12:45	Экскурсия по ДВФУ
	12:45-13:15	Обед в столовой на территории кампуса
	13:15-13:20	Отправление в Академию МЧС
	13:20-14:20	Экскурсия в Академии МЧС
	14:20-14:30	Отправление в Приморский океанариум
	14:30-16:30	Посещение океанариума
	16:30-18:00	Ужин в ресторане Супра
	18:30-18:40	Отправление в Мариинский театра
	18:40-22:50	Посещение Мариинского театра. Просмотр спектакля «Лебединое озеро»
22:50-23:15	Возвращение в хостел.	
23:15	Отбой	
4 день 4 июня	7:15	Подъем
	7:15-8:30	Завтрак в гостинице. Сдача номеров
	8:30-9:10	Отправление на экскурсию в ВВГУ
	9:10-10:10	Профориентационное тестирование в ВВГУ
	10:10	Деление группы на 2 подгруппы по 25 человек
	10:10-12:50	Первая подгруппа идёт слушать результаты тестирования от психолога.
	10:10-12:50	Вторая идёт на экскурсии по ВВГУ. (обзорная и интерактивная экскурсия по ВВГУ)
	12:50-13:30	Обед в столовой ВВГУ
	13:30	Подгруппы меняются
	16:00	Завершения экскурсии по ВВГУ
	16:00-16:10	Дорога до ж/д вокзала
	16:10-17:00	Посадка
	17:20	Отправление в Комсомольск-на-Амуре
18:00-19:00	Ужин в поезде	
19:00-20:00	Экскурсионную путевая информация о Комсомольске-на-Амуре	
20:00-22:00	Свободное время	
22:00	Отбой	
5 день 5 июня	8:00	Подъем
	8:30-9:30	Завтрак
	9:30-13:30	Свободное время в поезде
	13:30-14:30	Обед
	14:30-17:00	Свободное время
	17:38	Приезд в город Комсомольск на Амуре
	17:40-17:50	Автобус до хостела «Орешка»
	17:50-18:20	Заселение в номера
	18:20-19:20	Ужин в столовой ГородОК
	19:20-21:20	Вечерняя обзорная экскурсия по городу.
	21:20-21:45	Возвращение в хостел
21:45-22:45	Свободное время	
22:25	Отбой	
6 день 6 июня	7:00	Подъем. Сдача номеров
	7:45-8:45	Завтрак в столовой ГородОк
	8:45-9:00	Дорога до Авиационного завода им. Гагарина и Экспо-центра при Авиационном заводе
9:00-11:00	Посещение Авиационного завода им. Гагарина и Экспо-центра при Авиационном заводе	

День	Время	Мероприятия
6 день 6 июня	11:00-11:15	Дорога до КНАГУ
	11:15-13:15	Экскурсия по университету и технопарку
	13:15-14:15	Обед в столовой КНАГУ
	14:15-15:25	Дорога до АмГПГУ
	15:25-16:25	Экскурсия по АмГПГУ
	16:25-16:45	Дорога до музея ООО «РН-Комсомольский НПЗ»
	16:45-17:45	Экскурсия по музею ООО «РН-Комсомольский НПЗ»
	17:45-19:00	Ужин в столовой ГородОК
	19:00-19:10	Дорога до жд вокзала
	19:10-20:10	Посадка в вагон
	21:05	Отправление в г. Хабаровск
	21:05-22:00	Свободное время
	22:00	Отбой
7 день 7 июня	6:03	Прибытие в Хабаровск
	6:03-6:30	Сдача вещей в камеру хранения
	6:30-8:00	Завтрак в столовой СТОЛОВАЯ №1
	8:00-10:00	Экскурсия в ДВГУПС
	10:00-12:10	Экскурсия по ДВГМУ. Посещение музея нормальной и топографической анатомии с курсом оперативной хирургии.
	12:10-13:10	Обед в столовой Медицинского института
	13:10-13:30	Дорога до ТОГУ
	13:30-14:30	Экскурсия в ТОГУ
	14:30-16:00	Экскурсия в Пограничный институт
	16:00-16:10	Дорога до жд вокзала
	16:10-17:10	Ужин в столовой №1
	17:10-17:30	Выдача вещей из камеры хранения
	17:30-18:15	Посадка в вагон
	18:34	Отправление в Благовещенск.
18:34-21:00	Общение. Узнать впечатление от поездки	
21:00-22:00	Перекус	
	22:00	Отбой
8 день 8 июня	7:46	Прибытие в Благовещенск. Завершение тура

Технологическая карта туристического маршрута «Следующая станция – вуз» представлена в таблице 15.

Основные сведения о маршруте:

1. Маршрут путешествия: г. Благовещенск – г. Хабаровск – г. Владивосток – г. Комсомольск-на-Амуре – г. Хабаровск – г. Благовещенск;
2. Длительность путешествия: 7 дней / 8 ночей;
3. Количество туристов в группе: 54;
4. Сопровождающих: 4;
5. Расстояние маршрута (км): 3 582,5;
6. Стоимость тура (рублей): 30377,4 / 24835,3 рубля.

Адрес, с которого начинается путешествие: г. Благовещенск, ул. Станционная 70, ж/д вокзал.

Таблица 15 – Технологическая карта туристического маршрута «Следующая станция – вуз»

Населенные пункты, расстояние между ними, способы передвижения, время прибытия в пункт и выезда из него	Наименование и месторасположение объектов туристской индустрии, оказывающих услуги размещения, категория и условия размещения	Наименование экскурсий (с перечнем основных объектов показа), туристских прогулок и походов.	Перевозка туристов	Другие услуги
<p>1 День и 2 день Трансфер: г. Благовещенск (жд вокзал) – г. Хабаровск, Расстояние – 767 км. Время выезда: 19:33 Время приезда: 10:37</p>		<p>1. Город на вольной реке -обзорная автобусная экскурсия (пл. им. В.И. Ленина; Хабаровский краеведческий музей им. Гродекова; набережная им. Г.И. Невельского; пл. Комсомольская; пл. Славы; Спасо - Преображенский собор; Городские пруды; Мост через р. Амур)по г. Хабаровску 2. Картинг площадка 3. ТРЦ «Brosko Mall»</p>	<p>Плацкартный вагон на 54 человека 14 часов 12 минут Компания ОАО РЖД Автобус на 54 человек Фирма: Частное лицо Попов Владимир Александрович Продолжительность: 5 часов</p>	<p>Услуги питания Завтрак в поезде от РЖД Обед в кафе-бар «Vinograd» Ужин в «Вкусно и точка»</p>
<p>3 день г. Хабаровск - г. Владивосток Расстояние - 645 км. Время выезда: 20:57 Время приезда: 9:50</p>		<p>1. ДВФУ - экскурсия по кампусу, знакомство с педагогическим составом, беседа со студентами 2. ДВПСА МЧС 3. Приморский океанариум 4. Мариинский театр. Балет-феерия Петра Чайковского «Щелкунчик»</p>	<p>Плацкартный вагон на 54 человека 12 часов 53 минут Компания ОАО РЖД Автобус на 54 человек Фирма: Эллада Продолжительность: 13 часов</p>	<p>Услуги питания Завтрак в поезде от РЖД Обед в столовой ДВФУ Ужин в ресторане «Супра»</p>
<p>4 день г. Владивосток Время выезда: 17:20</p>	<p>Hotel Изба ул. Мордовцева, 3, г. Владивосток</p>	<p>1. ВВГУ - профориентационное тестирование + разговор с психологом. Экскурсия по интерактивной лаборатории «Умный дом» на территории университета</p>	<p>Автобус на 54 человек Фирма: Эллада Продолжительность: 4 часов</p>	<p>Завтрак в гостиницы Обед в столовой ВВГУ Ужин в поезде от ОАО РЖД</p>

Населенные пункты, расстояние между ними, способы передвижения, время прибытия в пункт и выезда из него	Наименование и месторасположение объектов туристской индустрии, оказывающих услуги размещения, категория и условия размещения	Наименование экскурсий (с перечнем основных объектов показа), туристских прогулок и походов.	Перевозка туристов	Другие услуги
5 день г. Комсомольск-на-Амуре Время приезда: 17:38	Хостел Орешка Пионерская ул., 63, Комсомольск-на-Амуре	Кинотеатр U-City - просмотр фильма	Плацкартный вагон на 54 человека 1 день 18 минут	Завтрак и обед в поезде от ОАО РЖД Ужин в столовой «ГородОк»
6 день г. Комсомольск-на-Амуре Время выезда: 21:05	Хостел Орешка Пионерская ул., 63, Комсомольск-на-Амуре	1. Экскурсия «Технология полета», которая включает посещение авиационного завода им. Гагарина и экспо-центр при авиационном заводе 2. Экскурсия по университету КнАГУ и технопарку 3. Экскурсия по АмГПУ 4. Экскурсия по музею ООО «РН-Комсомольский НПЗ»	Автобус на 54 человека ИП Степанов Алексей Станиславович Продолжительность: 11 часов	Завтрак в столовой «ГородОК» Обед в столовой КнАГУ Ужин в столовой «ГородОК»
7 день г. Хабаровск Время прибытия: 06:03 Время выезда: 18:34		1. Экскурсия в ДВГУПС 2. Экскурсия в ДВГМУ. Посещение музея нормальной и топографической анатомии с курсом оперативной хирургии. 3. Экскурсия в ТОГУ 4. Экскурсия в ХПИ ФСБ	Автобус на 54 человек Фирма: Частное лицо Попов Владимир Александрович Продолжительность: 9 часов	Завтрак в столовой №1 Обед в столовой ДВГМУ Ужин в столовой №1
8 день г. Благовещенск Время прибытия: 07:46	Завершение тура			

Калькулирование себестоимости тура учитывало два момента:

1. Организация тура с учётом использования рейсовых ж / д маршрутов использования учётом. Данные представлены в таблице 16;

2. Организация тура с учётом чартерного маршрута, который предполагает аренду вагонов и их прицепку к рейсовым маршрутам. Данные представлены в таблице 17.

Таблица 16 – Калькуляция нового туристического маршрута «Следующая станция – вуз» при организации тура с учётом рейсового маршрута

Наименование калькуляционных статей	%	На группу, в руб.	1 туриста, в руб.	Удельный вес статей в себестоимости путевки на одного туриста, %
1	2	3	4	5
Транспорт		395127,0	9037,6	29,8
Проживание		62 640,0	1253,0	4,1
Питание		353 079,0	7062,0	23,2
Экскурсионная программа		240840,0	4460,0	14,7
Дополнительные услуги		41850,0	775,0	2,6
Зарплата сопровождающего		25600,0	512,0	1,7
Прямые затраты		1119136,0	23099,6	76,0
Косвенные затраты	10	111913,6	2310,0	7,6
Полная себестоимость		1231049,6	25409,6	83,6
Прибыль	15	184657,4	3811,4	12,5
Налог на доход	15	1415707,0	572,0	1,9
Комиссионное вознаграждение турагенту	2	28314,2	584,4	1,9
Продажная цена		1444021,2	30377,4	100

Таблица 17 – Калькуляция нового туристического маршрута «Следующая станция – вуз» при организации тура с учётом чартерного маршрута

Наименование калькуляционных статей	%	На группу, в руб.	1 туриста, в руб.	Удельный вес статей в себестоимости путевки на одного туриста, %
Транспорт		327 706	6555	26
Проживание				
Питание		353 079	7062	28
Экскурсии		240840	4460	18
Дополнительные услуги		27432	289	1
Зарплата сопровождающего		25600	512	2
Прямые затраты		974657	18878	76
Косвенные затраты	10	97466	1888	8
Полная себестоимость		1072123	20766	84
Прибыль	15	160818,4	3115	13
Налог на доход	15	24123	467,3	2
Комиссионное вознаграждение турагенту	2	25141,3	487	2
Продажная цена		1282206	24835,3	100,0

Как показали расчёты (см. рис. 14) в структуре цены тура при использовании чартерных маршрутов увеличивается доля затрат на экскурсионное обслуживание, что благоприятно повлияет на принятие решение о поездке родителями - они тратят на информированность, а не на переезд

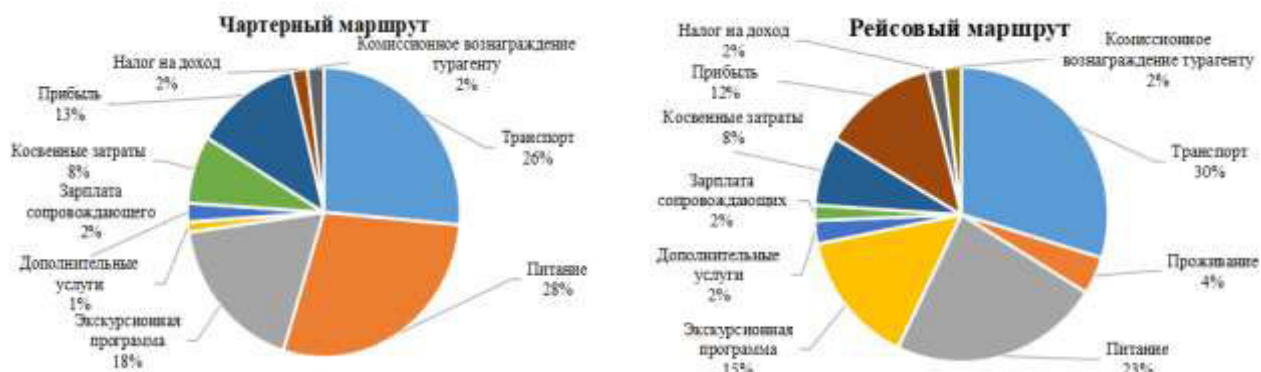


Рисунок 14 – Структуры себестоимости туристической путевки, %

Расчеты:

1. Транспорт:

Стоимость услуги пользования (с учетом оплаты труда проводника и обслуживания вагона на станциях пребывания) пассажирским вагоном типа «плацкарт» инвентарного парка АО «ФПК» по договору найма подвижного состава равна – 31 250 руб. сут., при задействовании вагона на маршруте восемь дней, стоимость аренды составит: 31 250 руб. * 8 сут. = 250000 руб. на группу, и 5000 руб. – на одного туриста человека.

Стоимость постельного белья на весь период путешествия, равна 189 руб., таким образом, 189 руб. * 54 чел. = 10 206 рублей на группу, и 204 рублей на одного туриста.

Таким образом, расходы на железнодорожные билеты с учётом стоимость постельного белья при организации тура с использованием чартерного маршрута (прицепного вагона) составляют: 250 000 руб. + 10 206 руб. = 260 206 рублей на группу, и 5 205 рублей на одного туриста.

Стоимость проезда туристов в пассажирском поезде с 4 марта 2023 г. для детей и организованных групп детей в возрасте от 10 до 17 лет (включительно) на поезда АО «ФПК» с отправлением с 1 июня до 31 августа 2023 г. действует скидка 50 % на проезд в общих и плацкартных вагонах дальнего следования.

Стоимость железнодорожных билетов г. Благовещенск – г. Хабаровск – равна 1095 рублей на одного ребенка и 2190 рублей на одного взрослого. Таким образом, на группу стоимость билетов составит $(1095 \text{ руб.} * 50 \text{ чел.}) + (2190 \text{ руб.} * 4 \text{ чел.}) = 63\ 510$ рублей на группу, и 1270 руб. 20 коп. на одного туриста.

Стоимость железнодорожных билетов г. Хабаровск – г. Владивосток равна 1095 рублей на одного ребенка и 2190 рублей на одного взрослого. Таким образом, на группу стоимость билетов составит $(1095 \text{ руб.} * 50 \text{ чел.}) + (2190 \text{ руб.} * 4 \text{ чел.}) = 63\ 510$ рублей на группу, и 1270 руб. 20 коп. на одного туриста.

Стоимость железнодорожных билетов г. Владивосток – г. Комсомольск-на-Амуре равна 1344,5 рублей на одного ребенка и 2689 рублей на одного взрослого. Таким образом, на группу стоимость билетов составит $(1344 \text{ руб.} 50 \text{ коп.} * 50 \text{ чел.}) + (2689 \text{ руб.} * 4 \text{ чел.}) = 77\ 981$ рублей на группу, и 1560 рублей на одного туриста.

Стоимость железнодорожных билетов г. Комсомольск-на-Амуре – г. Хабаровск равна 1022 рублей на одного ребенка и 2044 рублей на одного взрослого. Таким образом, на группу стоимость билетов составит $(1022 \text{ руб.} * 50 \text{ чел.}) + (2044 \text{ руб.} * 4 \text{ чел.}) = 59\ 116$ рублей на группу, и 1183 рублей на одного туриста.

Стоимость железнодорожных билетов г. Хабаровск – г. Благовещенск равна 1095 рублей на одного ребенка и 2190 рублей на одного взрослого. Таким образом, на группу стоимость билетов составит $(1095 \text{ руб.} * 50 \text{ чел.}) + (2190 \text{ руб.} * 4 \text{ чел.}) = 63\ 510$ рублей на группу, и 1270 руб. 2 коп. на одного туриста.

Стоимость постельного белья на весь период путешествия, равна 189 рублей.

Таким образом, $189 \text{ руб.} * 6 \text{ дн.} = 1\ 134 \text{ руб.}$, $1\ 134 \text{ руб.} * 54 \text{ чел} = 61\ 236$ рублей на группу, и 1225 рублей на одного туриста.

Итого, железнодорожные расходы при организации поездки с учётом рейсового маршрута составляют: $327\ 627 \text{ руб.} + 61\ 236 \text{ руб.} = 388\ 863$ рублей на группу, и 7687 руб. 60 коп. на одного туриста.

Аренда автобуса:

В г. Хабаровск перевозку на арендованном автобусе осуществляет ИП Попов Владимир Александрович: модель автобуса – King Long 6127; общее количество мест (с багажом) – 55; дополнительные услуги – кондиционер; стоимость – 2000 рублей/час; общее количество часов: 5 часов.

$2000 \text{ руб.} * 5 \text{ часов} = 10\,000 \text{ рублей на группу, } 10\,000 \text{ руб.} / 50 \text{ чел.} = 200 \text{ рублей на одного туриста}$

В г. Владостоке перевозка осуществлялась на арендованном автобусе фирмы «Эллада», марка автобуса – Yutong, общее количество мест (с багажом) – 55, дополнительные услуги – кондиционер. Стоимость – 1500 рублей/час. Общее количество часов: 13 часов.

$1500 \text{ руб.} * 13 \text{ часов} = 19\,500 \text{ рублей на группу; } 19\,500 \text{ руб.} / 50 \text{ чел.} = 390 \text{ рублей на одного туриста.}$

Аренду автобуса в г. Владивосток осуществляет Фирма «Эллада»: общее марка автобуса – Yutong; количество мест (с багажом) – 55; дополнительные услуги – кондиционер. Стоимость – 2000 рублей/час. Общее количество часов: 4 часов.

$2\,000 \text{ руб.} * 4 \text{ часа} = 8\,000 \text{ рублей на группу, } 8\,000 \text{ руб.} / 50 \text{ чел.} = 160 \text{ рублей на одного туриста}$

В г. Комсомольск-на-Амуре перевозка осуществлялась на арендованном автобусе ИП Степанов Алексей Станиславович, марка автобуса – Golden dragon XML6126JR, общее количество мест (с багажом) – 55, дополнительные услуги – кондиционер. Стоимость – 1 500 рублей/час. Общее количество часов: 11 часов.

$1\,500 \text{ руб.} * 11 \text{ часов} = 16\,500 \text{ рублей на группу; } 16\,500 \text{ руб.} / 50 \text{ чел.} = 330 \text{ рублей на одного туриста}$

В г. Хабаровск перевозку на арендованном автобусе осуществляет ИП Попов Владимир Александрович: модель автобуса – King Long 6127; общее количество мест (с багажом) – 55; дополнительные услуги – кондиционер; стоимость – 2000 рублей/час; общее количество часов: 9 часов

$2\,000 \text{ руб.} * 9 \text{ часов} = 18\,000 \text{ руб. на группу; } 18\,000 \text{ руб.} / 50 \text{ чел.} = 360 \text{ рублей на одного туриста}$

руб., на одного туриста

Таким образом, расходы на аренду автобуса составляют: 1 350 рублей на одного туриста, и 67 500 рублей на группу.

Итого, транспортные расходы составляют: 260 206 руб. + 67 500 руб. = 327 706 рублей на группу, и 6555 рублей на одного туриста (при организации поездки с учетом чартерного маршрута). 327 627 руб. + 67 500 руб. = 395 127 рублей на группу и 9 037,6 рублей на одного туриста (при организации поездки с учетом рейсового маршрута);

2. Проживание (при организации поездки с учетом рейсового маршрута):

Стоимость проживания во Владивостоке равна 700 рублей сутки с одного человека.

700 руб. * 54 чел. = 37 800 рублей на группу, 37 800 руб. / 50 чел. = 756 рублей на одного туриста.

Стоимость проживания в Комсомольске-на-Амуре равна 460 рублей сутки с одного человека. 460 руб. * 54 чел. = 24 840 рублей на группу, 24 840 руб. / 50 чел., 497 рублей на одного туриста.

Итого, расходы на проживание: 37 800 руб. + 24 840 руб. = 62 640 рублей на группу, 62 640 руб. / 50 чел. = 1253 рублей на одного туриста.

3. Питание:

В соответствии с графиком тура выходит шесть завтраков, шесть обедов, шесть ужинов и семь сухих пайков.

Три завтрака от ОАО РЖД стоимость 292 руб. 292 руб * 3 = 876 руб. Один завтрак в гостинице «Изба» стоимость 200 руб. Один завтрак в Комсомольске-на-Амуре в столовой «ГородОк» стоимость 230 руб. Один завтрак в Хабаровске в столовой «№1» стоимость 250 руб.

Итого 1 556 руб стоимость на одного человека за завтрак.

Один обед в Хабаровске в кафе Vinograd стоимость 350 руб. Один обед во Владивостоке в столовой ДВФУ стоимость 200 руб. Один обед во Владивостоке в столовой ВВГУ стоимость 200. Один обед от ОАО РЖД стоимость 435 руб. Один обед в Комсомольск-на-Амуре в столовой КНАГУ

стоимость 200 руб. Один обед в Хабаровске в столовой ДВГМУ стоимость 200 руб.

Итого 1 584 рублей стоимость на одного человека за обед.

Один ужин в Хабаровске в «Вкусно и точка» стоимость 400 руб. Второй ужин во Владивостоке в ресторане «Супра» стоимость 600 руб. Третий ужин в поезде от ОАО РЖД стоимость 332 руб. Четвёртый и пятый ужин в Комсомольске-на-Амуре в столовой «ГородОК» стоимость 700 руб. Шестой ужин в Хабаровске в столовой «№1» стоимость 350 руб.

Итого 2 382 руб стоимость на одного человека за ужин.

Организация питьевого режима в поезде осуществляется бутилированной водой. Стоимость одной упаковки (4 шт.) пятилитровых бутылок воды равна 312 руб. Из расчета один литр воды на одного человека в сутки, на все время путешествия требуется около 378 л. то есть ~ 11 упаковок воды, таким образом стоимость составит 312руб. * 11уп. = 3432руб. на группу и 71 руб. 50 коп. на одного туриста.

Стоимость сухого пайка в которой входит: вафля артек – 20 руб., вода 0,5 л., – 20 руб, банан – 25 руб., яблоко – 25 руб., сок 0,2л., – 20 руб., бисквитный рулетик – 15 руб.,

Итого, 125 рублей на 1 день. 125 руб. * 7 дн. = 875 рублей на 7 дней на одного человека. 875 руб. * 54 чел. = 47 250 руб. на группу, 47 250 руб. / 50 чел. = 945 рублей на одного туриста.

Расходы в туре на питания составляют: 1 556 руб. + 1 584 руб. + 2 382 руб. + 71 руб. 50 коп руб. + 945 руб. = 6 538 руб. 50 коп ., 6 538 руб. 50 коп * 54 чел. = 353 079 рублей на группу, 353 079 руб. / 50 чел. = 7062 рублей на одного туриста;

4. Услуги сопровождающего:

В туре будут задействованы 4 сопровождающих. Заработная плата на 1 сопровождающего составляет 800 руб в день. Соответственно 4 чел. * 800 руб. = 3200 руб. за 4 чел. сопровождающих за день. 3200 руб. * 8 чел. = 25 600 руб. за 8 дней тура за 4 сопровождающих. 25600 руб. / 50 чел. = 512 руб. на одного

туриста;

5. Экскурсионные услуги:

«Город над вольной рекой» обзорная автобусная по Хабаровску – 550 руб/чел. На группу 550 руб. * 54 чел. = 29 700 руб. На одного туриста 29 700 руб. / 50 чел. = 594 рублей.

Картинг площадка в г. Хабаровск стоимость 950 рублей с человека.

950 руб. * 50 чел. = 47 500 руб. – 20 % скидка = 38 000 руб., на группу 38 000 руб. / 50 чел. = 760 рублей на одного туриста.

Приморский океанариума – 1 100 руб/чел. 1100 * 54 = 59 400 на группу, 59 400 / 50 = 1188 на одного туриста

Приморский филиал Мариинского театра – 450 руб/чел. 450 руб. * 54 чел. = 24 300 руб., на группу и 24 300 руб. / 50 чел. = 486 рублей на одного туриста.

Профориентационное тестирование в ВВГУ стоимость 1000 руб на одного туриста. 1000 руб. * 50 чел. = 50 000 рублей на группу.

Кинотеатр U-City стоимость 350 рублей.

350 руб. * 54 чел. = 18 900 рублей на группу, 18 900 руб. / 50 чел. = 378 рублей на одного туриста.

Экскурсия по Авиационному заводу им. Гагарина и Экспо-центру при Авиационном заводе – 350 руб/чел.

350 руб. * 54 чел. = 18 900 рублей на группу, 18 900 руб. / 50 чел. = 378 рублей на одного туриста.

Экскурсия по музею ООО «РН - Комсомольский НПЗ» – 150 руб/чел.

150 руб. * 54 чел. = 8 100 рублей на группу, 8 100 руб. / 50 чел. = 162 рублей на одного туриста.

Итого, экскурсионные расходы составляют: 4 460 рублей на одного туриста, и 4 460 руб. * 54 чел. = 240 840 рублей на группу;

6. Дополнительные услуги:

Камера хранения (при организации тура с учетом рейсового маршрута) стоимость 267 рублей с одного человека.

$267 \text{ руб.} * 54 \text{ чел.} = 14\,418 \text{ рублей}$ на группу, и $14\,418 \text{ руб.} / 50 \text{ чел.} = 289$ рублей на одного туриста.

Душ в поезде стоимость 150 руб/чел. $150 \text{ руб} * 3 \text{ раз} = 450$ рублей на одного человека.

$450 \text{ руб.} * 54 \text{ чел.} = 24\,300 \text{ рублей}$ на группу, и $24\,300 \text{ руб.} / 50 \text{ чел.} = 486$ рублей на одного туриста.

Итого, расходы на дополнительные услуги составят 775 рублей на одного туриста, и 41 850 рублей на группу;

7. Прямые затраты на группу при организации тура с учетом рейсового маршрута составят: 1 119 136 руб., и на одного туриста 23099 руб. 60 коп. рублей. При организации тура с учетом чартерного маршрута прямые затраты на группу составят 974 657 рублей и 18 878 рублей на одного туриста;

8. Косвенные затраты туроператора составляют 10% от уровня прямых затрат при организации тура с учетом рейсового маршрута: $1\,119\,136 \text{ руб.} * 10\% = 111\,913,6$ рублей на группу, и на одного туриста 2 310 рублей.

Косвенные затраты туроператора составляют 10 % от уровня прямых затрат при организации тура с учетом чартерного маршрута: $974\,657 \text{ руб.} * 10\% = 97\,466$ рублей на группу, на одного туриста – 1 888 рублей;

9. Полная себестоимость продукта при организации поездки с учетом рейсового маршрута: $1\,119\,136 \text{ руб.} + 111\,913 \text{ руб.} 60 \text{ коп.} = 1\,231\,049,6$ рублей на группу, и на одного туриста 25 409 руб. 60 коп. рублей. Полная себестоимость продукта при чартерном маршруте: $974\,657 \text{ руб.} + 97\,466 \text{ руб.} = 1\,072\,123$ рублей на группу, и на одного туриста 20 766 рублей;

10. Планируемая прибыль составляет 15% от полной себестоимости туристского продукта при рейсовом маршруте: $1\,231\,049 \text{ руб.} 60 \text{ коп.} * 15\% = 184\,657,4$ рублей на группу, и на одного туриста 3 811,4 рублей. Планируемая прибыль составляет 15% от полной себестоимости туристского продукта при чартерном маршруте: $1\,072\,123 \text{ руб.} * 15\% = 160\,818,4$ рублей на группу, и на одного туриста 3 115 рублей;

11. Налог на доход составляет 15 % от прибыли при чартерном маршруте:

160 818 руб. 40 коп. * 15 % = 24 123 рублей на группу, и на одного туриста 467,3 рублей на одного туриста. При рейсовом маршруте: 184 657 руб. 40 коп. * 15 % = 27 699 рублей на группу, и на одного туриста 572 рубля;

12. Комиссионное вознаграждение турагенту составляет 2 % при организации тура с учётом рейсового маршрута: 1 443 406 руб. 20 коп. * 2 % = 28 868 руб. 10 коп. на группу, и на одного туриста 584 руб. 40 коп.. При организации тура с учётом чартерного маршрута: 1 257 064 руб. 40 коп * 2 % = 25 141 руб. 30 коп. на группу, и на одного туриста 487 рублей.

Итак, продажная цена на туристский продукт «Следующая станция - вуз» при организации тура с учетом рейсового маршрута составит 1 472 274 руб. 3 коп. на группу, и на одного туриста 30 377 руб. 40 коп.. При организации тура с чартерного маршрута стоимость составит: 1 282 206 рублей на группу, и на одного туриста 24 835 руб. 30 коп.. По сегодняшним ценам, это не дорогостоящий железнодорожный тур, который будет пользоваться спросом у желающих.

3.2 Продвижение нового туристического продукта

Продвижение туристского продукта – это совокупность мероприятий, необходимых для реализации тура, в них включается реклама, участие в выставках, создание буклетов и т.д.²²

Для успешного продвижения нового туристского продукта, вышеуказанном пункте была определена целевую аудиторию.

Назначение рекламы – привлечь внимание потенциальных клиентов и увеличить объем продаж тура.

Разработка стратегии продвижения туристического продукта нужна для того, чтобы узнать какие средства продвижения применять для привлечения новых клиентов.

Учитывая вышеуказанное при организации продвижения нового туристического продукта важно разработать календарный план, в котором

первичная²² – Современные методы продвижения туристического продукта [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-metody-prodvizheniya-turistskogo-produkta/viewer> – 21.04.23

необходимо выбрать варианты эффективной рекламы.

Таблица 18 – План мероприятий по продвижению нового туристического продукта «Следующая станция – вуз» на 2023 – 2024 годы

№	Мероприятия	Декабрь	Январь	Февраль	Март
Онлайн каналы					
1	Реклама на сайте Амуринфо	X	X	X	X
2	Таргетинг в ВК	X	X	X	X
3	Информационный сайт visitAmur	X	X	X	X
4	Telegram канал «Amur Travel»	X	X	X	X
Офлайн каналы					
1	Информирование в школах	X	X	X	X
2	Буклеты	X	X	X	X

Онлайн продвижение: информационные сайты туристической фирмы, ИА «АМУР.Инфо» (<https://amur.info/>), ТИЦ «VisitAmur» (<https://visitamur.ru/>), таргетинг в ВК, Telegram канал «Amur Travel» (https://t.me/amur_travel).

Офлайн продвижение: буклеты, информирование в школах.

Продвижение будет проводиться с декабря по март.

Таблица 19 – Расчет рекламного бюджета нового туристического продукта «Следующая станция – вуз»

№	Наименование	Частота	Стоимость 1 объявления/ листовки, руб.	Общая стоимость, руб.
1	Реклама на сайте Амуринфо	1 раз месяц	8 440	33 760
2	Информационный сайт VisitAmur	1 объявление	0	0
3	Таргетинг в ВК	1 раз в день	50	6000
4	Буклет	400 буклетов	25	10 000
5	Telegram канал «Amur Travel»	1 раз в день	50	6000
Итого:				55 760

Реклама на сайте АМУР.Инфо (<https://amur.info/>) – правая колонка, вверх, неделя – 8 440 рублей.²³

Пост на информационном сайте ТИЦ «VisitAmur» (<https://visitamur.ru/>) – бесплатно.

Полиграфические услуги (печать буклетов) (см. Приложение Б) – 1

первичная²³ – Сайт АМУР.Инфо [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://reklamka.ru/geo/amurskaya-oblast-blagoveschensk/inet/538.%20-%202027.04.2023-27.04.2023>

буклет – 25 рублей, 400 буклетов – 10 000 рублей, по 100 буклетов в месяц.²⁴

Таргетинг в ВК – 1 реклама 50 руб., 6000 рублей, по 30 объявлений в месяц

Итого, расходы на продвижение нового туристического продукта составят 55 760 рублей.

Продвижение B2C ориентировано на аудиторию туристов школьников и их родителей.

Брендинг: участникам будет предложено приобрести панамку или футболку «Следующая станция – вуз» (см. Приложение В) за 500 рублей, в память об познавательном туристском маршруте.

Мероприятия, которые были указаны выше, помогут заинтересовать клиентов предложенным туром, и которые будут готовы приобрести его.

В данной главе был разработан новый туристический продукт «Следующая станция – вуз». Организация железнодорожного тура учитывало два момента: 1) Организация тура с учётом использования рейсовых ж/д маршрутов; 2) Организация тура с учётом чартерные маршрута, который предполагает аренду вагонов и их прицепку к рейсовый маршрутам. Продолжительность туристического маршрута составила 8 дней / 7 ночей, вход стоимость – 30377,4 / 24835,3 рубля в зависимости от организации тура, но стоит отметить, что при выборе организации тура с учетом аренды вагона, экономия составит около 6000 рублей, тем самым можно разнообразить экскурсионную программу. В стоимость включено: транспорт, питание, проживание, экскурсионная программа и сопровождающие.

Предложенные способы продвижения, также поспособствуют распространению тура в массы. И затраты на рекламы окупятся с покупки двух туристических путевок.

первичная²⁴ – Сайт Полиграфических услуг «Платина» [Электронный ресурс]: офиц.сайт. –
доступа: <https://platinadv.ru/production/polygraphy/> – 27.04.2023

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение необходимо отметить, что так как официального определения «железнодорожный туризм», в настоящее время не имеется, но при этом в 2022 году имелись попытки закрепить официальное определение железнодорожного туризма, внесением изменений в Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации», можно считать, что под железнодорожным туризмом предлагается понимать путешествие в оздоровительных, познавательных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях без извлечения материальной выгоды, осуществляемое железнодорожным транспортом. Различают два вида железнодорожного туризма: рейсовые и арендованные поезда. Поэтому эти два вида будут учитываться при разработке тура.

Так как тема исследование предполагает развитие железнодорожного туризма на Дальнем Востоке нами были проанализирован потенциал данного округа для разработки железнодорожного туризма, который показал, что наиболее развитыми и технологически оснащёнными являются железнодорожные пути в Хабаровском и Приморском крае, а также Амурской области как отправной точки.

В целом как показывает опыт прошлых лет активно пользовались такими маршрутами дети. И в соответствии в рамках дальнейшего исследования был проведён анализ спроса на организацию железнодорожных туров для детей. В связи с тем, так как в поездку едут дети и мы должны узнать их предпочтения по организации тура, но так же и предпочтения родителей, так как они будут принимать решения и оплачивать данный тур. Поэтому в рамках исследования было проведено два анкетирования.

На основе проведённого анкетирования был разработан новый туристический продукт «Следующая станция – вуз», который предназначен для школьников от 14 - 18 лет. Концепция туристического маршрута предполагает

наглядно показать школьникам Амурской области, популярные учебные заведения Приморского и Хабаровского края. Это отличная возможность выпускникам определиться с выбором учебного заведения, познакомиться с преподавателями и узнать всё о студенческой жизни.

Подводя итоги всему вышесказанному, как было отмечено ранее, при организации железнодорожного тура, можно использовать два варианта и вариант с прицепными вагонами по цене ниже, чем при организации групповой поездки на регулярном поезде. Поэтому разработан новый туристический продукт «Следующая станция – вуз» включает два варианта: организация тура с учётом использования рейсовых ж / д маршрутов и организация тура с учётом чартерного маршрута, который предполагает аренду вагонов и их прицепку к рейсовым маршрутам. И как показали расчеты, стоимость тура будет выгоднее при организации тура с учетом чартерного маршрута. А также разработана программа продвижения тура, поможет лучше продать путевки.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ (ред. от 25.05.2022) «Об основах туристической деятельности в Российской Федерации» [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/ – 4.03.2023
- 2 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021, с изм. от 08.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/db2f100898007b801b3af98b9bcc0d06caf936cd/ – 4.03.2023
- 3 Министерство транспорта. Опросы [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/press-center/poll-and-questioning> – 4.03.2023
- 4 Распоряжение Правительства РФ № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года»: принят Правительством РФ 24.09.2020 [ред. от 23.01.2023.] [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru> – 4.03.2023
- 5 Законопроект № 143705-8 О внесении изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/143705-8> – 4.03.2023
- 6 Зорин, И.В. Туризм как вид деятельности / И.В. Зорин, В.А. Квартальнов. – М.: Финансы и статистика, 2001.- 312с.
- 7 ОАО РЖД [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: – <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=194675> – 01.12.2022

- 8 Абдель Вахед, Э. А. М. Транспортное обеспечение в туризме / Э. А. М. Абдель Вахед, Р. Г. Мударисов. – Казань: Изд-во КНИТУ, 2018. – 30 с.
- 9 Гуляев, В. Г. Организация туристических перевозок / В.Г.Гуляев. - М.: Финансы и статистика. - 2015.
- 10 Милевская, В.А. О развитии железнодорожного туризма / В.А. Милевская.–М.: Academia, 2012. – 40-42с.
- 11 Эксплуатационная длина и плотность железнодорожных путей общего пользования (с 2000 г.) Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> – 4.11.2022
- 12 Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования: Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> – 4.11.2022
- 13 Со всеми остановками: как развивается железнодорожный туризм: информационного агентства РЖД Партнер.РУ [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/so-vsemi-ostanovkami-kak-razvivaetsya-zheleznodorozhnyy-turizm/> – 4.11.2022
- 14 Единая межведомственная информационно - статистическая система [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа : <https://www.fedstat.ru/indicator/31591> – 4.11.2022
- 15 Глазков, В.Н. Железнодорожный туризм: проблемы перспективы развития / В.Н.Глазков.– М.:АСТ, 2016. – 25с.
- 16 Ильина, Е.Н. Туризм – путешествия. Создание туристской фирмы / Е.Н. Ильина. – М.:АСТ, 2011. – 256 с.
- 17 Ильина Е.Н Организация железнодорожных / Е.Н. Ильина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010 – 104 с.
- 18 Мартышенко, В.Н. Железнодорожный туризм: Зарубежный опыт / Н.С. Мартышенко, А.В. Локша [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим

доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznodorozhnyy-turizm-zarubezhnyy-opyt/viewer> – 30.11.2022

19 Журавлева, Н. А. Эволюция отраслевой экономической науки / Н.А. Журавлева. – М.: Экономика железных дорог, 2012.– 23с.

20 Косарева, Н. В. Железнодорожный туризм как один из векторов устойчивого развития регионов России / Т. А. Адашова, Н. В. Косарева. – М.: АСТ, 2021. – 61–65с.

21 Сайт Amur life [Электронный ресурс]: офиц.сайт – Режим доступа: <https://www.amur.life/news/2023/05/01/v-blagoveschensk-pribyl-poezd-pobedy> – 11.05.2023

22 Владимирова, Д. А. Развитие иностранного туризма на Дальнем Востоке России: современные тенденции и перспективы / Д.А. Владимирова, Л. Н. Гарусова, Е. Н. Давыборец . – М.: Вестник ЗабГУ, 2022.– 50-51с.

23 Сайт StudFiles [Электронный ресурс]: офиц.сайт – Режим доступа: <https://studfile.net/preview/5369030/page:34/> – 11.11.22

24 Денчик, Е. Д. На рельсах «Красная гвоздика» / Е. Д. Денчик. М.: Тихоокеанская звезда, 2005. – 05.05.23

25 Сайт Шотландия на поезде Belmond Royal Scotsman [Электронный ресурс]: офиц.сайт – Режим доступа: <http://rns-tour.ru/tour-item/shotlandiya-na-poezde-belmond-royal-scotsman/> - 11.04.23.

26 Сайт «Вестник Атор» [Электронный ресурс]: офиц.сайт – Режим доступа: <https://www.atorus.ru/tourist/top10/article/3593.html> - 11.04.23

27 Пястолов, В. Г. Клиентоориентированность – не просто лозунг. Железнодорожный транспорт. / В. Г. Пястолов. – М.: АСТ, 2016. – 4 – 6с.

28 Презентационные материалы Международного железнодорожного салона пространства «ПРОДвижение.Экспо» [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://railwayforum.ru> – 15.11.2022

29 Питание в поезде [Электронный ресурс]: офиц.сайт – Режим доступа: <https://www.rzd.ru/ru/9300/page/103290?id=17848> – 10.02.23

30 Сайт ДВФУ [Электронный ресурс]: офиц.сайт – Режим доступа: <https://www.dvfu.ru/> – 11.02.23

31 Сайт Владивостокского государственного университета [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://abiturient.vvsu.ru/career-guidance/tours/detail/id/2145897333> – 11.02.23

32 Сайт Дальневосточного университета путей сообщения [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://dvgups.ru/> – 11.02.23

33 Хостел «Орешка» в Комсомолске-на-Амуре [Электронный ресурс]: офиц.сайт . – Режим доступа: <https://орешка.рф/> – 15.02.23

34 Хостел «Изба» во Владивостоке [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: izba-hostel.ru – 15.02.23

35 Сайт ЭКСПОЦЕНТР КНААЗ имени Ю. А. Гагарина [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://vk.com/ехрокнааз> – 15.02.23

36 Покупка железнодорожных билетов [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://www.rzd.ru/> – 19.02.2023

37 Промтуризм КНАЗЗ [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://promtourism.online/knaaz#rec566378241> – 15.02.23

38 Сайт КНАГУ [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://knastu.ru/university> – 15.02.23

39 Сайт ООО «РН - Комсольский НПЗ» [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://www.rosneft.ru/about/Glance/OperationalStructure/Pererabotka/rnknpz/> – 15.02.23

40 Сайт ДВГМУ [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: http://www.fesmu.ru/?redirect=pages&main_action=465 – 19.02.23

41 Сайт ТОГУ [Электронный ресурс]: офиц.сайт. – Режим доступа: <https://pnu.edu.ru/abitur/> – 19.02.23

42 Сайт Хабаровского пограничного института [Электронный ресурс]: офиц.сайт . – Режим доступа: <http://khpi.fsb.ru/obrazovanie.html> – 19.02.23

43 Заказ автобуса на 54 человека с кондиционером [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://perevozka24.ru/> – 19.03.2023

44 Реклама на сайте «Amur.info» в Благовещенске [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://reklamka.ru/geo/amurskaya-oblast-blagoveschensk/inet/538>. – 27.04.2023

45 Сайт Приморской сцены Мариинского театра [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://prim.mariinsky.ru/> – 20.03.2023

46 Цыганова, В.О. Современные методы продвижения туристического продукта / В.О. Цыганова, Е.Н. Егорова: [Электронный ресурс] : офиц.сайт.54 – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-metody-prodvizheniya-turistskogo-produkta/viewer> – 21.04.23

47 Сайт ТИЦ «VisitAmur» [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://visitamur.ru/> – 27.04.2023

48 Сайт АМУР.Инфо [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <https://reklamka.ru/geo/amurskaya-oblast-blagoveschensk/inet/538.%20-%2027.04.2023/> – 27.04.2023

49 Сайт Полиграфических услуг «Платина» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <https://platinadv.ru/production/polygraphy/> – 27.04.2023

50 Сайт Приморского океанариума [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://primosean.ru/> – 20.03.2023

51 Сайт Картинг клуба [Электронный ресурс] : офиц.сайт. – Режим доступа: <https://habar.kartklub.ru/> – 15.03.2023

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Социологический опрос, направленный на выявление на получение данных о первых туристических поездах, курсирующих на Дальнем Востоке, их популярности среди жителей городов, а также сбор отзывов туристов, побывавших в турах на этих туристических поездах.

1) Укажите свой пол (*обвести верный вариант ответа*)

- Мужской
- Женский

2) Укажите год вашего рождения

Ответ: _____

3) В каком году вы ездили в железнодорожном путешествии?

Ответ: _____

4) Сколько по продолжительности был тур? (*обвести верный вариант ответа*)

- многодневный (*число дней*) _____
- тур выходного дня
- однодневный

5) Название тура (*если имело место быть*)

Ответ: _____

6) Город отправления поезда

Ответ: _____

7) Город прибытия (*по окончанию тура*)

Ответ: _____

8) Тип вагона, в котором вы размещались во время путешествия?

- Купе
- Плацкарт

9) Была ли культурно - развлекательная программа во время движения поезда?

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Ответ: _____

10) Каким образом была получена путёвка в данный тур?

- Приобретена самостоятельно
- Выдана организацией (*наименование организации*) _____
- Другое _____

11) Какие отрицательные моменты вам запомнились из путешествия?

Ответ: _____

12) Каковы были ваши общие впечатления от железнодорожного путешествия?

Ответ: _____

13) Если бы вам сейчас предложили совершить подобное путешествие ваш ответ был бы:

- Положительным
- Отрицательным

ПРИЛОЖЕНИЕ Б



Рисунок Б1 – Буклет туристического маршрута «Следующая станция – вуз»

ПРИЛОЖЕНИЕ В



Рисунок В1 – Фирменная панамка «Следующая станция – вуз»



Рисунок В2 – Фирменная футболка «Следующая станция – вуз»