### Содержание

Введение

1. История развития железных дорог

2. Путешествия по железной дороге

2.1 Развлекательное назначение железных дорог

2.2 Специальные туристские поезда

2.3 Популярные туристские маршруты

Заключение

Список литературы

#

# Введение

Железная дорога является удобным средством сообщения для транспортировки любых категорий туристов, начиная от туристов-индивидуалов, больших и малых туристских групп на рейсовых регулярных линиях и чартерных поездах и заканчивая организацией специальных поездов местного и дальнего сообщения.

Железные дороги исторически активно участвовали в развитии туристского движения. Но все же довольно серьезную конкуренцию железнодорожным перевозкам на короткие расстояния, а также на экскурсионных маршрутах составляют автомобильные перевозки.

В настоящее время многие компании, владеющие железнодорожными линиями («Вагон Ли», «Аккор» и др.), прикладывают большие усилия для сохранения и увеличения туристского пассажиропотока. Основными направлениями в этом плане можно назвать:

* прокладку высокоскоростных магистралей;
* обслуживание в вагонах по формуле «Евро-Найт» (улучшение комфортабельности до гостиничного уровня);
* организацию специальных туристических поездов, в том числе и «ретро-паровозы» (специальные тематические поездки на железнодорожном транспорте).

Железнодорожное сообщение регулируется целым пакетом национальных и международных соглашений, конвенций и договоров. В России действуют:

* + Устав железных дорог;
	+ Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам;
	+ ведомственные нормативные акты, издаваемые в периодических сборниках;
	+ Правила перевозок и тарифов;
	+ Соглашение о международном пассажирском сообщении;
	+ Единые пассажирские тарифы;
	+ инструкции по ведению коммерческой отчетности;
	+ Правила перевозок воинских пассажиров, багажа и грузов;
	+ Правила выдачи бесплатных билетов для проезда по железным дорогам; и др.

Главный орган, регулирующий железнодорожные перевозки в РФ, - Министерство путей сообщения РФ (МПС).

Цель: дать представление об истории развития железных дорог и железнодорожных путешествиях в мире.

Задачи: определить влияние развития железной дороги на междугородние и международные путешествия; изучить основные этапы развития путешествий по железной дороге; выяснить современные условия железнодорожных путешествий.

# 1. История развития железных дорог

В развитии техники оказалось, что рельсовый транспорт стал развиваться существенно раньше безрельсового и железные дороги были созданы и построены почти на пятьдесят лет раньше автомобиля.

Первый паровоз для железных дорог изобрел англичанин Джордж Стефенсон в 1814 г, причем вторично – после Рихарда Тревитика, который создал такой аппарат в 1803 г. (США) и успешно эксплуатировал его на угольно шахте в Уэльсе. Именно разработки Стефенсона были приняты за основу при постройке первой русской железной дороги. В 1833 г. русский умелец Ефим Черепанов самостоятельно нашел решение по строительству паровоза и даже построил два опытных экземпляра, которые успешно использовались на шахте при перевозке руды[[1]](#footnote-1).

Первый в мире паровозостроительный завод в Ньюкасле был организован Дж. Стефенсоном в 1823 г. Для своих локомотивов он строил и первые железные дороги Стоктон – Дарлингтон, Манчестер – Ливерпуль, и ввел единую ширину колеи пути 1435 мм.[[2]](#footnote-2)

В 1940 г. в Великобритании была создана уже целая сеть железных дорог, и именно они совершили революцию в туризме. Если в 1740 г. для того, чтобы добраться из Лондона в Эдинбург, путешественнику необходимо было затратить 10 дней, то на такое же путешествие в 1885 г. требовалось всего 14 часов.[[3]](#footnote-3)

Собственно туризм начался с того, как Томас Кук в 1841 г. организовал путешествие 570 человек по железной дороге из Лестера в Лафборо, Англия, на выходные дни[[4]](#footnote-4). Никакими иными наземными средствами осуществить быструю транспортировку большого количества людей на короткий срок не представлялось возможным.

На других континентах в то время также интенсивно развивались железные дороги. В США первая железная дорога была открыта в 1827 г. Первый паровоз здесь был построен инженером Питером Купером в 1830 г. и получил название «Tom Thumb». Он заменил конную тягу на дороге Балтимор – Огайо. В 1831 г. был построен уникальный локомотив The Best Friend of Charleston, который открыл эпоху регулярных железнодорожных сообщений[[5]](#footnote-5).

Первая железная дорога в Росси была сооружена между Санкт-Петербургом и Царским Селом. Проектирование Царскосельской железной дороги осуществлял Франц Герстнер[[6]](#footnote-6). Первые поезда имели вагоны 4-х классов. Самые классные вагоны – «берлины» - были закрыты и имели мягкие сиденья. Проезд был довольно дорогим, но тем не менее, популярность дороги была фантастическая. Ежедневно курсировало 5 поездов, а в выходные вводились дополнительные рейсы.

# 2. Путешествия по железной дороге

До интенсивного развития автомобильного и воздушного транспорта с середины XIX и в первой половине XX века железная дорога была одним из основных способов перемещения путешествующих от их основного места жительства в другую местность или страну. Со времени интенсификации технического прогресса автомобильный транспорт и воздушные перевозчики приняли значительную долю перевозок. Однако создание скоростных железнодорожных магистралей вернуло железной дороге конкурентоспособность. В пределах основных европейских стран – Италии, Франции, Испании, Германии, Великобритании – путешествие между крупными столицами и туристскими центрами сегодня даже удобнее совершать на поезде, чем на автобусе или самолете. Поездка из Милана в Рим занимает всего немногим более 2 часов при следовании поезда со скоростью свыше 200 км/час[[7]](#footnote-7).

Поезд передвигается по достаточно прямой трассе, которая всегда короче любой автомобильной дороги, соединяющей два населенных пункта, к тому же скорость на автобанах ограничена (100 -120, в редких случаях 150 км/час).

Современные технические решения в конструкциях колесных подвесок пассажирских вагонов скоростных поездов обеспечивают бесшумное и мягкое движение. Вагоны обладают повышенной комфортабельностью, снабжены мягкими сидениями, кондиционерами, панорамными окнами для лучшего обзора местности. Поэтому информативность путешествия гораздо выше, чем на автобусе, поскольку скоростные автомагистрали часто отгорожены заборами и щитами, защищающими местных жителей от шума автострады, но мешающими обзору.

## 2.1 Развлекательное назначение железных дорог

Кроме исходного своего назначения – перевозки – железная дорога активно используется в развлекательных целях. Неспешные «поездки под паром» на старинных составах (ретро-поездах) с уникальными локомотивами по национальным паркам стали отличным развлечением для туристов, избалованных суперскоростными магистралями. Во всем мире организовались клубы любителей железных дорог, нашлись рьяные коллекционеры старых паровозов и даже владельцы частных небольших железных дорог, укомплектованных подвижным составом прошлого века. Во всем мире организуются прогулочные поездки на особых поездах с ресторанным обслуживанием и хорошим обзором ландшафтов. Организуются и специальные туристско-экскурсионные поезда.

Крупнейшая в мире американская компания «Вагон-Ли» («Vagon-Lits») является пионером железнодорожного туризма. Железные дороги с конца XIX в. стали предлагать состоятельным пассажирам изысканное обслуживание. С этой целью братья Пульман в 1872 г. основали в США «Международную компанию «Вагон-Ли»». В 1884 г. была основана «Международная компания «Вагон-Ли и Большой европейский экспресс»» для организации сообщения между столицами европейских стран. В начале XX в. эта компания построила и ввела в эксплуатацию практически все классические именные маршруты, значительная часть которых существует и в наше время, - «Восточные экспресс» («Orient Express», 1883), «Голубой поезд» («Train Blue», 1922), «Золотая стрела» («Golden Arrow», 1926), «Транссибирский экспресс» («Transsiberian», 1898)[[8]](#footnote-8). Это был золотой век для «Вагон-Ли». Маршруты поездов соединили Париж со Стамбулом, Москву с Владивостоком и т.д. В 1918 г. в России было национализировано более 160 высококлассных вагонов, принадлежавших этой компании.

После второй мировой войны эта компания реорганизовалась и стала называться «Международная компания «Вагон-Ли и туризм»». Она вновь восстановила прежние маршруты и стала создавать свою туристскую индустрию, связанную с железнодорожными маршрутами.

### 2.2 Специальные туристские поезда

Существует устоявшееся мнение, что любая железнодорожная поездка (тем более продолжительная) утомительна, поэтому трудно представить, что она может быть приятным, увлекательнейшим путешествием. Зарубежные турфирмы и операторы уже давно предлагают туры на специализированных туристско-экскурсионных поездах.

Стандартные железнодорожные туры можно условно разделить на 3 категории:

* однодневные;
* непродолжительные (2-3 суток);
* многодневные (от 5 дней и более)[[9]](#footnote-9).
1. Однодневные туры.

Однодневные туры начинаются утром и заканчиваются вечером того же дня. В дороге туристы располагаются за столиками вагонов-ресторанов. По пути они могут не только перекусить, но и посмотреть выступления эстрадных и цирковых артистов. Туристов довозят до определенной станции, где для них подготовлена специальная программа (это может быть экскурсионная поездка или пикник на природе. Пассажирам предоставляется возможность совместить полезное с приятным (например, поезд «Star Clipper», функционирующий на Восточном побережье США[[10]](#footnote-10)).

1. Непродолжительные туры.

Во время этих туров пассажиры проживают в отдельных купе. Поездки традиционно составлены с таким расчетом, чтобы ночью, когда все туристы спят поезд находился в пути. Днем туристы обычно заняты на экскурсиях.

Такие туры организуются в различных странах. Например, путешествие по Африке на поездах «Классик» и «Эдуардиан», предлагаемое компанией «Rovos Rail»[[11]](#footnote-11).

1. Многодневные туры.

График движения поездов, обслуживающих многодневные поездки, отличается большим разнообразием. В зависимости от экскурсионной программы и маршрута, туристы часто находятся в пути и в дневное время. Чтобы путешественники не утомились, турпоезд должен идти безостановочно не более полутора суток. Продолжительные дневные перегоны планируются, как правило, в тех случаях, когда по пути следования открываются интересные виды и ландшафты. В отдельных случаях предлагаются и кратковременные «зеленые» стоянки в лесу или горах, на берегу моря или большого озера.

1. Устройство туристских поездов.

Туристские поезда в обиходе называют «отели на колесах». Несмотря на размеры, строго ограниченные стандартами железной дороги, вагоны комфортабельны, внутреннему их дизайну могут позавидовать многие стационарные гостиницы. В каждом купе, общее число которых в спальных вагонах обычно не превышает восьми, проживает не более двух человек. Купе оборудуются двумя односпальными или одной двуспальной кроватями, кондиционерами, письменным столом, телефоном, телевизором. Туалетная и душевая комнаты могут быть на весь вагон или на один - два номера. В состав туристского поезда также входят несколько вагонов-ресторанов, вагон-салон (используемый как библиотека, место для карточных игр или переговоров, отдыха), конференц-вагон (он же лекторий, дискотека или видеосалон), а также «детский вагон» или «зал подвижных игр»[[12]](#footnote-12). Туристско-экскурсионные поезда назначаются на основании заключенного договора между туристской фирмой и управлением железной дороги. Назначение поездов производится после заключения договора и оплаты причитающихся платежей.

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

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

В вагонах должны быть вывешены расписание движения турпоезда, фамилии дежурных проводников, начальника поезда и поездного электромонтера. Кроме того в каждом вагоне должны быть вывешены: программа обслуживания («Уголок туриста»); фамилии директора турпоезда, инструкторов, врача; номер их вагона и места; номер вагона-ресторана, в котором питаются туристы; номер смены и время питания.

Железнодорожные путешествия – достаточно популярный вид отдыха за рубежом. Наиболее стойкими поклонниками этого вида туризма считаются немцы англичане и швейцарцы. Причем если жители Великобритании и Швейцарии предпочитают путешествовать по своим странам, то немцы исколесили всю Европу и даже добрались до России и Америки. Особым шиком среди германских туристов считаются паровозные путешествия. А самый популярный у всех без исключения любителей железнодорожного туризма – «Orient Express» («Восточный экспресс»), стилизованный под знаменитый состав начала XX в.

### 2.3 Популярные туристские маршруты

Сегодня туристские маршруты пронизывают практически всю разветвленную железнодорожную сеть Западной Европы и России. Девиз операторов, специализирующихся на организации туров по железной дороге «Мы пойдем везде, где есть рельсы».

«Андалузский экспресс» («Al Andalus») обсуживает популярный железнодорожный туристический маршрут по Испании, который имеет два варианта: 1) Мадрид – Севилья - Кордова – Гранада – Рондо – Севилья – Мадрид (восемь дней / семь ночей) – северное железнодорожное кольцо; Севилья – Кордова – Гранада – Рондо – Севилья (семь дне / шесть ночей) – южное кольцо. Туристы живут в пяти спальных вагонах поезда, изысканно отреставрированных «под старину»[[13]](#footnote-13).

Купе класса «сьют» (люкс) оборудованы душем и туалетом, кондиционером, цветным телевизором, сотовой телефонной связью. Дополнительно имеются два вагона с душевыми. В поезде имеются два вагона-ресторана, бар, библиотека.

«Nostalgie Orient Express» ходит по нескольким маршрутам. Из Москвы, к примеру, он отправляется в десятидневное путешествие до Пекина, следуя через Омск, Новосибирск, Иркутск и Улан-Батор. Этот маршрут хотя и относится к разряду классических, все же не является массовым.

Наиболее заполняемыми стали туры на «Восточном экспрессе» из Лондона и Стамбула по железным дорогам Европы. Многие же западные туристы выбирают поездки на самых современных поездах, составы которых более комфортабельны, но лишены романтического ореола «Восточного экспресса».

В последние годы отмечается возросший интерес к железнодорожному туризму и на Американском континенте, где лидируют три продолжительных маршрута «Транс-Канада» (десятисуточный переезд из Ванкувера в Монреаль через Виннипег и Оттаву); «Транс-Америка» (двенадцатисуточный переезд из Вашингтона в Лос-Анджелес через Чарльстон, Новый Орлеан, Сан-Антонио, Эль-Пасо и др.); «Транс-Атлантика» (из Манагуа до Пуэрто-Монт через Гуаякиль, Лиму и Сантьяго).

Национальные и тематические парки охотно используют старинные локомотивы и вагоны для организации обзорных экскурсий. К таким следует отнести экскурсионную программу по национальному природному парку в США «Железная дорога Йосмайтских гор Сахарной сосны». Эффективно используются железные дороги для обзора красивых горных местностей. Обзорные туры проводятся в дневное время, при достаточном комфорте для пассажиров и возможности обзора красивых ландшафтов, местности и проведения фото и видео съемок.

В США известность получили железнодорожные туры в Скалистые горы Монтаны – из штата Айдахо в штат Монтана. В Гранд Каньоне – одном из самых популярных туристических районов также есть железная дорога «Grand Canyon Railway», который успешно эксплуатируется в экскурсионных целях. Железнодорожные туры предлагает и компания на Аляске.

В Канаде предлагаются туры в Скалистые горы. Видовая железная дорога Западного Мериленда предлагает туристам свадебные путешествия, пикники на природе.

В Мексике туристические поезда используются для организации маршрутов в горы Сьерра Мадре. Этот уникальный тур называется «Тур в мексиканское поднебесье».

В Норвегии популярные туристические маршруты на специальном поезде с осмотром самых больших и красивых фьордов в мире.

Железнодорожные маршруты есть в Индии и в Индонезии. Для туристов, посещающих Индонезию, предлагается уникальный тур «Паровые локомотивы в Индонезии» с осмотром самой крупной в мире коллекции действующих локомотивов и вагонов узкой колеи.

В Африке «Rovos Rail» предлагает своим клиентам 4 основных многодневных маршрута, по которым поезда отправляются каждые две недели. Маршруты различной продолжительности и, соответственно, различной стоимости. Так, например, самая продолжительная (двадцатидневная) поездка на «Классике» или «Эдуардиане» из Кейптауна в столицу Танзании Дар-эс-Салам обойдется на человека в 6500 $, если он путешествует в купе «люкс».

В Росси организацией таких турпоездок занимается российско-швейцарская компания «Русьрейл». Среди ее предложений – путешествия на таких легендарных поездах, как «Восточный экспресс», великолепный «Русь экспресс», престижный «Президент экспресс», совершающих туры по различным маршрутам: по Транссибирской магистрали, Русскому северу, «Шелковому пути», «Золотому кольцу России», а также по коротким маршрутам: в Кострому, Ярославль, Санкт-Петербург и другие города России.

Для примера можно привести описание «Восточного экспресса». В его состав входят дизель и 9 спальных вагонов, два или три вагона-ресторана, вагон-бар, вагон-душ и вагон-клуб. Поезд оснащен спутниковым телевидением, телефоном и телетайпом. Все вагоны постройки начала XX века, отреставрированы. Их интерьеры реконструированы в соответствии с современными требованиями сервиса. В поезде – 82 комфортабельных купе, оборудованных умывальниками. Отделка – из красного дерева и плюша. При желании соседние купе можно соединить, открыв внутреннюю дверь[[14]](#footnote-14).

# Заключение

Железная дорога является удобным средством сообщения для транспортировки любых категорий туристов. Железные дороги исторически активно участвовали в развитии туристского движения. В развитии техники оказалось, что рельсовый транспорт стал развиваться существенно раньше безрельсового и железные дороги были созданы и построены почти на пятьдесят лет раньше автомобиля.

Существует устоявшееся мнение, что любая железнодорожная поездка (тем более продолжительная) утомительна, поэтому трудно представить, что она может быть приятным, увлекательнейшим путешествием. Зарубежные турфирмы и операторы уже давно предлагают туры на специализированных туристско-экскурсионных поездах.

Стандартные железнодорожные туры можно условно разделить на 3 категории: однодневные; непродолжительные (2-3 суток); многодневные (от 5 дней и более).

Сегодня туристские маршруты пронизывают практически всю разветвленную железнодорожную сеть Западной Европы и России.

### Список литературы

Биржаков М.Б. Введение в туризм. –СПб.: Издательский дом Герда, 2001. 400 с.

Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. - СПб.: Издательский дом Герда, 2001. – 400 с.

Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. и др. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М.: Финансы и статистика 2001. – 288 с.

1. Ильина Е.Н. организация железнодорожных путешествий. Учебно-методическое пособие. – М.: Советский спорт, 2003. – 104 с.
2. Квартальнов В.А. Туризм. Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 328 с.
3. Папирян Г.А. Международные экономические отношения: маркетинг в туризме. М.: Финансы и статистика, 2001. 160 с.
1. Ильина Е.Н. организация железнодорожных путешествий. Учебно-методическое пособие. – М.: Советский спорт, 2003. - с.4. [↑](#footnote-ref-1)
2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. - СПб.: Издательский дом Герда, 2001. – с. 163. [↑](#footnote-ref-2)
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. - СПб.: Издательский дом Герда, 2001. – с. 164. [↑](#footnote-ref-3)
4. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. и др. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М.: Финансы и статистика 2001. – с. 33. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ильина Е.Н. организация железнодорожных путешествий. Учебно-методическое пособие. – М.: Советский спорт, 2003. - с.5. [↑](#footnote-ref-5)
6. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. - СПб.: Издательский дом Герда, 2001. – с. 165. [↑](#footnote-ref-6)
7. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. - СПб.: Издательский дом Герда, 2001. – с. 167. [↑](#footnote-ref-7)
8. Ильина Е.Н. организация железнодорожных путешествий. Учебно-методическое пособие. – М.: Советский спорт, 2003. - с. 7. [↑](#footnote-ref-8)
9. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. и др. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М.: Финансы и статистика 2001. – с. 239. [↑](#footnote-ref-9)
10. Ильина Е.Н. организация железнодорожных путешествий. Учебно-методическое пособие. – М.: Советский спорт, 2003. - с. 13. [↑](#footnote-ref-10)
11. Ильина Е.Н. организация железнодорожных путешествий. Учебно-методическое пособие. – М.: Советский спорт, 2003. - с. 14. [↑](#footnote-ref-11)
12. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. и др. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М.: Финансы и статистика 2001. – с. 240. [↑](#footnote-ref-12)
13. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. и др. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М.: Финансы и статистика 2001. – с. 241. [↑](#footnote-ref-13)
14. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. и др. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности. Учебник. – М.: Финансы и статистика 2001. – с. 241. [↑](#footnote-ref-14)