**Виды и средства перевозок в туризме**

По видам и разновидностям услуги перевозки можно разделить на:

а) наземные виды перевозок:

* перемещение и перевозки с помощью мускульной силы человека (пешеходные, лыжные, велосипедные, рикши);
* с помощью животных (вьючные, тягловые, под седлом);
* механические средства:
* автомобильный транспорт (колесный, шнековый, гусеничный и иной);
* рельсовый транспорт — железные дороги, метро, трамваи, фуникулеры, канатные дороги;
* средства транспорта на воздушной подушке;

б) воздушные виды перевозок:

* воздушные шары и дирижабли, планеры и дельтапланы, парашюты;
* вертолеты;
* самолеты малой авиации, гидросамолеты, широкофюзеляжные самолеты, сверхзвуковые лайнеры;
* космические аппараты;

в) перевозки водным речным и морским транспортом:

* плоты и гребные лодки;
* парусные суда;
* лодки и суда маломерного флота с механическим приводом;
* речные и морские суда;
* суда на воздушной подушке;
* подводные суда.

Все виды и подвиды перевозок имеют множественные варианты их использова­ния и технические средства реализации.

*Сравнение эффективности различных видов перевозок.*

Объёмы перевозок

Каждый из видов перевозок имеет свою историю, этапы становления и разви­тия способов, методов, конструкций аппаратов и средств. Вид и средство перевоз­ки выбирается и применяется по необходимости и рациональности — сообразно особенности условий среды, рельефа местности, климатических условий, целей и назначения, скорости и пассажировместимости средств перемещений и перево­зок, а также и уровня платежеспособности потребителя.

По состоянию на 2000 г. туристских и пассажирских перевозок в мире с доста­точной степень приближения можно дать следующую оценку распределения транспортных потоков перевозок механическими средствами:

автомобильные перевозки 41%

воздушные перевозки 44%

железнодорожные перевозки 7%

морские и речные перевозки 8%

Важное значение имеет удаленность места назначения путешествия. Россия имеет огромные просторы территорий, протяженностью до 11 тыс. км. И хотя су­ществует возможность путешествия от Москвы до Владивостока поездом (пример­но семь суток), но все деловые путешественники, исключая железнодорожные ту­ры, выбирают авиационный транспорт. При равных возможностях выбора вида перемещения эффективность выбора способа передвижения весьма различна. Значение имеют скорость перемещения и время, необходимое для достижения це­ли путешествия, что не одно и то же. Путешествие на различных видах транспор­та из Москвы в Санкт-Петербург при дальности маршрута 740 км занимает:

15 мин на реактивном самолете

40 мин на турбореактивном пассажирском самолете

4 часа на скоростном железнодорожном экспрессе ЭР-200  
8 часов на скором поезде

12-16 часов на пассажирском поезде

16-17 часов на пригородных электричках

8 часов на легковой автомашине

12-13 часов на автобусе

5 дней на велосипеде  
1,5-2 недели на телеге

10 дней на лыжах (зимой при наличии снежного покрова)

две недели пешком

Наиболее оптимальный вариант — путешествие по железной дороге. При этом пассажир садится в поезд на вокзале в центре одного города и прибывает на вок­зал в центре другого. При железнодорожных вокзалах имеются станции метро, трамвая и такси, позволяющие быстро добраться в любой район назначения. Мож­но выбрать вариант путешествия на самолете. Скорость движения самолета несрав­ненно более высокая и полет (с учетом времени взлета-посадки и рулёжки) зани­мает 45 минут. Но наземная составляющая трансфера в Санкт-Петербурге аэропорт «Пулково- II» (от станции метро Московская 20 мин на автобусе-экспрессе и 30 мин «Пулково- I») и из аэропорта Шереметьево в Москву (автобусом-экспрессом до 2-3 часов с учетом возможной автомобильной пробки на дороге), а также процедура посадки и высадки пассажиров в аэропортах, включая регистрацию и ожи­дание, занимают несколько часов. Выигрыш во времени незначительный, но стоимость воздушной перевозки в несколько раз выше. С введением каждодневном го скоростного 4-часового железнодорожного маршрута дважды в сутки с декабря. 2000 г. — создается весьма ощутимая конкуренция авиаперевозкам.

Аналогичная ситуация возникает при выборе вида перемещения из Парижа в Лондон. Суперскоростной железнодорожный экспресс EuroStar следующий через Евротоннель под проливом Ла-Манш, составляет серьезную конкуренцию воз­душной перевозке на этом маршруте. При этом время путешествия по железной дороге на поезде EuroStar составляет всего 3 часа.

На близкие расстояния выгодно перемещаться либо пешком, либо на велосипе­дах. На расстояния от 5 до 500 км рационально использовать автомобильные ви­ды транспорта, от 30 до 1500 км — железнодорожный транспорт, а авиация нерен­табельна на расстояниях менее 500 км.

Однако при рассуждениях в оценке эффективности и разумности выбора вида перевозки следует придерживаться принципа — «смотря где, когда, зачем и за сколько». В некоторых местностях нет альтернативы выбору вида транспортных средств. Во многих приполярных пространствах дорог нет, водный транспорт ис­пользовать невозможно по условиям ледовой обстановки и навигации, тогда ис­пользуются либо вертолет, либо средства малой авиации, а местное перемещение — на оленях или собаках, если местность позволяет — то вездеход или транспорт­ное средство на воздушной подушке.

В США сильно развиты автомобильные перевозки пассажиров и грузов, постро­ено большое количество автомагистралей. Эта развитая страна по существу — ро­дина автомобиля и автомобилизирована значительно более всех других стран мира. В среднем на каждую семью приходится по два легковых автомобиля. Всего стране 6 млн. км автомобильных дорог, из них 67500 км попадают в разряд шоссейных дорог национальной дорожной сети InterState Highway System, соединяющей основные города. Это двух- и четырехполосные шоссейные дороги с отлич­ным асфальтовым покрытием. Именно по ним происходит 20% всех автомобиль­ных перевозок в США. Часть дорог — примерно 7500 км — является платными toolways. Эти дороги принадлежат частным компаниям и содержатся в хорошем со­стоянии. В Европе до 40% скоростных дорог являются платными.

В Европе развит автомобильный и железнодорожный транспорт, во Франции и Германии высока плотность железнодорожных магистралей. German Rail нацио­нальная сеть железных дорог Германии включает в себя два вида железнодорож­ных сообщений: Deutsche Bundesbahn (ВD) — протяженность путей 28000 км и German Reichsbahn (DR) — 1500 км. Всего в Германии 2500 оборудованных желез­нодорожных вокзалов и станций. Железная дорога в Германии — важный пере­возчик. Она перевозит более 30 тыс. пассажиров ежедневно. Сеть железных дорог соединяет 50 городов страны. Значительная часть скоростных поездов весьма ком­фортабельная, вагоны снабжены кондиционерами, имеют большие обзорные стекла для удобства пассажиров. Предусмотрены два класса обслуживания (пер­вый и второй, более дешевый).

Европейская часть России имеет развитую сеть железных дорог, однако в Сиби­ри и на Дальнем Востоке железнодорожные магистрали проложены лишь в южной части региона (транссибирская магистраль и БАМ). Автомобильные дороги в! этой части России существуют лишь в зимнее время (зимники). Есть страны, где железных дорог нет. Это Афганистан, Белиз и ряд других стран. Норвегия занимает пространство на Скандинавском полуострове, протяженное вдоль береговой линии с резким горным рельефом местности и глубокими фьордами, поэтому в стране развито авиационное сообщение.

*Подвижность населения*

Другим важным фактором в системе перевозок пассажиров и туристов является подвижность населения, что зависит от традиций, обычаев и образа жизни насе­ления и, что немаловажно, его платежеспособности. В СССР стоимость перевоз­ки была низка адекватно платежеспособности населения, подвижность населения была высока, транспорт загружен сверх нормы. В постперестроечный периоде России возник кризис в связи несоответствием доходов населения и стоимости перевозки, платежеспособность населения в этом смысле снизилась, адекватно уменьшились объемы транспортных пассажирских и туристских перевозок.

В СССР общий объем перевозок в 1940 году составил 2050 млн. пассажиров в год. К 1988 году объем перевозок составил 55423 млн. пассажиров в год. Желез­ные дороги в 1940 году были основным доступным населению средством передви­жения, а протяженность путей сообщения составляла 106 тыс. км. Каждый сред­нестатистический житель СССР в 1940 году путешествовал на расстояние 517 км, в 1970 году — 1294 км, а в 1988 году — 1443 км. В 1980 году протяженность (экс­плуатационная длина) железнодорожных магистралей составила 141 тыс. км, в том числе электрифицированных 43,7 тыс. км, объем пассажирских перевозок соста­вил 3728 млн. чел. В 1986 году протяженность магистралей увеличилась до 145,6 тыс. км, в том числе электрифицированных до 50,6 тыс. км, объем пассажир­ских перевозок — до 3834 млн. чел.

Протяженность автомобильных дорог в СССР составляла в 1984 году 1517 тыс. км, в том числе с твердым покрытием 1097 тыс. км (против 141 тыс. км в 1940 г.). Перевозка пассажиров автобусным сообщением общего пользования в 1940 году 0,6 млрд. чел, в 1984 году 45,8 млрд. чел.

Подвижность населения существенным образом зависит от его платежеспособ­ности и политико-экономической ситуации в стране и регионе. В период 1991—1999 годы по причинам высокой стоимости транспортных перевозок и па­дения платежеспособного спроса подвижность населения России практически во всех регионах резко упала. Однако с улучшением экономической ситуации в 2000 году возник повышенный спрос и снова, как и в советские времена, в лет­ний сезон возникли серьезные проблемы с отсутствием билетов практически на все виды транспорта.

*Литература:*

▪ Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки.