

ОСОБЕННОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ОРГАНИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Боландова Ю.К.¹, Ралдугина М.В.¹

¹ Российский университет транспорта

Аннотация: исследование содержит обзор практики организации туристических экологических маршрутов на железнодорожном транспорте.

Железнодорожные перевозки - релевантный инструмент смягчения воздействия на окружающую среду, уменьшение доли автомобильных перевозок в пользу железнодорожных - полезный фактор сохранения экологического баланса.

Ключевые слова: экологические маршруты, туризм, логистика туризма, логистика железнодорожных перевозок, экология железнодорожных перевозок, оценка климатических рисков.

© Боландова Ю.К., Ралдугина М.В.

Поступила 29.01.2025, одобрена после рецензирования 01.03.2025, принята к публикации 01.03.2025.

Для цитирования:

Боландова Ю.К., Ралдугина М.В. Особенности логистического процесса организации экологических туристических маршрутов на железнодорожном транспорте // Логистика и управление цепями поставок. - 2025. - Т. 22, №1 (114). - С. 20–28.

Боландова Ю.К. к.т.н, доцент кафедры «Химия и инженерная экология» Российского университета транспорта.

Ралдугина М.В. магистрант кафедры «Химия и инженерная экология» Российского университета транспорта, e-mail: mari.raldugina@mail.ru.

Научная база настоящего исследования базируется на трудах современных отечественных и зарубежных авторов. Среди которых, в первую очередь, выделим М.Шнайдера, который в своем труде «Организационно-экономический механизм управления пригородными железнодорожными перевозками» раскрыл основные принципы и проблемы управления железнодорожными процессами. Также внимания заслуживает труд Д.Леннона с соавторами, которые в своем труде «Управление индустрией туризма. Лучший опыт деятельности национальных организаций и агентств по туризму» подробно описали кейсы использования железнодорожных маршрутов в туризме ведущими туристическими операторами.

Кроме того, внимания заслуживает работа М.Гордиенко «Организационно-экономические проблемы управления и транспортного обеспечения российского туризма», в которой ставится проблема высокой себестоимости доставки потенциальных туристов до многих российских объектов потенциального экологического туризма. Кроме того, автор предлагает различные механизмы возможного решения такой проблемы. Также проблематика настоящего исследования затрагивалась в статье И.Шепелева «Туристско-рекреационные кластеры - механизм инновационного совершенствования системы стратегического управления развития регионов». В этой работе приводится исследование связи между транспортным обеспечением туризма и общим стратегическим успехом туристической отрасли в регионе..

В современной туристической индустрии использование железнодорожных экологических маршрутов получило широкое распространение как в России, так и за рубежом. С практической точки зрения туристические экологические маршруты имеют ряд преимуществ перед другими видами транспорта:

- Устройство поездов позволяет организовывать многодневные путешествия;
- Поезда могут везти больше людей чем автобусы, а значит, делать перевозки более выгодными;

- Железнодорожный транспорт подразумевает меньший урон для окружающей среды, нежели автомобильный;

- Многие железные дороги проложены в тех местах, где автомобильных дорог не существует.

Среди зарубежных экологических маршрутов наиболее известны маршруты по западному побережью Шотландии между городами Обана, Малек и Глазго. Железнодорожный маршрут по фьордам Норвегии, маршрут в Канаде вдоль великих североамериканских озер, маршрут в Германии вдоль Рейна от Майнца до Кельна и т.д.

В России экологические маршруты также широко представлены в разных регионах России. В первую очередь туроператоры предлагают различные направления по Транссибирской магистрали, среди которых есть различные варианты по наполнению, стоимости и продолжительности. Кроме того, существуют маршруты «Байкальская сказка», подразумевающий поездку от Москвы до Байкала, маршрут «Бобренок» - по Воронежской области с целью просмотра проживания бобров в естественных условиях обитания. Маршрут «Долина лотосов» - от Москвы до Астрахани и т.д.

Кроме того, существует целый ряд международных маршрутов с экологической тематикой: между Белоруссией и Россией, между Испанией и Португалией, Бельгией и Нидерландами, США и Канадой и т.д.

По данным консалтингового агентства «Атлас»¹ Россия на сегодняшний день занимает третье место после США и Китая по общему объему протяженности железнодорожных путей, пригодных для организации экологических маршрутов. На рисунке 1 можно видеть распределение экологических железнодорожных маршрутов по наиболее перспективным регионам РФ.

¹ Официальный сайт консалтингового агентства «Атлас» [Электронный ресурс]: официальный сайт. – <https://buroatlas.com/> Режим доступа (Дата обращения: 15.11.2024).

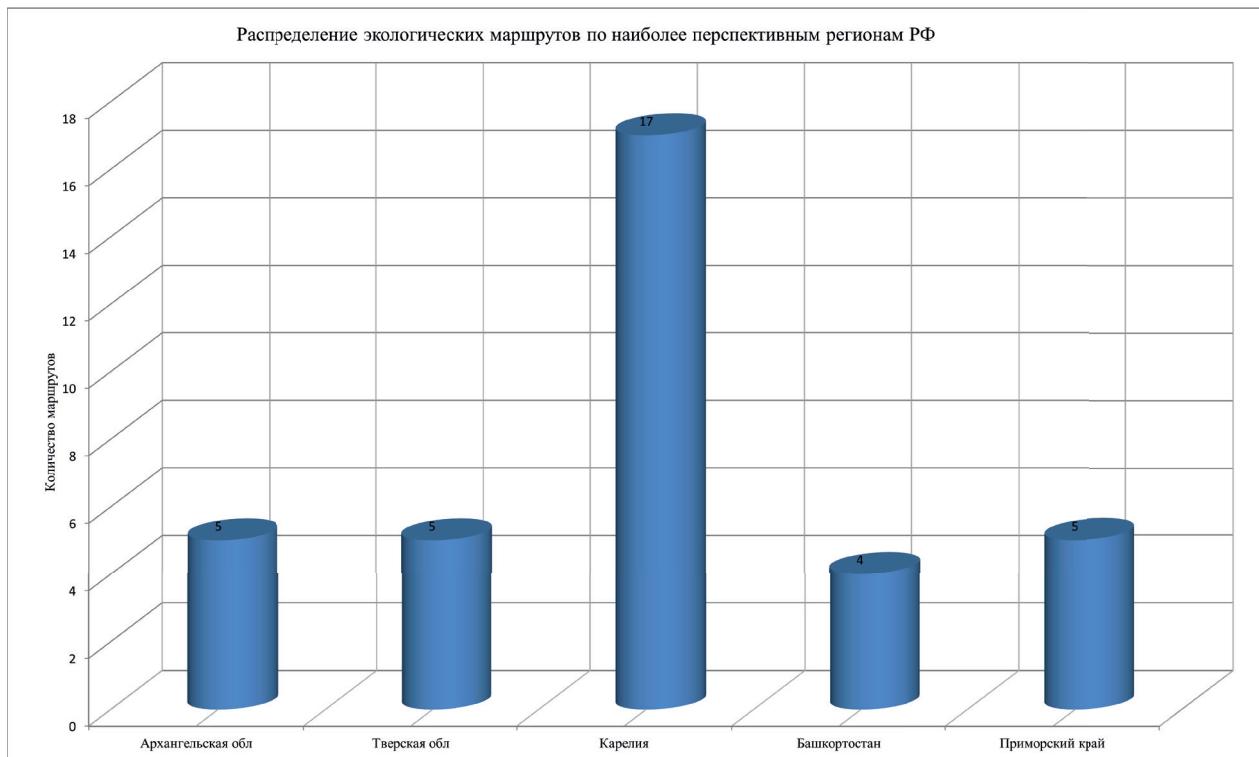


Рисунок 1. Распределение маршрутов по наиболее перспективным регионам РФ.

Как видно из рисунка 1 лидирующую позицию в экологическом туризме занимает Республика Карелия, по состоянию на 2024 год здесь функционирует 17 маршрутов.

Относительно общего числа железнодорожных туристических экологических маршрутов в стране информация в источниках является противоречивой. Это объясняется неоднозначностью самого определения экологического маршрута. Тем не менее, по данным российского объединения туристических операторов² общая численность железнодорожных экомаршрутов приближается к 150. А их общая протяженность к 8 000 км.

Учитывая актуальную ситуацию, связанную с осложнением политической обстановки, зарубежный экологический туризм стал для россиян значительно менее доступным, а это, в свою очередь, значит, что возрастают интерес к внутрироссийскому туризму в целом и к российским экологическим маршрутам в частности [1].

Чтобы этот рост интереса к внутреннему туризму не привел к увеличению антропогенной нагрузки на объекты природного наследия

для целесообразной представляется работа на двух направлениях. Первое направление – это увеличение числа туристов, которые бы избрали для путешествий железнодорожный транспорт, предпочтя его автомобильному. Для того, чтобы это сделать, целесообразно повысить логистическую эффективность железнодорожного транспорта, что можно сделать, опираясь на опыт скандинавских стран. Конкретно предлагаются следующие меры:

- Увеличение количества визит-центров, которые бы располагались в непосредственной близости от объектов природного наследия. Визит-центры – это универсальные учреждения, в которых турист может получить все необходимые ему сведения, а также услуги: собрать туристическую программу на свой вкус, исходя из сетки железных дорог и протяженности маршрутов, прожить некоторое время в гостинице в ожидании своего поезда, взять в аренду камеру и т.д.

- Создание кластеров, которые бы объединили железнодорожные маршруты и ключевые достопримечательности. Здесь позитивным примером является деятельность компании

² Официальный сайт Ассоциации туроператоров России [Электронный ресурс]: официальный сайт. – <https://www.atorus.ru/> Режим доступа (Дата обращения: 15.11.2024).

Great Scenic Railways Devon and Cornwall³. Эта компания инвестировала более полумиллиона фунтов стерлингов в проект по созданию кластера между британской железнодорожной сетью и достопримечательностями графств Девон и Корнуэлл. В результате получилась сеть из нескольких десятков станций с пешеходными тропами, смотровыми площадками, кемпингами, заведениями общественного питания и т.д.

- Субсидирование туристических агентств при формировании железнодорожных туристических предложений. Здесь разумно опереться на практику, которая существует в Канаде [2]. В этой стране существует выраженный дисбаланс между развитием территорий на юге, на границе США, которые являются экономическим и культурным центром страны и развитием территорий севера – где население очень мало, а крупные города – большая редкость.

Для того, чтобы стимулировать экономическое развитие этих территорий, но в то же время не нанести вред их природной уникальности, правительство Канады инициировало проект, в рамках которого туристические компании получали субсидию на организацию туристических маршрутов в северные регионы по железной дороге. Таким образом, стоимость организации маршрута для клиента становится ниже, поскольку компания компенсирует свои затраты за счет субсидии и железнодорожные маршруты становятся более востребованными, а следовательно, снижается количество автомобильных маршрутов и воздействие на экологию.

В этом смысле уместным будет конкурсный подход к выделению такой субсидии, чтобы финансирование получали наиболее релевантные проекты с экономической точки зрения. В России этот опыт мог бы быть экстраполирован на регионы Сибири, а также Крайнего Севера, в первую очередь на Красноярский край и Якутию, но также и на прибайкальские регионы и регионы Северо-запада [3].

- Создание дополнительной ценности при выборе железнодорожного маршрута. В этом смысле отечественные проекты в последние годы значительно продвинулись [4]. Реализуется целый ряд кейсов, в которых благодаря креативному подходу создается дополнительная ценность выбора железнодорожного транспорта. Разберем эти кейсы более подробно.

Рускеальский экспресс – это один из первых специальных российских туристических поездов. Он работает с 2020 года и возит туристов в национальный горный парк «Рускеала», находящийся на территории республики Карелия. Отличительной особенностью этого поезда является то, что это классический поезд, выполненный в стиле «ретро» и работающий на паровозной тяге. Интерьер поезда также соблюден в стиле классических поездов дореволюционной России, в общей сложности маршрут обслуживается парком из 10 паровозов.

Дополнительное преимущество создается за счет того, что добраться до вокзала можно при помощи поезда «Ласточка», который упрощает доступность маршрута для жителей больших городов. Также из Сортавала курсирует маршрут к горе Вottovaara, которая в свою очередь, является популярной отправной точкой для велосипедного туризма [5].

Поезд Деда Мороза – тематический поезд, рассчитанный на детскую аудиторию, который предлагает программу путешествия в резиденцию Деда Мороза в Великий Устюг, совмещенную с классическим экологическим туризмом по русскому северу. Для повышения эмоциональной привлекательности на этом направлении туристическими агентствами готовится разного рода развлекательная программа для детей на новогоднюю тематику. [6]

Уральский экспресс – это еще один вариант экологического туризма с ретро-колоритом. Поезд, оформленный в ретро-стиле, отправляется из Екатеринбурга в Верхнюю Пышму, и гости получают возможность осмотреть природу Урала, совместив это с посещением одного из главных музеев промышленности региона.

³ Официальный сайт Ассоциации Great Scenic Railways Devon and Cornwall [Электронный ресурс]: официальный сайт. – <https://greatscenicrailways.co.uk/> Режим доступа (Дата обращения: 15.11.2024).

Еще одной важной проблемой, которую необходимо учитывать при реализации экологических туристических перевозок на железной дороге – это проблема «долгой стоянки». На сегодняшний день существующие экологические маршруты сильно зависимы от приемно-пропускной способности железнодорожных станций [7].

Учитывая специфику российских экологических маршрутов, а именно, удаленность многих достопримечательностей от крупных социально-культурных центров, далеко не все провинциальные станции, расположенные в относительной близости от природных достопримечательностей, могут позволить себе нахождение на своей территории поездов достаточноное время, чтобы туристы успели в полной мере их осмотреть.

Исходя из некоторых туристических программ на такой осмотр может понадобится более суток, а многие провинциальные станции являются одновременно единственными станциями на пути, соединяющем важные транспортные грузовые артерии и блокировка путей сообщения может сильно навредить промышленности и снабжению регионов, расположенных далее по путям. [8]

В качестве решения этой проблемы предлагается воспользоваться инструментом, который прямо сейчас, в качестве пилотного проекта разрабатывается в рамках развития паломническо-туристического кластера «Арзамас-Дивеево-Саров». В этом кластере к 2027 году предполагается оснастить четыре малых железнодорожных станции кольцевыми железнодорожными разворотами [9].

Речь идет о строительстве короткого участка путей, который давал бы возможность туристическому железнодорожному составу съезжать с магистральной железнодорожной линии и таким образом не мешать проезду грузового и пассажирского железнодорожного транспорта.

По расчетам проектировщиков внедрение одного железнодорожного разворота для одной станции потребует от 3-х до 5 миллионов рублей инвестиций, в зависимости от доступности станции и характера почв, на которых нужно будет производить строительство. При

этом, если в рамках одной станции одновременно строить более чем 1 кольцевого железнодорожного разворота, то стоимость каждого из них будет пропорционально снижаться.

Реализация этого проекта позволит повысить отдачу от пребывания туристов в зоне осмотра каждой конкретной достопримечательности и таким образом поможет экономике удаленных регионов получать дополнительные доходы.

Альтернативным вариантом решения этой же задачи может быть выбран вариант с совмещением туристических рейсов и традиционных пассажирских рейсов на железнодорожных маршрутах. Эта идея зарекомендовала себя в Скандинавии, где она эксплуатируется с 2010 года. Суть проекта заключается в том, что туристическая организация планирует долгосрочные экологические маршруты от 7 до 15 суток, в которых не используется собственно туристический поезд. [10]

В таких маршрутах применяется отдельный туристический вагон, который прицепляется к пассажирским рейсам по мере того, как они проходят мимо станций, где находятся экологические достопримечательности. Преимуществом такого подхода является то, что он освобождает от необходимости поиска инвесторов для строительства железнодорожных разворотных кругов.

Недостатком такого подхода является то, что он подходит только для тех туристов, которые готовы покупать туры из ценовой категории выше среднего, а также только для тех категорий достопримечательностей, которые находятся вблизи населенных пунктов, что приемлемо для Скандинавии, но не всегда приемлемо для России.

Еще одним вариантом этой же идеи является продажа комбинированных туристических поездок на разных поездах таким образом, чтобы перемещаться между достопримечательностями подстраиваясь под движение пассажирских поездов. Однако, такой вариант может подойти только для туристов, располагающих большим количеством свободного времени.

Еще одна важная проблема, которой нужно уделить внимание при повышении логисти-

ческой эффективности туристических железнодорожных маршрутов заключается в том, что после того, как количество туристов, попадающих в определенную территорию, увеличивается, пропорционально увеличивается и количество мусора, а также иных отходов, которое они после себя оставляют.

В рамках рассматриваемой проблематики это является особенно важным, поскольку, как уже писалось выше, в России многие природные достопримечательности находятся в районе малонаселенных железнодорожных станций, или вообще в значительном удалении от какого-либо места проживания людей [11].

В связи с этим эти населенные пункты не обладают ресурсами для того, чтобы резко повысить качество контроля соблюдения чистоты и порядка и увеличить интенсивность вывоза мусора. Более того, сама процедура вывоза отходов из таких населенных пунктов часто сопряжена с существенными логистическими трудностями и при прибытии туристов сотнями это может вызвать существенную экологическую проблему [12].

В качестве механизма решения этой проблемы предлагается использование системы «эмпти хэнд», которая успешно продемонстрировала свою эффективность в железнодорожном туризме северной Шотландии. Эта система подразумевает, что при выходе из вагона поезда пассажирам не разрешается брать с собой какие-либо сумки, пакеты или рюкзаки, дабы минимизировать набор предметов, которые они могут оставить в качестве мусора на территории национального парка. Любые предметы, которые могут стать предметами первой необходимости, вроде воды, медицин-

ских препаратов или устройств передаются гиду, или старшему группы, которому разрешено иметь с собой рюкзак.

Таким образом применение этой системы позволит существенно сократить вред, который может быть нанесен экологии системы в случае резкого увеличения туристического потока.

Результаты и выводы.

Исходя из всего изложенного выше, следует сделать вывод, что железнодорожный транспорт сегодня – это один из основных видов транспорта для организации туристических маршрутов, который может применяться для того, чтобы снизить уровень экологического воздействия человека на природные достопримечательности.

Однако для того, чтобы развитие экологического туризма на железнодорожном транспорте шло достаточно эффективно, целесообразно развитие логистической инфраструктуры, которое бы одновременно учитывало особенности экологии и расположения природных достопримечательностей России, а также общую структуру и динамику туристического рынка.

В этой связи нами был разработан комплекс предложений, основанных на успешном российском и международном опыте. Внедрение этих предложений в практическую деятельность организаций, занимающихся железнодорожным туризмом в России, окажет существенное содействие в повышении эффективности этого вида бизнеса, а также в смягчении воздействия туризма на окружающую среду.

Список источников

1. Артемова Е.Н., Козлова В.А. Транспортное обслуживание туристов: учебно-методическое пособие для высшего профессионального образования / Е.Н. Артёмова, В.А. Козлова. Орёл: ФГБОУ ВПО «Госуниверситет - УНПК», 2021. 140 с. ISBN-13: 978-5-457-60584-8, 978-5-93299-154-1.
2. Гордиенко М.В. «Организационно-экономические проблемы управления и транспортного обеспечения российского туризма» // Материалы 15 Все росс. конф. молодых ученых и студентов «Реформы в России и проблемы управления-2020», М., ГУУ, 2022, 114 с.
3. Железнодорожные пассажирские перевозки. - М.: Русич, Паллада-медиа, 2021. - 512 с.
4. Котельникова В. Е. Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Котельникова В. Е. – Москва, 2024. – 184 с.
5. Кудрявцев, В.А. Организация железнодорожных пассажирских перевозок / В.А. Кудрявцев. - М.: Академия (Academia), 2021. - 120 с.
6. Леннон, Д. Д., Смит Х., Кокрелл Н., Трю Д. Управление индустрией туризма. Лучший опыт деятельности национальных организаций и агентств по туризму. М.: Группа ИДТ, 2018.- 272 с. ISBN-13: 978-5-4365-2627-0
7. Стебловская В. В., Ваховская М. Ю. Транспортное обеспечение как фактор развития туризма // Логистика – евразийский мост: материалы 12-й Международной научно-практической конференции (Красноярск, 18–20 мая 2017 г.). Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2017. С. 192–195.
8. Шнейдер, М.А. Организационно-экономический механизм управления пригородными железнодорожными перевозками: автореферат дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Шнейдер, Максим Александрович. – СанктПетербург, 2013. – 23 с.
9. Шепелев И.Г. Туристско-рекреационные кластеры - механизм инновационного совершенствования системы стратегического управления развитием регионов: современные исследования социальных проблем. 2022.- № 3 С.10-20
10. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Терешиной Н.П., Левицкой Л.П., Шкуриной Л.В. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2022. – 536 с
11. Юдин, В. Я. Защита интересов предприятия при перевозке грузов железнодорожным транспортом. Практическое пособие / В.Я. Юдин. - М.: Институт компьютерных исследований, 2018. - 172 с.
12. Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2023. – 188 с. ISBN-13: 978-5-457-27969-8.

FEATURES OF THE LOGISTICAL PROCESS OF ORGANIZING ECOLOGICAL TOURIST ROUTES IN RAILWAY TRANSPORT

Bolandova Y.K.¹, Ral'dugina M.V.¹

¹ Russian University of Transport

Abstract: the study provides an overview of the practice of organizing ecological tourist routes in railway transport.

Rail transportation is a relevant tool for mitigating environmental impacts, and reducing the share of road transportation in favor of rail is a useful factor in maintaining environmental balance.

Keywords: ecological routes, tourism, tourism logistics, railway transportation logistics, ecology of railway transportation, climate risk assessment..

© Bolandova Y.K., Ral'dugina M.V.

Received 29.01.2025, approved 01.03.2025, accepted for publication 01.03.2025.

For citation:

Bolandova Y.K., Ral'dugina M.V. Features of the logistical process of organizing ecological tourist routes in railway transport. *Logistics and Supply Chain Management*. 2025. Vol 22, Iss 1 (114). pp. 20-28.

Bolandova Yu.K. candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Chemistry and Environmental Engineering at the Russian University of Transport.

Ral'dugina M.V. master's Student of the Department of Chemistry and Environmental Engineering at the Russian University of Transport, e-mail: mari.ral'dugina@mail.ru.

References

1. Artemova E.N., Kozlova V.A. Transport services for tourists: a textbook for higher professional education / E.N. Artemova, V.A. Kozlova. Orel: Gosuniversitet - UNPC, 2021. 140 p. ISBN-13: 978-5-457-60584-8, 978-5-93299-154-1.
2. Gordienko M.V. «Organizational and economic problems of management and transport support of Russian tourism.»// Proceedings of the 15th Russian Conference of Young Scientists and Students «Reforms in Russia and management problems-2020», Moscow, GUU, 2022, 114 p.
3. Railway passenger transportation. Moscow: Rusich, Pallada Media, 2021. 512 p.
4. Kotelnikova V. E. Management of development of services of transport infrastructure of tourism: PhD in Economics: 08.00.05 / Kotelnikova V. E. – Moscow, 2024. – 184 p.
5. Kudryavtsev, V.A. Organization of railway passenger transportation / V.A. Kudryavtsev, Moscow: Academia, 2021, 120 p.
6. Lennon, D. D., Smith H., Cockrell N., Trew D. Management of the tourism industry. The best experience of national organizations and agencies in tourism. Moscow: IDT Group, 2018. 272 p. ISBN-13: 978-5-4365-2627-0
7. Steblovskaya V. V., Vakhovskaya M. Yu. Transport support as a factor of tourism development // Logistics – the Eurasian Bridge: proceedings of the 12th International Scientific and Practical Conference (Krasnoyarsk, May 18-20, 2017). Krasnoyarsk: Krasnoyarsk State Agrarian University, 2017. pp. 192-195.
8. Schneider, M.A. Organizational and economic mechanism of suburban railway transportation management: abstract of dissertation of the Candidate of Economic Sciences : 08.00.05 / Schneider, Maxim Alexandrovich. – St. Petersburg, 2013. – 23 p.
9. Shepelev I.G. Tourist and recreational clusters as a mechanism for innovative improvement of the system of strategic management of regional development: modern studies of social problems. 2022.- No. 3, pp.10-20
10. Economics of railway transport / Edited by Tereshina N.P., Levitskaya L.P., Shkurina L.V. – Moscow: FSBEI «Educational and Methodological Center for Education in Railway Transport», 2022. – 536 p.
11. Yudin, V. Ya. Protection of the interests of the enterprise in the transportation of goods by rail. Practical guide / V.Ya. Yudin. - M.: Institute of Computer Research, 2018. - 172 p.
12. Yakimov M.R. Transport planning: creating transport models of cities: a monograph / M.R. Yakimov. Moscow: Logos, 2023. 188 p. ISBN-13: 978-5-457-27969-8.