

Международная Туристская Академия

Биржаков Михаил Борисович

Никифоров Валерий Иванович

ИНДУСТРИЯ ТУРИЗМА: ПЕРЕВОЗКИ

Издание третье, переработанное и дополненное

Туристский продукт и перевозки
Способы передвижения с помощью мускульной силы человека
Пешеходные путешествия и туры
Автомобильные и автобусные туры
Прокат автомобилей
Железнодорожные перевозки и туры
Воздушные перевозки
Речные и морские перевозки
Комбинированные виды перевозок
Нормативное обеспечение и страхование



Москва — Санкт-Петербург
Издательство «Невский Фонд»
«Издательский дом Герда»
2007

Издание подготовлено Издательством «Невский Фонд»
и «Издательским домом Герда»
при содействии Международной Туристской Академии
и Санкт-Петербургского государственного университета

Авторы

Биржаков Михаил Борисович

к.т.н., вице-президент Международной Туристской Академии

Никифоров Валерий Иванович

д.э.н., президент ОАО «Совет по туризму и экскурсиям Санкт-Петербурга»

Соавторы

Березкин Андрей Алексеевич,

действительный член-академик Международной Туристской Академии

Биржаков Константин Михайлович, эксперт издательства «Невский Фонд»

Грицкевич Валентин Петрович,

профессор Санкт-Петербургского государственного университета культуры и искусств

Лебедева Анна Владимировна,

генеральный директор фирмы «Marina Russia», к.э.н.,

действительный член-академик Международной Туристской Академии

Риш Арнольд Маркович,

вице-президент ОАО «Совет по туризму и экскурсиям Санкт-Петербурга», к.э.н.

Научные рецензенты

Кузнецов Юрий Викторович, д.э.н., профессор СПбГУ

Сенин Виль Савельевич, член Президиума Международной Туристской Академии, профессор, д.э.н.

Редактор: Нестеренко М.А.

Корректор: Виноградова Н.В.

Оформление, дизайн и верстка: Биржаков К.М.

Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: ПЕРЕВОЗКИ. Издание третье, переработанное и дополненное. — СПб.: Издательский дом Герда, 2007. — 528 с.

ISBN 978-5-94125-129-2

Лицензия ИД № 02140 от 28.06.2000

В книге изложены основы теории туристского продукта, определено место перевозок в составе туристского продукта различных уровней, описаны всевозможные виды перевозок туристов, использование транспортных средств в целях туризма, в том числе как средств размещения, аттракций. Приведены базовая терминология и понятийные статьи, основные нормативные документы и методы страхования туристов и транспортных рисков при туристских пассажирских перевозках. Дан обширный перечень литературы и нормативных актов, отсылок на Web. Книга подготовлена по материалам авторских лекций М. Б. Биржакова, прочитанных им в период 1993–2006 гг. в ведущих вузах системы туристского образования Санкт-Петербурга при подготовке специалистов для системы международного туризма. Рекомендуется работникам предприятий индустрии туризма, студентам средних и высших учебных заведений туристского образования при изучении дисциплины «Индустрия туризма: ПЕРЕВОЗКИ (туристов)».

В дополнение к печатному изданию имеется электронный вариант книги на CD-диске.

Подписано в печать 10.01.2007. Формат 70×100¹/₁₆

Бумага офсетная. Гарнитура «Таймс». Печать офсетная.

Объем 33 п.л.

«Издательский дом Герда»

Россия, 198020, Санкт-Петербург, Старопетергофский пр., д. 3/5, пом. 2-Н, лит. а

тел. (812) 325-48-70, 320-90-72

WEB: www.gerdabook.ru

e-mail: gerda@gerdabook.ru

© Биржаков М.Б., 2007

© Биржаков К.М., иллюстрации, дизайн и оформление, 2007

© «Издательский дом Герда», оформление обложки, 2007

Оглавление

Преамбула	7
Введение	11
Глава I. Услуги перевозки в составе туристского продукта	
1.1. Понятие туризма и туриста	15
1.2. Понятие туристского продукта	19
1.3. Роль и виды транспортных услуг в составе туристского продукта	25
1.4. Туристский маршрут и тур	26
1.5. Часовые пояса и местное время	27
1.6. Виды и средства перевозок в туризме и их характеристики	30
1.7. Мотивации выбора вида перевозки	37
1.8. Влияние развития средств и систем перевозок на развитие общества	38
1.9. Дорожное строительство	41
1.10. Совершенствование конструкций средств и систем перевозки	42
1.11. Изменение образа жизни населения	43
Глава II. Перемещение человека в пространстве с помощью мускульной силы	
2.1. Пешеходные и другие виды перемещений	47
2.2. Технические средства на основе мускульной силы человека, способствующие передвижению	60
2.3. Велосипед	69
2.4. Гребные лодки * boating	76
Глава III. Перевозки с помощью животных	
3.1. Собаки	85
3.2. Копытные	86
3.3. Слоны	96
3.4. Водоплавающие	97
3.5. Экстремальный туризм	97
3.6. Туристский продукт	112
Глава IV. Автомобиль	
4.1. Введение	115
4.2. История автомобиля, этапы развития	116
4.3. Виды автомобилей для целей туризма и путешествий	120
4.4. Дороги и автомагистрали	121
4.5. Бездорожье	139
4.6. Караваны	140
4.7. Такси	142
4.8. Автомобиль путешествует вместе с туристом	143
4.9. Автомобильные номера	144
4.10. Дорожное движение в современности	145
4.11. Транзит	151
4.12. Автомобильные соревнования и гонки	152
4.13. Автомобильные выставки и шоу	158
4.14. Туристские путеводители	159
4.15. Туристский продукт	175
Глава V. Мотоцикл	
5.1. История создания	180
5.2. Мотоцикл в современности	181
5.3. Особенные виды мотоциклов и их назначение	181
5.4. Мотогонки	186
5.5. Мотоциклетные шоу	188

5.6. Планирование и организация индивидуальных путешествий для авто-мотолюбителей — туристов и путешественников	189
5.7. Туристский продукт	193

Глава VI. Прокат автомобилей

6.1. История возникновения системы проката	197
6.2. Новая услуга XX века Rent-a-Car	198
6.3. Прокат автомобилей в России	200
6.4. Компания Hertz	201
6.5. Прокат автомобилей элитного класса	206
6.6. Туристский продукт	207

Глава VII. Автобусные перевозки

7.1. История автобуса	211
7.2. Виды и назначение	212
7.3. Особенности передвижения и путешествия на автобусах	216
7.4. Техническое состояние	217
7.5. Проблемы при пересечении государственных границ	219
7.6. Документация и особенности организации перевозки	221
7.7. Взаимоотношения туристов и водителя, перевозка больших групп	223
7.8. Права и ответственность	224
7.9. Страхование	227
7.10. Терроризм и бандитизм	229
7.11. Туристский продукт	230
7.12. Примерные Правила туристско-экскурсионного обслуживания на автобусных маршрутах и турах	230
7.13. Примерное Положение о руководителе группы автобусного маршрута	235

Глава VIII. Рельсовый транспорт

8.1. История и факты	239
8.2. Железные дороги в России	241
8.3. Путешественник и железная дорога	243
8.4. Технические аспекты	245
8.5. Мосты, переезды, переходы	250
8.6. Подвижной состав	252
8.7. Структура обеспечения	256
8.8. Организация перевозок	258
8.9. Железнодорожные сообщения	263
8.10. Трансконтинентальные маршруты	264
8.11. Международные железнодорожные сообщения	267
8.12. Смешанные виды сообщения	268
8.13. Скоростной трансфер из аэропортов	269
8.14. Транспортировка автомашин и туристов Motorail	269
8.15. Управление пассажирскими перевозками	270
8.16. Перевозка багажа	273
8.17. Проездные документы	277
8.18. Ответственность за перевозку	280
8.19. Нормативное обеспечение	282
8.20. Специальные поезда	284
8.21. Специальные виды рельсового транспорта	287
8.22. Перспективные проекты	290
8.23. Специализированные фирмы и компании	291
8.24. Музеи	292
8.25. Модельные железнодорожные составы и дороги	294
8.26. Информация о железных дорогах и перевозках в сети Интернет	294
8.27. Транзит	295
8.28. Поезда-легенды	295
8.29. Туристский продукт	296

Глава IX. Воздушные перевозки

9.1. Введение	299
9.2. Воздухоплавание и авиация	300
9.3. Правовые аспекты воздушных полетов	301
9.4. Правовое регулирование воздушных полетов и перевозок	302
9.5. Средства воздушных перевозок	304
9.6. Воздушные шары и дирижабли	304
9.7. Планеры, дельтапланы, парaplаны и парамоторы	310
9.8. Парашют	311
9.9. Дельтаплан	314
9.10. Вертолет	314
9.11. Самолеты	317
9.12. Аэродромы и аэропорты	322
9.13. Воздушная перевозка пассажиров	330
9.14. Транзит	335
9.15. Чартер	335
9.16. Комплексные услуги перевозки	338
9.17. Услуги воздушной перевозки	338
9.18. Услуги на борту	339
9.19. Услуги наземных служб	346
9.20. Страхование воздушных перевозок	347
9.21. Безопасность полетов	350
9.22. Представительства авиакомпаний	352
9.23. Особенности реализации услуг авиаперевозчиков — продажи авиабилетов	353
9.24. Тарифы	360
Молодежные тарифы	362
9.25. Авиацисционные компании и консорциумы	364
9.26. Дисконтные программы	368
9.27. Низкобюджетные воздушные перевозчики	371
9.28. Багаж	372
9.29. Правила перевозки багажа	373
9.30. Международная Ассоциация воздушных перевозчиков	377
9.31. Авиацисционные шоу	380
9.32. Туристский продукт	385
9.33. Космический туризм	386

Глава X. Речные перевозки и круизы

10.1. Исторические аспекты	403
10.2. Речные путешествия и туризм	404
10.3. Речные бассейны и озерные системы	405
10.4. Речные пассажирские перевозки	408
10.5. Речные каналы	409
10.6. Водные маршруты для пассажирских перевозок и туризма	412
10.7. Каналы в озерно-речных системах	413
10.8. Системы каналов в исторических городах и центрах	418
10.9. Речной автобус	421
10.10. Теория речного круизного дела	425
10.11. Водный туризм и речное круизное дело	429
10.12. Речные круизы в России	432
10.13. Популярные круизы по речным и озерным системам в России	433
10.14. Туристическая компания «МИР»	442
10.14. Важнейшие судоходные каналы	445

Глава XI. Морские перевозки

11.1. Мировой океан	449
11.2. Условия плавания в Мировом океане	450
11.3. Характеристики морского транспорта	458
11.4. Транспортные характеристики портов	460

11.5. Морские пути	463
11.6. Современные средства морских пассажирских перевозок	466
11.7. Морские регистры	467
11.8. Конкуренция воздушных и морских перевозок	468
11.9. Линейные перевозки	468
11.10. Круизный туризм	469
11.11. Паромы	481
11.12. Транспортные средства (суда) на воздушной подушке	487
11.13. Трансатлантические пассажирские линии. «Голубая лента Атлантики» — Blue Riband	488
11.14. Парусные суда	490
11.15. Яхтинг * Yachting	494
11.16. Моторные яхты (круизеры)	502
11.17. Подводные суда	504
11.18. Ботели	505
11.19. Безопасность и охрана жизни на море	506
11.20. Пиратство	509
11.21. Навигационное оборудование и маяки	514
11.22. Лодочные шоу и спортивные соревнования	522
11.23. Музеи и моделирование	523
11.24. Страхование средств водного транспорта	524
11.25. Туристский продукт	527

Глава XII. Морские каналы

12.1. Три больших канала	531
12.2. Морские проливы	533
12.3. К 150-летию Сайменского канала	537
12.4. Вышневолоцкая водная система (Вышневолоцкий водный путь). История создания, развитие, настоящее и будущее	555

Глава XIII. Особенности вопросы режима морских пространств

13.1. Введение	569
13.2. Регулирование деятельности в море * maritime law морское право	569
13.3. Исторический экскурс	570
13.4. Современные правовые принципы	573
13.5. Суверенитет и суверенные права	574
13.6. Определения морских пространств	574
13.7. Делимитация территориального моря между государствами с противоположными или смежными побережьями	576
13.8. Мирный проход в территориальном море	576
13.9. Правила, применяемые к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях	579
13.10. Проливы, используемые для международного судоходства	580
13.11. Государства-архипелаги	582
13.12. Ответственность морского перевозчика	583
13.13. Международные нормы охраны человеческой жизни и спасания на море	584
13.14. Помощь на море воздушным судам	585

Глава XIV. Автоматизированные системы бронирования услуг перевозчиков

14.1. Введение	589
14.2. Автоматизированные системы бронирования туристских услуг и услуг перевозчиков	589
14.3. Глобальные компьютерные системы бронирования	591
14.4. Печатные и электронные издания	598

Заключение

Литература (использованная и рекомендуемая)

Преамбула

Перевозки занимают одно из центральных мест в составе практически любого туристского продукта, являются неотъемлемым этапом путешествий и туристских поездок, независимо от способа и средства передвижения. Правильность выбора вида перевозки во многом определяет эффективность путешествия и достижение поставленной цели. Обширная индустрия перевозок является определяющей в генерации туристской деятельности и туризма в целом как высокодоходной отрасли экономики государств, как принимающих, так и отправляющих туристов.

В настоящей книге рассмотрены всевозможные виды перемещения, методов и средств перевозок, даны сравнительные характеристики и технические особенности с точки зрения организации туризма и пассажирских перевозок (туристов).

В России В. И. Азаром, В. Н. Гуляевым, Е. Н. Ильиной и другими авторами издан ряд монографий по данной тематике. Данная книга предлагает новый взгляд на проблемы перевозок, осмысление явлений и процессов в аспектах туризма и рационального формирования эффективного и востребованного туристского продукта. Рассматриваются исторические, географические, технические и социальные аспекты развития, этапы становления и развития перевозок и влияния их на формирование туристского продукта в целом и поэлементно. Книга является естественным продолжением монографии «Введение в туризм» и воспринимает терминологию, основные концепции и фундаментальные положения теории туризма традиционной Санкт-Петербургской и московской школ системы наук и знаний о туризме. Отдельные положения могут быть дискуссионными и не совпадать с мнением других авторов, придерживающихся теоретических концепций других школ и направлений в теории туризма. В книге используется туристская терминология, установленная федеральным законом «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» (1996), системой стандартов ГОСТ Р.

Книга является расширенным изложением курса лекций «Транспортный менеджмент», «Перевозки в туризме», прочитанных М. Б. Биржаковым в период 1994–2006 гг. в Санкт-Петербургском государственном университете. Отдельные разделы книги в порядке апробации опубликованы в Национальном туристском журнале «Туристские Фирмы» и претерпели текущие изменения и уточнения. Многие положения и материалы заимствованы из практики работы в «Совете по туризму и экскурсиям Санкт-Петербурга», в туристской фирме АКТИС, из деятельности в качестве эксперта по проекту закона «Об основах туристской деятельности в РФ». Материалы книги существенно дополнены и актуализированы вкладом соавторов, осуществляющих практическую деятельность в сфере перевозок в туризме.

В подготовке материалов и написании отдельных глав книги принимали участие видные специалисты, работающие в сфере индустрии перевозок и туризма:

Глава IV	Грицкевич Валентин Петрович
Глава VII, VIII и IX	Биржаков Константин Михайлович
Глава XI	Березкин Андрей Алексеевич, Лебедева Анна Владимировна
Глава IX	Риш Арнольд Маркович

Книга «Туристская индустрия: ПЕРЕВОЗКИ» рекомендована в качестве учебного пособия для студентов туристских специальностей и специализаций при изучении профильных дисциплин кафедрой управления и планирования социально-экономических процессов СПбГУ.

Обращение кардинала Анджело Содано во имя Святого Отца по случаю 26-го Международного Дня туризма (27 сентября 2005)

*“Путешествие и способы передвижения во время путешествия:
от вымышленного мира Жюль Верна к действительности XXI века”*

Его Преосвященству кардиналу Стефену Фумио Хамао
Президенту Архиерейского Совета по пасторскому попечению за мигрантами и
странствующими

Ваше Преосвященство,

празднование Международного Дня туризма 27 сентября дает возможность Верховному понтифику Бенедикту XVI донести сердечные слова до всех, кто занят в огромном мире туризма, и осветить всех их высоким церковным пасторальным светом смысла. Организация международного туризма выбрала самую интересную тему для этого случая: «Путешествие и способы передвижения во время путешествия: от вымышленного мира Жюль Верна к действительности XXI века».

Жюль Верн был мастером эпистолярного жанра, путешественником и писателем с живым воображением. В своих произведениях он гармонично сочетал вымысел и научные факты своего времени. Его путешествия, будь то путешествия вымышленные или реальные, были приглашением пересмотреть карту мира и вызовом открыто и со всей ответственностью встретиться лицом к лицу с теми ограничениями, на которые нельзя было более закрывать глаза.

В конце XIX века во время своего беспрецедентного путешествия Жюль Верн перешагнул через ограничения, наложенные господствующей культурой его времени, и через навязываемое этой культурой мнение о европейском Западе как «центре Вселенной».

Сегодня тем, кто хочет добиться, чтобы достижения туризма, а также способы путешествия были доступны для всех, тоже надо преодолеть много препятствий. Новые и неслыханные ранее возможности путешествия с использованием современных скоростных транспортных средств могут в перспективе позволить туризму охватить больше сокровищ мировой культуры для знакомства с ними.

Столетие спустя после смерти Жюль Верна многое из того, о чем он писал, было претворено в жизнь и обрело реальные черты. Мечта о туризме без границ, который бы мог внести свой вклад в дело создания лучшего будущего для человечества, становится явью.

Однако туристский бизнес требует обязательно учитывать моральные аспекты. Очень важно, чтобы ответственные люди, каждый в своей сфере деятельности — политики и законодатели, члены правительства или финансисты, — обеспечили бы мирные отношения между людьми, гарантируя безопасность и доверительное общение.

Организаторы, менеджеры и все, кто работает в сфере туризма, призваны создать такую структуру, чтобы их бизнес был здоровым, популярным и экономически доступным. При этом они всегда должны иметь в виду, что в любом виде деятельности, а значит и в туризме, главной задачей должно быть уважительное отношение к личности в рамках общечеловеческих ценностей.

Основной мотивацией туристов должно быть желание встретиться с другими людьми, при этом туристы должны с уважением относиться к индивидуальным особенностям других людей, уважать их культурные и религиозные традиции. Туристы должны быть готовы и открыты для диалога и взаимопонимания, их поведение должно быть уважительным, располагающим и доброжелательным.

Роль христианских общин в этом особенно велика: принимая туристов, они должны чувствовать потребность предоставить путешественникам возможность открыть для себя ценности Бога, воплощенные не только в памятниках культуры и религиозного искусства, но также и через повседневную жизнь сегодняшней Церкви. Более того, с зарождением христианства путешествия дали возможность донести Благоую весть о Христе во все уголки Земного шара.

В надежде, что приближающийся День туризма принесет ожидаемые плоды, Его Святейшество Бенедикт XVI заверяет Вас, что молится за всех, и посылает свое папское благословение на всех.

Позвольте, пользуясь случаем, выразить Вам мое глубокое почтение.

*С Вами во Христе,
Кардинал Анджело Содано, госсекретарь
Из Ватикана, 16 июля 2005 г.*

*Каждый,
кто находится на территории Российской Федерации,
имеет право свободно передвигаться...*

ст. 27 часть 1. Конституция Российской Федерации

Введение

Монография «Туристская индустрия: ПЕРЕВОЗКИ» является второй книгой в серии «Туризм». Предполагается, что читатель знаком с началами туризма, изложенными в монографии «Введение в туризм»¹, в которой даны основополагающие и фундаментальные понятия теории и практики туризма. Эта книга стала бестселлером 2000 г., получила общественное признание и самый высокий читательский рейтинг в среде профессиональной литературы по туризму на русском языке по опросу ведущей туристской профессиональной газеты «Туринфо» за октябрь 2000 г. Поэтому толкование отдельных понятий туризма в дальнейшем тексте опущено.

Человек — непоседа по своей природе, ему свойственно путешествовать, искать приключения, открывать для себя новое, познавать неизведанное, периодически временно менять место пребывания. Он в намеченных целях путешествия покидает место своего постоянного проживания и направляется в другие местности, страны, континенты, преодолевая равнины, реки и моря, горы и океаны. Испокон веков люди добивались права свободы выбора направления путешествия и способа передвижения.

Свобода перемещения и передвижения является фундаментом свободы путешествия, ибо ясно, что нет перемещения — нет путешествия. Свобода передвижения признается во Всеобщей декларации прав человека, в Международной конвенции по гражданским и политическим правам (1966), в Заключительном Акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (1975), а также эти права закрепляются в национальном законодательстве многих стран мира в качестве важного элемента развития человеческой личности². Свобода передвижения записана как право человека в России в ст. 27 Конституции³.

Эта свобода необходима человеку для участия в путешествиях, для гармоничного развития туризма и сообщества. Туризм в XX веке стал уникальным явлением и феноменом столетия, доступным видом деятельности и прочно вошел в жизнь многих сотен миллионов людей⁴. Это явление вызвано к жизни реальной возможностью свободного перемещения людей от их места постоянного проживания и работы — в другие местности и страны. Залогом этого являются отсутствие глобальных военных конфликтов, политическая и экономическая стабильность, рост благосостояния населения и безопасности.

После Второй мировой войны цивилизованное сообщество пережило несколько фаз своего развития⁵ — человек сначала стал прилично питаться, затем приобрел одежду, построил жилище и купил автомобиль, а затем стал путешествовать⁶. Это также результат воздействия многих факторов, но прежде всего — развития сферы туристских услуг, работ по обеспечению и сопровождению процесса потребления туристских услуг, а также торговли, которые созданы для удовлетворения потребностей, возникающих в результате перемещений огромных туристских потоков.

¹ Биржаков М.Б. Введение в туризм: Учебник. Издание 8-е, переработанное и дополненное. – СПб.: «Издательский дом Герда», 2006. — 512 с.

² Манильская декларация по мировому туризму. Манила, Филиппины, 27 сент. – 10 окт. 1980 г. Декларация А п. 4. В книге «Организационно-правовые основы туристского и гостиничного бизнеса». — М.: Финстатинформ. 1998. С. 12.

³ Ст. 27 часть 1. Каждый, кто находится на территории Российской Федерации, имеет право свободно передвигаться, выбирать место пребывания и жительства.

⁴ Количество туристов в 2004 г. оценивается в 700 млн. человек при тенденции возрастания этого показателя.

⁵ М.М. Маринин и Дж. Блейле.

⁶ К какой фазе развития относится общество, в котором пребывает читатель, он может без труда домыслить сам. Отметим, что социальный туризм вносит некоторые поправки в эти постулаты, которые применимы для части общества, на которые распространяются льготы этого вида туризма.

В данной книге перевозка рассматривается как элемент туристской индустрии, важнейший этап работ и услуг, присутствующий в любом туристском или ином путешествии — перемещение в пространстве, а перемещение в пространстве — суть любого путешествия, в том числе начало и конец. Для этих перемещений человек использует либо свои собственные возможности (мускульные силы) — идет пешком, плывет — или использует помощь своих братьев меньших — животных. Гений человека пошел дальше, и им придуманы многие тысячи различных способов и технических средств, помогающих ему перемещаться в пространстве по земле, под землей, по воде и под водой, и даже в воздухе и космосе.

Уникальная и бессмертная формула туризма и перевозки знакома всем и определена в веселой и милой детской песенке, которую каждый из нас напевал, сидя на коленке у родителей, вместе с ними:

Мы едем, едем, едем в далекие края, хорошие соседи — веселые друзья⁷.

Этап перевозки (перемещения) один из важнейших в организации туризма. Как начнешь, так и кончишь, гласит народная мудрость, а путешествие всегда начинается и заканчивается этапом перевозки. Планирование, организация и сопровождение этого этапа туристского путешествия — суть совокупной деятельности туроператоров и перевозчиков. В одних случаях перевозка — это способ достижения места назначения, где будет совершаться основная фаза путешествия (отдых, развлечение и другое). В других собственно перевозка и есть путешествие, а средства перевозки являются местом ночлега. Средства перевозки могут не только служить для транспортировки туристов и путешественников и их багажа из одного места в другое, а также быть средством развлечения, спорта, предметом музейных коллекций, моделирования, предметом торговли.

Каждый способ перемещения и метод использования транспортных средств пригоден для формирования туристского продукта и туров по принадлежности их направленности, цели и местоположения дестинации и является предметом туристской деятельности. Перевозка может составлять суть туристского бизнеса или являться важной составляющей. В конце каждой главы (или раздела) книги приводятся возможные варианты туристского продукта, основанные на применении данного способа передвижения и технических средств. Но люди не останавливаются на достигнутом и этот процесс непрерывно совершенствуется и развивается.

Книга разбита на главы, соответственно видам и способам перемещения или перевозки, особенностям транспортных средств и их применения. Изучается история формирования вида перевозки, современное состояние и перспективы применения для целей туризма. Приводятся обширный перечень литературы и рекомендуемые адреса в сети Интернет. В тексте данной книги⁸ авторы четко придерживаются туристской терминологии, принятой в ст. 1 федерального закона «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» в редакции 1996 г., а также определенной системы российских государственных стандартов ГОСТ Р. Поэтому термин «*туристический, -ское, -ская*» не применяется. Это не только гражданская позиция соблюдения федерального закона, дань его уважению, но и соблюдение более чем 100-летней исторической традиции туризма и туристского дела в России, а также важного профессионального принципа единства отраслевой терминологии.

⁷ Следовательно, надо не только ехать, но и ехать с удовольствием, причем одному — скучно, нужны хорошие и добрые попутчики, компаньоны.

⁸ И во всех других книгах и публикациях авторов, касающихся тематики туризма, равно как в публичных выступлениях и в обыденной речи в период после 1996 г., т. е. официальной публикации текста федерального закона «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации».



Глава I.

Услуги перевозки в составе туристского продукта

- Понятие туризма и туриста.
- Понятие туристского продукта.
- Роль и виды транспортных услуг в составе туристского продукта.
- Туристский маршрут.
- Понятие Gateway.
- Часовые пояса и местное время.
- Международная линия изменения даты.
- Виды и средства перевозок в туризме и их характеристики.
- Сравнение эффективности различных видов перевозок. Объемы перевозок. Мотивации выбора вида перевозки.



Глава I.

Услуги перевозки в составе туристского продукта

Понятие туризма и туриста. Понятие туристского продукта. Роль и виды транспортных услуг в составе туристского продукта. Туристский маршрут. Понятие Gateway. Часовые пояса и местное время. Международная линия изменения даты. Виды и средства перевозок в туризме и их характеристики. Сравнение эффективности различных видов перевозок. Объемы перевозок. Мотивации выбора вида перевозки.

1.1. Понятие туризма и туриста

Путешествие — перемещение людей во времени и пространстве, а человек, совершающий путешествие, независимо от целей, направлений и используемых средств передвижения, временных промежутков — именуется *путешественником*. Далее, в зависимости от особенностей путешествия, можно именовать самого путешественника — пешеходом, наездником, гребцом, яхтсменом, мореплавателем, космонавтом, бизнесменом, натуралистом и т. д. до бесконечности — соответственно цели, направлению путешествия, виду средства передвижения и иным характеристикам, имеющим существенное или даже несущественное значение.

Путешествия и туризм *travel & tourism* — два неразрывно связанных понятия, которые описывают определенный образ жизнедеятельности человека. Это отдых, пассивное или активное развлечение, спорт, познание окружающего мира, торговля, наука, лечение и множество другого. Однако всегда при этом присутствует характерное действие, определяющее и обособливающее собственно путешествие от иных сфер деятельности, — временное перемещение человека¹ в иную местность или страну, континент, отличные от его обычного местонахождения или проживания.

Для отдельных индивидуумов, групп и целых народов путешествие — образ жизни, установившийся веками и вызванный климатическими особенностями местности проживания или обстоятельствами. К таким, например, относятся кочевые племена — белунджи, бедуины, а также цыгане, беженцы, вынужденные переселенцы и другие. Кочевники вместе со стадами животных ежегодно перемещаются по мере освоения пастбищ, причем их не останавливают даже границы государств. Белунджи постоянно мигрируют из Пакистана в Афганистан и обратно сообразно изменению климата и состоянию пастбищ для скота. Многие путешествуют в поисках работы. Тысячи сезонных сельскохозяйственных рабочих перемещаются из местности в местность ежегодно по мере сбора урожая с юга на север США, причем значительная часть их приходит из соседней Мексики. При определенных условиях организации и осуществления путешествия может предусматривать пользование туристскими услугами, предоставляемыми организаторами туризма и предприятиями туристской индустрии.

Туризм — частный случай путешествий, однако имеет четкие отграничения из общности, строго определенные характеристики. Известно множество определений туризма в понятийном смысле, и, разумеется, человек совершающий или участвующий в туристском путешествии, туристской поездке, походе индивидуально или в группе, именуется в общем случае туристом. В отличие от путешествий, туризм — категория, испытывающая сильное влияние экономики и политики, в довершение всего обладает дуализмом внутренней природы явления.

¹ Туда (в место назначения) и обратно (к месту постоянного проживания).

Туризм это:

(а) особый массовый род путешествий с четко определенными целями туризма, совершаемых собственнo туристами, т. е. деятельностью самого туриста, и

(б) деятельность по организации и осуществлению (сопровождению) таких путешествий — туристская деятельность. Эта деятельность осуществляется различными предприятиями индустрии туризма и смежных отраслей.

Рассмотрим определения туризма и туриста.

Туризм — временное перемещение людей с места своего постоянного проживания в другую страну или другую местность в пределах своей страны в свободное время в целях получения удовольствия и отдыха, оздоровительных и лечебных, гостевых, познавательных, религиозных или в профессионально-деловых целях, но без занятия оплачиваемой работой из источника в посещаемом месте.

В теории туризма, применительно к российским условиям, определение туриста в полном виде выглядит следующим образом.

Турист — потребитель тура, туристских услуг или, обобщенно, туристского продукта — временный посетитель местности, населенного пункта, территории или страны независимо от его гражданства, национальности, пола, языка и религии, находящийся в данной местности не менее чем 24 часа, но не более двенадцати месяцев в течение календарного года, или находящийся вне места своего проживания в пределах своей страны и осуществляющий по меньшей мере одну ночевку в коллективном или индивидуальном средстве размещения, путешествующий ради удовольствия или с познавательными, лечебными, деловыми целями и не занимающийся при этом деятельностью в месте временного пребывания, оплачиваемой из местного источника².

Из приведенного выше определения следует, что фактор временного перемещения с постоянного местожительства в другую местность или страну (и возвращения обратно через установившийся промежуток времени) является центральным или обязательным. При отсутствии фактора перемещения путешествие или туризм не возникает. Туризм как явление неразрывно связан с процессом организации перевозки и использованием технических средств. В силу определения продолжительности минимального (24 часа) и максимального (не более 6 месяцев подряд) сроков пребывания в дестинации, критерия удаленности места постоянного проживания³, возникает необходимость интенсификации процесса перемещения или использования средств эффективных перевозок. Полное и подробное толкование понятий туризма приведено в книге «Введение в туризм»⁴.

До эпохи научно-технического прогресса в XIX и XX веках путешествия длились годами и даже десятилетиями. Современные транспортные средства позволяют людям преодолевать гигантские расстояния достаточно быстро. На космическом корабле Юрий Гагарин облетел вокруг Земли за один час. Человек совершил путешествие на Луну, и это заняло несколько дней. Сверхзвуковой воздушный лайнер «Конкорд» был способен доставить туристов в течение нескольких часов на любой континент. Быстроходные пассажирские морские катамараны преодолевают Атлантический океан в течение двух суток. На автомобиле за 6 месяцев

² Это толкование несколько шире и, надо отметить, несколько и точнее определения, приведенного в законе «Об основах туристской деятельности в РФ» (1996).

³ По канонам статистики ВТО *World Travel Organization* минимальное расстояние, на которое должен отъехать индивидуум, чтобы по данному признаку быть причисленным к категории туриста, — 100 миль. Следовательно, в технологическом цикле туристского путешествия возникает важный этап перемещения туриста из одной географической точки в другую.

⁴ Биржаков М.Б. Введение в туризм: Учебник. Издание 8-е, переработанное и дополненное. — СПб.: «Издательский дом Герда», 2006. — 512 с.

можно без труда объехать все континенты. Скоростные железнодорожные поезда двигаются по магистралям со скоростью до 350 км в час.

С начала эпохи научно-технического прогресса в сфере перевозок наступила эра туризма, причем не для единиц и десятков, а для миллионов жителей нашей планеты. Наибольшей активности развитие туризма достигло во второй половине XX века именно с созданием широкофюзеляжных воздушных пассажирских лайнеров, способных осуществлять масштабные дальнемагистральные перевозки на большие расстояния и через океаны. Сегодня туризм стал истинно массовым явлением, и в туристских путешествиях ежегодно принимают участие приблизительно 700 млн. человек. А если учесть, что на планете Земля проживает 6,4 млрд. человек⁵, то количество путешествующих впечатляет. В сферу туризма вовлекается огромное количество денежных ресурсов, создается большое количество рабочих мест, туризм во многих странах стал важной отраслью экономики и оказывает значимое влияние на политику. По данным Всемирной Туристской Организации (ЮНВТО), туризм в мире занимает 8% экспорта в целом и 37% среди экспорта услуг.

Таблица 1.1.
Динамика прибытий в международном туризме

год	кол-во туристских прибытий, млн. чел.	доход, млрд.USD
1960	70	7
1970	166	18
1980	287	105
1985	327	117
1990	458	266
1995	564	399
1998	635	439
2000	700	700
2002	730	480
2010 (прогноз)	1006	1550
2020 (прогноз)	1561	2000

Источник: UN World Tourism Organization

Всемирная туристская организация обнародовала данные по туристским прибытиям за 2004 год. Согласно отчету, значительно возросла популярность азиатских направлений, которые на этот раз сильно потеснили многолетних лидеров туриндустрии, в частности Италию. Впервые в десятку туристских направлений вошел Гонконг. А Китай занял четвертое место, ранее принадлежавшее Италии. Китай полностью восстановился после эпидемии атипичной пневмонии и показал в 2004 году рост 27%. 42 млн. прибытий — абсолютный рекорд этой страны, таких цифр у Китая еще не было. В Италии, наоборот, зафиксирован более чем 6-процентный спад: число прибытий составило здесь 37,1 млн. человек.

Лидирующие позиции по количеству туристов, согласно данным Всемирной туристской организации, по-прежнему удерживает Франция. Это самая посещаемая страна в мире — в 2004 году здесь зафиксировано 75,1 млн. прибытий, это на 0,1% больше, чем в 2003 году. На втором месте — Испания с 53,6 млн. прибытий. Поток сюда растет равномерно каждый год — примерно на 5%. За Испанией идут США — у них 46,1 млн. прибытий, что свидетельствует о восстановлении привлекательности Америки как туристского направления после событий 11 сентября 2001 года. Рост по сравнению с 2003 годом составил 12%.

⁵ Данные о народонаселении Земли на 2004 г.

Затем, в порядке убывания идут: Великобритания — 28 млн. (+12%), Гонконг (Китай) — 22 млн. (+ 40%), Мексика — 20,6 млн., Германия — 20,1 млн. прибытий.

По показателям доходности международный туризм опережает многие другие отрасли. ЮНВТО приводит следующие данные по 1998 году:

Таблица 1.2.
Доходность различных отраслей хозяйства мировой экономики

Отрасль	Доход, млрд. USD
Международный туризм и пассажирский транспорт	504
Автомобильный продукт	496
Химический продукт	490
Продовольствие	458
Нефтепродукт и другие	435
Компьютеры и конторское оборудование	394
Текстильные изделия и одежда	332
Оборудование связи	279
Горная промышленность	163
Железная и стальная промышленность	141

Источник: UNWTO & International Monetary Fund

В общности путешествующих мы выделим тех, кто путешествует с целями туризма. Установим фактор дальности перемещения от места постоянного проживания и ограничим время путешествия, как минимальное, так и максимальное, исключим занятость оплачиваемой деятельностью из местного источника. И именно этих индивидуумов, отвечающих указанным критериям, будем в дальнейшем именовать туристами.

Экскурсанты отличаются от туристов только тем, что не берут ночевку в месте посещения. Этот принцип исходит из экономических мотивов. Формально, согласно определению, турист, посещающий местность на короткий промежуток времени с экскурсионными целями, например, для осмотра достопримечательностей, не является туристом для данной дестинации, поскольку не берет ночевку, но остается туристом в общности для региона прибытия с целями туризма. Этот парадокс трансформации посетителя из одной категории в другую — экономический феномен, имеющий важнейшее значение для туристской статистики и регионального планирования туристской деятельности. В категорию экскурсантов попадают местные жители и другие путешествующие, проявившие любознательность к достопримечательностям и другим объектам туристского интереса. Туристы из Санкт-Петербурга, прибывшие на однодневную экскурсию в Великий Новгород⁶, относятся к категории экскурсантов, а туристы из Москвы, прибывшие в Новгород с ночевкой, относятся к категории туристов — Москва по критерию длительности перевозки по маршруту Москва – Великий Новгород – Москва находится за пределами экскурсионного дня.

В экстремальном и самом древнем варианте путешествия совершаются пешком. Пешие маршруты сегодня составляют немалую часть в экскурсионных и туристских программах, однако достаточно далеко пешим образом ходят лишь единицы, например, с целью быть занесенными в книгу Гиннеса, быть упомянутыми в средствах массовой информации или удовлетворить собственное тщеславие (или с иными целями, весьма отдаленными от классических целей туризма).

В настоящем задача у туриста — в кратчайший срок прибыть к месту или в страну путешествия и совершить это путешествие по данному туристскому цен-

⁶ Расстояние от Санкт-Петербурга до Великого Новгорода составляет 220 км, что при любых погодных условиях находится в пределах экскурсионного дня с перевозкой автомобильным или железнодорожным транспортом туда и обратно.

тру или региону⁷, при этом собственно главный этап перемещения должен быть минимизирован по времени его совершения. Исключения составляют круизные маршруты, на которых собственно перемещение и составляет часть тура, турист проживает и питается на транспортном средстве (в автобусе, железнодорожном вагоне, на комфортабельном круизном морском или речном лайнере). К тому же, отметим, что собственно круизное дело по соображениям туристской статистики имеет отношение к туризму достаточно слабое и посему — международные туристские стандарты причисляют круизных пассажиров не к категории туристов, а категории экскурсантов (однодневных посетителей).

Этап перевозки на международных туристских маршрутах — достаточно нервный для туриста, он обычно многократно сопровождается таможенными, пограничными, фискальными и санитарными формальностями, досмотрами багажа, иногда личным досмотром, которые пугают, раздражают туриста, мешают ему настроиться на желанный отдых и процесс получения удовольствия⁸. К тому же на этом этапе имеет место определенный дискомфорт, связанный с переноской багажа, неудобствами сидения в транспорте, непривычными условиями (тряска, подъем или снижение, торможения и изменение динамики движения, стесненность и другие), которые часто вызывают осложнения в силу непереносимости взлета и посадки, качки, высоты и других ощущений и их последствий, неблагоприятно сказывающихся на состоянии самочувствия пассажира. Посему, в общем случае, турист склонен стремиться минимизировать время перемещения на условиях предоставления определенного комфорта, адекватного расходам.

Так или иначе, этап перевозки — неизбежная реальность и необходимость, вопрос лишь в том — какими способами и методами его разрешать.

1.2. Понятие туристского продукта

Турист — потребитель туристского продукта⁹.

Туристский продукт — это все то, что может и должна предложить ему дестинация¹⁰ — туристский центр — туристу для удовлетворения его потребностей в туризме в зависимости от целей и характера туристского путешествия. Туристский продукт, прежде всего, основывается на имеющихся в дестинации туристских ресурсах — природно-климатических, исторических, социокультурных, научно-технических и иных, способных удовлетворить потребности туриста в процессе туризма. Чтобы наличествующие ресурсы приобрели характер туристских, следует иметь упорядоченную систему знаний туризма об этих ресурсах и возможностях и умениях людей, способных предоставлять¹¹ туристские услуги, работы. Также необходимы система предприятий туристской индустрии и смежных и ряд общественно социальных и политико-экономических условий, определяющих доступность ресурсов и их востребованность обществом. Перечисленные источники образуют упорядоченную структуру отношений, взаимосвязаны и, существуя раздельно, туристского продукта не образуют.

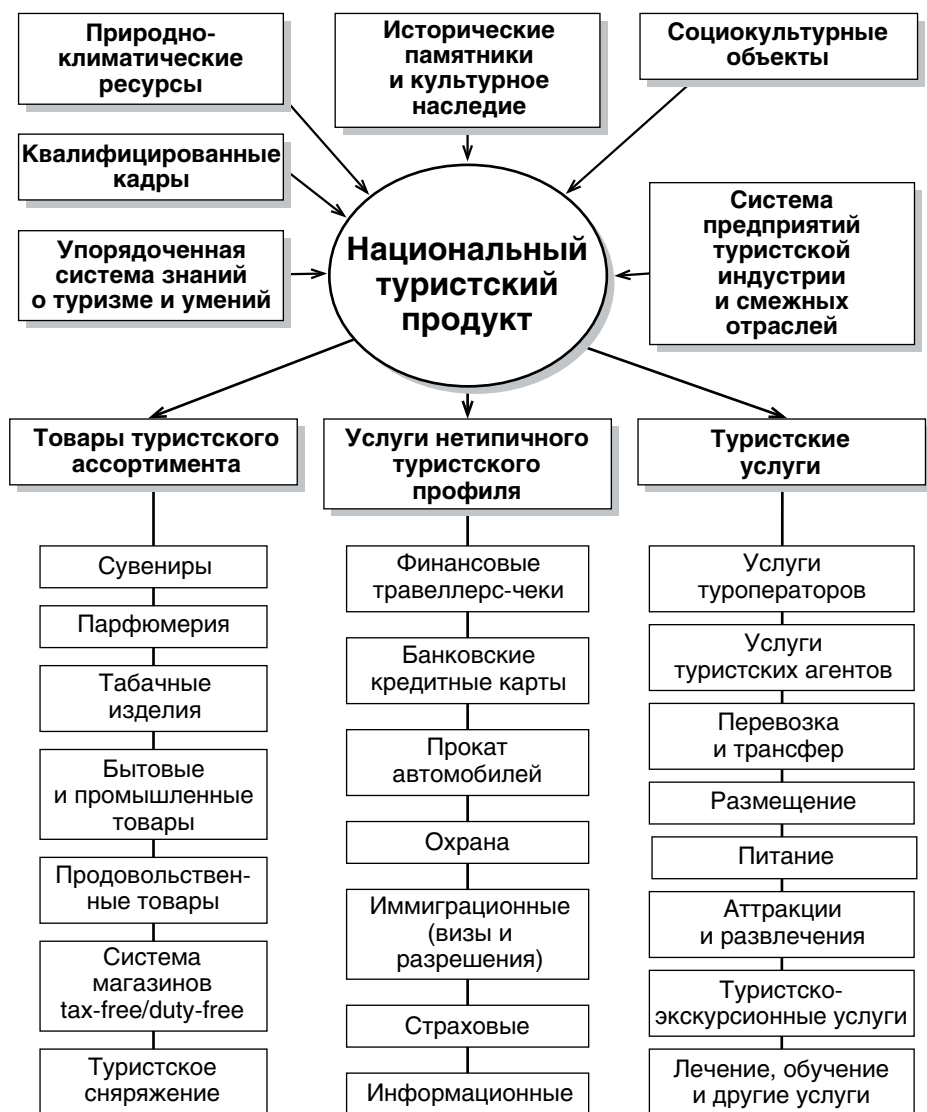
⁷ Или вовсе провести время на пляже, не выезжая за пределы туристского центра.

⁸ Или даже основательно разрушают комплекс ранее полученных положительных эмоций в процессе путешествия.

⁹ См. Биржаков М.Б. Теория туристского продукта: три источника и три составные части туристского продукта. «Туристские Фирмы» Вып. 21. — СПб.: Невский Фонд, 2000. С. 29-39.

¹⁰ Под дестинацией — для целей настоящей публикации — будем понимать место временного пребывания туриста в туристском путешествии адекватно главной цели туризма. Для внутреннего туризма это местность, отличная от места постоянного проживания рассматриваемого индивидуума и находящаяся не менее чем в 140 км (условно) от такового. Для целей международного туризма — это другая страна.

¹¹ Или неспособных, не умеющих, но, тем не менее, работающих в сфере обслуживания и туристских услуг.



Турист за потребляемый туристский продукт заплатит деньги (наличные или безналичные), которые он привезет из другой местности или страны. То есть имеет место финансовый поток, в том числе реальной денежной массы — иностранной или национальной валюты. Деятельность по обслуживанию туристов обеспечит дестинации рабочие места для местного (преимущественно) населения, создаст налогооблагаемую базу¹².

Значимая часть составляющих туристских ресурсов априори опосредованно участвует в создании туристского продукта и, хотя является неотъемлемой частью такого, но не оплачивается туристом. Никто не платит за солнце, воздух и море на курорте, но в несезон, когда характеристики потребления этих ресурсов не благоприятные, туристов нет (или практически нет). Для ряда туров именно эти ресурсы являются главной привлекательной силой при выборе туристом дестинации и сроков ее посещения.

¹² И пополнит закрома государства.

Насколько местная администрация умело использует туристские ресурсы и регулирует процесс генерации туристского продукта и его продвижения на внутренних и внешних рынки — настолько доходной является туристская и смежные отрасли, образующие туристскую индустрию и инфраструктуру туризма, в отношении этой дестинации.

Есть еще немаловажный вопрос: мало призвать туристов и первоклассно обслужить их, надо организовать систему движения денежного оборота таким образом, чтобы взять надлежаще деньги, которые турист желает отдать и успешно отдает, да так, чтобы плановая доля дохода путем создания налогооблагаемой базы пришла в бюджеты по принадлежности — дестинации (государства, регионов, а также и граждан).

С последним в России совсем плохо. Шанхай (Китай) обладает гостиничной базой в 120 отелей, сравнимой с мощностью номерного фонда в Санкт-Петербурге, и принимает туристов ровно столько же, сколько Санкт-Петербург. Но бюджет Шанхая получает от туризма 18 млрд. USD. Санкт-Петербург имеет всю доходную составляющую бюджета такого же уровня, но от всех отраслей экономики в целом.

В 1955 г. Шанхай, имеющий 700-летнюю историю, стал лабораторией новых инициатив — «мирных социалистических преобразований частной промышленности и торговли». Используя советскую модель, китайские коммунисты пошли дальше СССР: на селе обошлись без раскулачивания, а в городе — без экспроприации частной собственности. Владелец частного предприятия, согласившийся преобразовать его в государственно-частное, обычно оставался в должности его руководителя на условиях достойной зарплаты. Чжоу Эньлай, премьер Китая, в это время заявил, что «республике нужен не только тот капитал, что у частника в кармане, но и тот, что у него в голове». Благодаря разумному инвестиционному климату и учету интересов хуацзяо (китайцев, проживающих за рубежом) за последние 25 лет социально-экономических реформ китайская диаспора вложила в КНР втрое больше средств, чем США, Японии и Европа вместе взятые. В 1990-м было принято решение сделать город Шанхай мощным генератором развития всего бассейна крупной реки Янцзы. В Шанхае создан деловой центр города XXI века — свободная экономическая зона Пудун, включающая парк высоких технологий, район экспортных производств, бесполошинную зону, биржевой центр. В Шанхае проживает 1% населения Китая, но этот уникальный город и порт создает 5% ВВП страны. 25% китайского экспорта (более 150 млн USD) проходит через шанхайский порт. Построено 300 зданий высотой более ста метров, в 2008 году появился небоскреб — самый высокий в мире. Телебашня «Жемчужина Востока» (460 метров) занимает третье место в мире и первое в Азии. На 2010 год Шанхай выиграл тендер на проведение Всемирной выставки ЭКСПО. Уже объявлено о намерении пустить от нового аэропорта до центра города поезд на магнитной подушке «Маглев», который сможет развивать скорость более 430 км/час. Сегодня местные таксисты пересели на автомобили марки «Мерседес», а популярным некогда велорикшам запрещено выезжать на главные улицы.

Таким образом, исключая глобальные категории, туристский продукт — это сложный комплекс, включающий в себя:

- туристские услуги, предоставляемые предприятиями туристской индустрии (типичными туристскими предприятиями);
- работы, способствующие и сопровождающие потребление услуг, не относящиеся к категории туристских услуг¹³, осуществляемые нетипичными туристскими предприятиями;
- товары.

¹³ Некоторые авторы именуют такие работы и услуги — как «нетипичные туристские услуги».

Все эти категории услуг, работ и товаров могут быть включены в состав тура и оплачены туристом заранее (в туристском агентстве при покупке тура), также они могут быть забронированы и оплачены туристом на месте. Значительная часть услуг, работ и товаров приобретает туристом в дестинации самостоятельно по его усмотрению. Отметим, что именно эти деньги и составляют основную часть дохода местного бюджета туристского центра от туристской деятельности. Товарная составляющая может достигать 30% и в отдельных случаях до 80% потребительной стоимости туристского продукта.

Отнесение предприятия к категории типичного туристского и не типичного туристского предприятия решается достаточно просто. Эта проблема обычно остро стоит в туристско-рекреационных экономических зонах при решении вопроса предоставления льготного налогообложения участникам туристской деятельности. Предприятие относится к категории типичного туристского предприятия, если оно подходит к определению предприятия туристской индустрии и деятельность по обслуживанию туристов составляет не менее 60% общего объема работ. Другие предприятия спутных отраслей предоставляют свои услуги и работы другим категориям населения, но и туристам и экскурсантам в том числе. В этом случае местная администрация экономической зоны устанавливает для каждого предприятия свой минимальный объем обслуживания туристов по данному виду услуги, а также в зависимости от местоположения и характера деятельности, например, 10% или 12% от общего объема работ. Для магазинов это устанавливается по объему продаж в режиме *tax-free* или другими методами.

Уровни туристского продукта

Каждый из участвующих в генерации туристского продукта создает свой элемент, соответствующий уровню продукта. Можно выделить туристский продукт:

- туроператора и туристского агентства/агента и других предприятий туристской индустрии;
- группы консолидированных вышеназванных предприятий, создающих единый вид продукта;
- туристского объекта;
- туристского центра, региона или дестинации в целом (региональный туристский продукт);
- туристского региона¹⁴ или страны¹⁵ (национальный туристский продукт).

Немецкий турист, приобретая ваучер на тур в Санкт-Петербург у конкретной туристской фирмы, едет не в гости к руководителю этой фирмы, а в туристский центр мирового значения. Он заплатит за перевозку, размещение, питание и услуги туристско-экскурсионного обслуживания, возможно за вход в музей или в театр, в казино. Однако основные достопримечательности Санкт-Петербурга, облик его архитектурных ансамблей, рек и каналов, дух города, «Белые Ночи» и разводку мостов на Неве он увидит как опосредованный продукт дестинации. Туристская фирма не красит фасады исторических зданий, не разводит мосты. Это в целом — мощный и привлекательный туристский ресурс другого более высокого уровня. Финансирование системы мероприятий по продвижению этого консолидированного туристского продукта преимущественно несет администрация дестинации и государство, заинтересованное¹⁶ в получении дохода от эксплуатации своих туристских ресурсов и национального культурного достояния.

¹⁴ В данном случае регион может включать несколько территорий, единообразных по характерным признакам, или группу стран.

¹⁵ Россия — большая (по территории) страна, и в составе ее территории выделяется несколько характерных туристских регионов. С другой стороны, регион Средиземноморья включает несколько стран с примерно единообразным туристским продуктом.

¹⁶ А если не заинтересовано, то и не финансирует (должно) эту деятельность.

В процессе генерации туристского продукта различного уровня участвуют различные предприятия и администрация туристского центра. Этот тезис во многом определяет экономическую сущность туристского продукта и эффективность его отдельных элементов и явлений. Туристская фирма, в общем случае, лишь проводник туриста в дестинацию и организатор потребления части туристского продукта, один из участников процесса туристского обслуживания.

Некоторые теоретические вопросы сравнения сущности услуги и товара

Услуга — нематериальный (невидимый) товар. Туристские услуги — элементарные единичные или совокупные туристские продукты в сфере перевозки, размещения, питания, туристско-экскурсионного обслуживания, услуги гидов-перевозчиков и экскурсоводов, предоставляемые потребителю в рамках и процессе туризма.

Услуга генерируется в процессе ее потребления. От материального товара услуга отличается тем, что может возникнуть только в месте ее потребления. Товарная продукция, как правило, изготавливается заранее и чаще всего тем или иным способом доставляется потребителю и потребляется в месте, обычно отличном от места его производства. Исключение составляет продукция ремесленников на рынке, изготавливающих свои сувениры или украшения на глазах у заказчика-покупателя (туриста).

Многие авторы, обсуждая данный вопрос, указывают, что товар следует изготовить заранее, далее он может складироваться и ждать своего потребителя. При этом совершенно исключаются из рассмотрения аспекты проблемы, состоящие в том, что услуга также требует подготовки, в частности подготовки персонала и материальных предметов, способствующих или необходимых для генерации услуги как таковой. Персонал, не обладающий надлежащей квалификацией, не способен предоставить качественную услугу. Обучение, приобретение профессиональных навыков и квалификации — длительный процесс, аналогичный созданию товарных ценностей. Формирование группы специалистов, обладающих профессиональными навыками, способных оказывать каждый — по отдельности и коллективно — услугу или набор (пакет) услуг — суть создания предприятия туристской индустрии¹⁷.

Для того, чтобы организовать экскурсию, следует иметь в штате или вне штата туристского предприятия квалифицированного экскурсовода, у которого есть творческий потенциал знаний и умений — надлежащий материал, который позволит ему по заказу провести экскурсию данной тематики. Кроме этого, надо подготовить маршрут экскурсии, составить документацию, провести согласования, заключить договор с автобусным предприятием или иметь свой собственный. И все это будет ждать туриста в сезон, и только когда он (турист) придет, ему будет оказана услуга — познавательная и увлекательная экскурсия. Однако когда

¹⁷ Этот фактор ярко проявляется в туристской деятельности. Бытует мнение, что туризм — это очень просто, и каждый, кто желает, может осуществлять туризм, не только ездить и путешествовать сам, но исполнять организацию туризма, создать туристскую фирму, работать и зарабатывать. В результате мы получаем наш родной ненавязчивый сервис, осуществляемый безграмотными работниками, большей частью *туристические*, а не туристские, услуги. А затем удивляемся — почему нам платят меньше, едут туристы неохотно. Конкуренция на таком рынке организуется не по принципу, кто лучше обслужит, а кто больше обкрадет туриста (прямо или опосредованно) и государство (и не попадет на таковом). Цивилизованный туризм может быть реализован только специалистами, получившими надлежащее образование (знания и умения) в системе туристских образовательных учреждений. Любой специалист, действующий в сфере услуг, должен получить подготовку профессионального уровня, требуемого для генерации этой услуги, а далее проходить периодическую переподготовку минимум один раз в три года.

нет туристов, эти знания и творческий (интеллектуальный) задел не исчезают, а ждут своего потребителя и востребования.

Процесс подготовки персонала, комплектация группы специалистов и обучение их для предоставления услуги адекватны процессу подготовки или исходным этапам производства потенциальной услуги. Потенциальная услуга и есть невидимый товар, который предлагается на рынке потребителя. Процесс ожидания потребителя — туриста — может сравниваться с процессом складирования товара. Дополнительно следует отметить, что значительный спектр услуг для реализации требует определенных материальных предметов, средств передвижения, зданий, сооружений. Услугу размещения можно предоставить клиенту в здании гостиницы или другом средстве размещения. Для совершения услуги перевозки требуется средство перемещения (автомобиль, самолет и т. д. и целая инфраструктура обеспечения перевозки). Для экскурсии необходим материальный объект туристского интереса, например музеев.

В случае, если товар не используется и складывается, он со временем, как правило, теряет свои потребительские свойства, устаревает физически и морально¹⁸. Кроме того, сам процесс складирования (также и охраны ценностей) требует вложения средств. Это утверждение не касается товаров и предметов, улучшающих свои свойства со временем, например коллекционных вин, драгоценностей. Услуга генерируется человеком и возникает в процессе ее потребления. Если происходит сезонный или иной вынужденный перерыв в функционировании предприятия, предоставляющего услуги, то оно несет убытки в содержании персонала и материальных средств, а персонал теряет профессиональную квалификацию, часто увольняется, исполняет другие виды работ. При оказании услуги присутствуют материальные предметы, участвующие в процессе ее генерации и не редко определяющие уровень и качество, а возможно и существо, услуги. Длительный перерыв в работе в сфере услуг требует переподготовки специалиста, восстановления утраченных профессиональных навыков, приобретения знаний и умений сообразно изменению и усовершенствованию условий, технологий, требований потребителей.

Патриарх российского туризма и выдающийся экономист в этой сфере Вильям Ильич Азар (Москва) выделяет пять четких особенных факторов, присущих туристским услугам¹⁹:

- в отличие от товара, который только тогда готов к потреблению, когда он закончит передвижение из места производства к месту потребления — туристские услуги и товары могут быть потреблены, если потребитель доставлен в место их производства;
- образование дохода потребителей в той его части, которая предназначена для приобретения туристских услуг и товаров, регулируется условиями страны постоянного проживания, хотя сам процесс потребления формируется условиями стран временного пребывания или мировыми ценами;
- потребление туристов включает блага, потребляемые как бесплатно, так и реализуемые на месте;
- в процессе туризма потребитель несет расходы как на удовлетворение потребностей, не зависящих от пребывания вне дома, так и вызванные самим фактом путешествия;
- процесс потребления туриста ограничен во времени (путешествия).

¹⁸ Если не переходит в разряд раритетов или антиквариата, но это верно только для отдельных экземпляров вещных предметов.

¹⁹ Азар В.И., Туманов С.Ю. Экономика туристского рынка. — М.: ИПКГосслужбы. 1998. С. 10–21.

1.3. Роль и виды транспортных услуг в составе туристского продукта

Перемещения человека в процессе путешествия разделяются на:

- *активные* — с помощью мускульной силы человека: пешеходные, скалолазание, альпинизм, велосипедные, плавание, гребля и другие;
- *пассивные* — с помощью различных устройств, движимых механическими или иными приводами.

Услуги перевозки и иные транспортные услуги присутствуют в различных составляющих туристского продукта. Прежде всего, это перевозка с места отправления в место назначения и трансфер, перевозка туриста к объекту назначения (например, от аэропорта к отелю), транспортные услуги на месте, например, экскурсионные. Следует указать существенный характер и значимое место услуги в составе туристского продукта, непредоставление перевозки услуги или предоставление услуги ненадлежащего уровня и состава может лишить туристский продукт его основных свойств и в крайнем (экстремальном) случае прекратить его в отношении данного потребителя или группы потребителей. Если в туре на морской курорт не будет осуществлен этап перевозки туриста в дестинацию, то тур не состоится. Если по вине организаторов не будет осуществлен плановый этап перевозки туриста обратно, то тур состоялся с неполным предоставлением услуг и потребитель получает право требования возмещения убытков²⁰.

В процессе генерации и потребления услуги участвуют самые разнообразные средства и применяются множественные методы и способы перевозки.

Средства перевозки также могут служить:

- *местом размещения (ночевки)* — круизные суда, туристские поезда, спальные автобусы — услуга размещения;
- *объектом развлечения* — зрелищные мероприятия, катание в целях развлечения, спортивные соревнования, шоу и выставки — услуга развлечения;
- *объектом товарной покупки* — натурные образцы, модельные экспонаты — покупки;
- *индивидуальным транспортным средством* — прокат автомашин, фрахт яхт и т. д. — услуга проката или фрахта.

Предоставление транспортных услуг и транспортных средств может быть (а) включено в состав тура (путевки, ваучера), (б) зарезервировано организатором туризма и предоставлено туристу за плату на месте, (в) турист может самостоятельно купить такие услуги на месте пребывания²¹. Спутно — средства перевозки могут выступать товаром, объектом аренды (проката), объектом и средством аттракции и т. д. и участвовать в генерации особенных видов туристского продукта, отличных от собственно перевозки. Мероприятия, основанные на средствах перевозки, могут быть положены в основу туристского продукта или быть главной целью туристской поездки, например тур в Монте-Карло на автомобильные гонки «Формулы-1».

Последующие предметные главы монографии заканчиваются кратким обобщением основных видов туристского продукта, основанного на услуге перевозки и/или транспортных средствах, прямо или опосредованно участвующих в генерации туристского продукта. Перечисление не является избыточным и может быть дополнено и расширено. Время активно движется в одну сторону, проявляются новые свойства, методы и способы генерации туристских продуктов, отвечающие духу времени, потребностям туристов и возможностям научно-технического про-

²⁰ Может иметь место вариант неисполнения обязательств перевозки по причине обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажорных обстоятельств).

²¹ Но в этом случае туроператор или туристское агентство останется без комиссионных.

гресса. Создаются новые виды услуг, основанные на неизвестных ранее технических средства и методах.

1.4. Туристский маршрут и тур

Туристский маршрут — географически определенный путь движения туриста или группы туристов, привязанный к местности. Он детально описывает перемещение туристов, учитывает средство перевозки или перемещения, дороги, рельеф местности, планы городов, пограничные переходы и т. д. Известны множества вариантов туристских маршрутов с точки зрения организации перевозки туристов к местам посещения. Туристский маршрут может быть линейным, кольцевым, с радиальными перемещениями и возвратом в точку основного местонахождения в дестинации, на различных этапах туристского маршрута могут использоваться различные методы и средства передвижения или перевозки.

Тур — комплекс (или пакет) услуг, взаимоувязанных по цели путешествия, времени и очередности предоставления услуг, объему и качеству услуг (и возможно, работ, способствующих их потреблению, а также и товаров). Тур — это лишь частный случай совокупных элементов туристского продукта данной дестинации.

Консолидированная группа теоретиков туризма в России дает такое определение тура²²:

тур (турпакет) — упорядоченная и предварительно подготовленная и разработанная совокупность туристских продуктов и услуг, в состав которых входят как минимум две услуги: перевозка и размещение, а также иные туристские услуги, включая туристско-экскурсионные, не связанные с перевозкой и размещением, но при условии, если обслуживание производится в период не менее от 24 часов до 6 месяцев подряд.

Формирование тура — суть деятельности туроператора, который составляет и планирует тур, заключает договоры (или контракты) на предоставление услуг с непосредственными исполнителями услуг и работ или другими туроператорами. Тур — основной туристский продукт туроператора, он представляет в определенных рамках комплекса услуг часть туристского продукта дестинации. Элементы туристского продукта дестинации, не вошедшие в тур прямо, предлагаются туристу опосредованно по умолчанию или описываются в путеводителях, информационных буклетах.

Туроператор осуществляет деятельность по продвижению своего туристского продукта, однако при этом непременно опирается на туристский продукт дестинации в целом. В турах на морской курорт — море и пляж не входят в состав тура, они подразумеваются как существующее вне рамок тура, но предполагается, что турист воспользуется услугами пляжа, солнца, искупается в море и т. д. В состав стоимости туристского пакета эти ресурсные элементы туристского продукта не входят, но они могут оказывать решающее влияние на стоимостные показатели тура — например, фактором сезонности, климатом, доступностью.

Следует дополнить образ деятельности туроператора. В его неперемннные обязанности входят также оптовая продажа туров и их организационное исполнение. В той части деятельности туроператор выступает посредником. Именно он заключает пакет договоров или контрактов с исполнителями услуг. Поскольку у туриста нет прямых договоров с ними, туроператор отвечает за исполнение услуг контрагентами. Розничная продажа туристам или корпоративным заказчикам единичных туристских услуг и туров туроператора входит в функции туристского

²² Азар В.И., Биржаков М.Б. и другие. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 22. — СПб.: Невский Фонд. 2000. — С. 43.

агентства. Это и составляет основу функциональных различий туроператора и турагента/турагентства²³.

Gateway

В отношении международного туризма при путешествии на другой континент, в регион, страну имеется понятие *gateway* — шлюз, ворота. Аналогичного термина и понятия в русском языке не имеется. Это транспортный узел, скорее всего аэропорт, морской порт, узловая железнодорожная станция, через которые в дестинацию следуют основные въездные и выездные туристские потоки.

Для Великобритании — это Лондон и три его аэропорта²⁴, через которые туристы с европейского континента и других следуют в страну. В отношении Франции — это Париж и аэропорт Орли. Касательно России — несомненно это Москва²⁵ и Санкт-Петербург. В США на восточном побережье — это Нью-Йорк, на западном побережье — Сан-Франциско или Лос-Анджелес.

При использовании понятия *gateway* возникает еще один вид организации перевозки в рамках тура. Это так называемый тур по типу *Open Jaw* (открытая челюсть). Например, туристы прибывают в США из Европы самолетом в Нью-Йорк, далее следуют наземными видами транспорта в туре *crossing tour* через континент на запад к Тихому океану и вылетают обратно в Европу из Лос-Анджелеса (Калифорния). Это отражается в организации стыковки транспортных этапов путешествия и учитывается в тарифах перевозки.

1.5. Часовые пояса и местное время

В силу особенности планетарного устройства Солнечной системы Земля вращается вокруг Солнца. При этом вращение Земли вокруг оси и относительно Солнца приводит на поверхности планеты к изменению местного времени, смене дня и ночи. Вся поверхность Земли условно разделена на 24 часовых пояса. Ширина каждой часовой зоны — 15 градусов долготы *longitude*.

Термин *Universal time* — *UT* введен астрономами в 1928 г. Эта временная шкала *UT2* основана на отсчете солнечного времени от гринвичского меридиана. В 1964 г. эта шкала признана единой и введено понятие *Coordinated Universal Time* — *UTC*. В соответствии с международным соглашением нулевой меридиан *zero meridian* проходит через г. Гринвич *Greenwich* в Англии²⁶. Время в этом часовом поясе названо средним по Гринвичу или *Greenwich mean time* — *GMT*. Чаще всего гринвичское время именуют как *Coordinated Universal Time*. Часовые пояса лишь условно проходят по меридиану. В реальности страны устанавливают границы часового пояса адекватно границам административных территорий.

²³ По непонятным причинам значительная часть российских туроператоров «насмержь» бьется за включение в ареал своей деятельности розничной продажи, т. е. императивного положения на туристском рынке, забывая, что туроператорство и турагентство лишь вид деятельности, а не организационно-правовая форма предприятия. Дополнительно они приписывают туроператору право быть перевозчиком и исполнять иные работы, составляющие суть совершенно иных видов деятельности, часто требующих отдельной лицензии. Предприятие может легитимно заниматься и тем и другим видом деятельности. Однако технология работ и уровень ответственности различны, требуется раздельное лицензирование и сертификация услуг. Обычно в мировой туристской практике туроператор создает отдельное выделенное (или не выделенное) структурно туристское агентство, чаще всего исполняющее роль генератора и координатора агентской сети. А уже предприятие, частью функций которого является туроператорская деятельность, может быть перевозчиком, отелем, ресторатором и т.д.

²⁴ Международные аэропорты Хитроу, Гатвик и Стенли. Хитроу является крупнейшим в Европе и в 2004 г. обслуживал до 56 млн. пассажиров.

²⁵ В советской литературе — великий порт пяти морей и шести океанов. Нынче этот титул присвоил город Череповец.

²⁶ Предмесье Лондона.

В страноведческой или туристской литературе, в расписаниях движения транспорта можно встретить разнообразные термины для определения местного и стандартного времени:

Alaska DayLight Time — ADT, (GMT-10, Анкоридж, штат Аляска, США).

Atlantic DayLight Time, — ADT+5 pm²⁷ — атлантическое время. Штаты Нью-Брунсвик и острова Принца Эдварда (Канада).

Atlantic Standard Time (New York) — Стандартное атлантическое время (Нью-Йорк, США).

Bering Daylight Time — поясное часовое время по меридиану, проходящему через Берингов пролив.

British Summer Time — Британское летнее время.

Central European Time — Центральное европейское время.

Central Standard Time (US) — Стандартное американское центральное время.

Central Winter Time — Центральное американское зимнее время.

Central Daylight Time — ADT+3 pm — Центральное стандартное время — штаты Северная Дакота, Южная Дакота, Небраска, Канзас, Оклахома, Техас, Миннесота, Айова, Висконсин, Миссури, Арканзас, Луизиана, Алабама, Миссисипи, Теннесси, Иллинойс (США), Саскачеван, Маникба, Северо-Западные территории (Канада).

Eastern Standard Time, Eastern Daylight Time — ADT+4 pm — Восточное стандартное время — Мичиган, Индиана, Кентукки, Джорджия, Северная и Южная Каролина, Пенсильвания, Коннектикут, Нью-Йорк, Вашингтон Д.С., Нью-Джерси, Нью-Гемпшир, Делавэр, Мэриленд, Мэн, Охайо, Вирджиния (США), Онтарио, Квебек (Канада).

Far Fast Time — Дальневосточное время.

Hawaii-Aleutian Daylight Time — ADT-1 (11 am) — штат Гавайи и Алеутские острова (США).

Mountain Daylight Time — ADT+2 pm — Горное стандартное время — штаты Монтана, Вайоминг, Юта, Идахо, Аризона, Нью-Мехико, Колорадо (США), штаты Альберта (Канада).

Newfoundland Daylight Time — ADT+6 pm — остров Ньюфаундленд (Канада).

Pacific Daylight Time — ADT+1 pm — Тихоокеанское стандартное время — штаты Невада, Калифорния, Орегон и Вашингтон (США), штаты Юкон и Британская Колумбия (Канада).

Россия занимает огромные территории на Евро-Азиатском континенте в пределах восьми часовых поясов — от Чукотки до Калининградской области. В целом страна ведет отсчет своего времени по Москве, хотя меридиан исторически именуется Пулковским (предместье Санкт-Петербурга²⁸, бывшей блистательной столицы Российской империи).

Местное время

В международном туризме местное время *local time* обычно указывается в отсчете от Гринвича, например G.M.T.+8 *Bruey Darussalam*. Внутри страны — от столичного или регионального времени. Начало исчисления нового дня в каждом часовом поясе по среднему (центральному) меридиану *midnight* полночь 24:00/0:00. Местное время важно знать для планирования тура, учета времени прибытия в дестинацию и убытия из нее, для акклиматизации туристов при значительной разнице в поясном времени. Время вылета самолета (а также иного транспортного средства) и прилета обычно указывается местное. Большие трудности вызывает учет времени при перелетах на дальние расстояния, например, из Азии в Америку.

²⁷ *am* — *ante meridian* — до полудня, *pm* — *post meridian* — после полудня. Сутки составляют 24 часа, но обычно циферблат наших наручных и настенных часов разделен на 12 секторов.

²⁸ Так же как Гринвич — по существу предместье Лондона. Мегалополис давно поглотил эту деревушку, когда-то имевшую статус отдельного города.

Некоторые страны вводят регулирование местного стандартного времени, названного *Daylight Saving Time — DST* — сезонная сдвигка времени для экономии электроэнергии. Обычно в европейских странах сезонная сдвигка времени устанавливается в марте и сентябре на один час. Это необходимо учитывать при планировании туристского маршрута и извещениях о прибытии и отправлении туристских групп.

Следует учитывать разницу во времени даже при определении даты. В Тихом океане по 180 градусу долготы проходит меридиан, по которому принята Международная линия изменения дат *International Date Line*. Путешественники, пересекающие этот меридиан в западном направлении *westward*, добавляют один календарный день; путешественники, следующие в восточном направлении *eastward*, теряют один календарный день.

Для обозначения временных промежутков и расстояний в практике терминологии перевозчиков могут использоваться следующие термины:

Day — день, дневное время, сутки.

About day — через день.

Day before — накануне.

Before yesterday — накануне третьего дня.

In day out — целый день.

Day off — выходной день.

All day — целый день.

Astronomical day or nautical day — астрономическое время, исчисляемое от 12 часов дня.

Before day — до рассвета.

Mean civil day, mean solar day — общегражданское исчисление времени от 12 часов ночи.

Even days — нечетные дни (используется в расписаниях движения поездов и др. регулярных рейсов транспортных средств).

Everyday — каждый день.

Every other day — через день.

Long day — применительно к режиму для водителя (машиниста) — длинный рабочий день (с 9:00 до 24:00).

Odd days — четные дни (используется в расписаниях движения поездов и др. регулярных рейсов транспортных средств).

Some day — когда-нибудь.

Daylight — день от рассвета до сумерек.

Daylight-saving time — DST — сезонное изменение местного летнего времени на час вперед или обратно.

Mid week — середина недели (среда).

Midday — полдень.

Midnight — полночь, 24:00. Начало исчисления нового дня в каждом часовом поясе по среднему (центральному) меридиану.

Midsummer — середина лета.

Midway — середина пути, полпути.

Midwinter — середина зимы, зимнее солнцестояние.

Mile — миля.

English or statute mile — английская миля (1603 м).

Admiralty, geographical mile, nautical mile, sea mile — морская миля (1853 м).

Mileage — (1) расстояние в милях, (2) пройденное расстояние в милях, (3) проездные деньги.

Milestone — верстовой столб на шоссе или устанавливаемый вдоль полотна железной дороги, указывающий расстояние от (или до) определенного пункта.

Eastbound traveller — путешественник, следующий на восток и пересекающий один или несколько часовых поясов. Аналогично, *Westbound traveller* путешественник, следующий на запад.

1.6. Виды и средства перевозок в туризме и их характеристики

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, носилки);
 - с помощью животных (вьючные, тягловые, верховые — 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, парашюты, парамоторы;
 - вертолеты;
 - самолеты малой авиации, гидросамолеты, широкофюзеляжные самолеты, сверхзвуковые лайнеры;
 - космические аппараты;
- (в) перевозки водным речным и морским транспортом:
 - плоты и гребные лодки;
 - парусные суда и яхты;
 - 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. Объемы перевозок

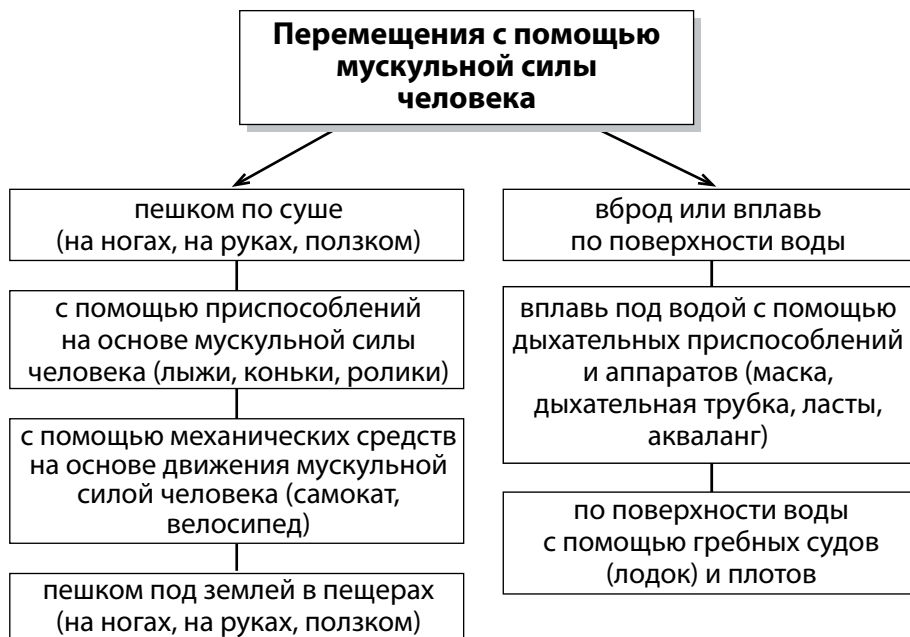
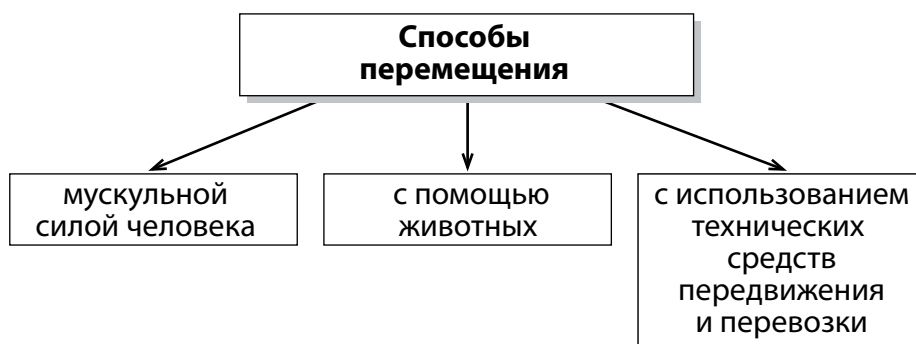
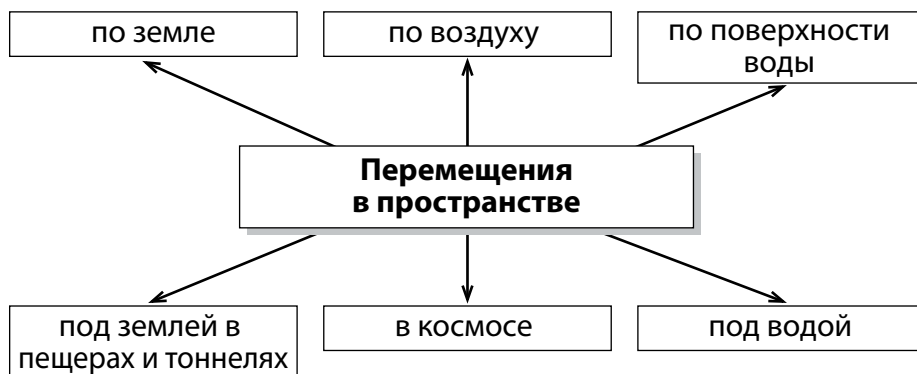
Каждый из видов перевозок имеет свою историю, этапы становления и развития способов, методов, конструкций аппаратов и средств. Вид и средство перевозки выбирается и применяется по необходимости и рациональности — сообразно особенностям условий среды, рельефа местности, климатических условий, целей и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

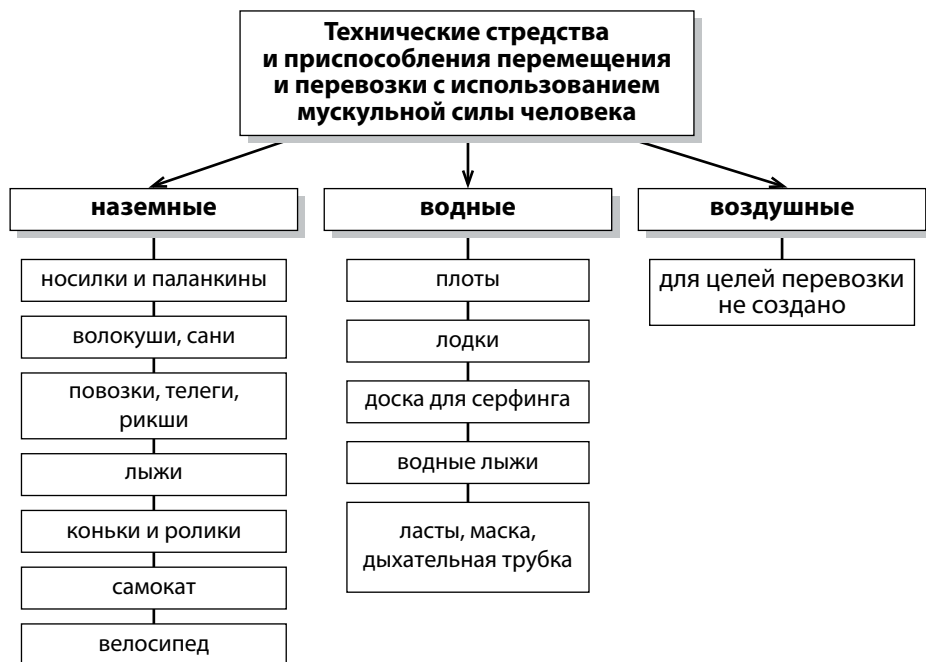
По состоянию на 2000 г. туристских и пассажирских перевозок в мире с достаточной степенью приближения можно дать следующую оценку распределения транспортных потоков перевозок механическими средствами²⁹:

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

²⁹ Data Source: WTO, *International Highlights 2000*. Не включены перемещения с помощью мускульной силы и животных.





существует возможность путешествия от Москвы до Владивостока поездом (примерно семь суток), но все деловые путешественники, исключая железнодорожные туры, выбирают авиационный транспорт³⁰. 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 ³¹
40 мин	на турбореактивном пассажирском самолете
4,5 часа	на скоростном железнодорожном экспрессе ЭР200
8 часов	на скором поезде ³²
12–16 часов	на пассажирском поезде
16–17 часов	на пригородных электричках
8 часов	на легковом автомобиле ³³
12–13 часов	на автобусе
5 дней	на велосипеде
1,5–2 недели	на телеге ³⁴ или конной повозке
10–15 дней	на лыжах (зимой при наличии снежного покрова)
две-три 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, остановки трамвая, автобуса 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 рулежки) 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 выше³⁵. С введением каждодневного скоростного 4-часового железнодорожного маршрута дважды в сутки с декабря 2000 г. создана весьма ощутимая конкуренция авиаперевозкам. В настоящее время на этой трассе ходит частный суперкомфортный поезд, по классу

³⁰ Водный и автомобильный транспорт практически исключены. Если возможность путешествия на морском транспорте существует и может составить по продолжительности до 2–3 месяцев, то автомобильной дороги от Читы до Хабаровска, по крайней мере, на момент составления данной книги, не существует в природе. Есть только железнодорожная колея, но в России использование автомобилей, способных передвигаться не только по наземным шоссе-ным дорогам, но и по рельсам — не допускается, хотя таковые конструкции автомобилей, например легковых, практически существуют и используются в США и Австралии.

³¹ Например, на военном истребителе. В России даже президент страны пользуется этим видом транспорта.

³² Время в пути 8 часов не обусловлено скоростными показателями движения, а комфортностью поездки. Обычно это ночной маршрут и пассажир должен выспаться, а далее утром, по прибытию идти на работу. Восемью часов обычно хватает. Это и определяет график движения.

³³ Для очень лихого водителя и на хорошем мощном автомобиле, способном ездить по пересеченной местности, поскольку дорожное покрытие на 70% трассы существует виртуально большую часть года, а по весне просто отсутствует. К 2010 г. обещают построить платную супертрассу между двумя историческими столицами, но обещанного ждут...

³⁴ Например, см. Радищев «Путешествие из Петербурга в Москву».

³⁵ Стоимость в ценах и тарифах 2005 г. проезда скорым поездом Москва–Санкт-Петербург в купейном вагоне составляет 800–2100 руб. (с питанием естественно дороже), а перелет Пулково (Санкт-Петербург) — Шереметьево (Москва) 2600–6200 руб. (эконом/бизнес класс) + стоимость трансфера (трансфер из Москвы в Шереметьево обойдется как минимум в 100 USD, исключая, разумеется, общественный транспорт). Есть о чем подумать.

приближающийся к поезду магараджей в Индии и адекватной стоимостью услуги, далеко опережающей стоимость авиабилета в салоне первого класса.

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 и, тем более, морской перевозке на этом маршруте. При этом время путешествия по железной дороге на поезде *EuroStar* при весьма комфортных условиях составляет всего 3 часа. Автомобиль и даже трейлер с контейнером можно погрузить на специальную платформу, а самому ехать комфортно в салоне вагона. Чтобы не ходить по платформе, специальный минибас развозит водителей к платформам с автомобилями.

На близкие расстояния выгодно перемещаться либо пешком, либо на велосипедах³⁶. На расстояния от 5 до 500 км рационально использовать автомобильные виды транспорта, от 30 до 1500 км — пригородный, местный или дальнемагистральный железнодорожный транспорт, а авиация нерентабельна на расстояниях менее 500 км.

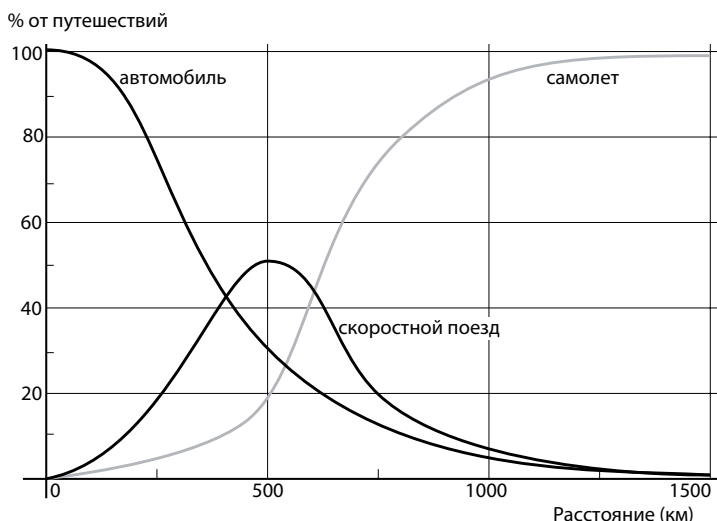


Рис. 1.1. Сравнение эффективности наземных автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок

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 (да и других) пространствах дорог нет в принципе, 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 автомобиля³⁷. Всего в стране 6 млн. км автомобильных дорог, из них 67500 км попадают в

³⁶ Впрочем, это зависит от образа жизни, некоторые и в булочную в соседнем квартале привыкли ездить на легковом автомобиле.

³⁷ Эмигрантам, прибывшим в США, сначала следует получить водительские права, затем купить

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 *tollways*. 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 (BD)* — 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).

Таблица 1.3. Протяженность железных дорог в странах ЕС

Страна	Протяженность путей сообщения, км	Объем перевозок, млн. пасс-км
Австрия	5643	7971
Бельгия	3380	7755
Дания	2743	5318
Финляндия	5850	3282
Франция	32105	66590
Германия	82413	75314
Греция	2299	1629
Ирландия	1947	1515
Италия	19786	46657
Люксембург	274	268
Португалия	3579	4380
Испания	13832	19190
Швеция	6994	11255
Великобритания	32000	39104

Испания считается третьим по значимости и объемам туризма в мире регионом.

Таблица 1.4. Пассажирооборот в Испании

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Железная дорога, млн. пасс-км	15313	15605	16579	17478	18143	18571	19191	19480
Автобусные перевозки, млн. пасс-км	39600	44000	43970	49400	50000	50610		
Автомобильные перевозки, млн. пасс-км	262000	272000	283000	296000	325200	331600		
Воздушные перевозки, млн. пасс		57	62	69	76	81		
Количество туристов, тыс. чел.					21658	27988	17718	17760

какой-либо автомобиль, а затем уже искать работу.

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 и морское сообщение.

Таблица 1.5. Распределение потока граждан в Россию и из России по способам передвижения

Вид транспорта (передвижения)	Поток в Россию			Поток из России		
	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Автомобильный	37,7	39,0	41,2	39,9	42,8	42,7
Железнодорожный	38,8	37,6	34,7	26,3	21,9	21,6
Воздушный	11,6	11,6	13,5	22,5	24,7	24,6
Морской	4,3	4,5	4,0	3,3	3,5	3,9
Пешком	7,6	7,3	6,6	8,0	7,1	7,2
Дальнее зарубежье						
Автомобильный	54,1	55,6	54,8	41,7	44,0	40,5
Железнодорожный	6,1	5,2	5,1	8,5	7,5	8,2
Воздушный	18,3	20,2	21,0	35,5	37,8	39,0
Морской	10,1	11,6	10,1	4,8	4,6	5,5
Пешком	11,4	7,5	7,0	9,5	6,1	6,8
Страны СНГ						
Автомобильный	28,9	30,9	34,2	37,8	41,2	45,5
Железнодорожный	56,6	53,5	49,8	46,9	44,7	38,8
Воздушный	8,0	7,3	8,6	7,4	6,8	6,2
Морской	1,1	1,1	1,0	1,6	2,0	1,7
Пешком	5,4	7,2	6,4	6,3	8,3	7,8

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, кроме того для большей части населения были установлены льготы на проезд, подвижность населения была высока, транспорт был загружен сверх нормы. В постперестроечный период в России возник кризис в связи несоответствием доходов населения и стоимости перевозки, платежеспособность населения в этом смысле снизилась, адекватно уменьшились спрос и 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 электрофицированных 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 электрофицированных 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.

Таблица 1.6.
Объемы перевозок различными видами транспорта,
% в общем объеме перевозок в СССР

Год	жел/дор	автомобильный	воздушный	речной	морской
1940	92	3	0,19	3,8	0,8
1970	48	36	13,4	0,96	0,29
1988	37	43	19	0,48	0,18

Таблица 1.7. Перевозки пассажиров в России по видам транспорта
(млн. человек) по данным Росстата

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Транспорт - всего	29109	36679	40670	44552	48238	44941	45360	45821	45152	44093	43884	42419	40322	37083	34649
в том числе:															
железнодорожный	2500	2937	2971	3035	3143	1833	1663	1600	1471	1338	1419	1306	1271	1304	1335
автобусный	15053	20040	23356	26018	28626	22817	23185	23665	23103	22883	22033	20883	19620	17898	16552
таксомоторный	608	878	684	680	557	66	43	33	24	20	16	13	12	10	10
трамвайный	5370	5725	5695	5997	6000	7540	7527	7495	7506	7185	7421	7354	6982	6321	5804
троллейбусный	3358	4373	4739	5314	6020	8475	8721	8849	8860	8460	8759	8604	8181	7291	6680
метро	2047	2520	3036	3319	3695	4150	4173	4128	4146	4162	4186	4205	4200	4205	4211
морской	11	20	20	18	16	3	2	1,5	1,3	1,1	1,0	0,7	0,6	0,6	0,6
внутренний водный	117	124	103	98	90	25	18	24	18	22	26	27	27	22	21
воздушный	45	62	66	73	91	32	28	26	23	22	23	26	28	31	35

1.7. Мотивации выбора вида перевозки

Для нормального человека любое значимое перемещение, отличное от каждодневного или часто совершаемого в обыденной жизни — серьезная моральная и физическая нагрузка. Это непривычно всем, за исключением достаточно немногочисленной группы населения, благосклонно (терпимо) относящейся к процессу перевозки и перемещения или привычной к таковым в силу образа жизни и деятельности. К таким категориям относятся, например, коммивояжеры и чиновники, по роду службы вынужденные часто бывать в командировках, работники сферы транспорта (водители транспортных средств, пилоты, бортпроводники и другой персонал, относящийся к категории *crew*), а также руководители туристских групп, сопровождающие, экскурсоводы, гиды переводчики.

При выборе вида перевозки главными являются:

- главная и спутные цели путешествия;
- направление путешествия, географические факторы и месторасположение дестинации и дорожная (транспортная) доступность и обстановка;
- а при наличии альтернативы выбора будут иметь место и значимое влияние факторы:

- сезонности;
- времени и скорости доставки в пункт назначения³⁸;
- доступности и комфортности, информативности³⁹;

³⁸ А не скорости движения транспортного средства.

³⁹ Посмотреть в окно. Это дает возможность по ходу движения получить информацию, развлечься, занять время. При иных равных возможностях пассажир всегда стремится занять место у окна.

- безопасности;
- наличия багажа;
- стоимости услуг и платежеспособности потребителя.

Немалую значимость имеют факторы физического состояния путешественника, его возраст, способность переносить специфические нагрузки. Как правило, в любом путешествии присутствует сочетание самых различных видов перевозки, особенно на дальние расстояния или в условиях сложного рельефа местности, при наличии и необходимости преодоления водных пространств, например, между континентами, передвижения в городах.

В Германии при наличии выбора вида перемещения для туристов выгоднее переезд на скоростной железной дороге, чем на автобусе по скоростной автомагистрали. Автобан обычно огорожен по сторонам 3–5-метровыми щитами (как правило, в населенных пунктах), и туристы, кроме унылого забора и режущего потока машин, следующих в четыре ряда со скоростью 140–170 км/ч, ничего не видят. На скоростном поезде удобств и возможностей обзора местности значительно больше, а скорость движения суперэкспресса значительно выше — до 250 км/ч. Однако осуществить посадку туристской группы численностью 20–25 человек с багажом в один вагон скоростного поезда на проходящей ветке практически невозможно — плановая стоянка состава всего 2–3 минуты.

1.8. Влияние развития средств и систем перевозок на развитие общества

Развитие средств и систем перевозок оказывает большое влияние на развитие общества, активизацию коммуникативных связей, интенсификацию развития хозяйства, создание рабочих мест, перетоков финансовых средств, развитие подвижности населения и туризма.

Систематизированных статистических сведений по развитию туризма недостаточно. Ниже приводятся отдельные данные статистики ВТО⁴⁰. Они позволяют вывести приблизительную оценку значимости туризма в экономике, влияние транспортной составляющей, доли транспортной составляющей в общем доходе туристского региона или центра. При анализе следует учитывать удаленность региона, платежеспособный спрос населения на туризм, политико-экономические факторы. Общую сводку статистики по туризму см. в приложении.

Таблица 1.8. Поступления от туризма и расходов на туризм в 2001 г.

Страна	Доход, млн. USD	Расход, млн. USD
США (1999)	94657	80756
Франция	30000	17700
Италия	25787	14215
Испания	32873	5974
Великобритания	16283	36483
Германия	17225	46222
Австрия	10118	8886
Гонконг	8241	12494
Швейцария	7309	6180
Китай	17792	13909
Канада	10774	11624
Тайланд	6371	2179
Австралия	7625	5812
Польша	4815	3500

⁴⁰ Tourism Economic Report. WTO.

Мексика	8401	5502
Нидерланды	6723	12016
Бельгия	6917	9766
Корея Южная	6373	6547
Индонезия	5411	3406
Турция	8932	1738
Португалия	5479	2105
Россия	3750	10360
Аргентина	2547	3800
Греция	9121	4181

Туризм и транспорт в России

По данным Госкомстата России в 1998 г. в страну прибыло 8 млн. иностранных граждан, в том числе 7,5 млн. туристов. В дальнейшем въездные потоки претерпели уменьшение и в 2003 г. составили 3,1 млн. чел., а в 2004 г. — 2,8 млн. чел. при общем потоке иностранных граждан 22 млн. чел.⁴¹

Таблица 1.9.

Численность иностранных граждан, приехавших в Россию (человек)

Страна	2003	2004	2005
Австралия	16 672	16 961	23 546
Бельгия	22 468	26 102	31 065
Швейцария	25 495	37 570	50 139
Греция	25 829	29 262	32 835
Чехия	28 140	30 212	32 221
Болгария	28 997	31 718	33 736
Дания	30 105	33 388	38 022
Канада	30 314	29 778	34 584
Индия	33 546	32 954	36 755
Австрия	37 869	46 968	58 747
Норвегия	43 621	45 254	51 346
Швеция	55 652	63 347	73 684
Израиль	58 358	60 111	59 131
Испания	58 557	52 205	69 096
Нидерланды	63 975	68 264	78 364
Япония	73 734	86 764	92 329
Турция	118 700	139 745	178 343
Франция	146 604	189 145	209 195
Великобритания	149 384	176 767	214 961
Италия	154 319	169 730	192 039
США	235 696	280 848	308 304
Германия	493 267	516 217	567 204
Китай	725 825	679 608	813 195
Общее прибытие иностранных граждан	2329600	22521059	22064213

⁴¹ Впрочем, любые статистические данные по туризму в России сомнительны и мало между собой коррелируются, поскольку Москва рапортует о ежегодном приеме 3 млн иностранных туристов, и столько же туристов принимает теоретически и Санкт-Петербург. Одновременно ОВИР докладывает о регистрации в Санкт-Петербурге в 2005 г. всего 400 тыс. иностранных туристов. Совсем другие данные сообщает Ростуризм. Более того, официальные данные российских и финских служб, учитывающих въезд и выезд через российско-финскую границу, расходятся на 200 тыс. человек ежегодно. Все уговоры считать туристов и лиц, пересекающих границу, одинаково — безрезультатны. Куда деваются туристы и иностранные граждане, пересекающие границу, — непонятно. Видимо, 200 тыс. человек растворяются в межграничном пространстве.

По видам транспорта общий въездной поток распределился следующим образом:

Автомобильный	8,594 млн. чел.	39,1%
Железнодорожный	7,277 млн. чел.	33,2%
Авиационный	4,090 млн. чел.	18,2%
Водный	1,153 млн. чел.	5,2%
Другие виды	951 тыс. чел.	4,3%

В целях обслуживания транспортных средств (водители автомобилей, экипажи морских и воздушных судов, обслуживающий состав железнодорожных поездов) в Россию прибывает 55% из стран дальнего зарубежья, включая страны Балтии, и 45% из стран СНГ⁴².

Число российских граждан, выехавших за границу, составило в январе-марте 2005 г. 4 млн. 824,8 тыс. человек и увеличилось по сравнению с I кварталом 2004 г. на 651,7 тыс. (15,6%), сообщает РБК. Наибольшую долю занимали поездки по частным приглашениям — 61,4%, с целью туризма — 19,3% и служебные — 10,4%.

Таблица 1.10.

Численность российских граждан, выехавших за рубеж (человек)

Страна	2004	2003	2002
Турция	1445815	1038593	690098
Китай	941032	687521	617130
Египет	586375	368405	239712
Финляндия	377067	327246	406236
Польша	322030	422003	635451
Германия	255954	278094	208977
Испания	190891	168360	227870
ОАЭ	175187	145796	172558
Италия	156093	118981	149710
Франция	138459	112149	87363
Чехия	104783	51420	46484
Кипр	104559	107290	139251
Греция	100309	91404	89713
Болгария	90949	73133	55485
Тунис	87777	60130	22298
Таиланд	80489	54803	40341
Великобритания	66892	51551	38996
Хорватия	50861	33493	44310
Австрия	43829	28811	24170
Швейцария	42352	44608	65684
Литва	33131	35586	128887
Индия	28342	12535	4231
Южная Корея	24113	16463	16723
Израиль	23641	26559	46469
Япония	23041	17558	17170
Нидерланды	22839	16348	16070
Швеция	20612	14017	9623
Латвия	19334	18963	25895
США	19142	12860	12875
Дания	17359	11909	12262
Венгрия	17060	12772	10792

⁴² Газета ТУРИНФО № 6 от 15 марта 1999 г.

Сербия и Черногория	16969	12880	18288
Мальта	16333	14492	30541
Эстония	16065	32981	6584
Норвегия	14964	17064	13967
Всего выехало с целью туризма	6557116	5678447	5051305
Общий выезд	24506946	20571903	20428365

Соотношение доходных статей туристского продукта Шанхая (Китай)

Транспорт занимает значимое место в составе туристского продукта и приносит немалый доход. Рассмотрим структуру доходных составляющих туристского продукта Шанхая. В целом среднегодовой доход Шанхая от иностранного туризма оценивается свыше 18 млрд. USD при уровне въездного потока 2,5 млн. иностранных туристов.⁴³

Таблица 1.11.
Структура доходных составляющих туристского продукта Шанхая

Виды деятельности	%
международные перевозки	25
внутригородские	2
размещение	14
питание	10
аттракции	5
туристско-экскурсионные	2
связь	4
торговля	29

Из этого можно сделать вывод, что собственно туризм и туристская деятельность (деятельность туроператоров и туристских агентств) являются методом привлечения и доставки туристов в дестинацию. Генерация доходов дестинации свойственна другим отраслям туристской индустрии (аттракциям, питанию, размещению, торговле).

1.9. Дорожное строительство

Создание густой сети дорог повышает возможности общения, расширения экономических и коммуникативных связей, способствует развитию индустрии дорожного строительства и их эксплуатации — созданию новых рабочих мест⁴⁴. Дороги соединяют города и населенные пункты, повышают оперативность управления регионами, что важно для государства, повышают доступность туристских регионов и туристских объектов, способствуют привлечению туристских потоков в регион или местность.

При создании дорожной сети учитываются факторы военной стратегии, гражданской обороны, экономики и перспективы развития местной промышленности. Многие крупные дорожные и иные проекты осуществлялись, кроме того, в целях создания рабочих мест для населения, как при собственно строительстве, так и при последующем интенсивном развитии экономики региона, через который проходят дорожные трассы.

⁴³ Биржаков М.Б. Анализ туристского продукта Шанхая (Китайская Народная Республика). В справ. «Туристские Фирмы», Вып. 20 — СПб.: Невский Фонд. 2000. С. 149–155.

⁴⁴ Отметим, что когда развитая страна находится в состоянии выхода из очередного кризиса или депрессии — немедленно прозорливые политики организуют масштабное дорожное строительство и направляют на эти цели мощные финансовые потоки. Так было в США и Германии и надо сказать успешно. Таким образом, что делать с излишними деньгами стабилизационного фонда в России абсолютно ясно — направлять на дорожное строительство, тем более что дорог в современном понимании этого термина — в России нет.

При осуществлении перемещений в зависимости от вида транспорта активизируется роль транзита — следования в дестинацию через какую-либо местность или страну (с возможностью кратковременной остановки в пределах временного периода, разрешенного законодательством о транзите данной страны). Наиболее ярко проявляется влияние транзита на автомобильных дорогах, проходящих через населенные пункты. С интенсификацией транзитного движения повышается значимость транзита для местного населения. Это получение различной информации, возможность покупки и продажи товаров, различных услуг, создание придорожной индустрии (мотелей, магазинов, пунктов питания, станций обслуживания, бензоколонок и др.). Все в целом генерирует рабочие места для местного населения и притоки денежных средств в местные бюджеты, генерирует налогооблагаемую базу.

Наличие дорожной сети создает благоприятные условия для доступа в регион, освоения местных природных, том числе туристских ресурсов, человеческих ресурсов и капитала, развития местной промышленности и хозяйства, туристской индустрии и инфраструктуры, привлечения отечественных и иностранных инвестиций.

1.10. Совершенствование конструкций средств и систем перевозки

Становление и интенсивное развитие технических средств перевозок происходит последние два столетия, ознаменованные научно-техническим прогрессом. Совершенствование конструкций технических средств и методов, создание новых видов перевозок осуществляется в направлениях:

- использования продуктов новых технологий, материалов, энергоносителей и двигателей, новых систем автоматизации;
- увеличения скорости передвижения и сокращения времени на путешествия (скоростные дороги и магистрали, скоростные средства передвижения);
- создания новых, в том числе скоростных транспортных магистралей, оптимальной логистики перевозок;
- повышения эффективности всех видов систем безопасности перевозок, прежде всего в аспектах дорожного движения, а также включая защиту от терроризма;
- повышения комфортности и расширения спектра услуг поездки;
- введения классности (автобусы, железные дороги, самолеты);
- увеличения пассажироместимости транспортной единицы (автобус до 70 чел., железнодорожный поезд 1500 чел., самолет 300–500 чел., морское судно до 2500–3500 чел., речное судно — 300–500 чел.);
- удешевления стоимости перевозки за счет массовости,
- упрощения, повышения оперативности, сокращения времени трансграничных таможенных, иммиграционных и иных процедур;
- уменьшения вредного влияния на окружающую среду (экологическая безопасность);

В силу специфики финансирования и государственных приоритетов нередко военные цели развития технических средств перевозок и их составляющих опережают иные, и лишь спустя некоторое время эти средства, машины и агрегаты направляются на гражданские цели. Многие самолеты гражданской авиации имеют исходные прототипы, используемые для военных целей. Известный пассажирский самолет *Boeing* — это пассажирский вариант мощного бомбардировщика.

1.11. Изменение образа жизни населения

Склонность и способность населения к перемещениям в значительной мере зависят от платежеспособного спроса, который прямо зависит от доходов населения, а также традиций общества, состояния систем перевозок. Априори можно утверждать, что чем лучше живет население, тем выше у него возможности к перемещениям адекватно его интересам.

Состояние жизненного уровня населения и его платежеспособность в значимой мере влияет на:

- факторы доступности и массовости перевозок для населения и использование для туризма по причинам повышения платежеспособного спроса — стали доступными для массового туризма удаленные регионы даже других континентов;
- увеличение дальности и частоты поездок;
- создание рабочих мест — в системе транспорта и дорожных сетей работает много людей;
- повышение показателя мобильности (подвижности) населения;
- изменение образа жизни городского населения — переселение в пригороды⁴⁵;
- повышение активности в сфере туризма — поездок выходного дня (доступно слетать в Париж на выходные дни или в Рованиemi на праздник Рождества Христова, на благотворительный бал в Екатерининский дворец в Царском Селе в Санкт-Петербурге);
- повышение доступности населения провинций к культурным центрам и столицам (доступность исторических и культурных ресурсов, товаров, услуг, образования, культуры), как следствие повышение интеллектуального уровня и формирование новых традиций
- доступность культурного и исторического наследия для населения удаленных регионов страны⁴⁶, восприимчивость к обычаям и традициям домостроя, воспитание чувства Родины и ее единства;
- повышение доступности урбанизированного населения к природным и культурно-историческим ресурсам и наследию регионов, курортам, в первую очередь своей страны;
- формирование предприятий систем перевозки в эффективную и доходную отрасль мирового хозяйства и государства⁴⁷.

⁴⁵ Так, депутатский корпус в Москве живет в двух часах езды городским транспортом от центра столицы, где и находится здание Государственной Думы. А по сложившейся традиции эта категория граждан относится к элитной части населения.

⁴⁶ Для России это трагедия в удаленных регионах в смысле утраты единства мышления и состояния идеологической целостности населения государства. Жители Чукотки, Камчатки и Приморья — люди уже среднего возраста и молодежи никогда не были (а возможно уже и не будут) в Москве, столице России, но зато многократно были в Токио и Пекине. У жителей огромного региона формируется иной уклад жизни, отличный от уклада жизни населения европейской части страны. К тому же население региона уплотняется легальными и нелегальными переселенцами сопредельных стран. Для этого региона становятся характерными иные транспортные и пассажирские потоки и направления перевозок, в том числе туристских перевозок. Более 600 тыс. человек из этого региона ежегодно посещают Китай с целями туризма (точнее шопинг-туризма). Половина населения страны за Уралом пользуется легковыми и грузовыми автомобилями с левым рулем и там в пору вводить левостороннее движение на автомобильных дорогах.

⁴⁷ Последнее — если получится и хватит ума.

Таблица 1.12.
Характеристики различных систем перевозок пассажиров и грузов

	Россия	США	Канада	Китай	Франция	Индия
Площадь территории, кв. км	17075400	9363364	9984670	9572900	543965	3166414
Население, тыс. чел. (2003)	144893	291587	31590	1288892	59773	1065462
Железная дорога						
Протяженность, км	139000 (2002)	212433 (1998)	65403 (1998)	70057 (2002)	32105 (1999)	62809 (1999)
Объем пассажирских перевозок, млн. пасс-км	152900 (2002)	21568 (1999)	1592 (1998)	476680 (2002)	66590 (1999)	497651 (2002)
Грузовые перевозки, млн. тонн-км	1151 (2002)	1421000 (1997)	297249 (1998)	1457510 (2002)	52110 (1999)	331800 (2002)
Автомобильные перевозки						
Протяженность дорог, тыс. км	593 (2002)	6335 (2000)	902 (1999)	1698 (2001)	893 (1999)	3320 (1997)
В том числе с твердым покрытием	91%	91%	35%		100%	46%
Автомобили						
Легковые	20948 (2000)	133621 (2000)	13887 (1998)	9940 (2001)	28060 (2000)	4662 (1997)
Грузовые и автобусы	5021 (1999)	87107 (2000)	3694 (1998)	7652 (2001)	5673 (2000)	2748 (1997)
Морские перевозки						
Объем пассажирские перевозки, млн. пасс.	27 (2000)					
Грузовые перевозки, млн. тонн	134 (2000)	468 внутр. (1999)				
Воздушные перевозки						
Объем пассажирских перевозок млн. пасс-км	64700 (2002)	1598000 (2002)	67027 (2001)	109140 (2001)	110271 (2000)	19263 (2001)
Грузовые перевозки тонн-км	2700 (2002)	87390 (2002)	1726 (2001)	4372 (2001)	15222 (2000)	450 (2001)
Кол-во аэропортов	75 (1998)	834 (1996)	269 (1997)	113 (1996)	61 (1996)	66 (1996)

Источник: Энциклопедия Британника, 2005.



Глава II.

Перемещение человека в пространстве с помощью мускульной силы

- Пешеходные и другие виды перемещений
- Паломничество, первопроходцы
- Физические возможности человека в пешем перемещении
- Методология пешеходных маршрутов
- Туристская тропа
- Пересечение водных пространств
- Технические средства на основе мускульной силы человека, способствующие передвижению (носилки, повозки, рикши, лыжи, коньки, ролики, ласты, велосипед, гребные лодки)



Глава II.

Перемещение человека в пространстве с помощью мускульной силы

Пешеходные и другие виды перемещений, паломничество, первопроходцы, физические возможности человека в пешем перемещении, методология пешеходных маршрутов, туристская тропа, пересечение водных пространств. Технические средства на основе мускульной силы человека, способствующие передвижению (носилки, повозки, рикши, лыжи, коньки, ролики, ласты, велосипед, гребные лодки).

2.1. Пешеходные и другие виды перемещений

Самым примитивным способом передвижения человека в пространстве во все времена всех известных земных цивилизаций было, есть и останется на достаточно долгое время – хождение по суше на «своих двоих», т. е. пешком¹. Поэтому туристы до определенного времени прочно ассоциировались с человеком с рюкзаком, а странник — с сумой и посохом. Люди ходят в одиночку, вдвоем, малыми и большими группами.

Паломничество

Истоки туризма так или иначе лежат в паломничестве — хождении к Святым местам². Причем некоторым паломникам приходилось ходить достаточно далеко³. Служители культов стремились не только максимально расширить ареал распространения своей идеологии и принципов культа или религии. Необходимость воздействия единовременно на возможно большие массы верующих и экономические начала привели к концентрации обрядов и церемоний в религиозных центрах. Стали создаваться культовые сооружения и храмовые комплексы, к которым должны были стекаться приверженцы и последователи культа для коллективного отправления обрядов и участия в зрелищных мероприятиях, свойственных именно этому культу, в жертвоприношениях, казнях и коллективных празднествах. Языческие обряды на местах запрещались и преследовались. Последовательно проводилась идея коллективного присутствия на избранных местах. Здесь строились грандиозные храмы и моленные места, площади для церемоний, поражающие своей грандиозностью, масштабностью и величием даже современников.

Путешествия, которые обязывались вероучением совершить к святым местам, иногда составляли до тысячи километров и более. Глава местной мусульманской общины и король африканского государства, находившегося на западных берегах центральной Африки, Мунса Манса, совершил хадж в Мекку. Ему с караваном и огромной свитой пришлось пересечь пустыню Сахару (туда и обратно). Путешествие в общей сложности составило 13 тыс. км. Значительная часть сопровождающих прошла этот путь пешком. Однако основная причинная и организационная основа, перешедшая затем в принципы туризма, была всегда неизмен-

¹ В простонародье в России иногда это называют одиннадцатым номером. «На чем поедешь?» — «На одиннадцатом номере» (пешком, стало быть). Есть и древнеримское изречение – *per pedes apostolorum* — апостольскими стопами.

² В данном случае мы понимаем это обобщенно. У каждого культа есть свои святые места, куда положено приверженцу данной конфессии, согласно вероучению, прибыть для поклонения, жертво- или дароприношения, совершения индивидуального или коллективного обряда.

³ Разумеется, не весь путь шли пешком, часть пути следовали на подручных средствах, в попутных группах и караванах, на ослах, верблюдах лошадях и повозках, водные пространства преодолевали на различных и доступных плавсредствах. Однако, вплоть до свершения научно-технической революции, основным образом передвижения паломников были именно пешие походы.

ной — человек должен прибыть, совершить обряд и принести дары (жертвы), принять участие в церемонии и затем через положенное время уйти обратно на место своего постоянного проживания⁴. В общем случае он должен был принести дары, купить обрядовые предметы, получить кров и пищу, проводника и охрану. Такое действие, положенное в основу всех массовок и совершаемое периодически с глубокой древности, давало и дает сегодня рабочие места местному населению (проводники, охрана, размещение, питание, ремесленничество) и обеспечивает сбор немалых материальных и финансовых средств организаторам мероприятий, решает серьезные проблемы идеологического плана.

Паломничество обрело много последователей. Оно имеет место в различных конфессиях и даже в политических учениях и культурных традициях⁵. Значительная часть верующих совершает ход единолично по своим убеждениям, некоторые исполняют поручения общин. Сформировался особый класс паломников по найму, т. е. людей, для которых путешествие в паломнических целях стало не только способом личного самовыражения и достижения духовных целей, а образом жизни и способом заработка⁶ и существования.

Первопроходцы⁷

Кроме паломничества имеет место интерес и насущная потребность познания окружающей местности и природы в поисках пастбищ, сбора трав, съедобных грибов и ягод, растений, охоты, разведки и добычи природных ископаемых, расширения и освоения новых земель и пространств. Человек всегда исследовал, изучал и осваивал окружающие ближние и дальние территории, совершал географические открытия. Однако не каждому удается пройти намеченный путь, лишь отдельные индивидуумы обладали страстью путешествий и вошли в историю своими беспримерными подвигами.

Великий арабский путешественник Ибн Батутта⁸ прошел все страны Востока, его путешествие длилось двадцать пять лет и он преодолел преимущественно пешком 130 тыс. км. Афанасий Никитин, совершил путешествие в Персию и Индию в 1471–1474 гг., которое описал в произведении «Хождение за три моря». Перечень известных путешественников достаточно велик⁹, и их имена вписаны в историю нашей цивилизации. Значительная часть этапов походов и путешествий была пешеходной, а людей, участвующих в этой деятельности, стали называть первооткрывателями, первопроходцами и пионерами. Постепенно вырабаты-

⁴ Т. е. совершить путь туда и обратно.

⁵ Коммунисты организовали массовое паломничество (программный туризм) в мавзолей и по памятным местам, связанным с именем В.И. Ленина, в Китае был аналогичный культ Мао. В отношении культуры мы встречаемся с поклонением А.С. Пушкину и массовым посещением пушкинских мест (Пушкинские Горы). Американцы с не меньшим восторгом посещают ферму, где провел детство Авраам Линкольн.

⁶ Биржаков М.Б. Паломнический и религиозный туризм. В справ. «Туристские Фирмы». Вып. 14. — СПб.: ОЛБИС. 1997. С. 116–122.

⁷ В данной работе не ставится целью описание путешествий как таковых и тем более их перечисление, что бесперспективно в силу многочисленности совершенных в истории человечества. Любой список или выборка могут быть поставлены под сомнение по критерию недостаточности и объективности. Описанию истории путешествий и туризма посвящены отдельные монографии, например, Усысина Г.С. и Шаповала Г.Ф. См. библиографию.

⁸ Абу Абдаллах Мухаммед ибн Абдуллах аль Лавати ат-Танжи *Ibn Battutah* (1304–1368/69 гг.), араб-бербер из Марокко, начал путешествовать в 1325 г. (в 21 год от роду) из Танжера и обошел пешком за 25 лет странствий практически все страны Востока (более 130 тыс. км), побывал в странах Северной Африки, Индии и Китае. Он составил бесценный труд «Рихле» (известный так же, как «Путешествия Ибн Батутты») с географическим описанием многих стран и торговых путей, обычаев народов. Эта книга было переведена на многие европейские языки.

⁹ Более подробно см. Магидович И.П. Очерки по истории географических открытий. — М.: Просвещение, 1982. Там же приведена исчерпывающая хронология путешествий.

лись методы и способы выживания¹⁰ на природе, ориентирования на местности, составления заметок с описанием земель, природы и животного мира, народов, населяющих исследуемые территории, карт, рисунков. Многие путешествовали в поисках лучшей доли, заработка, нахождения новых мест проживания. Особым типом путешествующих были молодые люди — студенты, странствующие в целях обучения в университетах религиозных и культурных центров.

Следует отдать дань справедливости воинам всех времен. До изобретения грузовиков, бронетранспортеров и самолетов значительная часть участников военных походов преодолевала расстояния в пешем строю¹¹. Войско Александра Македонского прошло путь более 10 тыс. км. Интересно отметить, что кроме собственно воинских свершений экспедиции выполняли и исследовательские цели, проводилось изучение природы, составлялись карты и описания местностей. Не менее внушительны восемь средневековых крестовых походов, в которых принимали участие не только взрослые воины, но даже подростки. Так было в древние времена и средние века, и войны XX века не явились исключением. Военные походы сами по себе имеют слабое отношение к туризму, однако туризм к военному делу — в определенных условиях — прямое¹².

По мере освоения и обустройства территорий, пешеходные походы на природу, в соседние местности и другие страны превратились из способа решения проблем жизненной необходимости в удовольствие и развлечение в свободное время. Наличие последнего и определило фазу формирования и становления путешествий в целях туризма¹³. В обжитых регионах изучение своего края стало обязательным предметом школьных программ. Гимназисты и школьники под руководством учителей и наставников совершали экскурсии на природу, собирали растения и образцы горных пород, составляли карты местности и дорог. Энтузиасты походов образовывали туристские клубы, путешествия стали обязательной образованной частью общества, интеллигенции, журналисты и писатели стали издавать тематические журналы и записки о путешествиях. Пешеходные экскурсии и походы преобразовались в образ жизни, метод оздоровления и обрели глубокую познавательную роль. В 1965 г. в СССР 40 млн. человек приняли участие в туристских походах и экскурсиях, организованных по линии профсоюзов.

Физические возможности человека в пешем перемещении

Физически крепкий человек способен идти по достаточно ровной местности без существенных препятствий со скоростью до 5 км в час. При этом он может нести определенный груз (пожитки, продовольствие, туристское снаряжение и другое) — от 50 до 100 кг. Для этой цели используются специальные заплечные мешки — рюкзаки — весьма сложных конструкций, позволяющих удобно распределять груз на спине.

Паломники или странники пешком преодолевали большие расстояния. Из ранних российских паломников, документально известных истории, следует упомянуть игумена Даниила, совершившего паломничество в Афон и на Святую Землю в 1106–1108 гг. и подробно описавшего увиденные земли и народы. Паломнические путешествия иногда принимали массовый характер. В 1299 г. в Рим к сроку празднования очередного 100-летнего юбилейного года пришло до 350 тыс. паломников христиан¹⁴. Причиной такового массового паломничества стала легенда, основан-

¹⁰ Волович В.Г. Академия выживания. — М.: Техноплюс. 1996. — 366 с.

¹¹ Вторая мировая война не стала исключением.

¹² Главной целью советского (пролетарского) туризма было воспитание (физическая закалка и подготовка) будущего бойца.

¹³ Однако заметим, что в рамках данной книги мы занимаемся не столь изучением истории и становления туризма, как такового, а способов и средств передвижения в путешествиях.

¹⁴ Случившееся потрясло отцов церкви. Как оказалось, они не ожидали такового массового прибытия паломников. Положительный исход и достигнутые идеологические и экономические выгоды роди-

ная на традициях праздновании 100-летия (юбилейного года) в римско-католической церкви, о том, что паломники, прибывшие в срок празднования юбилея в Рим и совершившие обряды, получат вечное отпущение грехов. Учитывая уровень состояния перевозок того времени, можно уверенно утверждать, что значительная часть паломников прибыла в Рим пешком. Подвижность населения в средние века была весьма велика, путешествовали все: студенты, паломники, торговцы и воины, музыканты, наемные работники и грабители. Известно, что Иоганн Себастьян Бах совершил пеший переход на расстояние 340 км в другой культурный центр для того, чтобы послушать знаменитого органиста Дитриха Букстехуде.

Пешие ближние и дальние путешествия совершались во все времена и совершаются в наше время, в том числе и в целях установления рекордов¹⁵. Первым путешественником, который целенаправленно обошел пешком весь мир, можно считать Джорджа Шиллинга. Он совершил беспрецедентную кругосветную «прогулку», которая заняла несколько лет — с 1897 г. по 1904 г. Рекорд пешеходного тура вокруг земли повторил Дэвид Кюнст (США). В 1970–74 гг. он совершил четырехлетний переход, сносив в процессе путешествия 21 пару ботинок. Джордж Мииган прошел пешком оба американских континента от Огненной земли до северной оконечности Аляски (*Prudhoe Bay*). Его путь составил более 30 тыс. км и занял более 2420 дней. Аргентинец Перейра путешествовал 10 лет пешком по пяти континентам в 1968–78 гг. и прошел путь длиной 47600 км. Очень оригинально свадебное путешествие совершить пешком с рюкзаками через США от одного океана до другого. Именно так и поступили Петер и Барбара Дженкинс. После обряда бракосочетания они вышли из Нового Орлеана в 1976 г. и совершили «медовую» прогулку *walk across-country* протяженностью 3200 км к берегам Тихого океана через всю страну до г. Флоренсе. До встречи со своей будущей супругой в 1975 г. господин Петер совершил легкую прогулку от Нью-Йорка в Новый Орлеан. Свои впечатления о путешествии и уникальные фотографии им удалось опубликовать в журнале *National Geographic*¹⁶, причем дважды — в 1977 и в 1979 гг.

В России, отличающейся своими бескрайними просторами и безграничными возможностями путешествий, известны также неоднократные факты совершения пешеходных походов из Владивостока в Москву. Возможно, что неторопливо гулять вокруг земли проще, чем каждый день доить корову или стоять у домны, рожать и кормить детей. Эта мысль впервые пришла отцам церкви, и они решили ограничить паломничество, введя институт благословения, т. е. разрешения индивидуумам или группам на паломнический ход высшего иерарха церковной власти. В России в расцвет идей паломничества на Святую землю в XIX веке лицам, решившим приобщиться к таковому, выдавался специальный паспорт паломника, при этом не всем желающим, а только тем, у которых было в наличии не менее 150 рублей серебром.

Страсть к спортивным рекордам и удивительным деяниям подвигает человека на совершение весьма странных поступков. Подавляющая часть человечества предпочитает естественный способ передвижения — на ногах и лицом вперед. Но отдельные индивидуумы культивируют ходьбу на руках. Иоханн Хурдингер в 1900 г. прошел на руках примерно 1400 км за 55 дней. Он передвигался ежедневно по 10 часов, преодолевая 2,5 км в час, таким необычным образом ему удалось пройти путь от Вены до Парижа. Есть примеры ходьбы спиной вперед. Именно

ли идею учашения юбилеев. Первоначально была принята концепция празднования юбилейного года через 50 лет, затем через 33 года, далее нетерпение участия привело к цифре 25, а в XX веке стали праздновать юбилеи еще чаще. Все-таки праздник хочется каждому понтифику, а если учесть, что папой становятся на склоне лет, то мысль о сокращении периодов празднования юбилеев неуместна и «по жизни» понятна и доступна.

¹⁵ Книга рекордов Гиннеса 1995.

¹⁶ *National Geographic* Vol.156, № 2, august 1979, pages 194–229.

так Пленни Винго прошел 12800 км в 1931–32 гг. Он совершил путешествие из Санта Моника (Калифорния, США) в Стамбул (Турция), причем шел таким оригинальным образом ровно полтора года. Движение ползком еще более экзотично. Оно было популярно у фанатичных паломников, которые в средние века совершали путь в таком положении от Хайфы до Иерусалима (примерно 60 км) к храму Гроба Господня. В наше время такой энтузиазм самовыражения ограничивается пределами стен Иерусалима. Самый длинный маршрут, преодоленный ползком, 1400 км. Этот подвиг совершил в 1985 г. Джагдиз Чандр, он прополз это расстояние между городами Алигарх и Дхамму в Индии, посвятив свое путешествие богине Маты. Другим известным достижением признается «ползок» двух британцев в 1992 г. в Шотландии по дорожке стадиона (более 114 кругов общей протяженностью 50 км).

Некоторые индивидуумы обладают способностью передвигаться пешком быстрее других и выносливостью к длительным переходам. Представители отдельных племен из Мексики способны совершать безостановочные переходы до 275 км, такие же способности проявляют некоторые африканские племена. Их представителей традиционно использовали как скороходов или курьеров (гонцов) для доставки сообщений (стало быть — почты). Поскольку все правители от мелкопоместных царьков¹⁷ до фараонов и монархов ценили и понимали важность оперативной информации, то скороходы содержались при всех монарших дворах.

Способы и методы скоростной ходьбы шлифовались веками и легли в основу соревнований по спортивной ходьбе *stilts-walking*. Скороходы передвигаются с большой скоростью — до 11 км в час. Особой выносливостью отличаются представители некоторых африканских племен. Тем не менее, именно француз Гарисоньян в 1982 г. прошел 8 км со скоростью 11,3 км в час. Самый протяженный маршрут для скоростной ходьбы составляет 4813 км.

Бег — весьма популярный способ передвижения человека с древности. В античности специально содержали бегунов для доставки почты и срочных сообщений. Возможен вариант преодоления намеченного маршрута бегом, если позволяют силы и выносливость. Чаще всего бег используется в целях оздоровления или в соревнованиях на различные дистанции. Некоторые массовые марафонские забеги проводятся ежегодно и привлекают до нескольких тысяч участников одновременно, такое массовое действо любят наблюдать зрители и туристы. Отдельные индивидуумы способны к продолжительному бегу. В Древней Греции это занятие было доведено до совершенства, дошло до наших дней как марафонский бег на длинные дистанции и включено в программу Олимпийских игр. Проводятся специальные соревнования бегунов-марафонцев на сверхдлинные дистанции. Самый длинный пробег составляет несколько более 5890 км от Нью-Йорка до Лос-Анджелеса (США). Дистанция преодолена за 79 дней 525 часов 57 минут, средняя скорость 11,20 км в час.

Возможности мускульной силы человека не исчерпаны. В США ученые университета Корнелла создали математическую модель и обнаружили третий эффективный способ передвижения человека — между ходьбой и бегом. Этот способ, которым в реальном мире, похоже, не пользуется ни один человек, назван «маятниковым бегом». При этом способе бега обе ноги не могут одновременно касаться земли, но каждая из ног пребывает на земле достаточно долго, чтобы проявилась, свойственная ходьбе особенность двух «пиков силы» — «приземление» и толчок. При обычном беге существует всего один «пик». Возможная причина, по которой большинство из нас не пользуется «маятниковым бегом», — человек пока не нуждается в таком способе передвижения.

¹⁷ Многие воспеты легендами личности, именуемые в древнем фольклоре царями, по существу были сельскими старостами.

Использование специальных методов перемещения с помощью рук и ног одновременно позволяет преодолевать сложные препятствия, например, в горном туризме, скалолазании, альпинизме, спелеологии. Преодоление различных препятствий осуществляется также с помощью веревок, канатов, крючьев, навесных переправ и т. д.

Отдельные индивидуумы имеют особую склонность к лазанию не только по горам и скалам, но и стенам зданий, за что получили прозвище люди-пауки. У них есть в жизни фетиш — покорение стен небоскребов, и с этой целью без каких-либо приспособлений они, чаще всего в одиночку, а иногда и группами, взбираются на самые высокие здания мира, причиняя массу хлопот полиции и службам безопасности, поскольку имели место случаи и криминального характера.

Французский скалолаз Ален Роббер, который имеет титул человека-паука, собирався забраться на один из небоскребов г. Хьюстон (США), но был схвачен полицией на подходе к зданию. Если бы «человек-паук» начал восхождение, то поймать его было бы почти невозможно. Он уже неоднократно демонстрировал удивительную способность изменять направление движения, если видел, что в одном из окон высоты его поджидает полиция. Роббер покорил более 30 небоскребов по всему миру, используя только силу и цепкость собственных рук. Среди завоеванных «человека-паука» — парижская Эйфелева башня, «Эмпайер Стейт Билдинг» в Нью-Йорке и небоскребы-близнецы Петронас в Куала-Лумпуре. Для того чтобы забраться на 62-этажный небоскреб высотой 283 м в Гонконге, Робберу потребовалось около часа.

Ограниченное перемещение в пространстве способом медитации освоено лишь йогами из удаленных районов Индии и то лишь по неуверенному описанию и рассказам отдельных очевидцев.

Методология пешеходных маршрутов

Пешеходные маршруты совершаются на основе самостоятельного и организованного индивидуального и группового туризма. Суть одной части — пешеходные экскурсии в туристских центрах, другой значительной части — путешествия на природу, в национальных парках.

Методология пешеходных маршрутов и туров — стратегия и тактика походов и их организация — отработана временем до совершенства. Это, прежде всего, отработка маршрута и разрешительной документации, регистрация маршрута, детальное планирование переходов, остановок для отдыха и питания, решение проблем ассортимента и веса переносимого багажа и провизии, рационального питания, а, если необходимо, то медикаментов, оружия и боеприпасов. Решаются проблемы обеспечения информацией — картами, схемами, описаниями маршрутов. Составляется перечень и методология преодоления препятствий, методов и способов ориентирования на местности по карте и без карты, по компасу, без компаса, по солнцу, часам, по местным предметам, топографическим знакам. Решаются проблемы обеспечения безопасности путешественников и туристов, контрольной связи со спасательными службами и службами наблюдения. Сейчас почти каждая группа берет с собой GPS-навигаторы, позволяющие с наибольшей точностью определять координаты объектов и протяженность маршрута.

В зависимости от назначения, продолжительности походов, местности и климатических условий отработаны нормы и интенсивность переходов, режимов отдыха, рекомендации устройства лагерей и привалов, простейших укрытий для ночлега, методы разжигания огня, добычи воды и другие. Активно используются апробированные методы преодоления (или обхода¹⁸) естественных препятствий, водных и грязевых пространств, болот, горных склонов и скал (подъем и спуск),

¹⁸ Умный в гору не пойдет, умный гору обойдет (народная мудрость).

карнизов, плит, щелей и расселин, ледовых и снежных склонов, осыпей и зыбучих песков, лесных массивов.

Планируются виды и ассортимент необходимого походного снаряжения и одежды, нормы, режим и виды питания (калорийность и виды продуктов, водно-солевой режим, особенности питания при низких и высоких температурах). Избираются виды одежды и обуви, способы и методы защиты от непогоды, вредных микроорганизмов, насекомых, рептилий и диких животных, порядок действий в экстремальных ситуациях, средства оперативной связи, правила оказания первой помощи. Важный аспект — психологический климат в группе участников и наличие лидера-организатора похода.

Чаще всего пешеходный туризм — это туризм для школьников в целях закрепления учебной программы, познания природы, изучения собственного края, освоения начал туристских походов, ориентирования, устройства бивуаков и даже обучения выживанию на природе. Активное участие в пешеходных маршрутах принимает молодежь, студенты. Большой вклад в становление методологии туристских пешеходных походов внесли первопроходцы, миссионеры, геологи и географы, путешествующие в силу профессии. Сегодня в век технической революции пешеходные маршруты используются преимущественно в оздоровительных целях, экскурсионных и познавательных, а также в рамках экологического туризма для посещения труднодоступных и нетронутых достижениями человеческой цивилизации уголков природы, например, в альпинизме, спелеологии, экологическом туризме.

В самостоятельном туризме сильно клубное движение. Повсеместно туристы организуют туристские клубы, собирают дневники походов, обнародуют и обсуждают интересные туристские маршруты, разрабатывают рекомендации и правила проведения соревнований по категорийным туристским маршрутам, создаются общественные квалификационно-судейские комиссии и спасательные станции.

Плановый организованный туризм, несмотря на развитие средств перемещения и перевозки, и в настоящее время активно использует формы пешеходных маршрутов, чаще всего на отдельных этапах путешествий. На мировом туристском рынке пешеходные туры весьма распространены. Непал — уникальная и загадочная страна, которая известна всем как стартовая площадка для восхождения на высочайший пик планеты — Джомолунгму (Эверест)¹⁹, привлекает туристов возможностями экологического туризма и именно пешеходными турами — *treking tours*. Трекинг-тур — туристский пешеходный многодневный (до 10–14 дней) маршрут по предместьям гор с проводниками, ночевки на природе, красивые пейзажи, знакомство и встречи с уникальной природой и животным миром. Для состоятельных туристов рюкзачок туриста несут носильщики, места ночевки прекрасно оборудованы просторными комфортабельными палатками и туалетами, искусные повара готовят изысканную пищу. Туристу остается нести фотоаппарат или видеокамеру и совершать съемку красивых мест и ландшафтов. Главное в таком походе — не наступить на змею или не отклониться от тропы, не потеряться в джунглях, не попасть тигру на обед. Но эти изыски для отдельных.

В общем случае, трекинг-тур совершается по проверенному маршруту с проводником. Туристы сами несут рюкзаки, спальные мешки, небольшие палатки, запас питания, медикаменты, сами готовят пищу. Туристу следует быть готовым перейти пропасть по узкому висячему мосту²⁰, преодолевать скалы и горные тропы, водные потоки и ущелья. Необходимы специальная одежда, обувь, и другое туристское оборудование, в том числе компас, карта, веревки, плоты.

¹⁹ Желающих совершить восхождение сегодня так много, что образовалась очередь из отчаянных смельчаков, желающих покорить недоступную вершину. В силу сезонности и трудоемкости организации восхождения ждать очереди экспедициям приходится по два года и более.

²⁰ Что дано не каждому.

Значительная часть снаряжения предоставляется на прокат на месте. Особое внимание уделяется сохранению экологии посещаемых мест. Пешеходный (трекинг) тур по экзотическим местам — дорогостоящее удовольствие и стоит от 400 до 2000 USD в зависимости от продолжительности объема услуг без учета расходов перелета в Катманду и обратно. Однако если рассматривать тур с восхождением на Аннапурну (8091 м), то продолжительность составит 42 дня и стоимость с учетом всех расходов на экспедицию и сопровождение достигает 3000–5000 USD. На такие туры с восхождением на высочайшие пики Гималаев очередь из желающих — на три года вперед. Мировым лидером в организации трекинг-туров является фирма *Exodus*. В России наибольшую известность имеет туристская фирма из Нижнего Новгорода — *Team Gorky*, способная организовать трекинг-тур в любую точку планеты. Например, восхождение на Аннапурну, стоимостью 1250 USD (без учета билетов Москва–Катманду–Москва).

Пешеходные этапы туров имеют место в так называемых кроссинг-турах *crossing tour* — путешествиях через всю страну или континент с комбинированными способами передвижения на различных этапах. Известен туристский маршрут через Канаду — от Атлантики до Тихого океана. Значительная часть этапов пролегает через уникальные природные национальные заповедники, где туристы совершают продолжительные пешеходные переходы, посещая уникальные природные резерваты.

Особенные способы пеших путешествий

Путешествия пешком на своих двоих ногах или руках, задом наперед или ползком — уже не удивительны. В связи с этим люди придумывают что-то новое, необычное — путешествия голышом (пешком, на велосипеде, мотоцикле или ином транспортном средстве). Сказать, что это новое — нельзя, скорее хорошо забытое старое.

В древности Голый человек (обнаженный мужчина) был в Японии воплощением и символом синтоистского божества. Это божество нагишом прошло через город Инава до Святилища Куномия еще в 767 году ВС. Возможно, такие случаи были и еще раньше, но история о них умалчивает. Таковой нудистский ритуал происходит до сих пор ежегодно в третью субботу февраля. До 9 тысяч мужчин в возрасте от 23 до 43 лет, мягко говоря, мало одетых или раздетые до набедренной повязки «фундоши» и сандалий «таби», сопровождают индивидуума, который в целях изображения Голого человека, сбрав все волосы на теле, шествует через весь город. Причем этот поход продолжается практически целый день²¹. И на протяжении всего пути каждый из 9 тысяч страждущих старается коснуться его тела. Это действо избавляет прикоснувшегося к божеству от злых сил, преследовавших его по жизни. После того как главный Голый герой воздаст все почести божеству, его одевают и выгоняют из города. Считается, что вместе с ним из города уходит всё зло. Это нудистское шествие собирает до 300 тысяч человек зрителей и туристов и равно по привлекательности событийному туризму. Ритуал изгнания Голого человека, в отличие от многих других народных праздников, не европеизировался. Он проходит без всяких приукрашиваний — точно так, как проходил 2,5 тысячи лет назад.

Лавры японцев в древнем деле нудизма обеспокоили англичан. 44-летний Стивен Гоу с подружкой Мелани Робертс в пешем путешествии нагишом в 2005–2006 г. пересекли остров Британия с севера на юг. Нудисты-путешественники завершили свой поход, несмотря на то, что их дважды сажали в тюрьму за оскорбление общественной нравственности и морали. Гоу арестовывали девять раз,

²¹ Поскольку городок, где происходит событие — не очень большой, стало быть, логистика маршрута следования процессии должна быть сложна, чтоб обеспечить хождение по всем улицам города в течение целого дня.

Робертс — пять. В общей сложности за время «голового путешествия» бывший морской пехотинец Гоу провел в тюрьме четыре месяца. Полиция задерживала его по жалобам прохожих.

Нудистский поход кросс-кантри экзальтированные молодые люди начали с мыса Лендс-Энд — крайней южной точки страны в 2005 г. и через семь месяцев прибыли в крайнюю северную точку страны — город Джон-о-Гроатс. За это время нудисты преодолели почти 1,5 тыс. км²². Пройтись пешком через Великобританию с рюкзаком за плечами и одетым лишь в носки, армейские ботинки и шляпу, Гоу решил в поддержку нудистского движения.

Туристская тропа

Основой всех экскурсионных туристских маршрутов являются пешеходные переходы по местам туристского интереса к природным, историческим объектам и достопримечательностям. Любому живому существу свойственна характерная черта — экономия сил и рационализация маршрута путешествия. Все индивидуумы животного мира путешествуют, придерживаясь ранее проложенных троп²³. Человек — не исключение. Тропинка, тропа, дорожка, дорога и т. д. прокладываются временем, избирая наиболее рациональный маршрут, обход препятствий. Следование группы по тропе весьма характерно — один за одним, цепочкой. Интересно заметить, что шоссе и автострасы во многом повторяют маршрут древних дорог и троп, насчитывающих 1000 лет и более. Для целей отдыха и восстановления физических сил практически во всех курортах и центрах отдыха, реабилитационных центрах устраиваются пешеходные дорожки на различные расстояния: 400 м, 800 м, 2–3 км. В заповедниках и национальных парках прокладываются и обустраиваются специальные туристские тропы.

Туристская тропа — специально подготовленная пешеходная трасса и предназначенная именно для пешеходного туризма (экологическая, спортивная, лечебная, природная, учебная, прогулочная, прогульно-познавательная и т. д.). Она проходит по объектам туристского интереса, красивым не однородным ландшафтам (горные, пещеры, овраги и ущелья), имеет смотровые площадки, места отдыха, стоянок. Тропа должна быть надлежаще оборудована устройствами безопасности — ограждениями, лестницами, мостками, информационными плакатами и указателями, предупредительными надписями об опасностях (например, о камнепадах, осыпях). Должны быть оборудованы места для отдыха, укрытия от непогоды, для ночлега, приюты. В сложных условиях за прохождением туристов и туристских групп наблюдают проводники, устраиваются спасательные станции. Непременное оснащение туристских троп — информационные планы, указатели. Функциональное назначение туристской тропы — возможность предоставления максимальных условий для туристов при сохранении природы и окружающей среды, а также обеспечение безопасности туристов. Тропа может иметь и лечебное назначение — предписывается врачом для реабилитации и восстановления физических сил и оздоровления.

Так, в России сегодня продвигается экологическая тропа вокруг озера Байкал, протяженностью несколько тысяч километров, куда в летний сезон прибывает более полумиллиона туристов. На пешеходной тропе планируется построить пешеходные мосты, провести маркировку трассы, организовать туристские сто-

²² Теоретически это расстояние можно было бы преодолеть и быстрее, но особенность внешнего вида путешественников, видимо, заставляла их выбирать доступные временные промежутки, когда они не слишком попадались на глаза публике и местному населению, которые воспринимали их неадекватно. Часть времени Гоу просидел в тюрьме и полицейских участках. Но, в конце концов, он вместе с подружкой достиг своей цели путешествия.

²³ Есть и используются методы пешеходных маршрутов с хождением по азимуту с помощью компаса, карты и местных ориентиров.

янки. Теоретически есть пешеходная тропа по берегу Атлантического океана от Гибралтара по береговой линии многих стран европейского континента до р. Нарова (граница Эстонии и России). Есть сведения о пешеходной тропе вокруг острова Британия.

Широко известны еще с далеких времен зарождения массового туризма пешеходные тропы по горному Крыму. В Крыму в 1916 году в 7 км от поселка Судак вдоль скал была вырублена пешеходная тропа. Её исторически именуют Голицинской тропой, поскольку действительно строительство ее проводилось по указанию князя Л.С. Голицина. Тропа проложена таким образом, что посетитель может ознакомиться со многими природными объектами исключительной красоты и своеобразия. В Ялтинском горно-лесном природном заповеднике разработан новый туристский маршрут — «Экологическое кольцо». Он объединит три горные пешеходные тропы — Иссарскую, Штангеевскую и Боткинскую. Для того чтобы не спеша пройти по «Экологическому кольцу», общая протяженность которого — 14 км, туристам потребуется около 7 часов. Маршрут будет учитывать возраст путешественников, их возможные заболевания. Так, страдающих легочными болезнями прямо на маршруте ждут сеансы фитотерапии; они могут получить подробную консультацию медиков.

В Сочи известны и доступны курортникам даже без сопровождения хорошие пешеходные тропы, например по ущелью р. Агура. Поход по пешеходной тропе в Агурском ущелье (самая красивая и посещаемая пешеходная тропа побережья), включающий обучающую программу и прохождение Агурского каньона, во время которого группа совершает спуск с одного, двух или трех водопадов, высотой 20–30 м с применением альпинистского снаряжения. Обучающая программа проходит на уступах высотой до 8 м. Спуски с высоких водопадов производятся по струе воды, что позволяет получить совершенно новые ощущения, например на первом уступе, в середине спуска, водопад, совершающий прыжок с нависающей скалы, оказывается за спиной участника. Протяженность каньона примерно 400 м, пешая часть 3 км. Отработанный пешеходный маршрут в каньоне Теплый ручей в районе Ах-цу (красивая пешеходная тропа, проходящая через развалины старой крепости), включающий обучающую программу и прохождение каньона Теплого ручья, во время которого группа совершает спуск с трех водопадов (35 м, 7 м, 50 м) с применением альпинистского снаряжения. При спуске с заключительного 50-метрового водопада участник на протяжении 40 метров не касается скалы. Спуск с последнего уступа каньона приводит к ручью Глубокий Яр и одноименной пещере (грот-каньон «Пасть Дракона») — один из лучших ландшафтных объектов побережья. Протяженность каньона примерно 400 м, пешая часть 3 км. Маршрут доступен для людей со средним уровнем физического развития, однако следует учитывать, что участник получает хорошую физическую нагрузку. В современном коммерческом туризме предлагаются туристские программы на Кипр и Крит с трассами пешеходных троп.

Самая длинная в мире размеченная и оборудованная пешеходная тропа устроена в США — *Appalachian Trail* Аппалачская тропа протяженностью 3218 км через красивые горные хребты Аппалачи *Appalachian Mountains*. Тропа подготовлена энтузиастами в период с 1910 по 1922 г. и сегодня проходит от горы Катадин на севере штата Мэн через штаты Нью-Хэмпшир, Вермонт, Массачусетс, Коннектикут, Нью-Йорк, Нью-Джерси, Пенсильвания, Мэриленд, Западная Вирджиния, Вирджиния, Теннесси, Северная Каролина до горы Спрингер в северной Джорджии. Пешеходная тропа с 1968 г. имеет статус «национальной заповедной туристской тропы» *Appalachian National Scenic Trail* в системе национальных парков. Пройти тропу полностью удастся далеко не всем. Более двух тысяч человек выходят ежегодно на тропу с намерением пройти ее всю, но удается совершить

такой подвиг лишь каждому пятому. Известен беспримерный поход американской семьи с шестилетним ребенком по этой тропе, который длился 8,5 месяцев.

Тропы паломников

Паломничество — древнейший способ путешествий, прототуризм современности. В христианстве паломнические маршруты на св. Землю стали известны в III в., первопроходцами были изданы карты с указанием и описанием путей для последователей. Наиболее грандиозным паломническим маршрутом по пяти направлениям протяженностью свыше 800 км следует признать маршруты к св. Иакову в испанскую Галисию. Подробное описание путей паломничества к св. Иакову с IX в. AD по настоящее время — см. статью Биржакова М.Б. и Синельникова С.М. *Santiago de Compostela, Galicia, Spain*. По древнему пути пилигримов к св. Иакову в журнале «Туристские Фирмы» вып. 30, апрель 2003 г. С. 107–115.

The St. Simeon Path

В современности интересно рассмотреть актуальную паломническую тропу к св. Симеону на Урале в г. Верхотурье (Россия). «Тропа св. Симеона» — маршрут старинного паломнического пути из Екатеринбурга в пос. Меркушино к месту молитвенных подвигов угодника Божия уральской земли св. Симеона. Она находится недалеко от старинного города Верхотурье — духовной столицы Урала.

Мощи святого праведного Симеона были обретены в селе Меркушино в 1692 г., а в 1704-м их торжественно перенесли в Верхотурье, в Свято-Николаевский мужской монастырь. Более двух веков жители Урала и Сибири совершали 40-километровое паломничество в Верхотурье, к мощам святого Симеона, по молитвам которого совершались многочисленные чудеса и исцеления. С 1914 г. традиция паломничества к мощам св. Симеона была временно утрачена. В период октябрьского переворота 1917 г. рака со святыми мощами праведного Симеона была вскрыта по распоряжению большевистских властей, а нетленные останки были изъяты и убраны в музейные запасники. Только в 1992 г. святые мощи были возвращены Русской Православной Церкви. Ныне день второго перенесения мощей святого Симеона — великий праздник для православных россиян.

Однако и не только для них. В Нидерландах была образована общественная организация – «Круг друзей тропы святого Симеона». Инициатором ее создания стал школьный учитель Иоаннес Анне Клаас де Гроот – православный христианин, принявший Крещение в одном из храмов уральского Верхотурья. Летом 2003 г. граждане Нидерландов приехали в пос. Махнево, где продолжили работы по расчистке тропы. В 2004 г. началась деятельность по созданию совместного российско-голландского проекта «Симеонова тропа», в рамках которого и будет проходить дальнейшая работа по обустройству старинной тропы, для пешего прохождения ее современными паломниками. Анне Клаас де Гроот со своими российскими помощниками обустроил базовый лагерь — «голландскую усадьбу» (так прозвали этот небольшой домик на окраине села местные жители).

В 2006 г. на середине 40-километрового пути сооружен «Домик паломников» — для отдыха путников. Благоустроен старинный источник, который голландцы обнаружили на Симеоновой тропе при первом ее прохождении. В дни церковного праздника покровителя Уральской земли праведного Симеона Верхотурского Свердловская железная дорога формирует и отправляет дополнительный электропоезд из Екатеринбурга в Верхотурье. Специальный поезд, состоящий из 6 вагонов, отправляется из Екатеринбурга в 05:40 утра и прибывает в Верхотурье в 10:45. Он следует со всеми остановками, так что к паломникам могут присоединиться верующие из других городов Свердловской области. Проезд для паломников бес-

платный. Свердловская железная дорога регулярно выделяет подвижной состав для социальных и благотворительных акций.

Пересечение водных пространств

Водные преграды (реки, озера и болота, моря и океаны), с одной стороны, разделяют наземные пространства и образуют препятствия на пути к намеченной цели, с другой стороны, служат человеку удобным и дешевым транспортным путем для перевозки грузов и совершения путешествий.

Вода — не является средой обитания человека, ему нужен воздух, чтобы дышать и жить. Идти по воде человек может до тех пор, пока есть твердое дно и глубина водоема, не превышающая его роста, и позволяет ему дышать, далее при углублении дна следует плыть, если данный индивидуум умеет. Человек способен непродолжительное время находиться на поверхности воды²⁴ или еще более непродолжительное время под водой (несколько минут) без специальных дыхательных устройств, например дыхательной трубки.

Человеку свойственно искать пути преодоления водных преград путем устройств навесных переправ, мостков и мостов (исходно бревно), по камням, вброд. Особо в спортивном туризме выделяются методы и способы переправы горных рек, которые даже при небольшой глубине и кажущейся незначительной ширине труднодоступны для перехода вброд²⁵, а также водопадов, сливов, порогов. Применяются способы перехода быстротока со страховкой, в одиночку и группой (например, круговой или строевой), с шестами и т. д. Они детально описываются в специальной литературе по спортивному туризму.²⁶

Если водное пространство не слишком большое, то при определенном стечении обстоятельств²⁷ человек в состоянии его перейти вброд или переплыть, рассчитывая на собственные силы. Для этого он должен уметь совершать систему телодвижений, помогающих ему держаться на поверхности воды и передвигаться в выбранном направлении. При всей кажущейся простоте такового природой этого всем и каждому не дано и плавать следует учиться. Есть люди, живущие вблизи водных пространств и не освоившие умение плавать до старости. Однако сил человека, умеющего плавать и даже физически выносливого, способностей и возможностей его противостоять водной стихии, не так уж и много.

Этому сопутствуют множество ограничительных условий. Во-первых, индивидуум, как минимум, должен уметь плавать, во-вторых, вода не должна быть излишне холодной, иначе наступит переохлаждение организма, волнение или течение не должны быть слишком сильными, одежда и обувь не должны быть тяжелыми, тесными, стесняющими движения²⁸. В различных акваториях могут быть множественные опасности: акулы, крокодилы, пираньи, морские змеи, мурены, барракуды, кораллы, микроорганизмы и другие. При неблагоприятном совпадении обстоятельств — человек в воде тонет и погибает.

Тем не менее, люди плывут в одиночку и группами. Это не есть способ путешествия, но способ преодоления водного препятствия в путешествии на пути к цели. Другие способы, связанные с водой, служат целям развлечения, отдыха и спорта,

²⁴ Вода — самая распространенная жидкость на планете. Однако есть еще и нефть, пространства и большие емкости, заполненные этой жидкостью. На поверхности нефти человек плыть не может в принципе и лучше этого никогда не пробовать.

²⁵ На Домбае по берегам горных потоков, истекающих с ледников, стоят грозные надписи, предупреждающие смельчаков от рискованных переходов бурлящих потоков.

²⁶ Спортивный туризм. Уч. пособие. Под ред. Евсеева С.П. и Федотова Ю.Н. — СПб.: СПбГАФК им. П.Ф. Лесгафта. 1999. — 128 с.

²⁷ К неблагоприятным факторам относятся: сильное течение, волнение, водовороты, температура и другие, затрудняющие плавание.

²⁸ Но большинство не соответствует данным требованиям кроме специального облегающего тело гидрокостюма и ласт.

достижения рекордов. Кроме того, плавание – способ выживания человека в экстремальных ситуациях при авариях и катастрофах.

Как далеко способен проплыть человек?

В целях рекордов или при выживании перед лицом смерти люди совершают удивительные поступки, свидетельствующие о безграничной силе духа и воли. Самое привлекательное и доступное массам — заплыв в качестве рекорда через пролив Ла-Манш. Преодоление его стало в XX веке чуть ли не каждодневной забавой для европейцев. Этот пролив является привлекательным рубежом для самоутверждения пловцов на длинные дистанции. Со второй половины XIX века регулярно совершаются единичные и массовые заплывы через пролив. Первый мужчина переплыл пролив в 1875 г. – капитан Матвей Вебб, длительность заплыва 21 час 45 минут. Далее последовали другие заплывы и дистанция 33 км стала обычной и называлась *Channel Swim*, однако рекорд Вебба продержался до 1911 г.

Первой женщиной, преодолевшей пролив вплавь, была Гертруда Каролина Эдерли (чемпионка мира, призер Олимпийских игр 1924 г.). Ей удалось переплыть канал (56 км) за 14 часов и 39 минут 30 августа 1926 г. Она совершила заплыв с французского берега от мыса Грис-Нез в Дувр на британской стороне пролива и улучшила рекорд, ранее установленный мужчинами, на два часа. В 1927 г. была создана ассоциация пловцов через канал *Channel Swimming Association*, которая стала регистрировать заплывы через канал и содействовать их организации. В 1978 г. был установлен рекорд плавания через канал в 7 часов 40 минут – его установил американец Пенни Диан. В 1990 г. был совершен самый массовый заплыв участников в возрасте от 12 до 65 лет. Сегодня этот пролив переплывают за 7 часов 19 минут.

Более серьезное дело — переплыть пролив Дежнева (80 км в ледяной воде), отделяющий Чукотку от Аляски. И этот рекорд в плавании в холодной воде был поставлен женщиной-пловчихой.

Для побития спортивных рекордов практикуют заплывы на дальность и на время непрерывного плавания. С неизменной частотой имеют место шестичасовые заплывы вокруг острова Манхаттан в Нью-Йорке. В Новой Зеландии группа пловцов совершила заплыв на расстояние свыше 180 км продолжительностью 24 часа. Продолжительный заплыв по реке Миссисипи на 2900 км совершил Ф. Ньютон в 1930 г. Для преодоления этого пути ему понадобился месяц непрерывного плавания. Под водой плыть труднее, за 24 часа пловцам с аквалангами (меняя под водой таковые) удастся проплыть немногим более 82 км.

И в наши дни совершаются уникальные заплывы, в том числе и малолетними пловцами. Новый рекорд на дальний заплыв установили двое китайских детей — семилетний мальчик и его девятилетняя двоюродная сестра из города Шэньчжэнь. Накануне они успешно переплыли пролив Цюнчжоу, разделяющий материковый Китай с островом Хайнань в Южно-Китайском море. В частности, по сообщению газеты «Жэньминь жибао», чтобы преодолеть дистанцию протяженностью 27,1 км, им потребовалось около восьми с половиной часов.

Учитель из Пекина Чжан Цзянь в возрасте 41 года впервые в истории смог проплыть от Гонконга до Макао. Ему понадобилось более 10 часов, чтобы преодолеть расстояние в 35 км, разделяющее два города. Пловец отплыл от гонконгского острова Лантау утром и добрался до Макао к вечеру того же дня. Ранее он стал первым китайцем, переплывшим холодный Ла-Манш в 2001 г. В прошлом он совершил заплыв через 109-километровый Бохайский залив в 2000 г.

Заплывы могут служить политическим и идеологическим целям. Так, в Китае в г. У-хан, который находится на берегу великой реки Ян-Цзы, любил бывать Мао Цзедун (коммунистический вождь и лидер китайского народа). Он был неплохим

пловцом и неоднократно переплывал в этом месте реку Ян-Цзы. Его инициатива была подхвачена соратниками, и заплывы через реку Ян-Цзы приобрели массовый характер.

Массовые заплывы организуются по военным, военно-морским и иным праздникам, по случаю знаменательных дат. Проводится заплыв через Амурский залив во Владивостоке на кубок ректора Морского университета. Есть и курьезные заплывы, так, на Лосевском пороге (Вуокса, пос Лосево, Ленинградская область) в 2003 г. совершили массовый заплыв на резиновых женщинах более пятидесяти молодых мужчин и назвали это мероприятие *Bubble Baba Challenge — 2003*. (www.bubblebabachallenge.ru).

Плавание в прибрежных водах является повсеместно принятым развлечением на морских курортах, в реках и озерах. В сезон отдых и водные развлечения являются забавой не только для детей, но и для взрослых всех возрастов. Плавание и водные процедуры способствуют оздоровлению, физической закалке. У определенной части людей распространено кратковременное регулярное купание в ледяной воде, в России такое развлечение называется «моржеванием», а сами купальщики – «моржами»²⁹.

Плавание, как вид спорта во множественных видах, включено в программу Олимпийских игр. Открытые и закрытые бассейны, термы и аквапарки имеются во многих городах и туристских центрах и являют собой привлекательный объект туристских программ.

* * *

В сказках и литературном творчестве всех народов мира мы встречаем удивительно единообразные направления мысли. Пешком все-таки ходить по земле и плавать в воде — медленно, для ускорения передвижения надо использовать что-то подручное, то, что поможет передвигаться быстрее — сапоги-скороходы³⁰, ковер-самолет, и, пока не реализованная «золотая» мечта человечества — начало нуль-транспортировки в пространстве.

2.2. Технические средства на основе мускульной силы человека, способствующие передвижению

Человек во все времена, путешествуя на ближние и дальние расстояния, стремился любыми способами рационализировать этот процесс и при этом: (а) экономить свои силы, затрачиваемые на перемещение и переноску груза, (б) ускорить, насколько возможно, таковое перемещение, (в) сделать его комфортным и безопасным. В общем случае это было сделать не так и просто, рассчитывая только на мускульную силу одного или нескольких индивидуумов. Можно сказать, что, если в наземных и водных видах путешествий используется множество технических средств и приспособлений, облегчающих перемещение в пространстве, то в воздушной среде, несмотря на многочисленные попытки реализовать достижения мысли, пока успеха достичь не удалось. Воздушный аппарат,двигаемый мускульной силой человека и способный реально совершить полет, пока не создан³¹.

²⁹ Распространенное мнение, что «моржи» закаленные и не простужаются – недостоверно. Они также болеют простудой, как и все остальные. Для некоторых такое развлечение – лишь временная дань моде, другие практикуют купанье в ледяной воде до глубокой старости.

³⁰ Сапоги-скороходы не являются выдумкой или безнадежной фантазией. В июле 2000 года такие сапоги или точнее механические устройства, надеваемые на ноги человека, были продемонстрированы в одном из авиационных институтов в России. Устройства позволяют бегу совершать перемещение с одной ноги на другую легкими прыжками 2–3 м со скоростью до 40 км/час. Оказалось, что это вполне доступно любому человеку, не требует особой тренировки и не только заметно экономит силы, но и позволяет покрывать значимые расстояния.

³¹ Уникальные аппараты, движимые мускульной силой, способны пролететь несколько метров.

Рассмотрим различные виды средств и приспособлений, их историю создания и развития, состояние и актуальное использование в туризме. В целом классификация возможных видов таких средств и приспособлений приведена на рисунке в конце предыдущей главы. Значительная часть из них используется активно и в наше время в нашей жизни, в том числе и в туризме, для перемещения людей и грузов, многие положены в основу методов и способов отдыха и развлечения, спорта и активно используются в туризме.

Носилки, волокуши, повозки и рикши

Элементарные решения были известны в древности. Самый примитивный способ перемещения – один сидит на носилках или в повозке — другой (другие) несет или везет. Веками и тысячелетиями использовались различные виды носилок, портшезов *portechaise* и паланкинов *palanquin* в форме крытого кресла или лежа на двух шестах, которые несли на плечах носильщики. Этим способом передвижения пользовались все высшие правители, фараоны, цари и знать всех времен в быту и на церемониях. Два человека или более (до сотни!!) несли носилки, которые впоследствии обрели крытую форму, защищающую от погодных условий. В зависимости от значимости персоны, паланкины изготавливались с изящной отделкой, самые крупные перемещались сотнями носильщиков.

Носилки и до сего времени используются для транспортировки грузов и немощных индивидуумов, в том числе больных, раненых, престарелых и туристов, утративших силы для передвижения по различным обстоятельствам. Туристы с недостатком могут рассчитывать на удовольствие быть доставленными к достопримечательностям и смотровым площадкам в бамбуковых носилках *bamboo litters*. Два носильщика по горной тропе несут носилки на бамбуковых шестах. Такая услуга присутствует в Китае в провинции *Fujian* в национальном парке *Tianyou Peak Scenic Area*. Аналогично поступают портеры в Непале и Индии. Туристы старшего возраста, участвующие в трекинг-турах, могут заказать себе носильщиков, которые доставят клиента на носилках в указанное место по маршруту.

То, что нельзя было нести, — волокли. Метод волока известен с древнейших времен. Использовались специальные настилы и катки, в зимнее время по снегу или льду — сани. Таким образом, с древних времен люди перемещали грузы, малые, большие и даже очень большие грузы³², суда, камни для пирамид и памятников. Знаменитая колонна на Дворцовой площади изготовлена из целого монолита мрамора, она была вырублена в каменоломнях в Финляндии и доставлена в Санкт-Петербург волоком более чем на 400 км. Историки утверждают, что именно комбинация катка и волокуши с полозьями привела человека к гениальному техническому решению — изобретению колеса. Способ волока применяется в туризме и сегодня, например, при перемещении маломерных судов — байдарок и иных лодок — через естественные препятствия и в обход их.

Сани (пространственная конструкция с площадкой для груза или сидений и полозьями) удобны для волока в зимнее время по заснеженной или обледенелой поверхности и нередко применяются в экстремальных походных условиях. Разновидность саней — дровни — сани с плоским настилом для перевозки грузов. Есть также сани-розвальни³³ — низкие широкие сани с расходящимися врозь

³² Столь большие, что ученые в современности до сего времени гадают — каким способом можно было переместить столь тяжелые грузы на достаточно большие расстояния. Отдельные даже склоняются к существованию неких гигантов, обладающих неумеренной силой, другие уповают на инопланетян. Примером этому может служить древний Стоунхендж в Великобритании недалеко от Лондона, также каменные идолы на острове Пасхи. Касательно последних — ученые в порядке опыта уговорили местных жителей повторить подвиг древних в сооружении идолов. И получилось, хотя и большими трудами.

³³ В отличие от финского (европейского) Санта-Клауса, который пользуется нартами с упряжкой оленей или собак, российский Дед Мороз испокон веков раскатывает на традиционных санях-

от передка боками (2-, 4- или 6-местные). В старину и в настоящее время в российской глубинке в деревнях сани используются для праздничного катания. Для истинного россиянина сани — национальный символ, размах души, песня радости. Для особых случаев использовались сани для свадеб и торжеств.

На масленице, когда вся Москва каталась на санях, была настолько сильная оттепель, что мостовые оголились, и вместо саней экипажи и телеги гремели ... Некоторые из них покупали особые сани, с обожженными концами оглоблей, уверяя, что они только сани и успели вырвать из огня.

Владимир Гиляровский. Москва и москвичи

Отвезем их с почестью, на санях-розвальнях, крытых коврами и полостью медвежьей, на тройке с бубенцами и с колокольчиком. После ужина к крыльцу подали тройку с плетеным коробом на розвальнях, обтянутым пушистыми мехами, но послы отказались ехать в санях.

Василий Ян. Батый

Как по лесу тёмному
Малая Медведица
Вперевалку по небу идёт.
Снег крупчатый мелется,
Шаль твоя метелится,
Свадебные сани у ворот.
Эти сани-розвальни
За тобою посланы,
Эта ночь таится у дверей,
И дорожки звёздные
Тебе в ноги посланы,
Полумесяц в гривах у коней.
Если сани заняты,
Если села в сани ты,
Значит, пронесёмся мы с тобой
По морозной наледи,
По метельной замяти,
По дороге жизни молодой.³⁴

При походах в высокоширотные зоны, при невозможности использования собак, участники экспедиций волокут сани с грузом своими силами. В обиходе сани — отличное средство развлечения в зимнее время; катание с гор на санях в одиночку, парами или даже группами — любимый вид зимних забав для детей и даже взрослых. Известны финские сани, конструкция которых предусматривает сиденье для одного пассажира (или место для груза), другой толкает сани ногами и катится, вставая на длинные полозья.

В Финляндии в зимний сезон туристам активно предлагается катание на финских санях. Имеет место санный спорт, который включен в категории олимпийский видов спорта. Саный спорт — скоростной спуск по подготовленной ледяной трассе.

В современности волокуши изготавливаются и используются по назначению в хозяйстве, в том числе и для туристских целей. В зимнее время предлагается

розвальнях, обычно запрягаемых тройкой резвых рысаков. В России целях стандартизации имеет место РСТ РСФСР 138-86 «Сани-дровни и сани-розвальни. Общие технические условия». Стандарт распространяется на сани-дровни и сани-розвальни, предназначенные для перевозки грузов в зимнее время года конной тягой.

³⁴ 1971 г. Перевёл с мансийского А. Поперечный

путешествие на санях-розвальнях по тайге и льду оз. Байкал. По пути остановки в интересных местах, домах рыбаков, у горячих источников и ледяных пещер. Продолжительность экскурсии: 7-8 часов. Период проведения: 20 декабря – 31 марта.

К моменту изобретения колеса³⁵ носилки, сани и волокуши были усовершенствованы в повозку, которую катили возчики. Широкое распространение такой вид перевозки пассажиров получил на Востоке, в частности в Японии (дзинрикися), Китае, Индии и других странах Юго-Восточной Азии — обобщенно их называют рикшами. Специальные возницы — рикши — катят повозку с сидящим в кресле пассажиром. Повозка имеет удобное сиденье, тент для защиты от непогоды. Рикша способен пробежать, толкая перед собой повозку, несколько километров и доставить пассажира в требуемое место. В настоящее время этот способ перевозки — восточная экзотика³⁶.

Примитивный способ тянуть или толкать телегу не нравился человеку — это более подходило животным. Изобретались различные способы и приспособления для ручного привода перемещения повозок мускульной силой человека. В 1420 г. итальянец Д. Фонтан соорудил повозку, которую перемещали посредством веревки, натянутой на барабан колесной оси, через сто лет в 1520 г. немец А. Дюрер предложил «парадную телегу», которая перемещалась посредством рычажного привода.

Лыжи

Приспособление, помогающее человеку расширить площадь опоры ступни ноги при хождении по снегу, — лыжи *ski*. Примитивные приспособления — снегоступы для хождения по глубокому снегу, прикрепляемые на ступни ног, известны с древних времен и практикуются в наши дни. Финны активно используют для организации зимнего туризма все виды лыж, предлагают тур на снегоступах. Северные народы пользовались лыжами и их прототипами со времен неолита. Сегодня разработано множество конструкций лыж и лыжного снаряжения (креплений, ботинок, палок, одежды, головных уборов и защитных очков, специальных мазей, облегчающих движение по снегу, и других товаров) для различных условий передвижения по заснеженной поверхности, как для целей путешествий, так и для развлечений и спортивных соревнований.

Лыжи активно используются для передвижения в зимних условиях — в путешествиях, на охоте, в военных операциях, а также для активного отдыха и развлечений. Известны и сверхдальние лыжные переходы, в том числе в высокоширотные зоны, по полярным областям России, к Северному и Южному полюсам. В 1923 г. был совершен лыжный переход из Архангельска в Москву, в 1935 г. команда лыжниц совершила 44-дневный лыжный поход дальностью 2132 км. В отдельные дни группа проходила до 100 км и более.

Однако наиболее широко лыжи используются для отдыха в выходные дни и для спорта. Лыжный спорт зародился в Норвегии в XVIII веке. Международная

³⁵ Колесо известно людям более 3000 лет. Считается, что колесо было изобретено древними шумерами. Колесо до открытия Америки европейцами, т. е. доколумбовых времен, индейцам и иным народам американских континентов было неизвестно. Колеса стали основой повозок с одной или двумя осями для перевозки грузов. Сначала тележку катил человек, затем он использовал в качестве тяговой силы животных (ослов, лошадей, быков, верблюдов). Лишь древние римляне усовершенствовали повозку устройством поворотной передней оси для лучшего маневрирования. Постепенно повозка превратилась в карету, для уменьшения тряски и демпфирования ударов при езде были применены рессоры. Для перевозки большого количества пассажиров была применена удлиненная двухосная телега с крытым тентом. Первые описания такой телеги имеются в Италии в XIV веке ВС, историки считают, что именно эта конструкция стала прародителем современного вагона или автобуса.

³⁶ Противная идеологии советского человека.

Федерация лыжного спорта *FIS* была основана в 1924 г. С 1937 г. лыжные виды соревнований включены в программу Зимней олимпиады. Лыжные пробеги являются массовым видом спорта, в отдельных соревнованиях принимают участие до 10 тыс. спортсменов и более. Лыжный марафон *Nordic ski race* в местечке *Vasaloppet* (Норвегия) в 1977 г. собрал почти 11 тыс. участников. Наибольшее количество лыжников, принимающих участие одновременно в массовых забегах, превышает 16000. Массовые лыжные забеги проводятся в Мурманске.

Для катания по равнине используются узкие длинные лыжи, полужесткие или жесткие крепления, легкие ботинки. В горных условиях — специальные прочные пластиковые горные лыжи, жесткие крепления и мощные ботинки. Особые конструкции лыж используются для прыжков с трамплина и фристайла. Горнолыжный спорт относится к элитным и дорогостоящим видам спорта и активного отдыха. Собственно пара хороших лыж уже стоит до 3000 USD, кроме того, следует купить лыжные ботинки, крепления, специальный лыжный костюм, очки и еще сотню атрибутов и лыжный пасс (специальный абонементный билет на пользование подъемником). Все это предназначено одному действию — вынуть елико возможно больше денег из туриста³⁷. Все это можно взять в аренду (прокат на лыжном курорте). Лыжное снаряжение столь дорого, что туристам предлагается специальная страховка на случай утраты или поломки такового.

Методы передвижения скольжением и катания на лыжах существенно различаются в зависимости от рельефа местности и состояния снегового покрова и цели движения. На лыжах можно достигать скорости движения до 16 км в час на равнине. В соревновании на выносливость — непрерывного суточного бега в местечке Саариселька (Финляндия) — Сеппо Юхани Саволайнен в 1988 г. преодолел за 24 часа дистанцию более 410 км. За 48 часов норвежец Бьерн Локкен в 1982 г. преодолел чуть более 500 км. Скоростной спуск с возвышенностей и горных склонов позволяет лыжникам достигать скоростей перемещения по снегу на подготовленной горной трассе до 115–120 км/час. Рекордные скорости спуска на лыжах зарегистрированы³⁸ — для мужчин 232 км/час *Philippe Goitschel* (France) 21 апреля 1993 г., для женщин 217 км/час *Tarja Mulari* (Finland) 22 февраля 1992 г.

Известно много вариантов организации туризма на лыжах. Это оздоровительные туры выходного дня, хождение на лыжах по равнинной и пересеченной местности в целях оздоровления или совершения коротких или многокилометровых переходов в туристских или спортивных целях. В Финляндии национальный туристский продукт содержит многочисленные предложения туристских лыжных маршрутов различной протяженности. Самый длинный маршрут — от границы с Россией до Ботнического залива — через всю страну вдоль Полярного круга протяженностью 444 км. Туристы проходят от 40 до 80 км ежедневно. Для любителей организуются лыжные гонки (классический и свободный стиль) на этапах 42 и 75 км, например, наиболее известны и привлекающие много туристов — «Финляндия хиито» (Хамеенлинена-Лахти), «Пиркка» (Ниисало-Тампере). Подготовленные трассы соревнований проходят по живописной местности, по равнинной местности, холмам с затяжными подъемами и крутыми спусками.

Во многих странах Европы (в Швейцарии, Франции, Андорре, Болгарии, Греции), в Турции, Израиле и на Кипре, в Скандинавии, а также в США и Канаде, созданы элитные горнолыжные курорты. Построены высококласные отели, системы общественного питания, системы обеспечения, службы спасания, оборудованные и подготовленные для катания горные склоны, фуникулеры и подъемники, магазины и прокатные пункты горнолыжного снаряжения. Горнолыжные курорты (более 2000) образуют мощную и дорогостоящую разновидность индустрии

³⁷ К удовольствию последнего.

³⁸ *The International Ski Federation.*

туризма и уникальный туристский продукт. Они создают множественные рабочие места и налогооблагаемую базу для государств.

На этих курортах создаются специальные условия для горнолыжного спорта (скоростной спуск, слалом, фристайл, лыжная акробатика, прыжки с трамплина³⁹). Готовятся трассы, обеспечивается безопасность лыжников. Катаются, в общем случае, на двух лыжах, но в последнее время получил развитие вид катания на одной широкой лыже — сноуборд. Если снега не хватает — пускаются в действие снежные пушки — снегогенераторы⁴⁰. Владение искусством катания на горных лыжах дается не сразу и далеко не всем. На курортах создаются специальные школы для детей и взрослых, где учат начинающих лыжников. Горнолыжный спорт — для молодых. На лыжи встают с трех-пяти лет. На горнолыжных курортах широко практикуются различные массовые зрелищные мероприятия и яркие праздники, дневные и ночные лыжные красочные развлекательные шоу и праздники, спортивные соревнования, привлекающие туристов. Лыжи — основной вид спорта на зимних олимпийских играх. Соревнования демонстрируются по телевидению.

Лыжный туризм, особенно горнолыжный, относится к видам спорта повышенной опасности, и туристам требуется специальная страховка от несчастного случая и утраты дорогостоящего снаряжения. В настоящее время развиваются виды экстремального горнолыжного туризма — например, спуски по неподготовленным горным склонам *ski-extreme*. Лыжников доставляют на вершину горного склона вертолетом, а далее он спускается на лыжах (одной лыже) самостоятельно. Этот вид спорта весьма опасен, но популярен.

Нормально люди пешком передвигаются по суше, однако мысль пройти по воде⁴¹ не оставляла людей никогда. Лыжи пригодны для хождения не только по заснеженной поверхности. Возможен вариант надувных лыж для хождения по воде и преодоления весьма значимых водных пространств. Изобретены специальные «надувные ботинки» по образу снегоступов для хождения по воде *waterski shoes*. Давид Кайнер в 1987 г. прилюдно совершил прогулку протяженностью 248 км по реке Гудзон. Француз Реми Брика из Парижа изобрел специальные лыжи, длиной примерно 3 м каждая, для хождения по воде и преодолел на них в 1988 г. Атлантический океан от Канарских островов до островов Тринидада. Ему удалось пройти на таких лыжах более 5600 км.

Покорение Северного и Южного полюсов

Именно на лыжах совершались и совершаются сегодня героические путешествия в целях покорения Южного и Северного полюсов. Роберт Свэн (Британия) был первым человеком, который побывал на обоих полюсах — в 1986 г. на Южном и в 1989 г. на Северном.

Если ранее это был удел смелых и мужественных одиночек, то сегодня совершить такое путешествие может практически любой и выносливый человек. Достаточно лишь иметь горячее желание и солидную сумму денег на организацию экспедиции.

Северный полюс посетили действительные члены Академии туризма, почетный гражданин Санкт-Петербурга, преподаватель Гуманитарного университета профсоюзов Михаил Михайлович Бобров⁴² и Свет Борисович Тихвинский. Они водрузили на Полюсе флаг Академии туризма.

³⁹ Наибольшая длина прыжка с лыжного трамплина 216 м.

⁴⁰ На склонах Пиринеев в Андорре на лыжных станциях установлены 1600 снегогенераторов.

⁴¹ «Яко по суху». Присутствует в библейском сюжете.

⁴² М. М. Бобров — известный советский альпинист и верхолаз. В Великую Отечественную войну в блокадном Ленинграде он принимал участие в укрытии шпиль и куполов храмов, ремонте статуи ангела на шпиле Петропавловской крепости. Он многократно совершал восхождения на горные

В 2006 г. Северный полюс в составе российско-монакской экспедиции покорил монаршее лицо — князь Монако Альбер II. Это первый монарх в мире, посетивший Северный полюс.

Князь Альбер II посвятил поход своему прапрадеду Альберу и известному полярному исследователю. Экспедиция также имела целью привлечь внимание общественности к отрицательным последствиям потепления мирового климата. Путешествие началось 13 апреля 2006 г. с российской полярной станции «Барнео», которая была расположена на дрейфующей льдине примерно в районе 89 градуса северной широты. Князь остался доволен 100-километровым переходом на лыжах и с собачьими упряжками к полюсу и по завершению путешествия заявил о своем намерении совершить новый подвиг — посетить Южный полюс. Его высочество достигли Северного полюса и установили там флаги Монако и Международного олимпийского комитета — сообщила пресс-служба княжеского дворца.

Снегоступы

Это особое удовольствие — прогулки по девственным, не тронутым цивилицией местам на снегоступах — становится все популярнее. В регионе Женевского озера новое предложение для снегоступов на зимний сезон 2004–2005 гг. состоит из 11 четко размеченных маршрутов. Размещение знаков и объяснений на стратегически важных площадках, таких как туристские офисы и железнодорожные станции, брошюры, а также специальный сайт в Интернете гарантируют доступность этого нового вида отдыха для широкой публики.

Новая карта маршрутов Тоггенбурга предлагает около 20 различных туров для любителей снегоступов любой физической подготовки. Некоторые маршруты размечены на местности, а некоторые, и это настоящая новинка, можно изучать с помощью мобильной системы GPS. Предлагается охота за сокровищами на снегоступах при помощи системы GPS. Систему GPS можно получить за небольшую плату, а снегоступы дают в аренду в любом из местных спортивных магазинов.

В туристском центре Бригельса турист получает координаты первого пункта назначения и начинает свою охоту за сокровищами на снегоступах и с системой GPS в руках. На каждой станции его ждет маленькая коробочка с координатами следующего пункта назначения. Пластиковые «сундучки сокровищ» бережно хранят маленькие сувениры, например, открытки, талисманы на счастье и т.д. Турист может взять что-то на память при условии, что взамен оставит какой-то сувенир от себя. После трехчасовой прогулки по великолепной горной террасе участник программы получит в туристском центре Бригельса красивый значок на память.

Коньки

Коньки являются средством передвижения по гладкой ледяной поверхности *ice skating*. Этот вид развлечения, отдыха и спорта доступен в зимнее время на подготовленных открытых или закрытых площадках — ледяных катках или на замерзшей водной поверхности — реки, пруда. Круглогодично катаются на коньках — независимо от температуры наружного воздуха — на площадках с искусственным льдом. Для целей перемещения на длинные расстояния коньки пригодны лишь теоретически в связи с отсутствием ровных ледяных трасс такой протяженности. Однако следует отметить, что по кольцевым дорожкам спортсмены на коньках способны преодолеть значимые дистанции. Соревнования на 10 км являются обычными. Но известны пробеги на длительность дистанции до 320 км и более.

Основное назначение катания на коньках — отдых, развлечение и спорт. В общем случае коньки — это специальная полоса прочной стали, укрепленная

вершины Кавказа, Памира и Эверест. Сегодня он преподаватель вуза и ученый, действительный член Национальной Академии туризма.

вдоль оси ступни к подошве ботинка. Различаются беговые коньки для скоростного бега, коньки для хоккея (с шайбой и мячом) на льду, коньки для фигурного катания. Конькобежный спорт *speed skating*, игры с шайбой и мячом являются популярными и зрелищными видами спорта. Яркими и красочными являются соревнования по фигурному катанию и танцам на льду *figure & dance skating*, начало которым было положено еще в прошлом веке. Все эти виды спорта являются олимпийскими, на соревнования прибывает много зрителей, в том числе и туристов. Большое внимание уделяется туристами мировым первенствам и чемпионатам, зимним Олимпийским играм, которые транслируются по телевидению на весь мир. Туристские фирмы заключают с оргкомитетами соревнований контракты на приобретение билетов для зрителей и организуют туры на посещение чемпионатов и соревнований.

В Голландии сохранилась национальная традиция зимнего конькобежного праздника и проведения соревнования по льду каналов. Конькобежный праздник «гонка одиннадцати городов» *Friese Elfstedentocht* вызывает большой интерес у туристов, как зрелищное соревнование. Энтузиасты скоростного катания на коньках используют парус от виндсерфинга, который при скольжении держат в руках, и даже устраивают соревнования.

В Финляндии центром катания на коньках по льду является город Куопио. Ежегодно там проводится массовый ледовый праздник, катание осуществляется по льду озера и даже по улицам города (полностью заливается льдом улица Сатамакату). Предусматриваются спортивные соревнования (гонки на 2 и 10 км) и обычное катание, в том числе семейное. Туристам предлагается прокат снаряжения, удобные раздевалки, близ трассы устроен современный отель «Скандик Отель Куопио», где размещаются гости. Праздник входит в календарь важнейших туристских событий страны и привлекает много иностранных туристов.

Ролики (роликовые коньки)

Роликовые коньки предназначены для перемещения по гладкой и твердой (но не скользкой) поверхности, — например, по асфальту *roller skating*. Ролики изобретены в 1760 г. бельгийцем Джозефом Мерлином, однако коньки на четырех роликах были созданы лишь через сто лет в 1863 г. в США Джемсом Плимптоном. Активность катания на роликовых коньках была высока в конце XIX — начале XX века, активно катались не только дети, но и взрослые, в том числе и женщины. Популярность этого вида развлечения росла, затем их надолго забывали и вновь следующее поколение возвращалось к этому виду развлечений. В 1924 г. была основана Международная Федерация по роликовым конькам *The International Roller Skating Federation*, а в 1937 г. был проведен первый мировой чемпионат по катанию на роликовых коньках.

Ролики прикрепляются к ботинкам (четыре попарно или четыре в один ряд) и позволяют кататься по ровной местности, на специально подготовленной арене или площадке. Такой вид развлечения активно используется для целей оздоровления, поскольку требует работы многих мышц и напряжения всего организма. Возможны падения, поэтому катающийся надевает на голову шлем, на руки налокотники, на ноги наколенники, защищающие при падениях. На местах организуются раздевалки, пункты проката снаряжения, питания. Сегодня катание на роликовых коньках — массовый вид развлечения для молодежи; с удовольствием катаются и люди старшего возраста.

Другим вариантом развлечения и спорта является катание на роликовой доске *skateboard*. К широкой прочной доске прикрепляются ролики, дополнительно имеется свобода поворота роликовой оси тележки относительно доски. На роликовых досках катаются в основном молодежь по тротуарам и площадям, известны и попу-

лярны различные виды акробатических соревнований на специальных площадках с полуогнутыми поверхностями *half-pipe*. Катание небезопасное, возможны травмы при падениях, для защиты используются головные шлемы, налокотники и наколенники. Соревнования по акробатическому катанию на роликовых досках вызывают интерес и собирают много зрителей, демонстрируются по телевизионным каналам.

Скейтбордист Дэнни Уэю из штата Калифорния стал первым человеком, перепрыгнувшим через Великую китайскую стену без помощи вспомогательных моторизованных устройств. Для этого ему понадобилось разогнаться на специально установленном у стены пандусе до скорости около 80 километров в час и пролететь в воздухе 18,5 метра. Первая попытка завершилась не самым удачным приземлением, однако следующие четыре прыжка были выполнены без ошибок, да еще и дополнены 360-градусными вращениями. На необычное зрелище у одних из ворот стены, расположенных примерно в 40 километрах от Пекина, приехали посмотреть несколько тысяч человек, в том числе министры спорта и культуры. В 2004 г. Дэнни Уэю поставил мировой рекорд по прыжкам в длину на скейтборде (около 25 метров), а в 2003-м — в высоту (около 7 метров).

В Лондоне в начале XXI в., по велению времени, был создан мобильный отряд полиции, который передвигался на роликовых коньках и осуществлял патрулирование улиц. Он гармонично дополнял конные наряды. Однако в 2006 г. отряд был расформирован. Правонарушители быстро оценили особенности передвижения таких полицейских и стали удира́ть от них по газонам.

Водные ласты

Преодолевая водные препятствия, человек научился плавать, со временем было изобретено множество способов и методов плавания на поверхности. С изобретением трубок и маски, а также аквалангов, стало возможным плавание под водой, ставшее весьма популярным развлечением и спортом.

Подводным плаванием и охотой увлекается более 30 млн. человек. Школы аквалангистов и клубы имеются практически на каждом морском курорте. Особенный интерес вызывают теплые моря — Красное море, Средиземное море, Карибский бассейн, а также Большой (Австралия) и Малый Барьерные Рифы (Белиз). Для ускорения движения в воде и под водой издревле человек стремился уподобить свои ноги хвосту рыб. Неким подобием такового стали ласты — специальные резиновые ботинки, надеваемые на ступни ног, снабженные большими плоскостями, напоминающие по своей форме плавники рыб. Ласты помогают пловцам двигаться в воде и под водой и существенно ускоряют передвижение. Известны варианты ласт, надеваемых на руки в виде перчаток с перепонками. Есть также вариант ножных ласт на обе ноги, но с одним плавником.

Серфинг

Катание на досках *surfboard* в волнах океанского прибоя было известно полинезийцам с древности. Впервые об этом уникальном способе выхода на берег при длинной океанской волне узнал Джеймс Кук в период посещения Полинезии в 1788–1778 гг. Затем европейцы стали подражать местным жителям в целях развлечения, в 1820 г. миссионеры запретили это занятие. В начале XX века этот вид развлечения прочно занял свое место на Гавайских островах. На пляжах *Waikiki*, которые славятся своим мощным прибоем и длинными волнами, местный пловец *Duke Kahanamoku* в 1920 г. основал клуб любителей серфинга. Он посвятил свою жизнь популяризации этого вида спорта и развлечения. В 1968 г. спорт занял свое место, и были организованы международные соревнования по серфингу.



Серфинг развит в Австралии, Перу, на Гавайях, в Южной Африке и везде в прибрежных теплых водах, где есть океанский прибой с длинной волной. Пловцы с доской ждут в воде длинную волну примерно в 900 м от берега, затем спускаются к берегу на доске лежа или стоя вдоль пологой поверхности от гребня волны. В подходящих условиях при волнах до 4 м пловцы могут прокатиться на доске до 2 км. Катание на волнах требует навыков и умения и дается далеко не всем. Это красивый вид спорта, привлекающий много зрителей. Доски для серфинга различают на короткие и длинные (от 1,8 до 2,25 м). В США создана международная федерация любителей серфинга, федерация профессионального серфинга.

Первенства мира по серфингу проводятся с 1960 г. и весьма красочны, привлекают большое количество зрителей. *Expression Session* — вид соревнований, во время которых серферы соревнуются друг с другом, находясь на воде все одновременно (около 30 минут) и демонстрируя самые эффектные маневры. Практикуются гонки на волнах — соревнования, в которых два или более виндсерфера демонстрируют свое искусство в катании на волнах, прыжках и поворотах, оцениваемых (в баллах) бригадой судей, которые наблюдают за ними либо с берега, либо со специальной платформы над поверхностью моря. Чтобы совершать умопомрачительные трюки, используется дополнительно парашют или воздушный змей. Используются особые асимметричные доски — доски, сконструированные специально для плавания на больших волнах. Они имеют асимметричную форму кормы: укороченную на одной стороне и удлиненную на другой. Могут также иметь асимметричные конфигурации ножных петель и плавника. Чтобы не потерять доску в воде при падении ее привязывают лямкой к ноге (страховочный шнур), обычно это полиуретановый шнур. Практикуется вейкбординг — катание по поверхности воды за буксировочным катером на доске

Неким вариантом серфинга является приспособление для катания по воде, используемое на пляжах Китая, например, на побережье *Sanduao Island* близ *Nindge City*. Это конструкция деревянной лыжи с сиденьем для балансировки ногами, которая способна удерживать человека на воде на мелководье. Ранее это приспособление использовалось рыбаками, теперь это скорее способ развлечения и любительской рыбалки для туристов.

2.3. Велосипед

Велосипед – важное механическое приспособление, изобретенное человеком, которое стояло у истоков современного туризма.

Велосипед *velocipede*⁴³ — простейший самокатный механизм на двух (трех или более) колесах, связанных рамой, приводимый в движение мускульной силой человека. В общем случае — на раме укреплено седло для ездока, переднее колесо снабжено рулем, на раме устроены ось с двумя педалями и шестерней, соединенной цепной передачей с задним колесом. Наиболее распространены двухколесные конструкции. Велосипедист ногами крутит педали, которые посредством цепи и

⁴³ От латинского *velox* — быстрый и *pes* — нога.

шестеренок передают крутящий момент на заднее колесо. Для езды на велосипеде следует уметь сохранять устойчивость.

История велосипеда

Историки точно не знают, кто изобрел велосипед. Леонардо да Винчи в XV веке оставил истории отдельные эскизы концепции механизма, который положен сегодня в основу велосипеда. В 1690 г. француз *Sivrac* соорудил конек с двумя колесами, но без педалей и руля. Наездник сидел верхом на этой конструкции, и движение осуществлялось посредством отталкивания ногами от земли. В 1816 г. барон Карл ван Драйз приспособил руль к переднему колесу. Далекое впоследствии эта конструкция преобразовалась в знакомый нам простейший самокат на двух колесах. Отметим, что самокат длительное время был развлечением для детей, но сегодня он усовершенствован, к нему приделан электрический моторчик, и на рубеже XXI века служащие аэропорта в Хельсинки, где протяженность терминалов превышает километр, передвигаются по залам именно на электрических самокатах.

Педали были изобретены лишь в 1840 г. шотландцем Киркпатриком Макмилланом⁴⁴. Он прикрепил их к оси переднего колеса и с этого момента велосипедист оторвал ноги от земли и поехал самостоятельно, сохраняя устойчивое вертикальное состояние. Кто помнит личные ощущения в процессе освоения езды на велосипеде, должен согласиться, что это умение постигается не сразу, а некоторым и недоступно вовсе. Велосипед быстро вошел в моду, его конструкции постоянно совершенствовались. Переднее колесо первоначально было большего размера, чем заднее. Лишь в 1886 г. педали были перенесены на раму, а привод крутящего момента был осуществлен цепной передачей. В 1888 г. Джоном Данлопом были придуманы надувные резиновые шины, что существенно повысило комфортность езды. Это было революционным решением и по существу — именно эта конструкция велосипеда живет и до сего времени. Практически человеку доступно без напряжения вращать педали со скоростью до 60 оборотов в минуту. В результате технического усовершенствования даже на первых конструкциях велосипедов затраты энергии человеком на перемещение на этом аппарате были в 4 раза меньше, чем при пешем ходе на одинаковое расстояние. Адекватно при одинаковой затрате энергии скорость была в 4 раза выше.

На современных конструкциях велосипедов спортсмены способны достигать скорости педалирования до 90 оборотов в минуту и вращать педали с этой скоростью до нескольких часов подряд. Велосипед стал достаточно мобильным и скоростным средством передвижения. Нормальная скорость движения 15–25 и до 40 км/час, предельная скорость, достигаемая на трек, до 120 км/час. Высокие скорости передвижения позволили велосипедистам преодолевать значительные расстояния, и велосипед стал основным и массовым средством для путешественников в начале века. Именно велосипед позволил совершить многие уникальные путешествия и стал базой для туризма.

Отметим, что в энциклопедии Брокгауза и Ефрона, изданной в 1988 г., нет понятийной статьи «туризм», есть толковая статья на термин «путешествия». Однако слово «туризм» активно используется в обширной статье о велосипеде



⁴⁴ По другим источникам это важное изобретение совершил англичанин Далсел в 1836 г.

де. Именно велосипедные путешествия были основой начал туризма в России. Первый «Туринг клуб»⁴⁵, основанный в Санкт-Петербурге в 1895 г., был именно клубом велосипедистов. В дальнейшем он был преобразован во всероссийское общество «Русский турист», которое просуществовало до первой мировой войны. В 1900 г. применены технические усовершенствования для регулирования скорости движения (переключатель скоростей и несколько шестерен привода), в том числе и эффективного торможения, что повысило безопасность езды.

После 1960 г. практически все велосипеды стали снабжаться цепными передачами с 10 вариантами сочетания шестерен — 10 скоростями. Изобретены эффективные системы тормозов. Венцом велосипедостроения стали скоростные машины для соревнований и гонок, а также горные 24-скоростные велосипеды, получившие большое распространение. Современный велосипед имеет достаточно сложное устройство, раму из сверхлегких и дорогих металлов, амортизаторы, надувные шины, электрическое оборудование, и стоимость его сравнима со стоимостью дешевой автомашины (до 3000 USD и выше). Обычный велосипед имеет вес от 9–14 кг, горный от 11 до 16 кг, спортивный от 5 до 8 кг.

Рекорды и спортивные и прочие достижения

В начале XX века на велосипеде были совершены уникальные путешествия, в том числе и кругосветные, впоследствии многократно повторенные и даже превзойденные. Анисим Панкратов совершил на велосипеде кругосветное путешествие в 1911–13 гг. Он начал свое путешествие из русской колонии в Харбине, проехал 50 тыс. км вокруг света, сменив при этом 52 покрышки, 36 камер, 9 цепей, 9 педалей, 4 седла, 2 руля. Его путешествие продолжалось почти два года. Он получил в награду «Бриллиантовую звезду» и еще 256 наград других спортивных организаций трех континентов. Глеб Травин в 1928–1931 гг. совершил беспрецедентное путешествие вдоль всех сухопутных границ СССР. Определенный период к велосипеду имели интерес военные ведомства, с началом первой мировой войны и вплоть до второй мировой войны велосипед активно использовался как средство передвижения в воинских подразделениях, были созданы специальные велополки.

Достижения в истории велосипедного движения и в современности:

- англичанин В. Столле совершил путешествие на велосипеде вокруг света протяженностью почти 650 тыс. км, побывал более чем в 150 странах, это путешествие длилось 17 лет и завершилось успешно в 1976 г.;
- англичанин Т. Чамбер ездил на велосипеде практически всю жизнь — 51 год, ему удалось проехать более 1200 тыс. км;
- двое супругов совершили трехлетний кругосветный тур на велосипеде-тандеме протяженностью более 45 тыс. км и завершили его в 1991 г.;
- знаменательные по количеству участников велопробеги были совершены в Великобритании в 1988 г. — 31,5 тыс. велосипедистов одновременно приняли участие в пробеге на 90 км. В Канаде любителей массовых велопробегов нашлось больше — 43 тыс. велосипедистов проехали трассу длиной 70 км в 1992 г.;
- массовый велопробег на 1500 км через Австралийский континент был организован в 1988 г. австралийским велосипедным клубом, в мероприятии приняло участие более 2 тыс. спортсменов;
- англичанин Крис Бордмэн установил мировой рекорд в специфической велосипедной дисциплине — расстоянии, преодоленном ровно за один час. Британский гонщик проехал за 60 минут 49 километров и 442 метра.

⁴⁵ В справ. «Туристские Фирмы». Вып. 9. — СПб.: ОЛБИС, 1996. С. 9–14.

Элементы конструкции велосипеда используются в инвалидных колясках. Некто Р. Хэнсен, будучи инвалидом, за три года совершил путешествие на инвалидной коляске протяженностью почти 40 тыс. км и посетил более 30 стран.

Разновидности конструкций велосипедов

Известны несколько разновидностей велосипедов:

(а) конструкция *BMX — Bike Moto Extreme* — весьма популярна у молодежи. Диаметр колес 20", низкая рама. Разделяют три разновидности *BMX*: *Racing*, *Flatland* и *Street*. Ездоки носят защитную одежду, шлемы, налокотники;

(б) обычный 3-скоростной велосипед используется для деловых (курьеры, почтальоны) и бытовых поездок, для развлечений и отдыха. Велосипед может быть снабжен багажником или сумкой. Такой велосипед имеет тяжелую конструкцию и предназначен для размеренной спокойной езды. Есть варианты со специальной рамой для женщин, уменьшенные конструкции для детей и школьников. Размеры колес могут быть от 35 до 71 см;

(в) многоскоростной (спортивный) велосипед используется для спортивных целей в скоростных соревнованиях. Имеет облегченную прочную раму, легкие колеса и 10–24 скорости, эффективные тормоза. Предназначен для скоростной езды, соревнований;

(г) трекковые велосипеды. Предназначены исключительно для спортивных состязаний на скорость движения на специально подготовленных трассах, обычно в крытых помещениях (велотреках). Имеют облегченную сверхпрочную конструкцию рамы и колес, прямую передачу без свободного хода;

(д) специальные велосипеды для езды по горной местности *mountaing bike*. Это чудовищная сверхкрепкая конструкция велосипеда с 24 скоростями, эффективными дисковыми тормозами, пружинной подвеской, в том числе передней вилки, и необычайно дорогая⁴⁶. Для рамы применяются сверхлегкие титановые или карбоновые (углеволокно) сплавы, устанавливаются крепкие колеса уменьшенного диаметра 660 мм⁴⁷ с широкими шипованными шинами, специальный рулем с верхним хватом⁴⁸. Отдельно выделяются конструкции общего назначения, т. е. катания вверх и вниз по горной тропе и без таковой, и особо для скоростного спуска с горы – именуемого фрирайд⁴⁹ (*downhill*). Лучшие горные велосипеды проектируют и изготавливают в США.

Известны конструкции велосипедов для двух седоков (тандемы) и даже более. Трехколесные велосипеды получили распространение для детей младшего возраста и престарелых (на одного или, даже, двоих). Велосипед стал популярным и дешевым средством передвижения, развлечения и спорта. Для городских жителей созданы специальные конструкции складных велосипедов, занимающих в квартире или при перевозке другими средствами транспорта незначительное место. Есть велосипеды с моторчиком, в том числе и с электрическим приводом.

В некоторых странах, например в Китае, велосипеды столь же важны для системы перевозок, как автомобили в США. В скандинавских странах велосипед является важным средством передвижения. В Швеции в 1980-х было принято уникальное решение – велосипед стал бесплатным общественным транспортом. Было изготовлено огромное количество велосипедов и сегодня любой человек может взять велосипед на общественной стоянке и поехать в необходимом направлении,

⁴⁶ Некоторые экземпляры по стоимости сравниваются с автомобилем среднего класса.

⁴⁷ Шоссейные машины имеют колеса диаметром 720 мм.

⁴⁸ Хват – положение рук на руле велосипеда. На шоссе и равнинной гонке используется нижний хват. На горном велосипеде руль обычно имеет прямую форму, руки сверху. Иногда используют навесные «рога», расширяющие возможности хвата и посадки.

⁴⁹ Буквально – «покатушки» или свободная езда по пересеченной или любой иной местности. В отношении скоростного спуска со склона горы — часто наездник спускается быстрее велосипеда.

где оставить его в общественном месте. Специальная служба подбирает велосипеды, ремонтирует, перераспределяет по стоянкам.

Бесплатные велосипеды имеются в Швейцарии. Несмотря на достаточно высокий уровень жизни в этой стране, там есть бесплатные услуги, доступные абсолютно каждому. Например, новый сервис — бесплатный прокат велосипедов. Он появился в Цюрихе несколько лет назад, а теперь распространился также на Базель, Берн и Женеву. Для того, чтобы взять велосипед на целый день, достаточно оставить удостоверяющий личность документ или некую сумму денег в залог. И документы, и все деньги без комиссионных процентов будут возвращены обратно — по возвращении велосипеда. В каждом из названных городов таких пунктов проката будет несколько, в самых удобных местах.

В Камбодже для путешествий по храмовому комплексу Ангкор туристам предлагают специальные аккумуляторные велосипеды. Такой способ был избран, чтобы не загрязнять атмосферу бензиновыми выхлопами. Кроме того, мотоциклы и такси, которые раньше возили туристов по территории храмового комплекса, создавали слишком много шума, нарушая спокойствие живущих неподалеку людей. На территории комплекса используются 300 таких велосипедов. Стоимость проката велосипеда составляет \$1 в сутки.

Водные велосипеды

На пляжных курортах и в организованных местах отдыха на прудах, озерах и иных водных пространствах в сезон активно используется конструкция, представляющая собой комбинацию велосипеда, установленного на поплавки. В некоторых вариантах конструкций аппарат рассчитан на 2–3 отдыхающих, снабжен для удобства креслами и педалями для двух человек, сидящих рядом. Посредством цепной передачи вращение педали передается на винт или лопастное колесо. Известны изящные конструкции канадских водных велосипедов, где велосипедная рама установлена на одну или две доски от серфинга.

* * *

В начале 1980-х объем производства велосипедов в США достиг 9 млн. штук. Китай, однако, является намного большим производителем велосипедов, чем США. Отметим, что в общем случае велосипед — сезонный транспорт. С наступлением зимы, выпадением снега и образованием наледи на дороге — на велосипеде ездить трудно и он практически не используется. Хотя энтузиастам велосипеда — зима не помеха.

Велосипед — источник опасности, а велосипедист — участник дорожного движения. Двигаясь на двух колесах, он должен умело балансировать движение, сохраняя устойчивость. При наезде на препятствие или неправильном маневрировании устойчивость может быть утрачена и неизбежно падение с возможными травмами. Поскольку велосипедист в общем случае движется по дороге и является участником дорожного движения, он подчиняется общим правилам дорожного движения. Для велосипедистов разрабатываются специальные правила и вводятся ограничения. По части автомагистралей велосипедное движение запрещено, устраиваются специальные дорожки для движения велосипедистов. В Финляндии велосипедисты в городах ездят по пешеходным тротуарам с надлежащей разметкой.

С 1930 г. велосипед был принят на вооружение рикшами. Они усовершенствовали свои повозки для пассажиров, положив в их основу трехколесный велосипед. Появились велорикши — педикэбы, которые активно используются и в наше время как общественный транспорт в странах Юго-Восточной Азии и Китае. Велорикши имеются в Лондоне, они лихо катают туристов по тесным улицам

мегаполиса, создана английская ассоциация велорикш, в периоды бензиновых кризисов у них работы больше, чем нужно.

Велосипедные туры

В туристских центрах туроператорами активно разрабатываются и предлагаются велосипедные туры — *biking tours*. Основу составляет туристский маршрут, позволяющий туристам совершать увлекательные путешествия на велосипедах по местности на относительно небольшие расстояния в целях отдыха и развлечения, осмотра местных достопримечательностей. Велосипедные туры — основа экологического туризма. Они позволяют сохранять окружающую среду, обеспечивают возможность доступа туристам в нетронутые уголки природы, способствуют оздоровлению и укреплению организма.

Организаторы туров готовят и содержат технические средства, предлагают их и дополнительное снаряжение на прокат туристам. Также они разрабатывают оптимальный и безопасный маршрут движения, готовят информационные материалы, карты с маршрутом и графиком движения. Приводятся данные с указанием спусков и подъемов, возможных опасностей, рекомендуемый режим движения, остановки для отдыха и осмотра красивых пейзажей и ландшафтов, места пикников, ночевки в гостиницах или кемпингах, адреса магазинов, пунктов технической и медицинской помощи, полиции. Приводятся рекомендуемые маршруты и способы транспортировки велосипедов на других видах транспорта (паромах, железной дороге, автобусах) на дальние расстояния. Издаются красочные информационные брошюры для потенциальных туристов и туристских агентов. Туры этого вида распространены в США, Швеции и Финляндии, других европейских странах, в частности в Италии. Например, фирма *Piacenda Tourismi Ltd.* предлагает более десятка вариантов тщательно разработанных и отлично сопровождаемых велосипедных туристских маршрутов по Северной Италии. Протяженность маршрутов составляет не более 45–100 км. Известен один (?) велосипедный маршрут для иностранцев по Китаю протяженностью 90 км.

Фирма *Exodus* предлагает 37 групповых туристских велосипедных маршрутов по Европе, Африке, Азии и Америке. Формально это отдельная философия и методология группового (20–25 чел.) экстремального туризма повышенной сложности. Все маршруты отлично подготовлены и проходят в труднодоступных местностях, в горах и пустынях. Собственно маршрут занимает от 12 до 14 дней. На место назначения в туристский центр туристов доставляет компания *British Airways*. Стоимость составляет от 1200 до 6000 фунтов стерлингов. Туристы получают доступ к экологически уникальным объектам. Группы сопровождаются инструкторами и проводниками, техническими средствами на автобусах и автомобилях-вездеходах. *Web: www.exodus.co.uk*

Фирма «Команда Горький» предлагает велотуры по Золотому Кольцу России. Автобус сопровождает группу в течение всего тура, всегда есть возможность отдохнуть, и потому тур доступен людям с различной степенью подготовки. Ночлег в палатках в живописных местах у рек. Велотур по Золотому Кольцу начинается и заканчивается в Нижнем Новгороде. *Web: www.teamgorky.ru*

Основным условием для реализации велосипедных туров является безопасность туристов, поскольку в большей части туристы путешествуют вне населенных пунктов небольшими группами самостоятельно без специального сопровождения и охраны. Это возможно только при условиях отсутствия социальной напряженности в местностях и спокойного отношения местного населения к туристам.

Во многих странах есть клубы и общества велосипедистов. В 1878 г. в Великобритании создан Национальный союз велосипедистов *The National Cyclists Union (NCU)*, в 1959 г. союз преобразован в Национальную Федерацию *The British*

Cycling Federation. В 1892 г. создана международная Ассоциация велосипедистов *International Cyclist Association (ICA)*. В США создан специальный институт велосипеда *The Bicycle Institute of America*, который изучает проблемы разработки новых конструкций велосипедов и оборудования для них, спутных видов снаряжения и товаров. Издается справочник *The Cyclist's Yellow Pages* с адресами клубов, фирм, предлагающих туры, новостями и рекомендациями по путешествиям на велосипеде.

Получить представление о состоянии велотуризма в России, прочитав записки велопутешественников в маршрутах по России и за рубежом, о производителях велосипедов и аксессуарах, об отечественных и зарубежных клубах, журналах и книгах поможет книга *Велосипедный туризм* (М.: 2000. 624 с.). Ведется ежемесячный электронный журнал «Интерциклист». Web: www.i.am/rctc

Торговля

Промышленность предлагает велосипедистам, кроме собственно велосипедов различных конструкций, запасных частей и комплектующих к ним, огромный и разнообразный ассортимент специальных товаров. Их перечень начинается от особых велосипедных туфель, позволяющих удобно нажимать ступней ноги на педали, облегчающей тело или защищающей от непогоды достаточно легкой и красивой одежды, обязательного прочного головного шлема, защищающего голову при падении, до множества приспособлений – флаконов для питья, сумок для инструмента и багажа, спидометров, специальных багажников, палаток и другого спортивного и походного инвентаря.

Туристский продукт

Велосипед для целей туризма является:

- (а) средством передвижения по маршруту в рамках велосипедных туров;
- (б) средством отдыха и развлечения в целях оздоровления, практически во многих отелях и гостиницах, домах отдыха и пансионатах можно взять велосипед на прокат;
- (в) основой системы аттракций, спортивных соревнований.

Таким образом, на использовании велосипеда базируются множественные туристские услуги, прямо или опосредованно входящие в состав туристского продукта.

Велосипедный спорт⁵⁰ с 1896 г. включен в перечень олимпийских видов спорта. Первые гонки были проведены на дистанцию 1200 м в *Saint-Cloud Park* близ Парижа в мае 1868 г. Всемирную известность получила шоссейная велогонка *Tour de France*. Велокросс как соревнование получил признание в 1920 г. Велогонки являются красивым зрелищным мероприятием. Обычно это массовые спортивные соревнования, которые проводятся либо на шоссейных дорогах, либо по подготовленным трассам, а иногда и в крытых помещениях (велотреках или велодромах), привлекают множество зрителей и туристов. Велогонка, велокросс по горной или пересеченной местности или другие соревнования, как велобол или велополо, могут быть ярким событием, привлекающим туристов, как зрителей, так и участников. Наиболее впечатляющим зрелищем является этап бега с велосипедом на плече.

В последние годы активно развивается велотриал. На специальном велосипеде с жесткой передачей осуществляется преодоление различных искусственных пре-

⁵⁰ Первые велосипедные соревнования были проведены в 1860 г. В программу Олимпийских игр велосипедный спорт включен с 1896 г. Трековые состязания начались в 1893 г., шоссейные велогонки с 1921 г. Велокросс стал популярен лишь с 1950 г. Крупнейшее соревнование — «Велогонка мира» — привлекает внимание мировой общественности и транслируется по всем программам. Международное общество велосипедистов основано в 1900 году.

пятствий (груды камней, катушек от кабеля, кубов). Необходимо преодолеть препятствие, не коснувшись ногами земли. Отдельные умельцы умудряются совершать кульбиты⁵¹ и другие эффектные трюки. Соревнования привлекают зрителей, демонстрируются по телевидению.

Велосипед и снаряжение, множественные спутные промышленные и продуктовые товары образуют товарную составляющую туристского продукта. Если в 1930 г. уровень продаж велосипедов в Европе составлял 200 тыс. шт., то в 1980 г. ежегодно изготавливалось и продавалось до 10 млн. велосипедов. Несомненно, самым большим производителем велосипедов сегодня является Китай.

Bike on Web:

<http://www.bicycling.com/>

<http://www.bicyclingaustralia.com/>

<http://bicycling.about.com/sports/bicycling/>

<http://www.greatoutdoors.com/imba/>

<http://www.velocity-cycling.org/>

<http://bmxzone.ru/>

2.4. Гребные лодки * boating

Ученые, моделирующие развитие цивилизации, утверждают, что человек на первой стадии развития, попав случайно в воду, схватился в целях спасения за бревно, которое помогло ему выплыть и выжить. Далее совершенствование передвижения по воде пошло двумя путями:

(а) сооружением плотов, которые для передвижения использо-



- вали:
- (a1) силу течения для сплава по течению (реки),
 - (a2) переправы людей и животных и транспортных средств через реки и водные пространства,
 - (a3) движения плота под парусом,
 - (б) лодок и производных от них судов различных конструкций и размеров:
 - (б1) первоначально гребных с помощью мускульной силы одного или группы гребцов,
 - (б2) движимых силою ветра (под парусом),
 - (б3) механическим приводом гребных устройств.

Следует отметить особенность гребных судов. Наиболее просто плыть на них по тихой воде, при отсутствии существенного волнения, или по течению реки. Преодоление водных пространств против течения — представляет трудность и часто является непреодолимым препятствием. Поэтому большая часть туристских путешествий по рекам осуществляется по течению. Туристы, как правило, начинают свой маршрут в верховьях рек. Если все-таки необходимость следования против течения имеется, а физических сил недостаточно, то применяется метод,

⁵¹ Кульбит – переворот в воздухе вперед или назад. Кульбит совершают гимнасты и акробаты и им подражающие, при прыжках на земле и в воду, а также все виды наездников: на серфинге, вингсерфинге, на коньках, роликовых досках, велосипедах и мотоциклах. Кульбит на автомашине — излюбленный и эффектный трюк каскадеров в кино (важно разбить машину и остаться живым). А как хорошо прилюдно совершить кульбит с места на пляже на глазах у потенциально любимой для утверждения своего превосходства и покорения ее сердца. Это дано далеко не всем.

известный нам по картине «Бурлаки на Волге». Лодку тянут на веревке или канате идущие по берегу, если позволяет рельеф береговой линии. Даже при отсутствии течения на открытых пространствах следует учитывать силу ветра. При значительной скорости воздушных потоков парусность лодки может быть препятствием для движения по выбранному направлению.

Плоты

Удержавшись на воде с помощью одного бревна⁵², человек решил сделать устойчивый плот. Он соединил для этого несколько бревен и таким образом построил плот. С помощью плота он преодолевал малые и даже большие водные пространства⁵³. Этот древнейший опыт является до настоящего времени примером для повторения в целях самостоятельно туризма, спорта и развлечения. Многие любители сплава по бурным рекам совершают ежегодно десятки проходов на самодельных плотах. Туристы пешком проходят в верховья бурных рек, сооружают из местных средств плот, затем совершают на нем сплав по бурной реке. Плоты сооружаются из надувных резиновых емкостей, гондол. Это увлекательный, но отнюдь не безопасный вид спорта и развлечения, требующий от участников мужества, смелости, силы, навыков и, главное, единства группы в борьбе со стихией.

Путешествие на плоту возможно и не только по бурной реке, пример тому туристское путешествие на плоту, ярко представленное в известном кинофильме советских времен «Верные друзья». На плоту плавал и развлекался любимый всеми проказник Том Сойер. И вообще, соорудить плот и совершить путешествие на другой берег озера – милая, хотя и небезопасная, детская забава.

В настоящее время промышленностью выпускаются плоты для различных целей (спасательные, для развлечения в национальных парках, рафтинга, охоты и других целей). В Китае в национальных парках туристов катают на бамбуковых плотах по относительно спокойным рекам в уникальных ущельях, это позволяет туристам осмотреть уникальные ландшафты, скалы. Бурные реки также привлекательны в спортивных целях. Сформировался категорийный вид спорта, нашедший тысячи приверженцев, – сплав на плотах по бурным горным рекам *rafting or white water race*. Для этих целей изготавливаются специальные прочные резиновые надувные плоты, десяток смельчаков в надувных жилетах и головных шлемах, усаживаются в плот и привязываются к сиденьям и, дружно помогая веслами, преодолевают бурные пороги.

Первенство мира по рафтингу проходит на порогах реки Замбези несколько ниже гигантского водопада Виктория в Мозамбике. Это столь увлекательное действо, что участники, прибывающие на эти соревнования, забывают сходить посмотреть на величайший в мире водопад Виктория, находящийся чуть выше по реке. Практически все бурные реки в мире хорошо освоены спортсменами. Непал, кроме традиционного трекинга и восхождения на Эверест и соседние горные вершины, предлагает на мировом туристском рынке обширную программу организованных многодневных туров рафтинга по бурным рекам для любителей и профессионалов.

В Европе рафтингисты осваивают все мало-мальски порожистые реки. Ежегодно 26 июня на реке Вуокса на Лосевском пороге (80 км от Санкт-Петербурга) проходит фестиваль «Вуокса», где самым ярким зрелищем является массовый сплав

⁵² Отметим, что рабочие на лесосплавах владеют искусством плыть стоя (балансируя) на одном бревне, это является предметом соревнований на национальных фестивалях лесосплащиков, например, в Финляндии и Норвегии.

⁵³ Реальную возможность переселения целого народа на новые земли через Тихий океан доказал Тур Хейердал *Thor Heierdahl*, совершивший вместе с пятью смельчаками в 1947 г. беспрецедентное плавание на плоту из больших бальсовых бревен от берегов Южной Америки до островов Полинезии (архипелага Туамоту). Путь, который они проплыли на плоту за несколько месяцев (101 день) через океан, составил 6900 км. Плот «Кон-Тики» передан в музей в Осло.

на плотях по бурной стремнине, который собирает до 15 тыс. зрителей. Как развлекательный и хорошо апробированный аттракцион широко известен сплав по красивой реке Колорадо (*Grand Canyon Colorado*, США). Для сплава построены гигантские плоты на 50 чел. туристов. Все участники сплава надевают головные шлемы, надувные спасательные жилеты, для управления плотами дополнительно используются мощные подвесные моторы. Такой сплав представляет собой увлекательный и отнюдь не дешевый аттракцион, разработаны меры безопасности для участников.

Сегодня для целей туризма, рыбалки и охоты создано много конструкций надувных лодок, как гребных, так для использования навесных моторов. Надувные плоты различных размеров являются одним из главных спасательных средств при авариях на воде.

Гребные лодки

Дальнейшее совершенствование лодки пошло по линии большого бревна, выдолбленного или выжженного в челн. На берегу Ладожского озера обнаружены останки челна размерами 3,5 м в длину и 0,85 м в ширину, датируемые изготовлением 3000 лет *BC*. Технология выжигания челна достаточно сложна. Более совершенными являются наборные конструкции из досок, костей животных. Сегодня челнами называются все небольшие лодки с одинаково острыми носом и кормой.

Все последующие конструкции лодки были весьма единообразными. Долбить бревно оказалось делом сложным, проще всего устроить каркас и обтянуть его чем-либо водонепроницаемым – скорее всего обшить кожей, корой дерева, обмазать жиром, смолой для водонепроницаемости. Конструкции лодок у каждого народа имеют свои характерные национальные особенности в зависимости от прямого назначения. История судостроения насчитывает более 6 тысяч лет. В Египте из папируса строили лодки еще 5600 лет *BC*. Одним из первых путешественников, о котором имеются документальные записи в виде рисунков на камнях, является египтянин *Напти*. В 2750 г. *BC* он совершил путешествие в страну *Punt*, которая предположительно находилась в районе Красного моря между Сомали и Эфиопией. Цезарь с войском на лодках стремительно преодолел Ла-Манш и покорил Британию (практически без сопротивления). Ганнибал с войском преодолел Гибралтарский пролив и перевез на лодках слонов.

Неутомимый Тур Хейердал доказал реальность постройки крупного судна из папируса, которое способно преодолевать большие водные пространства и даже океан. Он, лично построив образец лодки по прототипу, в компании единомышленников дважды совершил попытки пересечь Атлантический океан. В составе его команды был представитель и нашей страны — Юрий Александрович Сенкевич, популярный телеведущий клуба путешественников.

Многие древние лодки являются музейными экспонатами. Энтузиасты воссоздают гребные и парусные лодки и совершают на них путешествия.

Разновидности гребных лодок

Несмотря на кажущееся единство, конструкций гребных лодок существует довольно много. Их особенности формировались веками в зависимости от климата, характера водных пространств, наличия материала для их сооружения, целей использования.

Галера

Предшественником галеры было небольшое судно галера, распространенное в Средиземноморье. Финикийцы были отличными мореплавателями и активно использовали гребные суда для освоения берегов Средиземного моря и даже

для выхода в Атлантику. Как известно, финикиец Уиллис⁵⁴ основал поселение, на месте которого расположена столица Португалии Лиссабон. Многоместное военное гребное судно VII–XVIII AD ранее активно использовалось во флотах всех европейских стран. Галеры впервые были созданы в Венеции. Первоначально использовалось от 16 до 32 гребцов. Далее строились галеры до 450 гребцов. Известно путешествие Ганнона из Карфагена на 60 гребных галерах (505 BC). Экспедиция в составе 30 тыс. участников дошла до Канарских островов.

Самое большое гребное судно было построено в Сиракузах и достигало водоизмещением 4200 тонн. Гребные суда активно использовались викингами, в том числе при освоении пространств Балтийского моря, Британии и даже Исландии. Галерный гребной флот (скампавей) был построен и использован Петром I для военных действий в шхерах. Всего в России Петром I было построено 305 галер.

Сегодня многие энтузиасты воссоздают конструкции первых гребных судов, совершают на них переходы, повторяющие пути древних. Современный турист не только способен уплатить солидную сумму за ночевку в снежном иглу эскимоса, но и требует удовольствия покататься на настоящем эскимосском каяке. Среди древних и настоящих следует упомянуть следующие виды гребных лодок, которые, как правило, используются на мелководе и при отсутствии сильного волнения. Значительная часть из них используется в туризме и до сего времени, как транспортные средства или в системе аттракций.

Каное американских индейцев

Европейские первопроходцы американского континента обнаружили эту удивительную легкую и хорошо управляемую лодку у индейцев, которые пользовались таким средством передвижения с незапамятных времен. Гребут обычно однолопастным веслом. Каное как удобное и легкое средство передвижения по водным пространствам, озерам и рекам — оказало существенную помощь пионерам в освоении территорий Америки и Канады. Это симметричная относительно миделя открытая лодка с умеренной седловатостью линии борта. Высота борта на миделе составляет обычно 35–40 см. Обводы кругошпангоутные, борта выше ватерлинии и штевни имеют характерный завал внутрь лодки. Большое каное вмещает до 20 человек и солидный груз. Сегодня каное — весьма популярная, и не только в Америке но и Европе, гребная лодка для путешествий и развлечения, охоты и сплава по бурным рекам. Изготавливается из легких металлов или стеклопластика. Весло с одной лопастью, но есть варианты с двухлопастными веслами. Количество гребцов зависит от размера лодки и количества пассажиров и груза.

Каноеинг — увлекательный способ путешествия по рекам и озерам. Каное имеет ряд существенных преимуществ перед байдаркой в смысле посадки пассажиров и укладки груза, маневренности, легкости в управлении. Лодка удобна для охоты и рыбной ловли, поскольку позволяет охотнику занять удобное положение в корпусе без потери устойчивости. Известна ассоциация любителей каноеинга. Ежегодно проводится специальная туристская выставка каноеинга, на которой демонстрируются не только собственно лодки различных конструкций, но и большой ассортимент снаряжения для путешествий, предлагаются варианты всевозможных индивидуальных и групповых туров.

В Таиланде и других странах Юго-Восточной Азии популярны многоместные лодки по типу каное с количеством гребцов до 50 человек и более. Гребцы располагаются парами, каждый гребет коротким однолопастным веслом. Многоместные лодки, разукрашенные в национальном стиле, используются для гонок на красочных шоу и водных соревнований.

⁵⁴ Более известный нам как Одиссей.

Эскимосский каяк

Охотничья лодка, полностью запалубленная, фактически герметичная. Обычно рассчитана на одного человека, но бывают двух- и трехместные лодки. Набор каркаса лодки из дерева или костей, связанных ремнями, обтянут кожей моржа или тюленя, морского льва или оленя. Шкура обильно пропитывается салом. Каяк может иметь круглоскулые или плоскодонные обводы.

Британская лодка коракл

Не менее оригинальная древняя британская лодка – *coracle*. Это средство передвижения по воде обнаружили римляне, вторгшиеся в Британию 2000 лет назад. Лодка представляет собой каркас из дерева, обтянутый просмоленным холстом. Одноместная лодка используется жителями-рыбаками Уэльса и Ирландии до сего времени.

Персидская лодка гуфа

Уникальна персидская лодка — *gufa*, используемая с глубокой древности и до сегодняшних дней на реках Тигр и Евфрат. Это сооружение — круглое, подобное корзине судно, каркас которого сплетен из прутьев ивы и вымазан смолой для водонепроницаемости.

Амурский омороch

Омороч, оморочка — узкая одно-двухместная рыбацья лодка на Амуре, каркасная из прутьев, обшитая корой.

Дори

Дори (*dory*) – небольшая узкая лодка длиной 5–6 метров с высокими бортами, обычно используемая для рыбной ловли в США. Популярна в Новой Англии.

Байдара

Байдара — древнее гребное судно приморских чукчей, коряков и эскимосов и вовсе не похоже на современную туристскую лодку, которую мы привычно называем байдаркой.

Байдарка

Узкое судно с острыми оконечностями. Используется деревянный и металлический каркас, на который натягивается прорезиненная ткань, есть надувные многосекционные конструкции байдарок. Для устойчивости пассажиры должны балансировать положением тела и веслами, для передвижения используется двухлопастное весло. Есть одноместные и многоместные байдарки. Гребная многовесельная лодка весьма популярна у туристов. Туристская байдарка обычно разборная, упаковывается в специальные мешки и пригодна для транспортировки.

Шлюпка

Обобщенное название малого гребного судна с круглыми килеватыми обводами корпуса и наружным килем. Различают транцевые шлюпки и вельботы с острыми образованиями кормы. По назначению шлюпки могут быть рабочими, спасательными и корабельными. Спасательными шлюпками оснащены все суда, что оговорено в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море. Большие спасательные шлюпки имеют массу до 2–3 тонн. И могут вместить до 80 пассажиров. Весельные шлюпки могут быть рассчитаны на одного, двух, четырех, шесть и более гребцов. Весла закрепляются в уключинах.

Спортивные гребные лодки

В спортивных целях используются академические гребные одноместные и многоместные лодки распашные (каждый спортсмен гребет одним веслом) и парные (каждый гребет двумя веслами). Для соревнований строятся специальные гребные каналы или используются речные пространства с разметкой. Также используются каноэ спортивного типа. Гребной спорт весьма популярен у молодежи и студентов и считается исторически элитным, способствует физическому развитию. Исторически более 700 лет Оксфордский и Кембриджский университеты в Великобритании содержат студенческие команды и устраивают ежегодные соревнования по гребле. Гребля — олимпийский вид спорта, соревнования привлекает много зрителей, туристов.

Гавайские лодки

Гавайские лодки — самые легкие полностью прозрачные лодки и каяки в мире. Их делают гавайские умельцы из прозрачного материала, пластмассы, алюминия и карбона. Самый легкий каяк этой серии — Napali, он весит всего 11,8 кг, его рама состоит из кевларовых трубок, а оболочка — из прочной полиуретановой пленки. Лодки могут быть складными, надувными, «жесткими». Данный тип лодок очень прочен, тесты каяков на прочность включали столкновение с подводными скалами, бросок с 6 м высоты и даже выбрасывание ее на дорогу из несущейся машины со скоростью 112 км/ч.

Церковные лодки

Церковные лодки — сугубо национальный вид лодок в Финляндии. Это страна множества озер, и гребные лодки весьма распространены и используются для различных целей. Церковная лодка — длинная и узкая, предназначена для 20 гребцов, сидящих в два ряда, и одного лидера. Каждый участник гребет одним длинным веслом (распашная конструкция). При слаженной работе гребцов — лодка на спокойной воде движется с высокой скоростью, но для этого требуется высокая четкость усилий коллектива и высокий командный дух *team spirit*. В целях безопасности все участники надевают спасательные жилеты.

Катание и соревнования на церковных лодках весьма популярны у местного населения, особенно у молодежи и студентов, а также отличный аттракцион и развлечение для туристов и гостей. Ранее этот вид катания культивировался церковными общинами для усиления коллективизма паствы, воспитания чувства товарищества и взаимовыручки. Сегодня церковные лодки являются развлечением для команд молодежи и студентов, а также важным элементом водных праздников, фестивалей. Катание на лодках является частью целой индустрии организации пикников на островах для туристов и отдыхающих.

Преодоление океана на гребной лодке

Если нашелся смельчак, который перешел океан на лыжах, то преодоление океана на гребной лодке — дело чуть ли не обыденное. В США некто построил гребное судно, способное к плаванию в океане, и в одиночку в августе 1998 г. отправился в путешествие вокруг света. На судне были восьмимесячный запас продовольствия и навигационное оборудование, радиопередатчик. Для поддержки проекта был создан специальный благотворительный фонд и группа слежения. Ежедневно с судна передавались сообщения о погоде, о состоянии океана, наблюдения за животным миром, загрязненностью поверхностных вод. По существу это нормальный коммерческий проект.

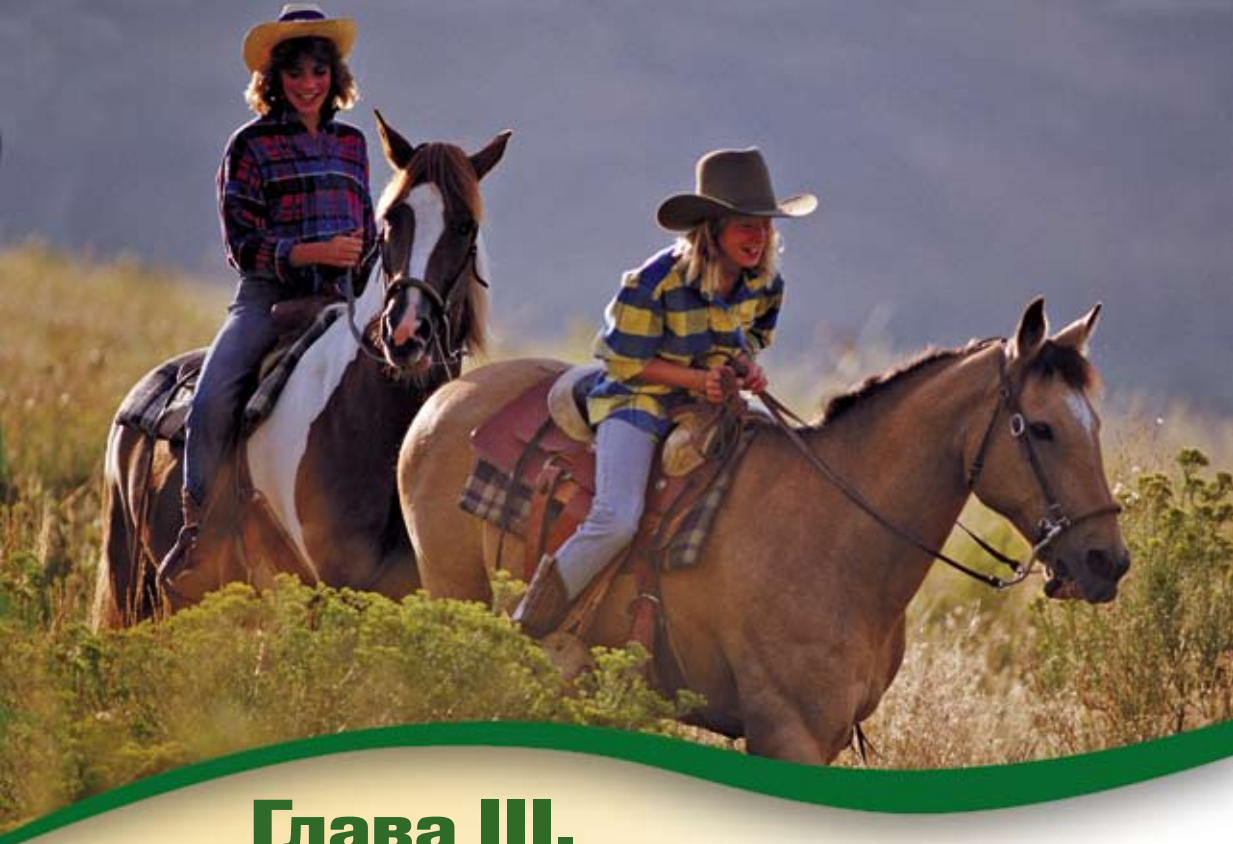
Туристский продукт

Исторически лодка и речное пространство располагают к прогулке и отдыху. Классический пример описан у Джерома К. Джерома в романе «Трое в лодке, не считая собаки». На заре массового туризма у элиты жителей Лондона были популярны самостоятельные прогулочные и многодневные прогулки по Темзе. С расчетом на туристов в местностях даже были построены аттракционы (лабиринт). В дальнейшем это движение было организовано в индустрию лодочных экскурсий по реке. Практически во всех парках, где имеются естественные и искусственные водоемы, туристам и отдыхающим предлагается возможность катания на лодках для развлечения.

Индивидуальный и групповой туризм на гребных лодках распространен в странах, где имеются речные и озерные бассейны, системы каналов. Лодки — отличный способ для организации водных путешествий и экскурсий. Для последнего ярким примером является Венеция, город, построенный на воде, а основным методом перемещения для обзорных экскурсий для туристов и естественным для местных жителей — являются лодки, катера, небольшие суда и знаменитые гондолы. Аналогичные перемещения туристов на лодках по городским каналам предлагаются в Шанхае и многих других туристских центрах.

В Финляндии, стране 800 тысяч озер, лодка является национальным символом передвижения, путешествия по островам и шхерам, прекрасный и распространенный вид отдыха. Организованы множество больших и малых туристских фирм, предоставляющих лодки, байдарки и каноэ напрокат или групповые экскурсии. В Британии известен популярный туристский маршрут на гребных лодках по внутренним каналам. Каналы ранее были построены как торговые пути, затем с развитием наземного транспорта утратили свое значение, но вновь восстановлены и обрели внимание людей, как интересный маршрут путешествий по внутренним районам Британии. Трассы каналов проходят по живописным местностям, по акведукам, сохранившимся еще со времен древних римлян. Национальный парк ЮДЫГ-ВА в Коми Республике (Россия) привлекает самостоятельных туристов. По рекам, протекающим по территории парка, в летний сезон проходит до 200 байдарок и гребных лодок ежедневно с самостоятельными и организованными туристскими группами. Туристские базы Ленинградской области на Карельском перешейке предлагают 10–14-дневные маршруты на гребных лодках и байдарках.

Особенностью организации и подготовки водных туристских маршрутов является необходимость тщательного планирования трассы похода, расчета времени переходов с учетом естественных препятствий (порогов, мелей, волоков, гидротехнических сооружений) и погодных условий, организации привалов и ночевков, обеспечение питания, снаряжения, а также безопасности на воде, средствами спасания и оповещения, оперативного ремонта снаряжения, в частности лодок. В значительной части северных стран водный туризм на гребных лодках ограничивается летним сезоном.



Глава III.

Перевозки с помощью животных

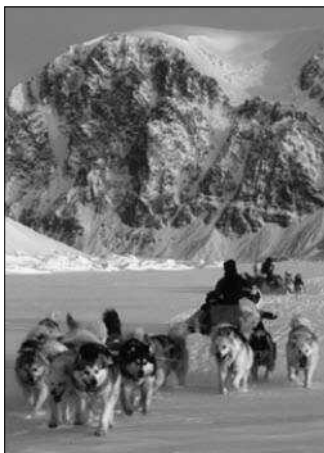
- Собаки
- Копытные (ослы, лошади, олени, ламы, быки, верблюды)
- Слоны
- Водоплавающие
- Экстремальный туризм. Туры на собачьих упряжках в районах Крайнего Севера
- Туристский продукт



Глава III.

Перевозки с помощью животных

Собаки. Копытные (ослы, лошади, олени, ламы, быки, верблюды). Слоны. Водоплавающие. Экстремальный туризм. Туры на собачьих упряжках в районах Крайнего Севера. Туристский продукт.



Желание переложить свою ношу на другого — вполне разумно свойственно всем мыслящим людям.¹ Наиболее ярко это выражается в организации перевозок в быту и в путешествиях с помощью животных.² Человек естественно существует в окружающем его разнообразном животном мире, с отдельными видами животных, у него исторически сложились вполне рациональные отношения в части одомашнивания и приручения. Хорошо приручились и стали помощниками человека собаки, олени, лошади, ослы, волю, яки, верблюды и даже слоны.³ Животные используются для перевозки грузов (вьючные), как тягловые (перемещения повозок, плуга и др.), крупные животные способны нести человека под седлом или иным приспособлением.

В местах при отсутствии дорог и иных условий, требуемых для механического транспорта, животные являются основным средством наземной перевозки людей и грузов. Элементы перевозки с помощью животных используются в системе аттракций и зрелищных мероприятий.⁴

3.1. Собаки

Собака произошла от дикого волка и была исторически приручена человеком. Эти животные используются для охраны, при выпасе (пастушья), в промысловых (охота) и ездовых целях, а также активно используются, как ездовые, на севере. Их запрягают в специальные постромки по одиночке или парами по 10–20 собак в упряжке. В таком виде собаки способны перемещать по снегу нарту или сани с довольно большим грузом (до 200 кг и более). На Крайнем Севере при отсутствии дорог и ягеля для подкорма оленей — собаки — единственно доступный способ перемещения по заснеженным пространствам. Детально и красочно путешествия по Аляске на собачьих упряжках описаны в рассказах Джека Лондона.⁵

¹ А отдельно особенно.

² Братьев меньших.

³ Другие животные дрессировке в целях перевозки поддаются слабо и, если используются для транспортировки чего-либо, то лишь в цирке или в сказках. Прекрасен ездовой кот в мультфильме «Каникулы в Простоквашино».

⁴ Животные — от собак до слонов — представляют для людей и гастрономический интерес. Восточные народы специально выращивают и поедают собак, конину, мы, часто сами не зная этого, с удовольствием поедаем в твердокопченной колбасе, верблюд также идет в пищу, причем целиком туша верблюда представляет собой знаменитое национальное свадебное блюдо у народов северной Африки. Также верблюд — жертвенное животное на празднике Курбан-Байрам, завершающем хадж. Животные дают человеку шерсть, шкуру, молоко, мясо, рога, бивни и другое (используется практически все, кроме мычания). Многие из этих спутных продуктов представляют большой товарный и предметный интерес для туристов, однако в данной работе не рассматриваются.

⁵ Jack London, writer, JOHN GRIFFITH CHANEY (birth Jan. 12, 1876, San Francisco, Calif., U.S.-dead Nov. 22, 1916).

Собаки помогли путешественникам добраться до Южного и Северного полюса. На собаках путешественники пересекли Гренландию вдоль и поперек⁶. При организации таких путешествий следует иметь в виду, что кроме своего собственного груза следует планировать и пищу для собак, что также будет занимать место и иметь вес. Собака — друг человека, во многих странах устроены памятники собакам. Такой памятник есть в Австралии, где собака особо почитается как спутник первопроходцев континента. Имеется памятник собаке и в России в поселке Колтуши под Санкт-Петербургом в институте им. И. П. Павлова.

В настоящее время туры с преодолением расстояний по заснеженным пространствам на собаках являются экзотикой, организуются многодневные путешествия для групп экстремального туризма. Устраиваются зрелищные мероприятия для развлечения туристов в туристских центрах приполярных территорий, например, в Финляндии и Норвегии, Канаде и на Аляске. Активно собаки упряжки используются для соревнований и показательных выступлений на зрелищных массовках для туристов и на национальных праздниках местных жителей. Сафари на собаках упряжке — важный вид развлечения для туристов на финских зимних курортах, особенно в Лапландии. Туристов учат запрягать собак в упряжь, управлять упряжкой, есть туры, включающие переходы различной протяженности или даже путешествие на 300–400 км. В завершение туристам выдают (разумеется, за деньги) красочный сертификат погонщика собачьей упряжки.

Собаки активно используются человеком в путешествиях для промысла и охоты⁷, целей охраны. Имеются декоративные породы собак. В качестве развлечений популярны собачьи бега, на которых обычно присутствует «тото». Важным зрелищным мероприятием являются национальные и международные собачьи выставки различных видов. Кроме обслуживания зрителей, прибывающих на событие, на долю туристских организаций приходятся заботы по перевозке туристов-участников выставки с их питомцами, что является далеко не простым мероприятием. Нередко состоятельные туристы берут с собой в путешествие своих любимцев *pets*. Возможность присутствия собак⁸ в гостиницах и условия их перевозки важны при организации путешествий.

Другой важной функцией собак является сопровождение слепых, поиски людей в экстремальных ситуациях и спасательных акциях (лавины, обвалах, авариях и т. д.).

При пользовании механическими видами транспорта присутствуют вопросы перевозки собак, разрабатываются специальные правила, тарифы и способы их транспортировки, например, на самолетах, железной дороге и др.

В Альпах отдельные породы собак (сенбернары) активно используются для поиска людей, засыпанных лавинами снега. Собаки используются службами МЧС для поиска людей под завалами зданий после землетрясений. Особо тренированные собаки помогают найти наркотики и взрывчатку при таможенных досмотрах.

3.2. Копытные

Представители отряда копытных — олени, ослы, мулы, лошаки, лошади, быки и яки, верблюды — активно используются человеком с древних времен для перевозки грузов и путешественников, как тяговая сила повозок различных типов.

Лошадь

Лошадь была и остается верным помощником человека под седлом для путешествий и воинских целей, как вьючное животное, при транспортировке грузов,

⁶ См. Боярский В.И. Гренландский меридиан. — СПб.: Гидрометеиздат, 2005. — 464 с.

⁷ Псовая охота на мелкого (лису, зайца, волка) и крупного зверя, например, медведя.

⁸ А также кошек, попугаев, удавов и иных, относящихся к категории *pets* любимцев человека — из числа братьев меньших.



в перевозке повозок, колясок, телег и других. Обнаружены фрески с изображением лошадей в колесницах возрастом 2000 лет *ВС*. Первые свидетельства об одомашненных лошадях обнаружены в Месопотамии и Малой Азии в конце третьего — начале второго тысячелетия *ВС*, хотя специалисты указывают более ранние периоды — до 6000 лет *ВС*. Происхождению домашних видов лошадей посвящено множество исследований. Первоначально лошади содержались для убоя и пищи, затем для охоты и

затем для транспортировки грузов и под седлом. Неизменно лошадь — вьючное животное во многих путешествиях.

Пони — карликовая лошадь, является привлекательной для детей, широко используется в системе аттракций детских и тематических парков. Разводится специально, особенно ценятся карликовые породы пони. При покорении Южного полюса Скотт взял с собой в экспедицию несколько выносливых пони.⁹ Известна и неудачная проба использования пони при покорении Гренландии.

Разведение лошадей стало отраслью хозяйства. Иран, Индия и другие страны выводили специальные породы скаковых лошадей. В Европе были выведены породы сильных лошадей для рыцарей, появились породы тяжеловозов и для земледелия. Лошади широко использовались и в военных целях как тягловые для транспортировки грузов в тылу и на передовой, орудий и боеприпасов, а также верховые (конница, разведка и другие). Для перевозки важных персон и членов монарших семей конструировались уникальные кареты огромных размеров с рессорными подвесками, кузов каждой из которых являлся произведением искусства. Многие из сохранившихся экипажей собраны в замечательную коллекцию в музее карет в Лиссабоне (Португалия). Даже во Вторую мировую войну имели место специальные конные полки. Лошади участвуют в парадах и зрелищных мероприятиях, для регулирования массовых мероприятий широко используется конная полиция.

В туризме лошади занимают свое, особое, место.¹⁰ Конные туры — весьма привлекательные путешествия. Туристам из урбанизированных регионов лошадь часто кажется чем-то диковинным и романтическим. Использование лошадей позволяет туристам совершать походы на большие расстояния в нетронутые человеком уголки природы, в труднодоступные местности. Туристы следуют верхом на лошадях, другие лошади несут походное снаряжение.

Конный туризм в России имеет давнюю историю и традиции. В прошлом веке, когда лошадь была основным видом транспорта, практически все туристские маршруты и экспедиции можно было отнести к категории конного туризма. Отметим наиболее выдающиеся результаты конных походов этого времени.

■ В 1889 г. офицер драгунского полка М. В. Асеев во время отпуска проехал верхом на лошади из города Лубны бывшей Полтавской губернии в Париж. Он преодолел за 33 дня 2633 км и в Париже был участником Всемирной выставки, где было высказано немало похвальных слов по поводу совершенного им путешествия и высоких качеств русской лошади.

■ В 1890 г. сотник Д. Н. Пешков совершил смелое путешествие в седле из

⁹ К сожалению, Скотт ошибся. Пони не оказали помощи отважному путешественнику и были обузой в экспедиции, поскольку не смогли активно передвигаться в рыхлом снегу, их постигла печальная участь — они были съедены.

¹⁰ И не одно.

Благовещенска в Петербург, пройдя за 193 дня на лошади местной амурской породы 8283 версты.

- В 1895 г. сотник русской кавалерии на чистокровном коне совершил путешествие из Петербурга в Читу. За 112 дней он проехал 6569 верст.

- В 1910–1911 гг. бесстрашная русская казачка Александра Кудашева верхом на лошади монгольской породы проехала из Харбина в Петербург, пройдя по сибирским и таежным дорогам за 13 месяцев более 9 тыс. верст.

В довоенные годы основные конно-спортивные мероприятия проводились главным образом с пропагандистскими целями. Так, в 1935 г. туркменскими колхозниками был осуществлен конный пробег Ашхабад–Москва: 4300 км за 84 дня.

Первый плановый конный маршрут в послевоенное время в СССР был создан в 1971 г. — Алтайский краевой совет по туризму и экскурсиям организовал с турбазы «Катунь» верховой маршрут к Каракольским озерам. В 1975 г. был открыт второй верховой конный маршрут с туристской базы «Арский камень» в Башкирии. В 1976–1980 гг. приняли туристов конные маршруты в Адыгее (турбаза «Романтика»), в Карачаево-Черкесии (туркомплекс «Теберда»), на Южном Урале (тургостиница «Курган» в Кургане), в Абхазии. В начале 1980-х были организованы конные маршруты в Чувашии (турбаза «Сурские зори»), Восточном Казахстане (тургостиница «Турист» в Усть-Каменогорске), в Кемеровской области (турбаза «Юность»), в Грузии (тургостиница «Ваке» и Кутаисский кемпинг), в Красноярском крае (туристский комплекс «Турист» в Шушенском). В ряде мест были организованы также конные прокатные пункты. В первой половине 1980-х в конно-туристских мероприятиях, по данным И.Ф. Бобылева с соавторами¹¹, участвовали более 50 тысяч человек.

Конный туризм — неотъемлемая часть экологического туризма¹². Большую часть уникального маршрута «Великий шелковый путь» составляют именно конные маршруты. При этом турист имеет хорошие условия и для отдыха — он избавлен от неизбежного нервного напряжения, в котором постоянно пребывает автомобилист, и от непосильных многим больших физических нагрузок, которые испытывает путник с рюкзаком. Вьючные же лошади всегда в состоянии доставить к месту бивака и воду, и продукты, и большие удобные палатки, и теплые вещи для ночлега.

Конный туризм добавляет остроту общения с природой, человек на лошади наиболее полно ощущает единение с ней. Езда на лошади требует умения и напряжения мышц, тренирует тело человека. Отдых на коне дает возможность общения с умным животным, ухаживать за лошадью и пообщаться с ней, что, особенно для городских жителей, весьма притягательно. На многих людей это производит благотворное воздействие и в отдельных случаях оздоровительно.

В использовании лошадей для туризма можно выделить три основных типа предложений. Во-первых, это обучение верховой езде опытным тренером. Как правило, обучение происходит на специальных площадках для выгула недалеко от фермы или отеля. Для начинающих проводится 5–7 уроков по 45 минут на конном поле и 4 часа верховых поездок по 60 минут. Продолжающие всадники предпринимают многочасовые (3–5 часов) верховые прогулки в сопровождении инструктора 6 дней в неделю и возможные ночные поездки на пляж (верховая езда на пляже разрешена только вне купального сезона, однако возможны круглый год поездки по берегам озер и лагун). Верховые прогулки чаще всего совершаются до обеда. Начинающие и продолжающие отдельно. Есть варианты для желающих

¹¹ Бобылев И.Ф., Котов Г.Г., Филиппов С.П. Конный туризм. М.: Профиздат, 1985.

¹² Экологическим считается туризм, наносящий минимальный вред окружающей среде: рекреационные нагрузки сведены до минимума. Часто совмещается с исследовательскими и образовательными программами. Активно поддерживается природоохранными движениями и становится все более популярен, особенно в высокоурбанизированных странах.

возобновить занятия верховой ездой: подходит для всадников, которые долго не сидели в седле или которые не хотят ежедневно совершать многочасовые прогулки верхом.

Этот вид отдыха часто совмещается с другими предложениями, например, шоу-демонстрацией спортивной выучки лошадей, проведением соревнований, игр и другими видами активного и пассивного отдыха. Во-вторых — небольшие по продолжительности (несколько часов) экскурсии по окрестностям фермы либо по заранее отработанным маршрутам, либо на выбор клиентов. Это, как правило, «отдых на выходные», то есть продолжительностью 1–2 дня. Наконец, основной вид конного туризма — это продолжительные путешествия на лошадях. Типичный тур — это поход на расстояние 100–300 км продолжительностью 7–12 дней. Большинство предложений не требуют специальной подготовки клиентов. Проживание, снаряжение, транспорт и проч. обеспечивается фирмой.

Для организации конного туризма необходима надлежащая база, собственно обученные для верховой езды лошади и шорное снаряжение, школа инструкторов и методы обучения туристов уходу за лошадьми и обращению с ними, организации обучения туристов верховой езде, отработанные маршруты с привалами, заготовка корма для лошадей.

Требуется и надлежащая нормативная база для обеспечения безопасности туристов. Обычно лимитируется вес наездника, который не должен превышать 90 кг, проявляется забота о компаньонах, которые не участвуют в катании на лошади. Организуются специальные школы верховой езды *carriage driving school*. Полный курс обучения верховой езде занимает одну или даже две недели. Следует отметить, что верховая езда — занятие небезопасное, падение с лошади может иметь последствия — серьезную травму.

При организации конного туризма следует обратить внимание на вопросы техники безопасности. Например, при общении с лошадью необходимо выполнить следующие меры безопасности: не подходить сзади к незнакомой вам лошади; не подходить к лошади, предварительно не окликнув её; избегать каких-либо резких движений.

При езде на лошади запрещается: издавать резкие звуки; наказывать лошадь без разрешения инструктора; одевать и использовать шпоры; слезать с лошади без разрешения инструктора; садиться на лошадь в нетрезвом состоянии, а также принимать спиртные напитки непосредственно во время верховой езды; спорить или не подчиняться инструктору во время проведения маршрута.

Правила поведения при посещении конюшни и на конном маршруте

При посещении конюшни следует следовать правилам и соблюдать традиции. Лошадь — животное крупное и по природе своей пугливое, неправильное обращение с ней и несоблюдение правил техники безопасности могут повлечь за собой серьезные травмы. Чтобы избежать этого, туристам запрещается без разрешения обслуживающего персонала посещать конюшню. При посещении конюшни запрещается: нарушать тишину, курить, бегать по конюшне, делать резкие движения руками, фотографировать животных со вспышкой, просовывать руки в решетки денников, заходить в денники к лошадям без разрешения работников конюшни. При общении с лошадью следует соблюдать следующие правила: прежде чем зайти к лошади в денник, убедитесь в том, что она стоит головой к выходу, в противном случае окликните ее по имени и дождитесь, пока она развернется к вам головой. Угощение дается лошади с раскрытой ладони. Седловка и расседлывание лошадей, а также вывод лошадей из денников производится обслуживающим персоналом или с его разрешения.

Одежда для верховой езды¹³ должна быть удобной и относительно свободной, не стесняющей движения (лосины, тренировочный костюм). Обувь должна иметь гладкую подошву и небольшой каблук. Идеально подходят сапоги или ботинки с крагами. Во время верховой езды надо соблюдать следующие правила: перед посадкой на лошадь подгоните длину путлищ под свой рост и проверьте состояние подпруг (при необходимости подтянуть). Лошадь всегда обходят спереди. Посадка на лошадь всегда (даже для левши) осуществляется с левой стороны. Порядок движения лошадей в смене определяется инструктором. Во время движения необходимо строго соблюдать аллюры движения смены (шаг, рысь, галоп) и положение в смене. Дистанция между лошадьми при езде в лесу и на поле должна соответствовать двум корпусам лошади (через уши своей лошади вы должны видеть копыта задних ног идущей впереди лошади).

Наездник обязан строго выполнять все указания инструктора. В случае каких-либо происшествий при езде в смене следует срочно сообщить инструктору. При падении с лошади (если, конечно, это представится возможным) повод из рук выпускать не следует. Сообщения инструктора о помехах и препятствиях на пути смены передаются по цепочке.

На маршруте или занятиях верховой ездой необходимо выполнять все требования инструктора, который имеет полное право досрочно завершить маршрут (занятия) в случае неподчинения туриста указаниям или правилам. При выезде группы с разным уровнем подготовки инструктор ведёт группу, ориентируясь на самого «слабого» всадника. В случае возникновения каких-либо непредвиденных ситуаций (лошадь понесла, легла и т.д.), повреждения снаряжения, а также усталости или при травме следует немедленно сообщить об этом инструктору.

После окончания занятия с лошади слезают непременно на левую сторону по команде инструктора, предварительно бросив оба стремени, при этом повод из рук не выпускают. После этого необходимо снять повод с шеи лошади, взять лошадь под узцы правой рукой, встать около ее левого плеча, а конец повода взять в левую руку и дождаться обслуживающего персонала, который заберет у вас лошадь.

Верховая езда — элитное развлечение

Любителям конного спорта и элитного развлечения есть куда вложить деньги — личное снаряжение — краги, перчатки, головной шлем, специальная одежда, хлыст — все эти специальные атрибуты стоят немалых средств и являются вожделенным предметом амуниции, гордостью наездника, особенно на начальном этапе обучения. Кроме того, что очень важно для элиты, одаренной свыше быть причастными к лошади, — есть особая терминология и понятия, доступные только посвященным, и оригинальная тема для бесед за столом с незнающими таковых. В перечень развлечений входит обучение началам джигитовки.¹⁴ После третьей дорогой автомашины¹⁵ в России очень модно купить одного коня или даже двух, содержание любимца стоит сущую безделицу — 300 USD в месяц, не говоря уже о стоимости собственно лошади от 1000 до 50 тыс. USD. Лошадь — ценный и неординарный подарок¹⁶ в среде элиты и нуворишей.

Кроме собственно конно-туристских маршрутов лошади активно используются для верховой езды как элитного развлечения в национальных парках, специ-

¹³ Стильная одежда для верховой езды — предмет вожделения наездника, его гордости и хвастовства перед подобными и, тем более, не имеющими понятия о таковом. Об одежде можно за столом говорить часами и еще более чем собственно о лошади. Стоимость стильной одежды наездницы или наездника повышается обратно пропорционально опыту езды. Однако для профессионалов даже мелочи имеют большое значение в силу традиций, которые следует соблюдать неукоснительно.

¹⁴ Оказывается, артистически запрыгнуть на коня в седло с места — дано далеко не каждому.

¹⁵ А также после трех снегоходов и двух аквабайков.

¹⁶ Особенно в среде тех, для кого жемчуг мелкий. А кому супчик жидкий — не до лошадей.

альных территориях близ отелей, в клубах.¹⁷ Считается, что общение с лошастью положительно влияет на состояние человека и его психику.¹⁸ Известны специальные конные клубы для инвалидов.

Популярны конные игры с мячом — поло. Для туристов устраиваются конные шоу с демонстрацией искусства наездников. Показываются выездка, приемы джигитовки, езды на лошадях стоя, различные сложные трюки, стрельба из лука с лошади, групповые соревнования и борьба. В Испании в качестве шоу практикуются специальные показательные рыцарские турниры на лошадях. Народные конно-спортивные игры сложились так, что для них вполне пригодны лошади, которых человек повседневно использует в своем труде. На байге мчатся чабанские лошади; в кокпаре в горячих схватках за тушу козла наряду с другими всадниками участвуют и мирабы, которые на своих лошадях ежедневно объезжают оросительную сеть на хлопковых и люцерновых полях; на охоту с беркутом киргиз выезжает на том же коне, на котором пасет стадо; тройки во время катаний на проводках русской зимы состоят из рабочих лошадей фермерских хозяйств.

Охота

В России была широко распространена и сейчас возрождается псовая охота на мелкого зверя (зайца, лису), при этом охотники и сопровождающие следуют на лошадях. В России для туристов привлекательны национальные зимние развлечения в парках и в деревнях — катание на санях-розвальнях, запряженных лошадей. Еще более зрелищны и интересны катания на тройках. В городах и туристских центрах, в том числе в Санкт-Петербурге, туристам предлагается катание по городу в старинных конных экипажах, бричках, колясках и каретах. Для детей традиционно катание на пони, приятно посидеть в седле, сфотографироваться и даже прокатиться несколько метров по кругу. В Венгрии туристам допускается совершить прогулку в цыганских повозках *gypsy caravan*.

Спортивные бега

Особое место занимают зрелищные спортивные соревнования для быстроаллюрных пород *horse racing* — конные бега и скачки на ипподромах, привлекающие большое количество зрителей. Организованы специальные конные заводы для разведения племенных лошадей. Хорошая племенная лошадь для скачек стоит более миллиона долларов США. В Англии разводят по существу две породы скакунов, родословная которых прослеживается до III века AD. Завод племенных лошадей и ипподром в России имеется в Пятигорске.

Сегодня известны четыре вида соревнований: *Thoroughbred race*, *Quarter-Horse Racing*, *Harness Racing*, *Steeplechase*.

Thoroughbred race — скачки чистопородных лошадей от 3 до 4 лет (а иногда и до 10) по кругу 1,6 км по травяным дорожкам. В некоторых случаях скачки проводятся на более длинные дистанции — 4 км, 2,4 км и менее. Самые известные скачки в США — *The Belmont Stakes* (1867), *The Kentucky Derby* (1875), *The Preakness Stakes* (1873) — *Triple Crown*. В Англии Золотой королевский кубок *England's Gold Cup at the Royal Ascot* (1807), *The Derby at Epsom Downs* (1780), во Франции *Prix de l'Arc de Triomphe* (1920). Поименование скачек прямо зависит от породы участвующих лошадей. В Великобритании популярны пять центров *Derby*: *The Oaks*, *The One Thousand Guineas*, *The Saint Leger*, *The Two Thousand Guineas*. Скачки *Derby*

¹⁷ Российская элита не является исключением, многие нувориши из новых русских держат своих лошадей в специальных загородных клубах и имениях. Породистая лошадь — отличный подарок, например на день рождения, для тех, кто может и имеет.

¹⁸ Этот метод лечения общением с лошастью именуется ипотерапия (гипотерапия). Такие варианты лечения, например, используются на конной базе под Лутой в Ленинградской области.

были организованы в 1780 г. *Edward Stanley*.¹⁹ Это был забег для нескольких лошадей (обычно не старше трех лет) с жокеями по круговой дорожке длиной 2400 м. Скачки оказались ярким и увлекательным зрелищным мероприятием, привлекающим множество зрителей, был организован азартный тотализатор. Мероприятие получило невиданную популярность у англичан и не только в высшем свете. В дальнейшем название «дерби» стало использоваться обобщенно и другими аналогичными конными соревнованиями.

Quarter-Horse Racing — скачки по прямой на короткую дистанцию от 200 до 600 м одновременно до 100 дорожек. Этот вид скачек популярен в США, где и имеет историю с 1607 г. в городке *Jamestown*.

Harness Racing — скачки лошадей по овальной трассе ипподрома, запряженных в легкие коляски *sulkies* (вес коляски около 11 кг). Дистанция в большинстве случаев 1,6 км (одна миля). Это современная форма соревнований древних на колесницах.

Steeplechase — скачки на лошадях от 3 до 10 лет с жокеями по кругу на дистанции до 7180 км с различными препятствиями. Количество²⁰ и вид препятствий различны. Состав участников до 66 наездников. Зрелища соревнований колесниц имели место еще в древней Греции. Ксенофон²¹ в записках упоминает о таких скачках еще в VI веке ВС, как любимом спорте воинов-конников. Эти соревнования достаточно трудны и опасны, но красивы и пользуются популярностью у зрителей. Некоторые участники не доходят до конца дистанции и выбывают вследствие падения.

В завершение отметим интересную деталь — для детей самого младшего возраста всех народов любимой игрушкой является палка с головой лошади (а не осла или барана), оседлав которую можно носиться в любом месте, изображая наездника.²²

Осел²³

Домашний осел (или ишак) появился в подручных у человека раньше лошади. Одомашнивание дикого осла произошло в Верхнем Египте и Эфиопии в эпоху раннего неолита — 5000 лет ВС. В древнем Египте, Месопотамии и в Азии ослы использовались как вьючные животные и были основным транспортным средством. Известно, что ослы применялись при постройке египетских пирамид. Достаточно давно ослы проникли в Среднюю Азию, Южную Европу, в Грецию, Италию и Францию. Были выведены особые породы сильных, рослых и выносливых ослов. Известны породы хомадские в Иране, каталонские в Испании, бухарские в Средней Азии.

Ослы плохо переносят холод и затяжные дожди и поэтому широко распространены в странах с жарким и сухим климатом. Осел имеет ряд выгодных преимуществ перед лошадью. Он вынослив, неприхотлив к корму, менее подвержен заболеваниям, долголетен. Как животное для перевозки грузов и седоков осел не потерял своего хозяйственного значения и до сего времени. Как известно из Библии, Мария прибыла из Назарета в Вифлеем, сидя на осле.²⁴

Ослики используются в качестве аттракциона на детских площадках и в тематических парках для туристских экскурсий. Томас Кук использовал ослов при организации своих первых путешествий на Восток. В Арабских Эмиратах состоя-

¹⁹ Двенадцатый граф в старинном роде Дерби.

²⁰ Не более 30.

²¹ *Xenophanes*, греческий философ и поэт, воин, IV век ВС. Родился в Афинах в 430 ВС, служил офицером в армии и описал много военных кампаний. Он хорошо знал Сократа и написал о нем записки. До нас дошли его уникальные произведения «*Memorabilia*», «*Recollections of Socrates*».

²² Видимо, это у человека уже в крови.

²³ *Asinus*.

²⁴ А Иосиф проделал этот путь пешком, ведя за собой вола. Осел и вол — важные рождественские символы, как свидетели рождения Иисуса.

тельный гражданин имеет ферму, где содержит лошадей, верблюдов и непременно ослика для развлечения детишек.

Мулы

Мул — помесь осла и лошади.²⁵ Мул известен с античных времен и описан еще Гомером. Мул — более сильное, крупное и работоспособное животное, нежели осел, и более неприхотлив, нежели лошадь. Мулы активно используются как вьючные при организации перевозок грузов в экспедициях и путешествиях. Муловодство ранее было распространено во Франции, Греции и других странах Южной Европы, где этих животных разводили миллионами.

Северные олени-карибу

Северный олень активно используется в приполярных областях для перевозки пассажиров и грузов в упряжках в обыденной жизни местных народов и для целей организации экспедиций и путешествий. Местные жители содержат стада оленей, которые дают им мясо и шкуры. Собственно сани (нарты) олени успешно волокут не только по снегу, но и по тундровой траве. Олень — часть жизни северных народов.²⁶ В Лапландии (Финляндия) в стадах содержится 200 тыс. оленей. Каждый олень имеет клеймо своего хозяина.

Для массовых туристских целей олень — яркое развлечение. Знаменитый на весь мир финский Санта-Клаус²⁷ непременно прибывает на встречу с туристами на оленьей упряжке.²⁸ Олень в данном случае выступает известным и привлекательным символом. Санта позволяет детям погладить оленей, покормить, катает детей на сани. Катаются и взрослые, а отдельные проходят краткий курс обучения, за дополнительную плату, получают красочный сертификат — «удостоверение водителя (погонщика) оленьей упряжки». На фестивалях и праздниках в северных регионах организуются соревнования и гонки оленьих упряжек.

Отдельным видом туристского продукта выступает сафари на оленьей упряжке. Есть варианты многодневных (4–7 дней) и весьма протяженных путешествий до 400 км. Туристам выдается надлежащая экипировка, предусматривается сопровождение туристских групп опытными инструкторами. Маршруты апробированы, имеются оборудованные места ночевки и отдыха. Маршрут пролегает по красивой живописной местности и доставляет туристам массу впечатлений и удовольствия.

Быки и яки

Быки — самые крупные животные из полорогих. Они распространены в разных видах повсеместно.²⁹ Самый крупный — индийский буйвол, одомашнен в III тысячелетии ВС. Используется в качестве тягловой силы. Первоначально быки использовались в качестве жертвенных животных, лишь значительно позднее — в качестве тягловых. Волы используются в качестве тягловой силы для перевозки

²⁵ Более точно следует выделять мула и лошака. Следует называть мулом помесь от осла и кобылицы, а лошаком — помесь от ослицы и жеребца. Мулы и лошаки бесплодны.

²⁶ Виктор Черномырдин, экс-премьер России, привычный ездить в роскошном «Мерседесе», на встрече со своими избирателями в Ямало-Ненецком округе в 1999 г. для сближения с народом публично прокатился на нартах в оленьей упряжке. Этот незабываемый факт был показан всей стране в телепередаче новостей дня. Многие зрители прослезились и дружно назначили его своим народным избранником и слугой в Государственной Думе.

²⁷ А также канадский, американский и даже мексиканский. Изредка можно встретить и русского Деда Мороза в обществе оленей.

²⁸ Современный персонаж, русский Дед Мороз, адекватный христианскому Санта-Клаусу, но имеющий чисто языческое происхождение, согласно детским мультфильмам — больше любит автомобиль. Интересно отметить, что на Западе даже в солидных энциклопедических изданиях Деда Мороза именуют Бабушкой *Baboushka*, что изумляет россиян, читающих эти издания.

²⁹ Известно 4 рода и 10 подвидов быков.

повозок в экспедициях и путешествиях. Сегодня это чистая экзотика, однако, в эпоху освоения американского континента³⁰ это был распространенный способ перевозки грузов и людей. При освоении американского Запада быков запрягали в огромные крытые повозки с колесами до 3,5 м в диаметре. Такие повозки могли перевозить людей и груз до 4 т и именовались «кораблями прерий» *prairie schooner*. Тянуть огромные колесные повозки могли только несколько быков, запряженных попарно. В числе развлечений следует упомянуть испанскую или мексиканскую корриду (последняя отличается от испанской тем, что на ней быков только публично мучают и дразнят красной тряпкой, но не убивают, хотя вариант гибели матадора не исключен).

Як относится к породе быков, но занимает отдельное место в этой группе. Это очень крупное животное, вес крупных особей достигает 1 тонны, высота в холке до 2 м. Як приспособлен к проживанию в высокогорных районах, имеет мощный волосяной покров и хорошо переносит холод. Ареал распространения яка ограничивается Тибетом, хотя ранее наблюдался в Саянах и Алтае. Одомашнен людьми еще в первом тысячелетии ВС. Як — незаменимое вьючное животное в высокогорьях, нередко используется для перевозки людей, дает молоко, шерсть и мясо. Легко скрещивается с домашними коровами, полученное потомство именуется хайныком и применяется в качестве тяглового. В Монголии и Тибете яки используются для сафари для перевозки туристов наряду с верблюдами, однако чаще в высокогорных и холодных местностях.

Верблюды³¹

К этому отряду причисляют верблюдов и лам (безгорбых американских верблюдов). Верблюд — корабль пустыни. Нам известны двугорбые³² (пустыня Гоби, Монголия, Средняя Азия) и одногорбые³³ верблюды (Аравия, Северная Африка). Верблюд двугорбый одомашнен в Средней Азии более 1000 лет ВС. Одногорбый верблюд приручен человеком более 5600 лет ВС. В Египте найдена статуэтка навьюченного дромадера, возраст которой оценивается именно этим периодом. Геродот в своих записках много писал о верблюдах для путешествий и военных целей. Это неприхотливое в еде копытное, прирученное человеком, активно с древности и до сего времени используется для целей перевозки людей и грузов, в том числе и для путешествий в пустынных местностях. Верблюд может обходиться до 10 дней без воды³⁴ и проходит 80 км в день, развивая скорость до 23 км в час. Верблюд способен перевозить большой груз или человека. Хорошо ходит в караванах по 25–30 км ежедневно. Для кочевых народов Востока верблюд является важным средством перемещения, дает шерсть, мясо и молоко. В странах Востока и Индии используется в регулярной армии и пограничных войсках, неизменный участник военных парадов.

Верблюды служат диковинным развлечением для многих туристов. Нет наиболее распространенного фото для европейца, чем верхом на верблюде на фоне пирамиды Хеопса или другой достопримечательности. Для туристов в Египте,



³⁰ А также Австралии, Южной Африки.

³¹ Отряд мозолоногих. Иногда называют дромадером.

³² *Bactrian camel*.

³³ *Dromadary (camel)*.

³⁴ Но способен выпить до 130 литров воды одновременно за 10 минут.

ОАЭ, Тунисе, Марокко и даже в Израиле популярны сафари для туристов на верблюдах в пустыню.³⁵ Этот вид сафари более интересен и экзотичен, чем катание на современных джипах по песчаным дюнам. Но по жизни, туристы ограничиваются поглаживанием верблюда, реже кормлением или катанием на нем туда-сюда под контролем погонщика.

Верблюд — основное средство для перевозки грузов и людей в пустынях, уникальный многотысячекилометровый туристский маршрут «Великий шелковый путь» *The Silk Road* предусматривает большие этапы и переходы на верблюдах.

Разводят специальные породы беговых верблюдов. В Арабских Эмиратах устраиваются верблужьи бега, и, оказывается, эти крупные животные бегают довольно быстро. Это редкая экзотика и уникальное зрелище и, разумеется, с «тото». Можно наблюдать бега верблюдов и вдоль дорог. Местные жители устраивают соревнования беговых верблюдов с проезжающими по шоссе автомашинами, это любимое развлечение не только для туристов и своеобразный спорт для местных жителей, но и, как утверждают владельцы дромадеров, для самих верблюдов. Трасса длиной около 8 км для верблужьих бегов устраивается рядом с шоссе. В качестве жокеев используют 8-12-летних наездников, специально обучаемых для этого действия. Хороший беговой верблюд стоит немалые деньги и доступен только очень богатому человеку. Победитель соревнований, как верблюд, так и жокей, пользуются всеобщим уважением и славой.

Еще более редкое и нервное развлечение для туристов — верблужьи бои. Они культивируются на юге Турции, в частности в курортной Анталии. Дерутся³⁶ исключительно взрослые самцы и только в феврале. Их специально отбирают и готовят, укрывают защитными красивыми попонами и украшениями, выводят на арену на потеху зрителям. Для турок это любимое национальное развлечение, на которое редко попадают туристы, поскольку февраль не сезон для туризма в этой местности. Однако туристы-знатоки приезжают в Турцию специально посмотреть на это уникальное зрелище. Отметим, что любые бои животных, как зрелище, начиная петушиными — заканчивая верблужьими, преданы анафеме цивилизованному сообществу и, в частности, в Европе.³⁷ Поэтому турки, не желая входить в конфликт с европейскими организациями защиты животных, предпочитают не рекламировать верблужьи бои публично и на международном туристском рынке, оставляя это удовольствие зрелища для себя.

Верблюды отдельных пород довольно неплохо переносят холод. Этим воспользовались службы занятости населения в Южной Норвегии и стали создавать верблужьи фермы. Цель действия — занять делом множественных беженцев из африканских стран, которые оказались не способны³⁸ пасти оленей и ловить треску, и организовать доступный аттракцион для местных жителей, которым теперь нет необходимости ездить за многие тысячи километров в южные страны, чтобы поглазеть на верблюда.

Южноамериканские ламы — более мелкие животные по сравнению с верблюдом. Лама не может перевозить взрослого человека. Однако самцы ламы выносливы, неприхотливы, хорошо переносят холод и используются в высокогорной мес-

³⁵ Для европейца катание верхом на верблюде составляет две проблемы — укачивание и непривычный запах, исходящий от животного. Но экзотика превыше всего, а от запаха можно избавиться умачиванием седла одеколоном, купленным со скидкой в магазине *duty-free*.

³⁶ В отличие от человеков.

³⁷ Коррида по-испански — также неприемлема, но справиться с этим национальным развлечением и, тем более, запретить его, просто невозможно.

³⁸ Наивные норвежцы думают, что это даст беженцам дополнительный к социальному пособию источник для существования. По крайней мере, этот проект получил солидный национальный грант на его разработку. А уж будут выходцы из Африки разводить и пасти верблюдов или нет, вопрос времени и желания работать самих подопечных.

тности для перевозки грузов до 50 кг. С этим грузом лама способна преодолевать до 25 км в день.

3.3. Слоны

Слон — самое крупное и сильное животное в мире, не считая кита. Среди наземных животных ему нет равных. Слоны в наше время водятся только в Африке и регионе Индии (также в Камбодже, Бирме, Шри-Ланке, Таиланде). В других регионах слон живет только в зоопарках и цирках.

Африканский слон³⁹ самый крупный, индийский слон⁴⁰ несколько меньше. Масса крупных самцов африканского слона дости-



гает 7,5 тонн при высоте в холке до 4 м. Несмотря на массивность, слон подвижен, способен быстро передвигаться, плавать, преодолевать крутые подъемы. Обычно слон передвигается неспешно, но на удивление почти бесшумно. Походка слона такова, что он аккуратно ставит стопы задних ног точно в следы передних. Скорость передвижения крупного животного может быть довольно высокой — до 25 км/час, но если наличествуют условия или опасность — то скорость бега слона может достигать до 40 км/час.

Африканский слон населяет территорию к югу от Сахары, в основном в национальных парках и резервациях. Слон — животное стадное, обычно в стаде 9–10 особей. Сегодня в Африке, благодаря системе охраны животных и созданию национальных парков, насчитывается 250 тыс. слонов⁴¹, ежегодно отстреливается в целях регулирования поголовья до 5000 слонов. Слон привлекателен для туристов как объект наблюдения и охоты (фотоохоты и охоты с ружьем по лицензии). Сафари на африканских слонах предлагается в Зимбабве в национальном парке на водопаде Виктория. Это разумно дополняет экскурсионные прогулки на лодках, воздушных шарах и вертолетах, развлечения рафтингом и банги-джампингом, железнодорожные и пешие экскурсии.

Web: www.bookorbuy.com/elephants

Индийский слон легко приручается человеком, способен переносить тяжести и людей. Слоны издревле приручались человеком, исторически они использовались для тяжелых работ, в церемониях и в военном деле. Ганнибал⁴² совершил свой поход на Рим именно на африканских слонах, которые в то время еще водились в Северной Африке. Сегодня африканские слоны плохо поддаются дрессировке, хотя работы в этом направлении ведутся.

В индийском регионе во многих странах слон активно используется как помощник человека. Организованы специальные школы для дрессировки слонов и обу-

³⁹ *Loxodonta africana*.

⁴⁰ *Elephas maximus*.

⁴¹ В конце семидесятых XX века AD в Африке насчитывалось до 1,2 млн. слонов, но затем в связи с интенсивной охотой поголовье слонов резко сократилось.

⁴² Ганнибал (р. 247 — ум. 183 BC) участвовал во второй Пунической войне и провел свое войско из 90 тыс. пехотинцев, 12 тыс. конников и 40 слонов из Испании через Альпы в Италию.

чению погонщиков. Слон используется для валки леса, переноса тяжестей (до 350 кг) и транспортировки людей. В туристском продукте слон занимает важное место в системе аттракций.

Сафари на слонах — уникальная и привлекательная экскурсия для туристов. На спине у слона устраивается специальная корзина с сиденьями, в которой размещается до 4 туристов и погонщик, и совершается экскурсия в джунгли. Для убедительности, в рекламных проспектах туристского продукта и даже телевизионных рекламных роликах руководители туристских фирм лично восседают на слонах, зазывая собственным примером и мужеством туристов на экзотическое развлечение. В Шри-Ланке слоны помельче и даже не всегда могут поднять крупного туриста. Наш родной русский толстяк весом 160 кг взобрался на несчастного мелкого слона и тот едва смог нести его, что вызвало негодование погонщика.

Слоны активно используются в торжественных церемониях, в шоу и цирковых представлениях, в охоте.⁴³ В Таиланде для туристов организуются слоновьи представления *elephant show*, праздники слонов, слоновьи бега. Только индийский слон бывает альбиносом — белым. В Таиланде к слонам относятся особенно трепетно, белый слон длительное время присутствовал на государственном флаге страны.

3.4. Водоплавающие

Водоплавающие не приспособлены для помощи человеку в перемещениях в воде. Некоторая работа ведется с дельфинами и касатками, и то в рамках аттракционов в океанариумах и дельфинариях. Искусные дрессировщики совершают трюки езды верхом на дельфинах и касатках по кругу бассейна, что составляет привлекательный элемент аттракциона. Отдельные попытки использовать дельфинов при транспортировке небольших грузов практикуются военными. Примеры и сказки о спасении утопающих дельфинами — излюбленный сюжет для кино и приключенческой литературы.

3.5. Экстремальный туризм

Туры на собачьих упряжках в районах Крайнего Севера⁴⁴

В настоящий период, когда определенной части туристов постепенно надоедает бульонно-теплое море с бесконечными террористами в городах, на берегу и за каждой песчаной дюной, а также перманентные угрозы безопасности и спокойствию за свои собственные деньги, приходит естественная туристская мода на посещение северных территорий, более спокойных, но не менее, а возможно, и более красивых и привлекательных своей экзотикой, суровой северной природой.

Одним из привлекательных видов путешествий является зимне-весенний тур на собачьих упряжках различной сложности и протяженности. Такие возможности предоставляются туристам в Скандинавских странах: Финляндии, Швеции и Норвегии, например, путешествия вдоль Полярного круга 200–400 км, а также в России в Мурманской области (на Кольском полуострове), на Таймыре, Чукотке и Камчатке и в других районах Крайнего Севера в Канаде и на Аляске.

В отличие от детско-развлекательного 100-метрового хода на лубочной оленьей упряжке на игровой площадке близ деревни Санта-Клауса в Рованиemi⁴⁵ и жуткой ночевки в ледяной иглу в 250 м от роскошного отеля, 4–10-дневный тур на собачьих упряжках по трассе протяженностью 400–600 км — это непростой

⁴³ В данном случае — в охоте на других диких животных.

⁴⁴ Биржаков М.Б. и Егошина С.М.

⁴⁵ А также в каждой деревне в Лапландии вдоль Полярного круга и в других, где понятия местные жители промышляют на жизнь Санта-Клаусами на потеху заезжим туристам. Интересно, что это действие характерно от границы России с Финляндией на запад. На Восток на протяжении всех 11 тыс. км Полярного круга нет ни одного Санта-Клауса. Не водятся.

и достаточно эксклюзивный, дорогостоящий и несравнимый по объему впечатлений туристский продукт. Подготовка и осуществление такого тура требует от оператора недюжинного опыта и умений, наличия надлежащего снаряжения, обученных собак и каюров, апробированных и безопасных и привлекательных маршрутов, подготовленных стоянок, проводников и всего прочего, чтобы сделать это путешествие малоподготовленному туристу не в мучение и пробу на выживание, а в удовольствие и развлечение с незабываемыми впечатлениями. К тому следует учесть, что скандинавские туры проводятся в местностях с относительно мягким климатом, где сильно влияние Гольфстрима. Маршруты выбираются в местностях с красивым ландшафтом. Романтика зимних походов на собаках, известная многим по книгам и экранизациям рассказов Джека Лондона, дополняет мотивацию туристов к выбору такого вида путешествия. Однажды приняв участие в таком путешествии, как правило, турист становится повторным и, нередко, постоянным участником и в последующие годы.

Дополнительно популярность таких путешествий обеспечивается организацией развлекательно-зрелищных мероприятий — гонок на собачьих упряжках и других соревнований в дни северных праздников. Они распространены на Аляске еще с прошлого века, популярны и сегодня, в том числе в Мурманске. Предложениям таких туров и организации соревнований на собачьих упряжках посвящены многочисленные сайты в Интернете.

Рассмотрим вопросы технологии организации туров на собачьих упряжках и характерные особенности туристского продукта.

Ездовые собаки и упряжки

Исторический экскурс

С древних времен вплоть до наших дней для коренных жителей Севера и Дальнего Востока, Аляски и канадского севера и Гренландии ездовые собаки sled dogs⁴⁶ всегда были и есть важными атрибутами образа жизни. На собачьих упряжках с нартами ездят и перевозят грузы, собаки являются помощниками на охоте, их мясо употребляют в пищу, а из шкур шьют зимнюю одежду. Собака ранее была культовым животным: ее приносили в жертву и совершали над ней другие религиозные обряды⁴⁷.

В начале 1990-х годов на о. Жохова архипелага Новосибирских островов была обнаружена самая древняя охотничья стоянка с возрастом находок до 7800–8000 лет. Были найдены остатки древних нарт, собачьей упряжи, сохранившиеся кости собак. На Чукотке раскопки позволили обнаружить останки собак возрастом до 2500 лет. Ископаемые кости, достаточно разнородные по своим размерам, свидетельствуют о том, что эскимосы ели своих собак. Было впервые найдено погребение древней собаки с полностью сохранившимся скелетом.

Езда на собаках в течение многих веков, а в ряде случаев и тысячелетий, была важнейшей частью традиционного образа жизни коренных (аборигенных) народов населения районов Крайнего Севера евроазиатского и североамериканского континентов. Специалисты полагают, что ездовое собаководство гораздо старше езды на оленях; появилось оно несколько тысячелетий назад на северо-востоке Азии, на территориях, где находятся теперь Якутия, Чукотка и Камчатка, Аляска.

⁴⁶ Аналог *sledge*.

⁴⁷ Губы белого медведя сохранялись как обрядовый предмет и использовались в культовых церемониях. Так, у ненцев в XVI–XIX вв. был обряд «рота», при котором ненец, дающий клятву в правдивости повествования или свидетельства, съедал сердце тут же зарезанной собаки и кусал медвежью губу: «Как я кусаю твои губы, пусть они укусят меня, если я лгу». (1824 г., экспедиция Иванова И.Н. в устье Печоры, См. Труды МАКЭ, Остров Вайгач. книга 1, — М.: Российский Институт культурного и природного наследия, 2000, с. 43).

В полутундровой и таежной зоне одновременно исторически сосуществовали охотничьи и ездовые собаки. Тундровые народы, как правило, не имели специализированных охотничьих собак. Они высоко ценили своих ездовых, более того, ощущали кровную связь с ними⁴⁸. Собаки также использовались для охраны оленей как пастуши (оленегонные).

В описаниях жизни самоедов-ненцев Югорского Шара и о. Вайгач с 1556 г. нет указания об использовании собачьих упряжек, основным транспортным средством самоедов в приморской зоне являлись оленные упряжки. Среди записей о наличествующей пушнине, как товаре, нет упоминания о шкурах собак, хотя, несомненно, их мех использовался для изготовления одежды. Это можно отнести к особенностям исследователей, прибывавших в регион на морских судах и изучавших сугубо прибрежные зоны. В более поздних работах указывается, что в тундровой (материковой) зоне основным транспортным средством являются собачьи упряжки, хотя оленные используются также. Первые статистические сведения о собачьих упряжках относятся к 1924 г. Указывается, что на острове Вайгач было 157 оленей и 25 ездовых собак, в том числе оленных нарт — 40, а собачьих саней — 6. Такое соотношение определяется тем, что о. Вайгач был естественным пастбищем для оленей, которые перегонялись по льду или вплавь через пролив.

Без ездовых собак вряд ли были возможны многие географические открытия в высокоширотных зонах и освоение человеком Арктики. В России, начиная с XVIII в., со времен Великой северной экспедиции Петра I⁴⁹ и до 1970-х годов ни одна северная, особенно арктическая, научная экспедиция не обходилась без собачьих упряжек. Если побережье и речные бассейны исследовались на морских и речных судах, то все путешествия по материковым территориям в зимнее время совершались исключительно на собачьих упряжках. Об этом свидетельствуют записки исследователей Камчатки, Чукотки, Якутии, Таймыра, Ямала и Новой Земли.

В 1893 г. Ф. Нансен организовал путешествие на судне «Фрам». Он взял с собой несколько нарт, 40 ездовых собак и 300 пудов корма для них, далее он подкупил 30–40 собак у местного населения. Оба полюса Земли впервые были достигнуты на собачьих упряжках. В 1909 г. Роберт Е. Пири⁵⁰ с их помощью достиг Северного полюса, для путешествия Пири использовал 133 ездовые собаки и 40 эскимосов-проводников. Собственно к полюсу дошла экспедиционная группа на 40 ездовых собаках, а остальные вернулись, создав промежуточный базовый лагерь. Рональд Амундсен⁵¹ в 1911 г. водрузил флаг Норвегии на Южном полюсе, пройдя на собаках в тяжелейших условиях 2980 км за 99 дней⁵². Отметим, что иногда большое количество собак в экспедиции обусловлено тем, что по дороге некоторых, преимущественно ослабевших, животных забивают, и скармливают их мясо остальным, это жестоко, но вынужденно в экстремальных условиях.

⁴⁸ Азиатские эскимосы не лечат заболевшую собаку – считается, что её болезнь может передаться хозяину.

⁴⁹ 1773–1744 гг. В. Беринг и А. Чириков. Экспедиции по берегам Ледовитого океана от Печорского до Чукотского морей. Вторая Камчатская экспедиция.

⁵⁰ *Pearcy, Robert Edwin*, 1856–1920, американский путешественник, покоритель Арктики, первым достиг Северного полюса 6 апреля 1909 г.

⁵¹ *Amundsen, Roald Engelbregt Gravning*, 1872–1928, норвежский путешественник, покоритель Арктики (1906–1908 гг.) и Антарктики, первым достиг Южного полюса 14 декабря 1911 г. В составе экспедиции были 4 помощника, 52 собаки и 4 нарты.

⁵² Одновременно другой полярный путешественник, Скотт, также предпринял попытку покорения Южного полюса. Но он неосторожно сделал расчет на ездовых пони. Это стоило ему жизни. Маленькие пони не смогли двигаться по антарктическому снегу и были съедены в первую же неделю. Далее путешествие продолжалось на собачьих упряжках. Скотт достиг Южного полюса через несколько дней после Амундсена, но на обратном пути продовольствия не хватило и экспедицию постигла фатальная неудача.

Для аборигенов ездовые собаки с нартами во многих северных районах единственное средство передвижения и по наши дни. Собаčky упряжки как транспортное средство нашли применение во время Великой Отечественной войны для перевозки раненых и подвозки различных военных грузов как зимой, так и в летнее время. Наиболее применимыми на практике оказались небольшие упряжки в три-четыре собаки, а для дальних переходов — до 6 собак, запряженных в лодку-волокушу или легкие сани-нарты, а летом в колесно-носилочные установки.

По аналитическим запискам кинологов, обследовавших чукотские поселения в период 1985 по 1989 г., наблюдалось 2500 собак в 9 национальных поселках Чукотки. В 1988 г. удалось провести поголовную перепись упряжек одновременно во всех поселках. Она показала, что на 4192 коренных жителя, включая стариков и детей, приходилось тогда 149 упряжек, объединявших 1594 собаки.

С началом широкомасштабного индустриального освоения Крайнего Севера, когда традиционный образ жизни коренных северян был нарушен массовым использованием вездеходов, снегоходов и вертолетов, на некоторое время роль ездовых собак была утрачена. Ездовое собаководство уцелело преимущественно там, где либо техника не могла заменить собак, либо имели место энтузиасты ездовых собак⁵³. В последнее десятилетие в России внимание к программам освоения северных регионов в значимой мере утрачено, топливо и продовольствие подорожали и завозятся нерегулярно. Наблюдается процесс возвращения многих коренных жителей к естественному самобытному образу жизни и вновь возрастает роль оленей и собак как важного транспортного средства на этих территориях. Старшее поколение охотников Севера и в наши дни считает собаčky упряжки единственно надежным транспортным средством. Хороших обученных собак тщательно берегут, проявляют о них постоянную заботу. Одним из преимуществ собачьего транспорта является его экологическая совместимость и безвредность. Собаčky упряжки являются и надежным средством доставки почты на небольшие расстояния.

За последнее десятилетие собаčky упряжки вновь снискали популярность и любовь во всем мире. Путешествие на собачьей упряжке обладает особой прелестью. Знатоки и ценители не променяют собачьую упряжку ни на какой суперсовременный снегоход. «Дай мне зиму и собачьую упряжку, а остальное возьми себе» — наиболее популярный слоган, принадлежащий датчанину Кнуду Расмуссену⁵⁴.

От Баффиновой Земли в Канадском Арктическом архипелаге до Японии и Австралии, от Швеции и Норвегии до ФРГ, Чехословакии и Италии — везде существуют теперь питомники ездовых собак⁵⁵. Созданы клубы по разведению собак северных пород. Разработаны стандарты для собак по породам, организуются выставки собак и телевизионные *dog-show*. Издается большое количество специальной и популярной литературы и рекомендаций по методике разведения и подготовки собак. Ездовым собакам посвящены множественные сайты в сети Интернет.

⁵³ Отметим, что клуб собаководов ездовых пород есть в Подмосковье и, соответственно, там же культивируются развлечения катания на собачьих упряжках.

⁵⁴ Кнуд Расмуссен, датский этнограф, осуществившего самое большое в истории человечества путешествие на собаках. Он прошел «Великий санный путь» с собачьей упряжкой и нартами от Гудзонова залива до Чукотского полуострова протяженностью более 18 тысяч километров.

⁵⁵ Кроме России. В Финляндии в местечке Рованиеми, родине финского Санта-Клауса, имеется питомник ездовых хаски. Там же туристам предлагаются различные варианты развлечений на собачьих упряжках с нартами от 10-минутной прогулки для детишек до 2–3-часового путешествия для взрослых. Впрочем, если заказать заранее, то можно совершить и двух-трехдневное путешествие вдоль Полярного круга в Лапландии. Расторопные финны готовы сделать все разумное, за что русские туристы заплатят деньги.

Спорт

Развиваются спортивные состязания на собачьих упряжках, ставшие традиционными на Аляске еще в начале прошлого века (со славных и суровых времен «золотой лихорадки»), гонки распространены во многих странах. Известно, что такие соревнования проводились на Чукотке, Камчатке и в других районах Севера. Там, где нет снега, собак запрягают в специально сконструированные тележки или просто бегают с собакой на поводке (скиджоринг, протяженность трассы 12 км). С 1932 г. гонки на ездовых собаках были включены в программу зимних Олимпийских игр. На Аляске традиционно более 100 лет проводятся широкомасштабные соревнования, привлекающие большое количество зрителей и участников. Они включают в себя различные виды зрелищных мероприятий в крупных городах Аляски Анкоридже и Номе. Обычные трассы имеют протяженность от 25 до 2000 км. Для мужчин и женщин предлагаются скоростные состязания на трассах до 90 км. Однако центральным событием являются трансалаяскинские гонки на большие расстояния. Так, в марте ежегодно с 1910 г. организуется гонка на 1700 км от *Prudhoe Bay* до *Valdez*. Эти гонки широко известны в мире как *Iditarod Trail Sled Dogs Race*. Обычно это доступно только мужчинам, но известна победительница в гонках *Iditarod* женщина *Libby Riddles*. Такие же гонки проводятся в Юконе (*Yukon Quest Race*) и Клондайке. Проводится многоэтапный Североамериканский чемпионат⁵⁶ на собачьих упряжках. В России гонки и иные соревнования на собачьих упряжках имеют место на зимних праздниках в Мурманске и на Чукотке.

Распространены соревнования ски-пулка. Собака (от одной до трех) тащит небольшие нарты с грузом (провизия для человека и собаки, необходимое снаряжение), а охотник бежит рядом на лыжах. Нарты (пулка) связаны с охотником длинным двухметровым шнуром, который крепится на пояс. Дистанция от 5 до 50 км.

Для гонок ски-пулка и скиджоринг⁵⁷ используются не только ездовые собаки, но также собаки и других пород. В 90-х годах прошлого века создана Европейская ассоциация гонок на собаках. В России стали проводиться гонки на собачьих упряжках на Чукотке и Камчатке («Беренгия», «Надежда»). Также гонки ежегодно проводит московский клуб «Московия».

В ноябре 1982 — июле 1983 гг. в СССР была организована уникальная экспедиция на собачьих упряжках от Уэлена до Мурманска по всей приполярной зоне России. Участники похода прошли более 10000 км по Чукотке, Якутии, Таймыру, Ямало-Ненецкому и Ненецкому автономным округам. Впервые в советской истории освоения Арктики за одну зиму, весну и начало лета экспедиция за шесть месяцев проделала такой огромный путь⁵⁸.

Ездовые собаки

Международные каталоги насчитывают до десяти основных пород ездовых собак: серая и черная норвежские ездовые собаки, самоед, сибирский хаски⁵⁹, гренландский хаски. Всеобщее признание получили три породы: сибирский хаски, маламут и самоед. Названия пород говорят об их происхождении: маламут — ездовая собака эскимосского племени маламут на Аляске, а родина сибирского хаски и самоеда — Россия⁶⁰.

⁵⁶ *North American Championship Sled Dogs Races.*

⁵⁷ *Skijoring.* Этот вид развлечений и соревнований весьма разнообразен и допускает использование в качестве тягловых и других животных (лошадей, пони, оленей).

⁵⁸ Ардеев Ф. Н. На собаках от Уэлена до Мурманска.

⁵⁹ В Америке «хаски» означает «эскимос», «эскимосская собака».

⁶⁰ Реальная в жизни библейская притча «Нет пророка в своем отечестве» подтверждается — и породистые хаски и самоед теперь популярны и разводятся за рубежом по всем канонам кинологической науки, образуя неплохой бизнес в собачьем деле. В России эта проблема отсутствует и решается

На территории России распространены ездовые собаки: гиляцкие (амурская и сахалинская группы), камчатские (ительменская и корякская группы), анадырские, чукотские, якутские (индигирская и колымская группы), енисейские (несколько групп). Ездовые собаки Западной Сибири, Таймыра и Новой Земли, Европейского Севера, Аляски и Канады преимущественно относятся к породе самоедов — самоедская лайка (самоедский шпиц). В Скандинавии и Северной Канаде известны также элкхаунд (норвежская лосиная лайка), эскимосская и гренландская собаки, соответственно.

Якутские ездовые собаки по своему росту и массе тела значительно превосходят чукотских. Густая, плотно прилегающая, среднего размера шерсть к холке удлиняется и образует загривок. Она служит собакам надежной защитой от жестоких морозов. Крепкие спина, поясница, широкая грудь и хорошо развитая мускулатура, небольшая голова с маленькими торчащими ушами — характерные особенности этих собак. Задние конечности чуть расставлены в стороны, при работе делают хороший упор, а значительная их длина облегчает передвижение по рыхлому, глубокому снегу. У собак серого окраса вдоль спины проходит темная полоса, что также является характерной особенностью этого типа. Но якутские охотники предпочитают совершенно белых собак или пестрых. К собакам другого окраса относятся отрицательно.

Порода сибирская хаски⁶¹ считается наиболее распространенной. Считается, что эта порода ездовых собак пришла с Чукотки, где использовалась чукчами-оленьеводами как ездовая, охотничья и пастушья. В начале XX в. несколько упряжек были вывезены на Аляску с Нижней Колымы. Чукотские собаки полюбились жителям Аляски за свои рабочие качества (они не раз выигрывали разнообразные гонки этого штата), сметливость и дружелюбие, гораздо большие, чем у других полярных шпицев. Было признано, что чукчи воспитывали собак лучше других народов Севера. Чукотские и колымские собаки так и остались аборигенными, неприхотливыми в еде и содержании, удивительно работоспособными, а сибирский хаски стал на Аляске заводской породой, в формировании которой были использованы и другие породы.

Среди арктических ездовых пород собак эскимосская лайка считается наиболее способной, ее родина — Гренландия, жители севера Канады называют эту собаку кингмик. Попав к эскимосам, эта лайка решила их многовековые транспортные проблемы. Строго говоря, эскимосская лайка — это хаски. С этими собаками наиболее часто охотятся на белых медведей.

Самоед — одна из древнейших среди известных шпицеобразных пород. Их исторической родиной является Россия. Название породы исходит к названию племен самоедов на побережьях северных морей, которые вели кочевой образ жизни, перемещаясь в заснеженных пространствах со своими оленями стадами и собаками. За тысячелетия общения с человеком в породе развились тонкое понимание человека, потребность в контакте с ним, деликатность, а тяжелая работа сделала самоедов выносливыми и неприхотливыми тружениками. Самоеды участвовали в великих арктических и антарктических экспедициях. Это снежно-белые пушистые собаки — северная популяция «хаски» и «маламуты», пользуется большой популярностью, благодаря своей исключительной внешности и характеру, силе и выносливости. Они хорошо приспособлены к езде в упряжке и охотно выполняют эту работу.

естественным путем сама по себе.

⁶¹ Название хаски получила лайка из Сибири, на долю которой выпала значительная часть славы, завоеванной эскимосскими лайками. Сибирская хаски выглядит тщедушной по сравнению с мощной эскимосской лайкой.

Сравнение с оленем

В качестве транспортного животного собака во многих отношениях удобнее, чем олень. Она одомашнена и всегда стремится быть близ людей. Собаки намного выносливей и безотказней оленей. Собака тянет нарты, пока может держаться на ногах, а уставший олень ложится, и его никакими силами не заставишь продолжать путь. В снежную пургу собаки стремятся к жилью, оленю же стараются бежать по ветру, часто в сторону, противоположную дому. Собаки едят то же, что и люди, и потому на них можно уходить далеко во льды с запасом пищи, нередко общей для четвероногих и двуногих путешественников. Оленям необходим ягель, их нужно отпустить попасись, потом отыскать и поймать — они сами не возвратятся к нарте. Волки опасны для оленей и не столь опасны для собак. Более легкие, собаки проходят по льду и рыхлому весеннему снегу там, где олень скользят и проваливаются. Собаки намного плодовитей, легче обучаются и незаменимы при оседлом образе жизни. Олень всегда требует кочевков.

Упряжь и нарты

Собаки используются для транспорта зимой на всем Крайнем Севере, как в тундре, так отчасти и в тайге. На востоке собачьи упряжки распространены по всему побережью Тихого океана, на Аляске, от Берингова пролива до низовьев Амура и Сахалина. В глубь таежной зоны ездовое собаководство распространяется слабо и преимущественно имеет место по поймам рекам и заходит на 500 км и более от границы леса.

Известны и применяются два способа запряжки собак — цуговой и веерный. От названия упряжи и вся упряжка собак на северо-востоке называется потягом.

Цуговая упряжка

Цуговая упряжка — наиболее древний и совершенный способ запряжки собак. Она распространена на всем побережье Сибири к востоку от Енисея; веерная — к западу от Енисея.

Цуговая упряжка бывает:

- а) с одним длинным потягом, к которому собаки припряжены с обеих сторон парами или попеременно — елочкой;
- б) с двумя постромками (потягами), между которыми следуют собаки одна за другой.

Упряжь изготавливается из ремней (из кожи лахтака или моржа) или прочных веревок из хорошей пеньки 2–2,5 см диаметром. В потяг на расстоянии 1,20–1,50 м вплетаются пары ремней длиной 15–20 см. На концах ремней сделаны петли или вшиты кольца, прикрепляемые к ремням каждой собачьей шлейки. Число пар этих ремней адекватно количеству собак (8–10 пар). Собак впрягают в передние петли, а задний конец потяга с лишними петлями привязывают к барану или к передним копыльям нарты. Свободный конец потяга, закрепленный на нарте, используется каюром для управления нартой при преодолении торосов и других препятствий.

При цуговой упряжке обычно собаки ставятся парами друг за другом, на расстоянии 1,5 м. В пары желательно подбирать собак, приблизительно одинаковых по силе, выносливости и особенностям поведения.

Шлейка (алык) делается из кожи или фитильной ленты шириной 4–4,5 см. Шлейку особо подгоняют к размерам туловища собаки. В общем случае шлейка похожа на петлю и ее надевают через голову собаки на грудь, но не пропускают под лапу. Шлейка облегает туловище и лежит на боку своим концом, далее идет один ремень 25 см, укрепляемый на ремне потяга. В простейшем варианте собака тянет несколько вкось. Однако известны варианты шлейки с обхватом туловища с брюшным ремнем посередине спины. Все застежки делаются со специальными

клевантами (балбашками). Это позволяет быстро запрягать и распрягать собак, не снимая рукавиц, что важно зимой в сильные морозы.

Веерная упряжка собак

Известно три способа веерной упряжки:

а) настоящий или полный веер — все собаки идут рядом, или по слабо выгнутой дуге;

б) собаки идут в виде клина — веер уступом;

в) собаки идут на потягах разной длины, так что при взгляде сбоку они почти не закрывают друг друга.

г) упряжка переходная (комбинированная), в которой впереди идут три собаки веером, а за ними — парные на центральном потяге.

В веерных упряжках каждая собака имеет свой отдельный потяг, прикрепленный к барану нарты или к передней перекладине нарты, непосредственно или при помощи колец, регулирующих тягу каждой пары. При наиболее совершенной регулировке отдельный короткий ремень протянут вдоль перекладины нарты и пропущен через 3 кольца (при упряжке в 8 собак), прикрепленные к перекладине; на него, в свою очередь, надеты 4 кольца и в каждое из них пропущены тяжи одной пары собак. Все собаки, идущие в правой части веера, имеют лямку через правое плечо, все левые — через левое.

Алык веерной упряжки такого же типа, как описанный выше, но устройство спинного ремня несколько иное — он проходит одним концом между передних ног собаки. На Новой Земле иногда собакам надевают лямку, как и оленям, не только через голову, но и захватывают одну из передних лап. Хорошо сшитый и подогнанный к собаке алык позволяет ей легко бежать, экономно расходовать силы, хорошо управлять упряжкой. Важно индивидуально подогнать алык, чтобы он лежал плотно, но свободно, не болтался и не сдавливал грудную клетку, не затруднял дыхание животного. Иногда упряжь украшают, обшивая их снаружи тонким, ярких цветов приборным сукном, укрепляя металлическими красивыми бляшками.

При веерной запряжке вожakov запрягают по бокам, при цуговой — впереди.

Веерная упряжка применима в тундре на твердом снегу, но неудобна в лесу, в глубоком снегу и среди торосов; при ней очень неполно используется тяговая сила собак; запрягать много собак в нарту нельзя, так как они мешают друг другу. Преимущество веерной упряжки то, что все собаки находятся под непосредственным воздействием палки (хорea) и бича каюра и легче заставляют работать ленивых собак; поэтому упряжка эта удобна при плохо обученных собаках и для неумелого каюра. Веерная упряжка собак имеет существенные недостатки: собаки «растягиваются в ширину», что очень неудобно при езде по торосам, объезде различных препятствий.

Для перевозки грузов и для дальних переездов цуговая упряжка более эффективна, но необходим опытный каюр.

Нарты

Собачьи нарты *sled (sledge)* — узкие длинные низкие сани с двумя полозьями. Они могут использоваться для перевозки груза и одного-двух человек. Длина нарты зависит от числа собак и перевозимого груза. Обычно нарты имеют длину от 2 до 4 м, ширина между полозьями от 0,55 до 0,75 м, полозья шириной от 10 до 14 см. В задней половине полоза укреплены от 3 до 4 стоек (копыльев) высотой 50 см. На середине высоты копылья скреплены деревянными поперечными перекладинами, скрепляющими обе половины нарт. Все части нарты связаны кожаными ремешками и могут быть легко заменены при повреждениях; нарту изготавлива-

ется упругой и выдерживает без поломки сильные удары о препятствия. Наиболее совершенной признается конструкция восточного типа — чукотская или колымская нарта.

К тонким передним концам полозьев прикрепляется дугообразный баран из палки толщиной 5–8 см, рога которого притянуты к первой паре копыльев. На поперечных стяжках устраивается настил из легких тонких продольных досок, которые передними концами опираются на рога барана. К верхним концам копыльев в виде барьера прикреплена тонкая жердь — пардина, переплетенная ремнями или веревкой с краем настила. Задняя часть нарт оплетается сеткой. Для лучшего управления над передними копыльями нарты укрепляется вертикальная дуга. Держась за эту дугу, каюр, бегущий рядом, управляет нартой при пересечении каменных гряд и торосов. Конструкция колымской нарты несколько более эластичная и прочная.

Восточные нарты изготавливаются из березы; баран иногда делается и из ивы. Для полозьев применяется береза и лиственница. Березовые полозья имеют то преимущество, что они прочно держат на себе слой льда — ледяные подполозки («войду»), и поэтому они необходимы зимой. Полозья из лиственницы гораздо тверже березовых, но почти совершенно не держат воды и применяются для поездок по морскому льду (где соленая вода растворяет «войду») и по обнаженному от снега грунту зимой, а также весной и летом. В этих же случаях применимы и металлические подполозки (подреза), которые зимой по сухому снегу скользят хуже, чем ледяные.

Для поездок по рыхлому снегу необходимы узкие нарты, у которых ширина не превышала бы ширины следа собак, бегущих впереди. Например, у нивхов (гиляков) нарта при длине 4,5 м имеет ширину 40 см. Широкие четырехкопыльные нарты служат для перевозки тяжелых грузов. При езде по морскому льду, особенно осенью и весной, лучшими подполозками являются костяные — из челюстных костей кита или из моржовых клыков. Костяные подполозки легче железных и хорошо скользят также по сухому пресному снегу.

Баран облегчает поездку по торосам. Благодаря ему нарты, ударяясь о торосы, не опрокидываются, а отскакивают, рикошетят. Части чукотских и эскимосских нарт в местах их соединения (узлах) стягиваются с помощью тонких ремешков из лахтачьей кожи. Такие нарты в своих узлах очень подвижны, но ни при каких обстоятельствах не ломаются.

Нарта воевной упряжки, чаще используемая на западе, короче и шире. Длина полозьев 180–200 см, ширина между ними 100–125 см, высота копыльев 50–60 см. Все крепления этой нарты жесткие, и части соединяются деревянными шпильками. Такая собачья нарта менее устойчива к ударным нагрузкам, чем восточная.

Особенности работы с собачьей упряжкой

Наилучшими упряжными собаками считаются восточносибирские; особенно славятся индигирские, а на втором месте стоят колымские; восточное побережье дает и лучших каюров.

Ездовая собака хорошо работает в упряжке с 1,5 лет, реже с одного года, но для дальних переездов лучше всего подходят трехлетки и старше. Наилучший возраст собаки для ездовой работы от 3 до 7 лет, предельный до 10–12 лет. Сук на востоке не запрягают совсем, в Якутии и на Новой Земле запрягают, но вожак сука не бывает. Кобелей обычно кастрируют. Возможная полезная нагрузка на упряжку зависит от трассы пути: рыхлый или плотный снег, наст или талый снег, морской лед с солью или с торосами, пересеченная местность. Максимальная нагрузка на одну собаку в цуговой упряжке до 40–50 кг, минимальная при сложном рельефе трассы пути может быть в три раза меньше. Нагрузка зависит также от скорости

пробега и от длины маршрута. На короткие расстояния собаки перевозят грузы до 60–65 кг каждая, проходя 120 км за 12–14 часов. Для большой длинной (четырёхкопильной) нарты общая нагрузка может достигать 900 кг и редко достигает 1300 кг. Для короткой (трёхкопильной) нарты с 10–12 собаками обычная нагрузка до 500 кг, но по плохой дороге груз приходится уменьшать значимо, иногда он не превышает 150 кг.

При езде собаки держат хвост трубой или кольцом, если собака устала, она хвост опускает.

Скорость передвижения на нарте зависит от груза, качества снежного или ледового покрытия трассы движения, общих погодных условий, интенсивности встречного ветра, числа и качества собак в упряжке. Собаки не могут идти уже против ветра, дующего со скоростью 7–8 м/сек. По рыхлому снегу передвижение на собаках мало продуктивно. Поэтому в таежной зоне олений транспорт, для которого к тому же не надо везти с собой корм, является наиболее экономичным.

При полной нагрузке и при продолжительных поездках скорость движения на собачьей упряжке редко превышает 7–10 км в час, при дневном переходе 50–70 км, а по плохой дороге не более 30–40 км. При малой нагрузке (один-два человека и легкий багаж), с упряжкой в 8–12 собак, скорость движения упряжки, в зависимости от дороги, может достигать 20 км в час. Рекордные продолжительные переходы на собаках — 220–250 км в сутки.

Управление упряжкой

Управлять собачьей упряжкой непросто. Чтобы все собаки работали слаженно, как единое целое, четко выполняли все команды, подаваемые голосом, нужен опытный каюр. На подготовку опытного каюра требуются многие месяцы, а иногда и годы. Искусство быть каюром — это прирожденный талант.

Собаки в цуговой упряжке управляются главным образом голосом. Собак во время движения поощряют выкриками «Пырь, Пырь». Для остановки собак и подзыва к себе отвязавшейся собаки применяется команда «Ля, ля». На Чукотке для управления собаками при цуговой запряжке применяются команды: «Тах – Тах» — налево, «Сте – Сте» — направо, «Хак – Хак» — вперед, «Ге – Ге» — стоять. В Якутии используют другие команды: «Кух – Кух» — налево, «Подь – по – Подь – по» — направо, «Та – Та» — стоять.

Хороший вожак упряжки точно исполняет несложные условные приказы. Торможение производится короткой толстой погонной палкой⁶² с острым концом, которую втыкают на ходу впереди нарты между головками полозьев или сбоку под нарту впереди второго копыла и удерживают за петлю, прикрепленную к головке. Чаще всего это остол — толстая, из прочного дерева, палка. В один ее конец вбивается острый стальной штырь, а деревянная часть обхватывается металлическим ободком. При остановке остол втыкается в снег (лед) между копылками нарты. Остол также служит для ускорения бега собак, для чего он периодически как бы выбрасывается вперед в сторону собак или им размахивают, угрожая собакам броском. Длина палки зависит от традиций. На Аляске используют остол (хорей) большой длины. Остол выручает каюра при попадании в полынью при преодолении рек.

Для поворота тормозят слегка остолом справа или слева. Можно тормозить также, нажимая на одну сторону нарты или становясь на один из полозьев. Иногда применяют и длинный бич для поощрения задних собак. В верной упряжке каюр погоняет собак или хореем (длинной палкой), или специальной плеткой.

При цуговой упряжке в пути надо время от времени менять местами собак. Самая тяжелая работа у собак, последних в упряжке, а передовые собаки утомля-

⁶² Остол, оштол, торил.

ются больше лишь при глубоком снеге. При рыхлом снеге 15–20 см глубины обычно впереди каравана груженных нарт идут легкогруженные с тремя-четырьмя собаками, которые пробивают дорогу остальным. Цуговая запряжка особенно удобна при езде по рыхлому глубокому снегу: передняя пара пробивает дорогу другим и облегчает им путь. Таким образом, периодически заменяя первую упряжку, можно равномерно распределять нагрузку между животными, что позволяет сохранять одинаковый темп езды на протяжении всего маршрута.

При переездах по насту, по подтаявшему морскому льду и по морскому льду с солью собакам надевают особые чулки из выделанной оленьей кожи с отдельно вшитой подошвой. Чулки стягиваются тесемочкой у запястья. Во время сильных холодов чулки эти надевать нельзя, так как стягивание запястья приводит к остановке кровообращения. В сильные морозы собакам на паховую область надевают меховые набрюшники.

Груз в нарте должен быть равномерно распределен; впереди кладутся тяжелые вещи малого объема, не выше 60 см от настила нарты, чтобы каюр видел всех собак; за второй парой копыльев груз кладется мягкий, вровень с бортами нарты — в этой части сидят один или два человека; сзади укладывается объемистый груз до высоты 1–1,3 м и даже выше. Груз полезно завернуть в большое полотнище из мешковины, которое кладется под груз и затем охватывает его со всех сторон. Поверх полотнища нарта крепко увязывается, чтобы вещи не рассыпались при быстрой езде и перевертывании нарты.

Во время пути делают остановки на 5–10 минут — для новых собак в упряжке, не имеющих опыта работы, каждые 5–10 км, а для опытных ездовых через 15–20 км. Через каждые 2–4 дня устраиваются однодневный отдых. Снежные комки, ледяные катыши, прилипшие к лапам, собаки сами на остановках удаляют, выгрызая зубами или вылизывая языком. При езде по мягкому, рыхлому и влажному снегу для самоочищения собаками лап нужно чаще делать кратковременные остановки. Иногда каюру приходится самому чистить лапы собак от налипших кусков льда и снега.

В общем случае каюр может сидеть на нартах, но нередко ему приходится идти впереди упряжки на лыжах, прокладывая путь в рыхлом снегу. Для помощи на подъемах, облегчения в торосах или личного согревания при ознобе бегут сзади нарты, держась за дугу. Песец, заяц, куропатка, внезапно попавшиеся на пути следования упряжки представляют опасность для каюра, так как при встрече с ними далеко не всякая собачья упряжка в состоянии сдержать охотничий инстинкт и не броситься в погоню за дичью. Известно немало случаев, когда выпавший из нарт каюр или охотник лишался упряжки навсегда.

Вечером, по завершению дневного перехода, собак привязывают к длинной цепи, к которой через каждые 2 м прикреплены короткие цепочки длиной 80 см с ошейниками. Привязывать ремнями собак нельзя — они перегрызают или съедают всякую кожу. Собаки ночуют на снегу, свернувшись клубком и зарывшись в ямку. Для ночевки надо выбирать места, защищенные от ветра и с мягким глубоким снегом, чтобы собаки могли вырыть в нем ямку и укрыться от ветра. В плотном снегу каюру следует вырыть каждой собаке отдельную ямку. При продолжительных стоянках следует сделать специальные пещеры в твердом снегу, соорудить иглу или другие укрытия от ветра.

Ездовые собаки должны совмещать различные качества и умения. Для успешной работы в упряжке им надо подавить охотничьи инстинкты, но в то же время они должны уметь защитить своего хозяина от медведя, помочь ему в охоте на нерпу. Упряжка много часов терпеливо ждет хозяина, который ушел проверять силки, собаки свернутся клубком и уткнут носы в пушистые хвосты и пережидают холод. Правильный подбор собак в упряжки, тщательно продуманная методика передви-

жения, строго регулируемый рацион кормления и постоянная забота о животных — верный залог успеха экспедиции или похода. Ездовые собаки строго соблюдают наработанные веками «привычки», характерные для всех стадных животных: работать всем в упряжке до последних сил, если не работать — тоже всем вместе. Если есть, то есть всей упряжкой, а не отдельным собакам, если голодать, то также всей упряжкой.

Вожак

Вожак (один или два) помогает каюру управлять упряжкой. Один из вожakov умеет наилучшим образом выбрать дорогу, провести упряжку по тонкому льду, правильно сориентироваться среди торосов или в снежную пургу. Другой вожак организует работу всех собак упряжки, следит, чтобы они работали в полную силу и подчинялись каюру. Вожак не обязательно самая сильная собака, он обладает сильной волей: его главная цель — заставить упряжку работать даже тогда, когда собаки уже устали. По команде каюра вожаки выбирают характер и скорость движения, наиболее приемлемые для всех собак упряжки.

Большое значение для успешной езды имеет хорошая выучка собак, а в особенности вожака, который в цуговой упряжке идет впереди. Он должен выбирать дорогу, направлять весь потяг, преодолевать препятствия, удерживать других собак от погони за пробегающим зайцем, песцом, выполнять приказания каюра. Выдрессировать вожака — задача трудная, требующая от человека умения, опыта, терпения и большой выдержки. Хороший вожак быстро и точно выполняет все команды каюра, чувствует работу и рвение каждой ездовой собаки в упряжке. В лесной зоне Якутии некоторые каюры используют своих вожakov впереди упряжек без надевания на них рабочего снаряжения. Животные без усталости первыми пробивают в глубоком снегу тропы. Выработка этого навыка требует длительной, кропотливой дрессировки, и даже после нее далеко не все собаки способны на такую работу.

Кормление ездовых собак

Кормят собак только раз в день, вечером, каждую отдельно. Вес сухого корма (крупы, пеммикан, галеты) на одну собаку в сутки до 1 кг. Дополнительно каждой собаке дают сырого мороженого мяса от 1,5 до 2 кг. Это необходимое количество еды для собак образует значимый груз и поэтому лимитирует радиус действия собачьей упряжки — в сутки на упряжку из 10 собак надо непременно планировать, как минимум, до 20 кг корма⁶³. Собаки — живые существа, и их надо кормить ежедневно. Они съедают ежедневно почти то же количество корма при плановых и вынужденных стоянках во время пурги, которая может продолжаться от одних суток и до недели. Эскимосы и чукчи дают своим собакам то, что едят сами, а это, прежде всего, продукты морского зверобойного промысла: мясо и жир ластоногих и китов в свежем и заквашенном виде и рыба, летом и осенью — гольцы и горбуша, зимой — юкола (из тех же видов лососевых) и сайка, которую на Чукотском полуострове нередко ловят в огромном количестве. Ездовых собак кормят мясом моржей — копальхеном, реже — рыбой. Копальхен — мясо моржа специальной закваски. Его готовят следующим образом. Летом в земляные ямы закладываются куски свежего моржового мяса с салом и шкурой, сверху ямы закрываются плотно дерном и выдерживают так определенное время. Мясо, приготовленное таким способом, является также пищей чукчей и эскимосов. Копальхен едят в сыром виде, разрезая на деревянном блюде острым ножом на маленькие ломтики. В таком мясе содержатся все необходимые для организма человека вещества.

⁶³ Через 20–40 дней собаки могут съесть весь груз, который они везут.

Как правило, корм ездовым собакам дается через два часа после остановки упряжки на отдых. Собак распрягают, сажают на цепь, и они готовят для себя в снегу ямки-лежанки. Через два часа отдыха организм собак приходит в норму после продолжительного бега и готов для приема корма, его переваривания и усвоения. К тому же, если разгоряченных собак сразу после работы кормить мороженым кормом, они могут простудиться. Кормежка собак — важный этап работы, хороший каюр сначала кормит собак, а затем ест сам.

Организация тура на собаках

Тур на собачьих упряжках требует тщательной подготовки, выбора оптимального периода его проведения, преимущественно весной. Туры с охотой увязываются по срокам с традиционно принятым периодом охоты на пушного или морского зверя. В состав комплекса услуг включаются встреча и проводы на транспортном узле дальнемагистральной перевозки, местный трансфер к пункту начала перехода и обратно, гостиница на период подготовки и возвращения, питание, прокат снаряжения, обучение, оплата упряжек и проводников, а также иные услуги по запросу туристов.

В современных условиях местный трансфер на Крайнем Севере обычно осуществляется вертолетами или самолетами местной авиации. Воздушные перевозки существенно изменяют образ и характер полярных путешествий. В наши дни нет ничего проще, чем спикеру Государственной Думы в перерыве между заседаниями на пару дней слетать на Южный полюс. Любимую собаку (хаски или иную) можно взять с собой.

Путешествие на Северный полюс вполне реально для тысяч туристов. Для этих целей близ заветной и ставшей доступной (каждому желающему и имеющему 5000 USD, выделенных на экстремальное путешествие) географической точки нашей планеты ежегодно в сезон строят и содержат целый ледовый аэродром современного уровня. Мощный и весьма мобильный авиаотряд, укомплектованный лучшими летчиками и самолетами, доставляет состоятельные группы туристов чуть ли не ежедневно. Там на месте также есть и собачьи упряжки. Такому уровню обеспечения участники советских и российских научных полярных экспедиций и ледовых зимовок в районах Северного полюса могут только позавидовать. Следуя велению времени, на полюс устремились все, кто может и, главное, имеет деньги (свои или чужие) — нувориши, священники, политические деятели и даже инвалиды. В скором времени тур на полюс будет хорошим подарком для победителя социалистического соревнования. При данной организации тура собственнотуристам остается лишь мужественно пройти 25 (или менее) км до полюса и обратно. Тем, кому совсем некогда, запланирована краткосрочная высадка с вертолета на полюс, распитие, аппетитное закусывание гастрономическими изысками, фотографирование, исполнение ритуального танца вокруг флага⁶⁴, означающего заветную географическую точку, и обратная дорога в комфортной теплой дремоте.

Если таковое необходимо, следует подготовить все разрешения на посещение планируемых территорий, зарегистрировать маршрут. Если планируется охота или подледная рыбалка, то получают также лицензии и разрешения на оружие и боеприпасы.

Возможны несколько вариантов организации туров. Для подготовленных и опытных путешественников, способных совершать переход с минимальным сопровождением, умеющих управлять упряжками, самим готовить питание и др., — необходим только проводник и два-три каюра. Если группа не обладает надлежащим опытом, то количество сопровождающего персонала должно быть уве-

⁶⁴ Кто джигу, кто гопака, а кто и сиртаки. После обильно выпитого форма и порядок телодвижений значения не имеют. Главное дружное коллективное действо и оплаченное удовольствие.

лично, в состав группы включается повар, который готовит питание. Нагрузка на туристов уменьшается и увеличивается объем сервиса и услуги. В обязанности туристов обычно не входят уход и кормление собак — это забота каюра, но если тур организуется для профессионалов, то забота кормления собак входит в обязанности участника. В общем случае, животное всегда лучше относится к тому, кто его кормит. Перед началом похода проводится день-два тренировки участников, ознакомление со снаряжением и детальная его проверка, обучение управления упряжкой, подготовка лыжного снаряжения.

К моменту прибытия группы туристов подготавливаются опытные собаки с жокаками, нарты и упряжь, включая резервные, опытные каюры и проводник, охрана (обычно каюры и проводники обеспечивают охрану и, как правило, являются охотниками), повар, иной сопровождающий персонал (возможно совмещение обязанностей), оружие для охоты и защиты от нападения диких животных, иное походное снаряжение, включая широкие лыжи или снегоступы, палатки, спальные мешки, походную кухню, провизию для туристов по расчету с резервом на непредвиденные обстоятельства, корм для собак. Если группа более 15 человек, в состав сопровождения или самой группы включается врач. Количество упряжек рассчитывается из расчета 2 чел. на нарты. Первая упряжка, прокладывающая трассу для каравана с одним каюром, исполняющим роль проводника. Обычно сопровождающий персонал совмещает две-три профессии и исполняет множественные обязанности и оказывает услуги. Туристы (участники) также наделяются обязанностями. При этом, если таковое включено в состав услуг, следует тщательно планировать процесс обучения туристов элементам процесса разжигания костров или газовых примусов, приготовления пищи, запряжки собак, управления нартой, установки силков, расстановки палаток и др. Особо дается инструктаж на выживание в экстремальных ситуациях.

Обычно тур объявляется за год, резервирование такого тура осуществляется за три-четыре месяца и депозит⁶⁵ составляет не менее 200 USD на участника (туриста). Исключая развлекательные цели 100–200 м маршрутов в тематических парках, длительные переходы более 100 км ставят целью воспитание мужества, преодоление препятствий и трудностей. Такие походы требуют от участников высокой физической выносливости и доступны только туристам от 18 лет и не старше 65 лет с обязательной медицинской обследованием и надлежащим разрешением врача. Для всех туристов обязательна медицинская страховка на период тура. Для неподготовленных туристов следует планировать период адаптации и кратковременного обучения, возможно даже тренировочного похода.

Для тура на собачьих упряжках, предлагаемого на широкую продажу, маршрут похода должен быть тщательно отработан, неоднократно пройден, составлена подробная карта и легенда трассы с указанием всех препятствий и способов их преодоления или обхода. Изучаются типовые погодные условия и выбирается наиболее благоприятный период для данной местности. Трасса выбирается из условий, наилучших для движения собачьих упряжек, планируются заранее остановки на местах с красивым ландшафтом для проведения туристами фото- и видеосъемок. На трассе, превышающей возможности дневного перехода, т. е. более 90 км, выбираются места стоянок и ночевки, устраиваются приюты, запасы продовольствия и снаряжения. Если туристы не располагают необходимыми одеждой или снаряжением, предлагается прокат такового, включая лыжи и характерную верхнюю одежду. Если маршрут кольцевой, то обеспечивается хранение личных вещей туристов, если по типу *open jaw*, то необходимо предусмотреть транспортировку

⁶⁵ Невозвратный депозит, для подтверждения серьезности намерений туристов, а также компенсации расходов на подготовку тура в случае аннуляции заказа.

личных вещей (чемоданов и сумок с гражданской одеждой) туристов в конечный пункт перехода (трансфера).

Если по трассе путешествия имеется поселение, планируется остановка или дневка для отдыха, что полезно через два-три дня пути, следует запланировать и подготовить встречу с местными жителями, небольшой праздник, подарки, предложение изделий местных ремесел с национальным колоритом. Непременно предусматривается фотографирование участников с местными жителями и шаманом⁶⁶. Это мероприятие полезно и для участников, и для местных жителей. Для первых — возможность реализации товарной составляющей туристского продукта (национальная одежда, украшения, клыки и другие экзотические части тела моржа, рога оленя или бубен шамана), для других — возможность заработка, для тех и других вместе — развлечение и удовлетворение взаимного любопытства. Возможно пополнение запасов продовольствия, корма для собак. Планируемые ночевки на природе рассчитываются на постановку походных палаток, в виде развлечения можно предусмотреть строительство снежного иглу.

По окончании путешествия на этапе завершения необходимо запланировать *farewell dinner* для участников похода памятные мероприятия (совместные фотографии или видеосъемка на местности), вручение призов, посвящение в полярника, выдача персонализированных свидетельств о совершенном уникальном переходе, а также удостоверения погонщика собачьей упряжки.

Обеспечение безопасности похода является априори центральным условием. Группа снабжается средствами ориентации на местности, радиопередатчиком, сигнальными ракетами, поисковыми приборами спутниковой связи, в период перехода осуществляется контроль и слежение контрольно-спасательной группой. В комплект снаряжения входят аптечка, средства предупреждения обморожения и оказания первой медицинской помощи. Проводится инструктаж по оказанию первой медицинской помощи. Предусматривается оружие для защиты от нападения диких зверей.

Особо следует планировать туристское обслуживание туристов, прибывающих вместе с участниками похода — членами семей, детей. Они не принимают участие собственно в переходе, и для них необходимы программа и надлежащее полноценное обслуживание на весь период пребывания в месте основного базирования.

Для подготовленных и опытных спортсменов требуется подготовка одиночного перехода (одной упряжкой) с официальной регистрацией показателей скорости перехода. Обычно в гонках на трассе 1100 миль принимают участие 6 упряжек. Продолжительность гонки 10–11 дней. Рекорд трассы на Юконе (*Yukon Quest Race*) 10 дней 16 часов 18 минут. Победитель Франк Тернер (1995 г.). Зарегистрированы рекорды для женщин.

Такие маршруты можно планировать в приполярных зонах заповедника ЮГДЫ-ВА в Коми Республике или других приполярных районах Крайнего Севера. Основная проблема — обеспечение одновременно комплектации шести-десяти собачьих упряжек, т. е. 60–70 обученных ездовых собак и опытных каюров.

Литература и источники

Ардеев Ф. Н. На собаках от Уэлена до Мурманска.

Богословская Х.С., Носов Н. А. Собаки нашего севера.

Ездовое собаководство, 1946.

Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. В 5-и томах. — М.: Просвещение, 1983–1984.

⁶⁶ Если такового нет, то его можно придумать, пригласить из другого селения или его роль за вознаграждение успешно может исполнить местный житель, обладающий артистическими способностями.

3.6. Туристский продукт

Средства перевозки людей, их багажа, преимущественно в сложных условиях, при отсутствии современной дорожной сети, невозможности использования технических средств перевозок (в северных широтах, пересеченной и горной местности, пустынях, песках и других условиях).

Специализированные и экзотические по виду перевозки туры: туры на собачьих и оленьих упряжках, конные туры и маршруты, сафари на ослах, верблюдах, яках и слонах.

Развлечение, аттракции, цирковые представления, зрелищные представления (родео, коррида), спорт (бега).

Охота, фотоохота, трофеи.

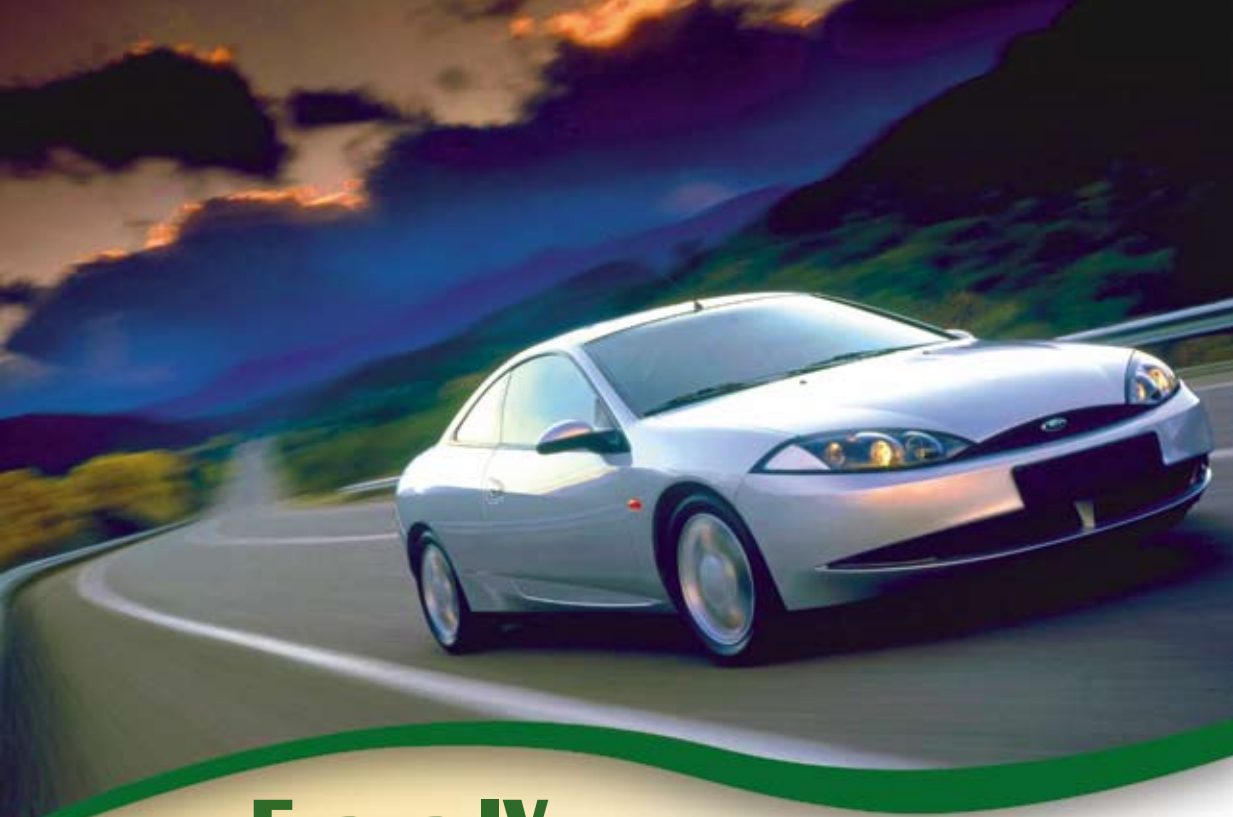
Гастрономия, сырье и товарная продукция, сувениры.

Религия (в общем случае — предмет жертвоприношения).

Pets — как компаньон.

Охрана, поводыри, спасатели (преимущественно собаки).

Экстремальные туры достаточно разнообразны, популярны и широко предлагаются на всех крупнейших туристских всемирных выставках. В Москве в мае проводится особая выставка экстремального туризма. Туры в приполярные районы, в том числе на собачьих упряжках, составляют важную и привлекательную составляющую национального туристского продукта на Аляске (США), в Канаде, Норвегии и Финляндии. Сафари на собачьих упряжках широко рекламируются в финских национальных каталогах туристского продукта на зимний сезон. Это распространено в приполярных и горных районах Лапландии (Рованиemi, Ивало, Сариселька). Там устроены специальные собачьи питомники (фермы), и туристам предлагаются туры различной продолжительности (от 2 до 6 дней) и протяженности маршрута до 200–300 км, в том числе и трассы в национальном парке Паллас-Оунастунтури (горная Лапландия). В России такой продукт существует на уровне фирменного, в масштабах регионального и национального продукта не находит отражения в средствах продвижения и рекламной продукции. Однако заказать такой тур при желании можно, более того есть примеры повторных туристских групп.



Глава IV.

Автомобиль

- История и этапы развития
- Виды автомобилей для целей туризма и путешествий
- Дороги и автомагистрали. Бездорожье
- Караваны
- Такси
- Автомобиль путешествует вместе с туристом
- Автомобильные номера
- Дорожное движение
- Транзит
- Автомобильные соревнования
- Автомобильные выставки и шоу
- Туристский продукт



Глава IV.

Автомобиль

Введение. История и этапы развития. Виды автомобилей для целей туризма и путешествий. Дороги и автомагистрали. Бездорожье. Караваны. Такси. Автомобиль путешествует вместе с туристом. Автомобильные номера. Дорожное движение. Транзит. Автомобильные соревнования. Автомобильные выставки и шоу. Туристский продукт.

4.1. Введение



Привычный для нас сегодня термин «автомобиль» пришел к нам как комбинация греческого слова *auto* (что означает — сам) и французского слова *mobile* (что означает — движение). В принципе автомобиль надо водить самому, что и делают каждодневно миллионы людей во всем мире. Это не только стиль жизни, жизненная потребность, но и удовольствие.

Автомобиль прочно занял свое место в жизни человечества в развитых странах. К концу XX века в мире ежегодно производилось более 50 миллионов автомобилей различных видов.

Автомобильная промышленность играет весьма важную роль в мировой экономике и в экономике развитых стран и во многом определяет уровень жизни миллиардов людей. Это огромный рынок рабочих мест, состояние и развитие которого опосредованно влияет на производство в других отраслях — стали, алюминия, пластмасс, нефти, резины, иных материалов и компонентов. Передовые позиции в области автомобилестроения занимают Япония, США, Западная Европа, значимое производство имеет место в России, странах Центральной Европы и Латинской Америки.

Автомобиль для многих миллионов людей цивилизованных стран из предмета роскоши стал незаменимым и обыденным средством передвижения.¹ Он во многом определяет стиль и образ жизни значительной части населения планеты и необычайно широко используется для целей перемещения в месте постоянного проживания, деловых поездок, перевозок различных грузов, а также для путешествий и индивидуального и группового туризма, для отдыха и развлечения. Автомобиль не только средство передвижения, средство для организации отдыха, но и предмет музейного дела, коллекционирования, строительства оригинальных конструкций, моделирования. Привычка пользования автомобилем вызвала у населения с достаточной платежеспособностью совершенно новую форму услуг — предоставление населению автомашин на прокат, что способствовало расширению индустрии практически во всех странах мира.²

¹ На Россию этот тезис не распространяется. Для россиян легковой автомобиль по-прежнему остается предметом роскоши, не только по существу, но и по закону. В США и Франции один легковой автомобиль приходится на каждого второго жителя страны, включая младенцев и престарелых. В России — на каждого пятнадцатого, но по этому показателю наша страна существенно опережает Китай и Индию.

² Прокат автомобиля — дело дорогостоящее и реально существует только в странах с высоким уровнем жизни населения. В России практически недоступно подавляющей части населения,

Автомобильный спорт имеет самостоятельное значение для туризма. Соревнования привлекают многие миллионы зрителей и являются мощной индустрией зрелищных развлечений, полигоном для отработки новейших технологий.

На ранних стадия развития автомобиль (и мотоцикл) рассматривался как средство для туризма и назывался «туристской машиной». Именно самодвижущиеся повозки, экипажи с механическим приводом существенным образом повлияли на развитие туризма, дали возможность расширить ареал перемещений, в том числе групп индивидов, и стали важным этапом развития научно-технического прогресса в сфере туристских перевозок, что привело к значительному толчку к развитию и интенсификации туризма в мире.

4.2. История автомобиля, этапы развития

Краткий экскурс в предысторию автомобиля

Перемещение колесных экипажей и повозок с помощью животных, в частности лошадей, не удовлетворяло человека. Сначала повозку тянула одна лошадь, затем впрягли двух, трех и т. д. до шестнадцати и более. Для перевозки крупных грузов стали выводить специальные породы очень сильных лошадей — тяжеловозов. Тем не менее, это не привело к желаемому эффекту. А жизнь, особенно военные нужды, требовала перемещения все более тяжелых грузов, орудий и значительного количества людей с большой скоростью и на значительные расстояния. Необходимо было такое механическое устройство, как двигатель.

Сведения о парусных телегах относятся к эпохе Александра Македонского. В XV веке гений эпохи Ренессанса — *Leonardo da Vinci*³ — предложил концепцию самодвижущегося транспортного средства, а его соотечественник *Robert Valturio* построил некоторое подобие телеги с приводом усилия на колеса от ветряного колеса. Паровой двигатель был изобретен в XVI в. В 1678 г. бельгиец *Ferdinand Verbiest* построил образец парового двигателя, основанного на принципе турбинного колеса. Голландский физик *Christiaan Huygens* в начале XVI в. построил прототип двигателя внутреннего сгорания. В 1750 г. француз *Jacques de Vaucanson* изобрел и построил самодвижущуюся колесную повозку с двигателем, подобным часовому механизму. Однако ни одно из этих изобретений не нашло практического воплощения в качестве привода средства перевозки.

Предшественники автомобиля

На войны (оборону) и приготовления к ним тратится значительно больше денег, чем на обычную жизнь, и поэтому многие новшества разрабатываются сначала в недрах военных ведомств. Капитан французской армии Никола Жозеф Куньо⁴ по заказу военного министра разрабатывал самодвижущие устройства для транспортировки артиллерийских орудий. Ему удалось соорудить паровой двигатель и установить его на трехколесную телегу в 1769 г., причем собственно котел он установил спереди телеги. Конструкция по современным представлениям получилась неказистой, но двигалась самостоятельно. Целевое назначение агрегата — тягач для тяжелых орудий. В силу стечения обстоятельств финансирование иссякло, и работа не была завершена, но именно эта конструкция признается прародителем современного автомобиля.⁵ В 1786 г. *William Murdock* построил трехколесный паровой фургон, повторив конструкцию Куньо.

существующие прокатные фирмы предоставляют автомобили напрокат в основном иностранным туристам и посетителям.

³ Который, видимо, изобрел начала всего, кроме теории относительности.

⁴ *Nicolas Cugnot*.

⁵ Есть мнения, что первый автомобиль изобрели в Китае. Все зависит от заказчика мнения. Некоторое время в СССР вполне серьезно считали, что первый паровоз изобрел Ефим Черепанов в 1833 г., и даже защитили научную работу по данному предмету. Впоследствии пришлось уточнить, что этот

Автомобили с паровыми двигателями

Начало XIX века ознаменовалось созданием серии паровых двигателей, развитием рельсового транспорта и паровозов собственно железной дороги. В 1800 г. *Richard Trevithick* в США построил серию самодвижущихся повозок на рельсах с паровой машиной. *Oliver Evans* в 1803 г. построил первую в Америке дорожную повозку с паровым приводом. Рельсовый транспорт стал развиваться невиданными темпами и на данном этапе опередил автомобиль. Однако если паровая машина уверенно заняла свое место на рельсовом транспорте, то для дорожных машин она была слишком громоздка и тяжела. Тем не менее, другого решения пока не было, и колесные дорожные машины с паровыми двигателями стали ездить по дорогам Англии.

В 1832 г. паровая машина была установлена на омнибус⁶, и в Лондоне было открыто регулярное движение на омнибусах для перевозки пассажиров. Получился «паровой автобус», эти экипажи были построены компаньонами *Goldsworthy Gurney* и *Walter Hancock*, они же и организовали коммерческую эксплуатацию машин. Первый рейсовый междугородный автобус соединил два крупных города в Англии — Лондон и Паддингтон. Первый автобус на десять пассажиров был построен *Richard Dudgeon* в 1867 г. и открыл регулярную автобусную линию в США.

Формально паровые автомобили — это целая эпоха и отдельное направление в автомобилестроении, существующее и сегодня, хотя лишь в порядке создания экспериментальных моделей. Они выпускались приблизительно 100 компаниями в период конца 1890-х и в начале 1900-х. Наиболее известная конструкция — автомобиль *Stanley Steamer*, который создали и успешно выпускали в США братья Стенли. Топливом служили не дрова, а керосин. Недостатком автомобиля было отсутствие коробки передач (ее к этому времени еще не изобрели). Несмотря на многочисленные неудобства, паровые автомобили успешно выпускались до 1929 г. Когда на планете кончится нефть, эта конструкция вновь обретет свою жизнь, и напомним, что в период Второй мировой войны автомобили с газогенераторными двигателями активно использовались в СССР и топливом служили дрова, а не бензин.⁷

Электрические автомобили

Конец XIX века ознаменован созданием электрических машин. Электрические двигатели активно использовались в конструкциях первых автомобилей и в период с 1885 по 1915 г. было выпущено серийно до 35 тыс. электромобилей. Существенным недостатком была (и остается до наших дней) громоздкость и малая емкость электрических батарей или аккумуляторов. Надо отметить, что в технологии производства аккумуляторов наступил тупик в поисках эффективного технического решения, способного составить конкуренцию другим видам двигателей для автомобилей. Тем не менее, конструкции электромобилей регулярно появляются на рынке этого вида техники и привлекают внимание высокой эко-

паровоз был первым лишь на уральском заводе Демидова, а в Англии к этому времени уже было регулярное железнодорожное пассажирское сообщение. Демидов был достаточно просвещенным человеком и, возможно, имел сведения об английских паровозах и заказал создать Черепановым нечто подобное. Кроме того, доподлинно известно, что отец и сын Черепановы в 1821 г. были командированы Демидовым в Англию и Швецию для изучения опыта машиностроения и горного дела.

⁶ Омнибус (от лат. *omnibus* — для всех) — многоместный экипаж на конной тяге для перевозки пассажиров. Впервые появились в Париже в 1662. В 20-х гг. XIX в. омнибусы были широко распространены во Франции и Великобритании, с середины XIX в. — в других странах Западной Европы и в США.

⁷ Именно поэтому все паровозы (в большинстве стран) стоят в стратегическом резерве на случай военных действий и нефтяного кризиса.

логичностью. Пока серийный электромобиль в городских условиях способен без подзарядки электрических батарей пробежать не более 100–150 км. Применение электрический привод нашел лишь в конструкциях городских троллейбусов⁸, но они используют источник энергии посредством проводов, натянутых вдоль трассы движения и контактных бугелей. В настоящее время построены единичные варианты автомобилей с подзарядкой электрических батарей от солнечных элементов. Такой сверхэкологичный двигатель создан в США, и этот трехколесный экипаж с электроприводом преодолел расстояние в несколько тысяч километров по дорогам страны.

Автомобили с двигателем внутреннего сгорания

Двигатель внутреннего сгорания был изобретен значительно позже парового двигателя — почти через 50 лет. Лишь в 1860 г. французский изобретатель *Etienne Lenoir* (1822–1900 гг.) создал двигатель внутреннего сгорания. В 1862 г. он построил свое первое транспортное средство с таким двигателем. Двигатели внутреннего сгорания на бензине, спирту, дизельном топливе и горячем газе занимают большую часть рынка автомобилей всех видов и типов. На спирту работают двигатели транспорта в Бразилии.⁹ Конструкции двигателей самые различные, но среди них можно выделить поршневые и газотурбинные. Поршневые двигатели доведены до совершенства. Даже небольшой автомобиль имеет мощность двигателя свыше 40 л.с.¹⁰ Отдельные легковые автомашины снабжаются моторами мощностью до 300 л.с., грузовые машины (тягачи) до 1200 л.с. и более.

Первый российский автомобиль

История первого российского автомобиля началась в 1893 г. на всемирной выставке в Чикаго (США), автомобиль «Бенц» модели «Вело» заинтересовал двух петербургских предпринимателей, представляющих здесь свою продукцию. Это были владелец завода керосиновых и газовых двигателей Яковлев Е.А. и управляющий фабрики конных экипажей Фрезе П.А. Решение изготавливать совместными усилиями аналогичный «самобегательный экипаж» напрашивалось само собой. И через три года, в 1896 г. им удалось построить первый российский серийный автомобиль. Естественно предполагать, эта машина была очень похожа на конструкцию Бенца и по внешнему виду, и по конструктивным решениям. Однако она была не повторением немецкой конструкции, а своей оригинальной разработкой. В оборудование машины входили складной кожаный верх, гудок с резиновой грушей, фонари со свечами. Для поворота служил установленный вертикально перед сиденьем рулевой рычаг на колонке. Четырехтактный одноцилиндровый двигатель мощностью 2 л.с. был установлен над задней осью. Машина весила около 300 кг и могла развивать скорость до 21 км/ч. Запас бензина позволял двигаться 10 часов. Длина составляла 2,2 метра, ширина — 1,5 метра. Чертежей этого автомобиля не сохранилось, и параметры автомобиля историки восстанавливали по имеющимся фотографиям и описаниям. Этот автомобиль демонстрировался на Нижегородской выставке в 1896 г., где на нем совершались демонстрационные поездки.

⁸ На трассе Симферополь–Ялта в Крыму, по которой следует большое количество курортников, используется троллейбус. Это самый протяженный в мире троллейбусный маршрут, да и еще проложенный в горных условиях.

⁹ В России на спирту двигатели работать не могут, поскольку спирт до карбюратора двигателя, как правило, не доходит по субъективным обстоятельствам.

¹⁰ Л.с., лошадиная сила *horsepower* — устаревшая внесистемная единица мощности, введенная в XVIII в., которая до настоящего времени применяется в ряде отраслей техники (в автомобилестроении и тракторостроении). Обозначается: л.с.; PS (нем. *Pferdestärke*); CV (фр. *cheval-vapeur*); hp (*horsepower*). В России, Германии и Франции: 1 л.с. (PS, CV) = 75 кг·см/сек = 736 Вт. В США, Великобритании и ряде других стран: 1 hp = 350 футфунт/сек = 746 Вт.



Кузов автомобиля

Первые автомобили на заре автомобилестроения по внешнему виду мало отличались от конных повозок по форме кузова и поэтому назывались «безлошадными телегами». Они даже позаимствовали наименования (фаэтон, виктория, визави, дозато, догкрат, ландоле, кабриолет, брогам, багги и другие), некоторые из этих наименований сохранились и до сего времени. По мере совершенствования и эксплуатации кузовов автомобиля обрел свои отличительные формы.

Форма и стиль кузова во многом определяются назначением автомобиля. Первоначально автомобиль предназначался для развлечения и туризма. Значительная часть кузовов повторяла очертания карет и повозок и была открытой. Впоследствии в 1920-х годах кузов стал преимущественно закрытым — это определило всепогодность использования, возможность безгаражного хранения автомобиля на улицах городов, расширило возможности комфортности и сервиса, установки кондиционера. С увеличением скорости движения эти формы приобрели аэродинамические очертания и были стилизованы. Сегодня внешний вид автомобиля — предмет особой профессии в автомобилестроении — дизайн кузова и салона определяет во многом конкурентоспособность модели на рынке продаж, разрабатывается в строжайшем секрете.

Другая классификация ориентируется на разновидности кузовов, различия которых зависят от назначения и комфортности. Кратко можно поименовать виды кузовов легковых автомашин следующим образом.

- Седан (*sedan*) — закрытый кузов вместимостью от четырех до шести человек и двумя или четырьмя дверьми.

- Хэтчбек (*hatchback*) — вариант двухдверного седана с большой задней подъемной дверью, которая открывает багажник для перевозки крупногабаритных грузов.

- Купе (*coupe*) — обычно двухместный (двухдверный) автомобиль, имеющий позади передних кресел еще одно небольшое место.

- Родстер (*roadster*)¹¹ или кабриолет (*cabriolett*) — кузов с открытым верхом, крыша мягкая или жесткая, складывается и убирается в багажник. Такая машина хороша в местностях и странах с теплой сухой погодой, например, во Флориде (США).

¹¹ Roadster (1) турист, часто путешествующий по дорогам; (2) дорожный велосипед; (3) экипаж или лошадь для дальних поездок.

■ Ван (*van*) – миниавтобус с большим размером кузова, чем обычная автомашина. Вместимость до 7 человек. Имеет заднюю дверь для груза.

■ Спортивный автомобиль (*sports car*) — мощная скоростная двухместная автомашина, возможно небольшое третье место в салоне. Типичный спортивный автомобиль имеет низкую посадку, обтекаемые аэродинамические формы, высокую динамику и скорость движения, ручное переключение передач. Мотор мощностью 300 л.с. и более. Обычно это очень дорогие (от 100 тыс. USD и выше) и малосерийные машины, выпускаемые по заказу. Классический пример — автомашины класса *Gran Turismo*.

■ Лимузин (*limousine*) — длинный роскошный автомобиль с кузовом типа *stretch*.

И это далеко не исчерпывающий перечень.

Автомобильные дизайнеры и конструкторы постоянно совершенствуют виды кузовов, двигателей, трансмиссии, электрооборудования и вспомогательного оборудования салона, воздушных подушек и ремней безопасности. Например, автомобили для северных стран снабжаются обогревателями салона и стояночными подогревателями двигателя в холодное время года. Автомобили для жарких стран снабжаются мощным кондиционером. Салоны автомобилей оснащаются аудиосистемой, иногда исключительно мощной и дорогостоящей, реже телевизором. Сегодня большинство автомобилей снабжается миниатюрным компьютером, осуществляющим управление двигателем и системами навигации. Размеры автомашины и мощность двигателя определяются особенными стилями и характером потребителя и практическим назначением. Американцы больше ориентируются на большие и мощные автомашины, европейцы и японцы — на компактные автомашины. Для туризма стали производиться специальные автомашины, вмещающие 3–5 человек с объемным багажом — с кузовом типа «универсал», имеющим большое (объемное) багажное отделение. Для нуворишей производятся уникальные малосерийные машины и единичные экземпляры на заказ, в том числе с бронированным кузовом и пуленепробиваемыми стеклами.¹² Отдельные автомобили достигают стоимости до одного млн. долларов США (серийная легковая автомашина стоит от 5 до 25 тыс. долларов США) и оснащаются барами, телевизорами и даже ванной.

Время существенным образом влияет на моду в автомобилестроении, не менее чем на длину женских юбок и ширину мужских брюк. Полное разнообразие автомашин можно наблюдать в автомобильных музеях и на автомобильных выставках шоу, где выставляются новые разработки и перспективные (концептуальные) модели. Эти выставки и салоны собирают рекордное число посетителей. Ежегодная автомобильная выставка в Лондоне собирает свыше 400 тыс. посетителей за 10 дней, значительная часть из них прибывает из других районов и городов страны, других стран и образует мощные туристские потоки.

4.3. Виды автомобилей для целей туризма и путешествий

Туристы пользуются всеми видами автомобилей в зависимости от целей поездки, количества пассажиров и багажа, дальности и характеристики туристского центра. Для групп туристов используются автобусы различной вместимости и

¹² Так, атака из гранатомета в бронированный «Мерседес» президента Грузии Э. А. Шеварнадзе не принесла успеха террористам. Автомобиль пострадал значительно, но пассажиры в салоне бронированного автомобиля, даже после попадания гранаты остались целы и отделались лишь испугом и множественными синяками. Террористов поймали, а компания «Мерседес» повысила свой имидж производителя надежных лимузинов для *vip*-персон, повысился рейтинг этой компании на мировом рынке и количество продаж бронированных автомобилей.

комфортности. Туристы-индивидуалы используют легковые автомобили и путешествуют семьей или малой группой свободно, не прибегая к услугам организаторов туризма, существенно пополняя отряд самостоятельных туристов. Имеется группа туристов, желающая жить на природе (или возможно ближе к таковой), но с комфортом, и они используют для путешествий различные типы караванов или кемперов. Иногда для этих целей приспособляются под комфортный дом на колесах целые автобусы.

Часто определяющую роль в выборе автомобиля играет наличие денежных средств, выделяемых на эти нужды. Наиболее четко классификацию (в этом смысле) автомобилей вводят прокатные фирмы. Они ориентируются на потребности клиентов, чаще всего туристов, и определяют предлагаемый парк автомашин как: экономичный класс, средний класс, люкс, внедорожники, минивэны. Особо выделяются караваны, кемперы и дома на колесах RV. Каждый класс автомашин имеет своего клиента и востребованность. Возможность широкого выбора — важный и эффективный принцип в организации системы продаж и проката. В отдельный класс автомобилей для туризма следует выделить внедорожные автомашины для сафари и многодневных трансконтинентальных путешествий.

Автомобиль привлек внимание выдающихся личностей, в первую очередь нуворишей всех мастей, градо- и военачальников, властителей и монархов. Достаточно сказать, что легендарный Василий Иванович на деле не скакал на коне впереди своего отряда, а лихо носился по степям на автомобиле. Обожали автомобили Ленин и Сталин, Муссолини, Гитлер, Хрущев и Брежнев и все другие пассионарии. Многие из них имели в своих гаражах десятки моделей автомашин, для них проектировались единичные мощнейшие бронированные¹³ сухопутные дредноуты.

Наличие или использование автомобиля определенного класса — важный признак принадлежности к элитной прослойке общества. Если в дестинации нет автомобиля данного класса, то нередко индивид везет его с собой. Иногда на выбор решения влияет национальный престиж¹⁴ или требования протокола. При организации визитов глав государств на специальных самолетах возят несколько спецавтомобилей. В эпоху застоя в СССР, для правительственных чиновников изготовлялся по единичным заказам уникальный автомобиль, который получил название в народе «членовоз».¹⁵

4.4. Дороги и автомагистрали

Краткая история, обзор, классификация

Римские дороги¹⁶

Мощные дороги строились активно древними римлянами. При огромных масштабах территорий Римской империи важно было оперативное сообщение с отдаленными регионами, доставка почты, перемещение войск и паломников. Было построено более 100 тыс. км дорог. Дороги римского периода¹⁷ в некоторых мест-

¹³ Идея бронирования кузова далеко не нова и пришла также из средних веков. Кареты монархов в Европе также выполнялись бронированными, начиная с XVIII века после убийства короля Генриха IV.

¹⁴ Так, при организации в Израиле гастролей певца и танцора Филиппа Киркорова организаторы подали ему роскошный «Мерседес-600», однако он отказался воспользоваться этой достаточно престижной автомашиной, поскольку для артиста столь высокого уровня (по его мнению) следует ездить на автомашине «Линкольн» с кузовом «стретч» и обязательно белого цвета. Организаторы уважили просьбу артиста.

¹⁵ Преимущественно в таком автомобиле возили членов Политбюро ЦК КПСС. Отсюда и пошло название «членовоз».

¹⁶ Грицкевич В.П. История туризма в древности. — СПб.: Издательский дом Герда, 2005.

¹⁷ А также величественные и грандиозные римские акведуки.

ностях сохранились и до наших дней. Чтобы можно было определять пройденное расстояние от (или до) определенного пункта, на дорогах устраивались верстовые столбы — *milestone*. Дороги с твердым и прочным покрытием позволяли езду с большой скоростью и требовали меньших усилий на их восстановление и поддержание в рабочем состоянии.

Дорожная сеть, которой Рим покрыл свою территорию так далеко и широко, не только была великолепным достижением техники, но и имела огромное значение в экономике. Она сделала возможным его властителям основание и удержание наиболее прочной империи в истории Европы. Она создала пути, которыми купцы, жрецы и воины перемещали элементы предстоящих перемен в западной цивилизации. Она определила положение будущих крупных европейских центров. Только богатое и мощное государство, власть которого беспрекословно распространялась на обширных территориях, могло выполнить такое задание, могло построить столько тысяч километров дорог, поддерживать их в лучшем или худшем состоянии, обеспечить их соответствующими удобствами и дать им основательную полицейскую стражу. Когда Римская империя распалась на многочисленные независимые государства, ее большая система дорог распалась вместе с ней. Поскольку ни одно средневековое государство не имело ни необходимой организации, ни финансов, отдельные участки этой дорожной сети постепенно подвергались уничтожению. Испанские, французские, английские, нидерландские повозки немилосердно тряслись или вязли на дорогах, на которых за полторы тысячи лет до этого римские экипажи катились по гладкой поверхности в любую погоду.

Принцип устройства дороги подобного типа римляне заимствовали у своих западных соседей этрусков (тусков). Этот этнос, который в IX в. до н.э. поселился там, где теперь находится часть Италии, которая получила название Тоскана, оставил блестящее доказательство своих технических способностей, в том числе в области градостроительства. Этруски научили римлян строить сточные каналы, акведуки, наводить мосты и все то, что относится к теме этого раздела – по-настоящему дренажные дороги. Этруски никогда не вышли за пределы строительства хорошо нивелированных, осушенных полевых дорог с гладкой поверхностью. Римляне же по сравнению с этрусками сделали важный шаг вперед в дорожном строительстве. Они добавили ко всему перечисленному дорожное покрытие, известное издавна: на Ближнем Востоке на протяжении столетий до этого его помещали на дорогах, но только на кратких отрезках в избранных местах. Римляне проложили это покрытие километр за километром на главных дорогах своей империи.

Только от Рима отходило около тридцати основных дорог. Наиболее известными из крупных коммуникационных артерий в Италии были дороги: Аппиева, Фламиниева, Эмилиева и Аврелиева. Уже к концу II в. до н.э. Итальянский полуостров имел несколько дорог первоклассного уровня, они проходили по всей длине полуострова и пересекали его в ряде мест.

Среди одной из ранних дорог была Латинская. В 334 г. до н.э. она достигла современного Кальви в провинции Кампанья. Дорога служила и римлянам, и их противникам: Пирру, царю Эпира, и Ганнибалу.

Некоторые дороги датируются периодом ранней республики. Скорее всего, они были приспособлением к новым условиям уже существовавших дорог, построенных этносами, населявшими провинцию Лациум, в центре которой находился Рим. Это Ардеатинская, Тускуланская, Пренестинская, Тибурская, Лабикская и Остийская дороги (соответственно ведущие к Ардее, Тускулу, Пренесте, Тибуру, Лабуку, Остии на побережье Тирренского моря).

Наиболее посещаемой была прозванная «царицей дорог» Аппиева дорога. Ее строительство было начато в 312 г. до н.э. при цензоре Аппии Клавдии и продолжалось еще более сотни лет. Дорога соединяла Рим с Капуей и следовала на восток. Ее поверхность начали укладывать камнем с 295 г. до н.э. Как и большая часть консулярных дорог (строившихся под надзором высших магистратов Рима), она возникала постепенно. Ее отрезки прокладывались в зависимости от степени политической экспансии Рима и от роста его торговых потребностей.

При Горации, который описал поездку по этой дороге, ее довели до Беневента. Ввиду необходимости расширения связей с Востоком дорогу продолжили до Брундизия, в порту которого возвели две колонны, означавшие дальнейшее продолжение дороги на восток, Аппиевой Траяновой дорогой.

В Формии от Аппиевой дороги отвечалась Северова дорога. Она шла вдоль побережья Тирренского моря от Остии к Газте. Около Синуэссы от Аппиевой дороги отходила Домициева дорога (через ПUTEОЛЫ, Неаполь и Помпеи в Салерно).

Валериева дорога начиналась в Тибуре (ныне Тиволи), пересекала горы Апеннинского полуострова и выходила к Адриатическому морю в Остии Атерни (ныне Пескара). Ее ответвление Нумициева дорога шло через Сульмону и Ауфидену к Аппиевой Траяновой дороге.

На север от Рима вели Аврелиева, Кассиева, Салария, Фламиниева и Эмилиева дороги. Аврелиева дорога строилась не позже 144 г. до н.э. вдоль западного побережья Тирренского моря в сторону Генуи. На уровне этого города она соединялась с дорожной сетью реки Падус (По) и завершалась в Арелате (ныне Арль) в Южной Галлии.

Кассиева дорога наряду с Клодиевой дорогой и дорогой Цимина были первыми трассами от Рима через соседнюю Этрурию. Скорее всего, они возникли из соединения между собой созданных этрусками отрезков дорог. Дорога Салария пересекала Апеннины, Сабинские и Пиценские горы и достигала (как и Валериева дорога) Остии Атерни. Эта дорога облегчала доставку в Рим соли с Адриатического побережья.

С 268 г. до н.э. строилась Фламиниева дорога. Она завершалась также на Адриатическом побережье в Аримине (ныне Римини). Здесь она переходила в Попилиеву дорогу, а та вела в Аквилею и Наупортос. Там Попилиева дорога соединялась с сетью дорог Паннонии (в частях нынешних Австрии и Венгрии).

Эмилиева дорога (с 187 г. до н.э.) была одной из немногих дорог, которая не отходила от Рима. Она соединяла Плаценцию (ныне Пьяченца) через Парму и Бононию (ныне Болонья) с Аримином. При императорах ее провели к северу от Плаценции к Медиолану (ныне Милан) в Августу Преторию (ныне Аоста) в Альпах, а с восточной стороны от нее отходила Постумиева дорога через Верону и Падую к Аквилее.

Следующим шагом было продолжение дорог за пределами самой Италии по мере того, как Рим приобретал там все большие и большие территории, чтобы сделать возможным непрерывный доступ воинским соединениям и отправлениям из столицы посланий к своим военачальникам и чиновникам во все места сферы римского влияния. Хотя эти великолепные дорожные артерии использовались многочисленными торговцами и путешественниками, они были построены войсками и изначально служили войскам.

Первоочередное внимание строителей дорог требовали восточные владения Рима. По другую сторону Адриатического моря от Италии напротив Брундизия, в котором завершалась Аппиева Траянова дорога. Находился портовый город Диррахий (ныне Дуррес в Албании). После 148 г. до н.э. началось строительство Эгнатиевой дороги из Диррахия через Македонию в Фессалонику (ныне

Салоники, Греция). Там она соединялась с дорогами, ведущими в города Греции. Позже ее продолжили до Византии. Римские техники не утруждали себя здесь строительством новых дорог, которые шли отсюда дальше на восток, поскольку было вполне достаточно исправить и укрепить то, что давно уже построили там эллины, до них персы, а еще раньше ассирийцы. В I в. н.э. путешественник, прибывший по Эгнатиевой дороге в Византию, переплыв через Боспор (ныне Босфор), мог рассчитывать на хорошие дороги, которые вели через Малую Азию и через Сирию в Александрию Египетскую.

На западе существовали дороги, используемые галльскими племенами. Но доведение их качества до уровня римских дорожных стандартов требовало немалого труда. Прибрежная дорога из Генуи была продолжена до тех пор, пока она не прошла через Массилию, Нарбон и Таррагону вплоть до Гадеса на атлантическом побережье Испании. Более дюжины дорог пересекали Альпы через перевалы Мон Женевр, Большой и Малый Сен Бернар, Шплюген (названия везде современные) и Юлийский перевал в Галлию и Гельвецию (ныне Швейцария), а из Аквилеи через несколько низко-расположенных перевалов дороги вели в долину Данубия (Дуная). По какой-то причине римские дорожные техники проигнорировали несколько сегодня предпочтительных перевалов через Альпы. До последних лет II в. до н.э. не было дороги через самый известный теперь перевал между Австрией и Италией Бреннер, никаких дорог не было в древности через Мон-Сени, Симплон, Сен-Готард. В северной Африке длинная дорога вела из Александрии на запад в Мавританию (к современным Алжиру и Марокко).

Таким образом, до I в. н.э. Средиземное море было опоясано кольцом почти непрерывных дорог вдоль своих весьма неоднородных по своему развитию побережий. Главные дороги и ответвления подобно лучам расходились в глубь Европы и Азии. В северной Африке они не заходили столь глубоко внутрь материка. В каждой римской провинции два или три города становились узловыми пунктами местной дорожной сети. Большинство этих городов послужило вначале центрами колесных, а впоследствии железнодорожных путей. Неподалеку от них и сегодня можно обнаружить под асфальтом или рельсами поверхности римской дороги. В Испании подобными центрами были Цезароавгуста (ныне Сарагоса), Кордуба (ныне Кордова) и Эмерита (Мерида). В Галлии пунктами, из которых расходились ответвления дорог, были Лутдун (ныне Лион), Дурокортор (ныне Реймс), до сих пор оживленные шоссе и железнодорожные центры. В Британии это был Лондиний (ныне Лондон), в Италии — Рим, Медиолан (ныне Милан) и Аквилея, которая после падения империи вынуждена была уступить место приобретающей важное значение соседней Венеции. Во множестве развитых греческих государств в Малой Азии Рим избрал узловыми центрами Пергам, Эфес и Апамею, в северной Африке Карфаген (в теперешнем Тунисе), Тевесте и Сирту-Константину (в нынешнем Алжире). Упадок античной цивилизации в Малой Азии и Северной Африке превратил большинство этих городов в сегодняшние города-призраки или заброшенные селения.

Как строились римские дороги? «Дороги проводились совершенно прямо. Их мостили тесаным камнем, либо же покрывали слоем плотно убитого песка. Там, где путь пересекали ручьи или овраги, перебрасывались мосты и выводились насыпи, а потом уровни по обеим сторонам в точности сравнивались, так что вся работа в целом была радостью для глаза», — так Плутарх описывал строительство, которое проводилось под руководством Гая Гракха в 123–121 гг. до н.э.¹⁸ Язык Плутарха несколько претенциозен, однако автор ничего не преувеличил. Он описывал главные дороги, которые строили примерно таким образом.

¹⁸ Плутарх. Тиберий и Гай Гракхи / Перевод С.П. Маркиша // Сравнительные жизнеописания. — М.: АН СССР, 1964. — Т.3. XXVIII (VII). — С.129.

Характерной чертой римской дороги была ее прямолинейность. Она бежит, как летит стрела, через ровную территорию. Даже там, где дорога не идеально ровная, как в Британии, на протяжении 40-50 км, она имеет отклонения только в 800 м. Путешествуя сейчас по Европе, легко можно отличить дороги, построенные римлянами, они проведены без единого изгиба.

Римскому государству нужны были в первую очередь дороги с большой пропускной способностью во все времена года и в любую погоду. Иными словами эти дороги следовало размещать на твердом полотне, как следует осушенном, и там, где движение было особенно оживленным, покрытым прочной поверхностью. Это было грандиозной задачей для римских техников, у которых были ограниченные возможности, если речь идет о рабочей силе. На основных коммуникационных артериях работала армия, которая, однако, часто не могла выделить воинские единицы для такого отнимающего много времени занятия. Использовались самые простые инструменты: кирка, молот, кайло, лопата. С трассы намеченного пути удаляли скалы. Их крушили кирками. Землю выбрасывали с этой трассы лопатами. Скальные обломки и землю выносили в корзинах (тачка, изобретенная в Китае, получила известность в Европе только в средние века). Внушительных результатов римские строители дорог достигли при помощи весьма скромных инструментов. Например, в Таррацине (ныне Террачина, Италия) между склоном горы и морем для Аппиевой дороги была отколота часть скалы толщиной в сто двадцать шесть футов (эта цифра была выбита на скале). Сегодняшняя дорога, расположенная на бывшей Фламиниевой дороге, проходит туннелем в 37 м длинной, пробитым в 77 г. н.э. Сохранились туннели, не используемые сегодня, длиной до 900 м. Римляне прибегали к подобным работам только тогда, когда это было абсолютно необходимым. Их типичным решением обычно было умелое использование собственных свойств участка земли, а не борьба с ними.

Строя дорогу на равнине, как например, в долине Пада (ныне По), ее прокладывали прямоком, временами немного повышая над уровнем полей. Это помогало не только при осушении. На участках, на которых накапливался снег, даже после больших снегопадов дороги оставались выше его уровня. В холмистой или горной области дороги прокладывали на склонах холмов и гор, даже если это приводило к искривлению и удлинению трассы. Временами современное шоссе бежит по дну долины, в то время как ее римская предшественница находится высоко над ней, извиваясь по склонам. Римляне старались избегать прокладывания дорог на болотистой или даже влажной почве, чтобы уберечь пути от весенних паводков. Следует помнить, что строительство дорог велось, прежде всего, для нужд войска. Поэтому откос с одной стороны предохранял марширующие отряды от атаки с этой стороны. Для римских проектировщиков дополнительные изгибы дороги не были слишком высокой ценой, которую нужно было платить за такую несомненную пользу.

После принятия окончательного решения, куда должна была прокладываться дорога, римские строители приступали к измерению трассы, процедуры, которая часто становилась серьезным испытанием для примитивных инструментов. Дороги укладывали отдельными участками. Поэтому в связи с неточным измерением величины уклона эти фрагменты соединялись неровно или отличались своим уровнем друг от друга. Следующим этапом было тщательное исследование территории и почвы, чтобы определить род дорожного полотна.

В минувшие столетия археологи исследовали остатки римских дорог в различных частях Западной Европы (особенно в Италии и Франции) и обнаружили две их главные черты. Римляне не употребляли цемента для основания дорог и никогда не придерживались одного и того же типа дорожного полотна: его выбор зависел от почвы и характера территории, в которой дорога прокладывалась.

Основная дорога должна была иметь поверхность, устойчивую при любых атмосферных условиях. Там, где движение не было интенсивным, например, в отдаленных провинциях, техника покрытия заключалась в нанесении на нее слоя гравия (подробнее об этом будет сказано ниже). На дорогах с весьма оживленным движением, например, на Аппиевой или Фламиниевой дорогах, их поверхность мостили многоугольными камнями из базальта (кварца), гранита или порфира – прочных вулканических пород. Каменные блоки имели диаметр до 50 см и толщину до 20 см, а временами и больше. Их складывали вместе как мозаику. Такие блоки создавали абсолютно гладкую поверхность. Поскольку вулканические породы можно добывать, откалывая многосторонние блоки, самым простым способом совершенного их положения было складывание в том порядке, в каком они находились в каменоломне, их там пронумеровывали и грузили партиями на судно.

Главной проблемой было приготовление дорожного полотна, которое предотвращало бы оползание камней и появление понижений дороги, не только вызывающих тряску при проезде, но и задерживавших дождевую воду, которая, в конце концов, могла размывать дорогу. Как сказал римский поэт, наблюдавший за строительством дороги на мягких песчаных почвах к западу от Неаполя, техники должны были «таким образом приготовить полотно под поверхность, чтобы земля не поддалась, чтобы фундамент не оказался шатким, чтобы полотно не оказалось бы непрочным, когда на него будут давить мостильные блоки». Временами дорога шла по такой твердой почве, что не было необходимости накладывать никакого полотна и единственное, что рабочие должны были сделать, это нивелировать участок и поместить каменные блоки непосредственно на почву.

Сохранился участок такой дороги, которая вела из Антиохии в Халкиду в Сирии. Там, где земля была слишком податливой, приходилось копать рвы, чтобы достичь твердого слоя грунта, а во рве помещать округленные камни в массу глины. Толщина полотна зависела от того, насколько глубоким был ров. Если дорога должна была быть повышенной, как это нередко случалось, полотно помещали столь высоко, что оно превышало уровень грунта вплоть до желаемой высоты. В одном вопросе римские строители проявляли большую осторожность: земля или глина, которую использовали в качестве связующего вещества, должна была происходить из другого участка, а не из того рва, который выкапывали для этой дороги. Стороны насыпей оберегали от размывания с помощью террасообразных стенок, полевых камней или тесаных блоков там, где хотели достичь декоративного эффекта.

Временами землемеры не могли избежать проведения дороги через топи или пески. Тогда строителям приходилось сильно потрудиться, чтобы подготовить хорошее дорожное полотно. Единственным способом было выкапывание глубокого рва и выбрасывание туда скальных блоков так долго, пока тяжелые груды камня не создавали достаточно мощной основы. Если сбрасывание в ров скальных блоков не помогало, строители вбивали в ров деревянные сваи и на них помещали деревянный настил. Поверх настила укладывался слой гравия.

Когда дорожное полотно было готово, камешки приступали к подготовке каменных блоков к поверхности. Ее накладывали таким образом, чтобы придать поверхности выпуклость. Дорога посередине должна была быть выше, чем по ее сторонам, благодаря чему дождевая вода могла бы стекать с ее поверхности. На дорогах, идущих по склонам, этой же цели достигали наклоном к низшей стороне. Наконец, по крайней мере, на больших дорогах, по обе стороны выводили каменное обрамление. Снаружи от этого обрамления прокладывали водосточные каналы и незамощенную тропу для пешеходов и вьючных животных. Ширина тропы составляла примерно 60 см². На обочинах на определенных расстояниях друг от друга устанавливали высокие камни, чтобы путешественник мог сесть на ездовое

животное верхом. Это было весьма удобным в те времена, когда не употреблялись стремена. Это же позволяло забраться в повозку на высокие колеса. Все дороги имели по обе стороны канавы для отведения дождевой воды.

Не только дорожное полотно, но и поверхность дороги отличались друг от друга в зависимости от почвы и территории. В северной Африке даже главные дороги были путями, проложенными просто на песке. В горах или на других каменистых территориях дорогу часто высекали в скале в виде горизонтальной поверхности соответствующей ширины. В отдельных местах добавляли искусственные колеи, подобные тем, которые делали за несколько столетий до этого эллины и этруски, чтобы сделать возможным проезд без скольжения. Временами качество дороги зависело от условий жизни, а не от принципов конструкции. Временами археологи обнаруживают, например, участок дороги первоклассного качества, за которым тянется незамощенный тракт среднего качества. Похоже на то, что в данном случае опытные строители выполнили первую часть дороги, а затем, по какой-то причине были отозваны и оставили местным властям завершение работ.

Ширина дорог была различной. Аппиева дорога, первая римская дорога крупного масштаба, местами достигает ширины в десять римских футов (около 3 м). Словом, это была удобная двухполосная дорога, на которой две повозки могли с легкостью ехать бок о бок. В других ее местах ширина достигала восьми римских футов, что представляло минимум для двухполосной дороги. Отдельные участки трассы были трехполосными или имели ширину в 14–18 римских футов. Большинство дорог, которые вели к Риму, перед воротами города расширялись до 30 и даже больше римских футов. Все эти цифры относятся к самой дороге, то есть к той ее части, которой пользовались всадники и повозки. Каменные обрамления и тропы для пешеходов составляли дополнительные пять римских футов.

В гористых местностях, в которых строительство было кропотливым и медленным трудом, а движение относительно небольшим, ширина дороги была минимальной. В узких проходах дороги временами суживались до одной полосы шириной около 6 римских футов с периодически появляющимися объездами, чтобы предоставляло возможность встречным повозкам разминуться. На отрезках, на которых ни вырубание скалы, ни проведение туннеля не представлялись возможным, строители крепили скалу деревянным помостом, устраивая на нем дорогу. Это был достаточно небезопасный способ. Такая дорога требовала постоянного надзора и консервации. Наклон был тщательно рассчитан. Принимая во внимание наши критерии, он был более крутым, до 15 градусов. Например, между Италией и Гельвецией (ныне Швейцария) современная дорога, ведущая к перевалу Малоя, насчитывает двадцать два поворота, а римская дорога только три.

Римляне строили свои дороги высоко над дном долин, чтобы пересечь ручей там, где можно было переправиться вброд, и вообще не отказывались от использования бродов. Временами они даже заполняли русло потока плоскими камнями. Там, где это было неизбежно, они строили мосты: на отдаленных землях деревянные, на главных трассах прочные каменные, покрытые камнями мосты в форме арки или нескольких арок, покоящихся на массивных мостовых быках. Неподалеку от Нарнии Фламиниева дорога проходит над рекой по мосту, центральная арка которого превышает 19 м высоты, а пролеты свыше 30 м каждый. Мост над Тагом (Тахо) поблизости Эмериты (в западной части Испании), построенный при Траяне, и сегодня постоянно открыт для движения. Его шесть пролетов возвышаются на 75 м над поверхностью речной воды. Римские техники проектировали мосты с длинными подъездными рампами с каждой стороны, чтобы въезд на мост был как можно больше приближенным к уровню дороги.

Поскольку дороги вели из густозаселенных, оживленных территорий в глубь страны, они по мере отдаления от крупных центров утрачивали свои удобства,

тропы для пешеходов, обрамления, и, в конце концов, элегантную поверхность из многоугольной брусчатки. Мощные участки находились только при въездах в города, на перекрестках и в других важных пунктах, остальное было уже не выложенной базальтом или гранитом дорогой, а дорогой, покрытой шлаком или щебнем. Дорожное полотно было сделано по-прежнему старательным римским способом, посредством выкапывания рвов вплоть до достижения уровня твердого грунта и размещения там толстого слоя естественно округленных камней, уложенных в глине или глинистой почве. Если возникала необходимость, дно такого рва укреплялось слоем плоских камней. Верхняя часть дорожного полотна сглаживалась и после придания ей выпуклой формы, чтобы дождевая вода могла стекать, создавала поверхность дороги. Все второстепенные дороги были построены таким или даже более примитивным способом. Наихудшим видом была обычная полевая дорога, известная еще со времен расцвета цивилизации Древнего Востока.

Для поддержания приличного состояния дорог приходилось содержать при каждой важной дороге административный штат. С одной стороны, он имел политическое и военное значение. С другой стороны, этот штат заботился об интересах путешественников и с этой целью обладал различными инстанциями. Руководство этой мощной бюрократической машиной осуществлял со времен ее создателя Августа сам император.

Важная дорога находилась в ведении своего попечителя – сенатора, по крайней мере, ранга претора. Претор – высший магистрат, ведавший судопроизводством, имевший право командовать войсками и управлять провинциями в полном объеме гражданской и военной власти. Это было второе лицо в иерархии римских чиновников после консула. Попечитель следил за состоянием дороги, производил ремонтные работы, давал разрешение на постройки на земле, относившейся к дороге, приказывал сносить строения, возведенные на этой земле без разрешения, решал все спорные дела, имевшие отношение к данной дороге. Императору подчинялись попечители дорог, коменданты полиции. Попечителя дорог со времен Августа назначал сам император, а курировал дороги префект претория (начальник политическо-административного публичного обслуживания путешественников). Существовали должности префектов повозок, табеллариев (или гонцов) и куриозов (инспекторов).

На всех дорогах империи действовал так называемый курсус публикус (публичная почта), заведовавший публичным обслуживанием лиц, путешествовавших за счет государства. Все чиновники, путешествовавшие по служебным делам, равно как и гонцы, поддерживавшие связь между центром и периферией, следовали по дорогам с так называемым дипломом (или эвекцио). Диплом уполномочивал к использованию средств передвижения как частных, так и публичных, и размещению в заезжих дворах, расположенных вдоль дороги. Диплом представлял собой диптих — две навощенные дощечки, сложенные вместе. В них был указан год, стояло имя императора, была приложена печать. Срок подорожной кончался или через год, или со смертью императора, имя которого указывалось в ней.

Государственное управление дорожной сетью отдавало предпочтение Италии за счет провинций. В Италии каждая большая дорога имела своего собственного куратора или уполномоченного, обязанного проводить ремонт и надлежащим образом поддерживать порядок. В провинциях наместник нес ответственность за дороги так же, как и за все другое. Он просто отдавал соответствующее распоряжение местной администрации, а та должна была ремонтировать построенные воинами дороги и строить на основании соответствующих чертежей все необходимые дополнительные дороги. Как хорошо и как быстро эти приказания выполнялись, это другое дело. Население было слишком обременено податями и стоимостью содержания других служб, чтобы вдобавок заниматься еще дорогами.

Последним этапом строительства дороги было установление миллиариев – мильевых столбов на каждой римской миле (тысяче пятистопных шагов, около 1480 м). Плутарх писал о Гае Гракхе: «Кроме того Гай измерил каждую дорогу, от начала до конца по миле (миля – немногим менее восьми стадиев) и отметил расстояния каменными столбами». В Италии на каждом из них была выбита цифра, отмечавшая расстояние от Рима или от города, от которого дорога начиналась в той или иной провинции. Временами на столбах указывалось расстояние между городами, а иногда от начала дороги. Например, в Галлии на дорогах, отходивших от Лугдуна (ныне Лион), отмечали расстояние от этого города. В отдельных случаях на столбах размещалось больше информации: или расстояние до конца дороги, или от трех до четырех пунктов на дороге. В самом Риме на одном из концов форума стоял золотой мильевый камень, на котором позолоченные цифры указывали расстояние от Рима до важнейших местностей государства. Центры провинций имели местные мильевые знаки, аналогичные этому. Для путника, следующего пешком или в медленно двигавшемся возке и раздумывавшего над тем, какой ему еще придется проделать путь, чтобы найти пропитание и ночлег или сменить упряжных животных, мильевые столбы были небесным даром. Они были настолько важными, что некоторые местности получали свое название от цифры, выбитой на камне или от самого столба.

На дороге из Марселя в Экс-ан-Прованс существует селение с полем, называемым Кар (от латинского «квартум», в римские времена это называлось «ад квартум ляпидем» — «при четвертом камне»). Через три мили отсюда, то есть на расстоянии семи миль от Марселя, существует деревня Сетем (от «септимум» — «седьмой»). За девять миль от Марселя в средние века существовала Вилла де Ноно (то есть «вилла девятой мили»), а за четырнадцать миль от Марселя находится город Милль, который, по всей вероятности, получил название от поставленного там мильевого столба (миллиария).

Населенный пункт Альбиум Интимилиум на Аврелиевой дороге между Саво (ныне Савона в Италии) и Никеями (ныне Ницца во Франции) на нынешнем Лазурном берегу Средиземного моря ныне называется Вентимилья (дословно «двадцатая миля») (ныне в Италии). Кроме мильевых столбов при дорогах стояли религиозные памятники, особенно в честь Меркурия или его греческого аналога Гермеса, священного покровителя путешественников. Они носили различный характер от полностью завершенных придорожных храмов и отдельно стоящих фигур бога, часто простых и строгих, до обычных груд камней, называемых холмами Меркурия. Эти холмы символизировали божество, и проходящие мимо не пренебрегали старинным обычаем возложения жертвы в виде добавления к холму еще одного камня.

В средневековой Европе везде, где это было возможно, использовались римские дороги. Поскольку там стали на лошадей надевать хомуты, на повозках перевозили более тяжелые, чем в древнем мире, грузы. Римские дороги не были рассчитаны на такие тяжести и постепенно стали приходить в негодность. Единственно, в чем превзошли в средневековом мире римлян, это в строительстве мостов, возможно, под влиянием опыта, приобретенного при возведении готических соборов, но въезды на такие мосты делались необычайно крутыми.

Возрождение принесло европейцам улучшенные землемерные приборы, XVIII в. – земляные насыпи (а не камни с земляным связующим веществом, как у римлян), но умение римлян было превзойдено только в XIX в., когда Дж.Л. Мак Адам произвел революцию в дорожном строительстве, уменьшив слой дорожного полотна и разместив на поверхности небольшие раздробленные камни почти одинаковой величины.

Древняя дорожная магистраль Виа Игнатиа

Дорога, известная под именем Виа Игнатиа, начиналась в городе Дурресе (современная Албания) и вела до Константинополя. Построенная между 146 и 120 годами до н.э. дорога длиной более 860 км тянулась по побережью Адриатического моря с территории современной Албании в городе Дурресе до Константинополя в Турции. Ширина вымощенного камнем дорожного полотна составляла более 9 м. Инфраструктура древнеримского «скоростного шоссе» включала в себя расположенные на обочинах закусочные, ремонтные мастерские и почтовые станции, на которых меняли лошадей. Кроме того, вдоль дороги на определенном расстоянии были расположены посты, на которых дежурили стражники, следящие за безопасностью.

Римские строители дорог предусмотрели даже так называемые «отбойники» — в середине и по краям проезжей части были сделаны каменные бордюры, которые исключали столкновения встречных повозок и падение их с дороги в кювет. Движение по древнеримскому шоссе было левосторонним, чтобы встречные повозки не попали под кнуты возниц, которые они держали в левой руке. Большие участки дороги в хорошем состоянии сохранялись до начала XIX в., однако за последнее столетие древнеримская дорога была частично разобрана на строительные материалы, а частично погребена под культурным слоем. До начала раскопок видимыми оставались лишь около 3 километров из всего огромной дороги, по которым нельзя было определить, как она выглядела в античные времена. Всю сложность устройства древнеримской дороги удалось обнаружить во время строительства ее современной «реинкарнации» — скоростного шоссе Игнатиа. Шоссе, которое пройдет почти параллельно виа Игнатиа, будет закончено к 2008 г. Его строительство обойдется почти в 8 миллиардов долларов.

Дороги в Китае

Римляне были не единственными опытными строителями дорог в древности. На другом конце света могущественные императоры династии Хань (200 г. до н.э. — 200 г. н.э.) в Китае превзошли римлян в проведении мостов, прорубленных в высоких горах или построенных на мостовых быках на головокружительной высоте. Их дороги были шире римских — до 15 м на главных трассах. По таким дорогам ехали рядом друг с другом девять колесниц. Однако проверить это письменное сообщение материальными остатками нельзя. Китайцы не использовали торцовой мостовой. Они усыпали дороги шлаком, следы их дорог не обнаружены, что не позволяет считать сведения о китайских дорогах абсолютно достоверными.

Дорожное строительство

Правительства стран стали уделять большое внимание дорожному строительству и эксплуатации дорог. Во Франции департамент дорог и мостов был создан в 1716 г. Французским инженером Макадамом был предложен способ устройства дорожного полотна автомобильных дорог с покрытием — щебнем.¹⁹ Далее был разработан метод устройства профилированных дорог со сложной системой дренирования полотна. Позднее изобрели прочное асфальтовое и асфальтобетонное покрытие, которое на современных улицах и магистралях достигает 20 см и более.

Со временем движение по дорогам стало интенсивным и встал вопрос — как разъезжаться встречному транспорту. Прежде всего, на дорогах с интенсивным движением было установлено двустороннее движение, и каждому потоку определена полоса движения. Так образовалась дорога, а затем шоссе с двусторонним движением — *dual carriage way*. При интенсивном движении на шоссе с двусторон-

¹⁹ Macadam — (1) шоссе, (2) щебень для мощения дорог.

ним движением устраивается разделительная полоса (либо линия прочной краской, либо насаждения или борт). Раз образовалось два направления и две полосы — встал острый вопрос — по какой полосе в какую сторону ездить? Мнения и обычаи разделились и всеерьез. Компромисс не был найден и отсутствует до сего времени. Часть народов и стран избрала левостороннее движение — *left-hand drive*²⁰, а часть — правостороннее. Адекватно направлению движения стали конструироваться и транспортные средства. Автомобиль для левостороннего движения имеет руль справа, а для правостороннего движения — соответственно слева. Это создает ряд существенных проблем при прибытии водителей-туристов и собственно туристов²¹ в страну с отличным направлением движения транспорта. Лишь немногие профессиональные водители легко могут управлять транспортным средством независимо от лево- или правостороннего движения.

Для содержания дорог и удобства путешествующих на расстояние однодневного перехода на лошади со времен древних римлян строились постоянные дворы, доход от эксплуатации которых направлялся на поддержание дорожной сети. Позднее постоянные дворы образовали — особый вид гостиничной индустрии — мотели (*motel*)²², которые ориентированы на обслуживание путешествующих на автомобилях. Это простая гостиница для автотуристов со стоянкой для автомашин, чаще всего ресторан или кафе устраиваются отдельно. Есть класс придорожных гостиниц (*motor inn*), в отличие от мотеля в них туристам предлагается полный сервис обслуживания с питанием. Часто близ мотелей и придорожных гостиниц устраиваются ремонтные мастерские для автотранспорта, магазины запасных частей, предприятия других видов туристского сервиса.

Сегодня автомобильные дороги — лицо любой развитой страны, важный элемент экономики страны. На данный момент в сооружение, реконструкцию и эксплуатацию дорог вкладываются огромные средства. Автомобиль для людей в этих странах стал не роскошью, а повседневным средством удобного, быстрого и безопасного передвижения, причем средством передвижения с комфортом и удовольствием. Дорога дает местным жителям рабочие места, возможности и импульс в развитии производства, рациональном использовании туристских ресурсов, развитии туристской индустрии.

Скоростные шоссе (автомагистрали)

Автомобиль — скоростное средство передвижения и источник повышенной опасности. Естественно желание — ехать быстро и комфортно. Однополосные дороги быстро исчерпали свою пропускную способность, стали строиться многополосные дороги. По современным требованиям шоссе — дорога должна быть достаточно широкой, многополосной, с гладким и твердым покрытием, с дорожной разметкой и информационными указателями. Должно быть наименьшее количество препятствий (крутых поворотов, перекрестков дорог, железнодорожных переездов и т.д.).

Шосейные дороги конца XX века для скоростного передвижения — сложнейшие и масштабные сооружения. Как правило, это широкая многополосная

²⁰ Великобритания и все страны, ранее входившие и входящие ныне в состав Британской империи, а также Япония.

²¹ Если движение правостороннее, то при переходе улицы следует посмотреть налево и убедиться в отсутствии опасности. Если движение левостороннее, то смотреть следует направо. В любом случае, на регулируемом перекрестке независимо от направленности движения сначала следует смотреть прямо — на светофор, а лишь потом переходить улицу по зеленому сигналу, тем не менее, посмотреть направо или налево не мешает. Светофор зеленый, а автомобиль — железный.

²² Мотели имеют систему классификации, отличную от системы классификации гостиниц. Так мотели не бывают классом выше, чем ****. Нередко описание уровня мотеля дается весьма условное — например, хороший, лучше, чем хороший, лучший и т.д. Классический пример мотелей — цепочка *Best Western*, имеющая десятки тысяч мотелей в большинстве стран.

автомагистраль с разделенными полосами движения (в каждую сторону своя полоса дороги), формирование дороги избирается таким образом, чтобы исключить крутые подъемы, спуски и повороты. При пересечении дорог устраиваются многоуровневые развязки, виадук, мосты, исключающие пересечение потоков движения транспорта.

Исторически дороги соединяли и соединяют населенные пункты и города. Главные центры (*city pair*), относительно их географического расположения, имеют дорогу, их соединяющую — например, Москву и Санкт-Петербург соединяет шоссе «Россия».²³ Скоростные дороги (*clearway*) строятся так, чтобы исключить пересечение и транзитное прохождение городов и населенных пунктов. Если шоссе (*mainroad*) проходит через населенный пункт, то строится специальная объездная дорога (*beltway*) или (*surrounding a city*) с подъездными путями (*slip-road*) в населенный пункт. Это повышает экологические характеристики населенного пункта (шумность, загазованность), перегруженность транспортом главных магистралей (*majorroad*) и, главное, повышается безопасность для жителей местностей.

Скоростные дороги классифицируются: *Toll Expressway* (платные); *Free Expressway* (бесплатные, общего пользования); *Divided Highway*; *Primary Throuth Highway*; *Highway*; *Connecting Highway*. Первоначально скоростная дорога называлась *freeway*, но со временем это понятие было заменено на другое — *expressway* — скоростная дорога или — *turnpike*. Ранее понятие *turnpike* относилось только к платным дорогам, но теперь так называются любые скоростные шоссе. *Superhighway* — широкая скоростная дорога, термин применяется ко всем дорогам (*turnpike*, *freeways*, *parkways*). Новая скоростная дорога *New Jersey Turnpike* под Нью-Йорком имеет 12 рядов движения, по ней следует более 160 млн. автомашин в год. На скоростных дорогах нет перекрестков. Все развязки снабжены мостами *over the crossroads* (*elevated highways*) или тоннелями *underneath the crossroads* (*depressed highways*). Эти дороги известны как многоуровневые (*grade-separated highways*). Скоростные дороги имеют разметку дорожного покрытия и множество указательных знаков.

На американских скоростных дорогах типа *freeway* и аналогичных устроена специальная полоса движения — *car pool*, выделенная для движения автомобилей с двумя или более пассажирами (включая водителя) и автобусов. Это введено для инициации перевозки большего количества пассажиров в автомобилях в часы пик. Поэтому многие коллеги по службе, следующие утром на работу и вечером с работы домой, объединяются и едут в одной машине.²⁴ Такая полоса находится в крайнем левом ряду, от остальных рядов она отделена двойной желтой линией, и при въезде на нее обязательно будут вывешены таблички с надписью (два человека или больше). Водитель, следующий один в автомашине, должен будет стоять в пробке в общей очереди. За нарушение правил движения по этой полосе следует довольно солидный штраф. Этими правилами власти штатов пытаются уменьшить количество автомобилей на дорогах и сократить постоянные пробки (*traffic*).

Дороги обслуживаются специальной дорожной службой, производящей очистку дорожного покрытия от грязи, снега, необходимый ремонт покрытия и устройств безопасности. Вдоль дорог имеются многочисленные станции обслуживания автомашин и мотели, магазины и пункты питания, специальные площадки для отдыха. Дороги оборудованы телефонной связью для оперативного вызова полиции или ремонтной службы. В США предельная скорость движения ограничена — 88,5 км/час и лишь на отдельных шоссе разрешена до 105 км/час. Для сравнения — в Европе лимит скорости 97 и 120 км/час, а в Германии нет ограничения

²³ Состояние которого хорошо отображает экономику страны. Кроме отсутствия дорожного покрытия на трети магистрали от Новгорода до Вышнего Волочка, отсутствует также и дорожная инфраструктура или таковая находится в эмбриональном состоянии.

²⁴ И при этом каждый пассажир вносит водителю плату за проезд — на бензин.

скорости движения на автобанах²⁵ (однако рекомендуемая скорость движения до 130 км/час).

Скоростные автострады имеют полосы безопасности до 50–100 м с каждой стороны дороги, иногда устанавливается ограждение в виде сетки от животных, в населенных пунктах монтируются огромные 3–5-метровые шумозащитные щиты. Организуется специальная служба дорожной полиции, которая следит за соблюдением правил дорожного движения, соблюдением лимита скорости, а для грузовиков и автобусов — лимита непрерывной езды одного водителя²⁶, выезжает на аварии и катастрофы. На автостраде запрещена остановка и стоянка транспорта, за исключением вынужденной. Для плановой остановки предусматриваются специальные (иногда платные) стоянки, оборудованные туалетами, пунктами питания и др. На крупных автострадах организуется дорожная служба помощи автомобилистам на автострадах (*highway patrol assistance service*).

При наличии выбора перемещения на расстояние более 200 км — для туристской группы выгоднее переезд на скоростной железной дороге, чем на автобусе по автобану. Обычно автобан из соображений экологической безопасности в пределах жилой местности огорожен по сторонам 3–5-метровыми щитами. В безлюдных местностях на 50–100 м по обе стороны дороги все, вплоть до кустарников, выкорчевано, и опять же установлен сетчатый забор (от животных). На скоростном поезде железной дороги удобств поездки, комфортности и возможностей обзора местности значительно больше, а скорость движения суперэкспресса ICE значительно выше — до 250–300 км/час. Теоретически выше безопасность перемещения.

Автобан – скоростная магистраль Германии

Автобан (нем. *autobahn*) — скоростная автомагистраль (амер. аналог *highway*). Первый автобан был построен в Германии между Бонном и Кельном, затем система была расширена.

Адольф Гитлер уделял огромное внимание строительству хороших автомобильных дорог²⁷, и к 1942 г. в Германии была построена сеть прекрасных автобанов *Reichsautobahnen* протяженностью 2110 км. Сегодня всю Германию пересекают мощнейшие четырехполосные в каждую сторону скоростные автомагистрали, на которых нет ограничения скорости (рекомендуемая скорость 130 км/час). Лимит скорости (*speed limit*) 100 км/час установлен для автомашин с прицепами и общим весом более 2,8 т. Для легковых автомашин с прицепами и трейлерами лимит скорости на автобанах 80 км/час. В городах и обозначенных населенных пунктах общее ограничение скорости движения транспортных средств 50 км/час. Все водители и пассажиры двухколесных транспортных средств, движущихся со скоростью более 24 км/час, должны иметь защитный шлем (*crash helmet*). Дети возрастом младше 12 лет не могут перевозиться на переднем сиденье легкового автомобиля и должны иметь специальное детское сиденье. Предельная норма содержания алкоголя в крови водителя: 0,8 промилле. Общая протяженность 165 автобанов в Германии составляет более 10500 км. На автобанах построено 268 станций круглосуточного обслуживания.

²⁵ Именно поэтому любая авария сопровождается столкновением от 20 до 300 автомашин, следующих на большой скорости даже в условиях плохой видимости и тумана.

²⁶ Грузовые автомобили и автобусы снабжаются тахографами, на которых отражается скоростной режим и время движения. Через установленный промежуток времени водители обязаны отдыхать. Полиция проверяет приборы и штрафует нарушителей правил движения, если таковое выясняется.

²⁷ Программы строительства сети автодорог обеспечили занятость населения и позволяли решить военные задачи быстрой доставки грузов и солдат.

Хайвэй – скоростная магистраль США

Наилучшим образом строятся и эксплуатируются автомобильные дороги в США. Это страна по существу — родина автомобиля. С появлением все большего количества автомобилей на дорогах стало ясно, что США критически нуждаются в более развитой системе дорог и магистралей. Лучшие дороги США того времени были вымощены булыжниками. Большинство проселочных дорог и даже общенациональных транспортных магистралей не имели твердого покрытия.



В начале 1920-х годов в США строительство дорог резко активизировалось. Было построено 250 дорог — «именных магистралей», названных в честь исторических личностей и событий. Магистрали имеют цветовую кодификацию. Самой известной из этих магистралей был Линкольн Хайвэй (Lincoln Highway), который пересекал всю территорию США: от Нью-Йорка до Сан-Франциско. Активное строительство скоростных автодорог было начато президентом Франклином Рузвельтом (Franklin Roosevelt) в 1930-е годы, который справедливо считал, что строительство скоростных дорог, пересекающих страну, улучшит положение дел в экономике США (строительство хайвэев было начато в разгар «Великой Депрессии», беспрецедентного экономического кризиса, и Рузвельт надеялся, что дорожное строительство позволит снизить уровень безработицы²⁸).

В 1925 году был принят закон о федеральной поддержке строительства дорог²⁹, согласно которому создавалась новая система скоростных магистралей, подчиняющаяся штатам, а не частным компаниям. По данному закону каждая магистраль получила номерной код. Иногда магистралям продолжали давать имя. Примером такой магистрали может послужить хайвэй имени Джона Кеннеди (*John F. Kennedy Memorial Highway*). Эта магистраль³⁰ является 100-километровой частью глобальной магистрали I-95, протянувшейся на расстояние более 3000 км, от Канады до Флориды. За сорок лет интенсивность движения на хайвэе Кеннеди увеличилась на 300%. Ежегодная нагрузка свыше 29 млн. автомашин.

В конце 1930-х годов в США был разработан глобальный план создания общегосударственной системы скоростных дорог. В 1938 году был принят Закон о Федеральных Магистралях³¹, согласно которому предполагалось создание сети платных магистралей. Однако Вторая мировая война затормозила дорожное строительство. В 1956 году был принят закон *Federal-Aid Highway Act*, в котором были окончательно утверждены маршруты основных скоростных магистралей, установлен единый дизайн для шоссе и дорожных знаков. 12-летний бюджет дорожного строительства был определен в сумме \$25 млрд., из которых 90% обязались заплатить федеральные власти. В 1990 году президент США Джордж Буш-старший под-

²⁸ В США хайвэи появились примерно в то же время, что автобаны в Германии, где их начал строить Адольф Гитлер. Американцы многое заимствовали у немцев.

²⁹ Federal-Aid Highway Act.

³⁰ Магистраль находится на территории штата Мэриленд и был назван в честь президента Кеннеди.

³¹ Federal Highway Act.

писал закон, согласно которому сеть национальных хайвэев была переименована в Систему Магистралей имени Эйзенхауэра³².

Сегодня автомобилизация населения исключительно высока, в каждой семье имеется два-три автомобиля, в США на 252 млн. населения приходится 133 млн. легковых автомобилей и 75 млн. грузовых машин и автобусов. Технология строительства дорог отработана до совершенства. В день американская строительно-дорожная компания способна построить один километр отличного шоссе с мощностью покрытия до 20 см и более. Американцы, как, впрочем, и русские³³, любят быструю езду и строят скоростные магистрали.

Сейчас в стране 6 млн. км 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 — являются платными (*tollways*). Эти дороги принадлежат частным компаниям и содержатся в хорошем состоянии. Самая загруженная автострада — Интнестейт-405 в Ораудж-кантри (Калифорния, США), ведущая в Сан-Диего — шесть полос в каждую сторону движения. По этой автостраде следует 331 тыс. автомашин в день. В Европе до 40% скоростных дорог являются платными.

В Мексике построена уникальная шестиполосная скоростная автострада *Auyopista del Sol* из Мехико в Акапулько протяженностью более 350 км. Она проходит и по мексиканским пустыням и горным перевалам, и на всем протяжении скорость разрешена до 150 км/час. Дорога очень красива и относится к современным «чудесам света». Шоссе проходит в отдалении от селений в живописной сильнопересеченной местности. От Мехико до Акапулько (известного во всем мире океанского курорта) можно добраться буквально за три часа езды. Дорога платная.

Платные дороги

В целом дорожная сеть является доступной для бесплатного проезда. Обычно государство взимает с пользователей транспортных средств надлежащие дорожные налоги, направляемые на строительство и содержание дорог.

Тем не менее, за комфорт и скорость следует платить дополнительно и проезд по отдельным автомобильным дорогам или участкам автомагистралей, проезд по мостам — платный. Впервые платные автодороги были введены в США в 1940 г., дурной пример заразителен, в настоящее время платных дорог множество. В Европе до 40% скоростных дорог являются платными. Международные нормы предусматривают возможность установления платного проезда по магистрали только в том случае, если есть альтернативный вариант проезда в том же направлении по бесплатной дороге. Специальная дополнительная плата за проезд по платной автостраде, мосту и др. может составлять от 1 до 5 USD. Для грузовых машин и автобусов плата соответственно больше в 2–2,5 раза. О наличии платных дорог следует предупреждать туристов, следующих в тур за покупками автомашин и совершающих путешествие в индивидуальном порядке. *Tolls* — место взимания дорожных сборов, оплаты проезда на платных автострадах. Это специальная многополосная площадка со шлагбаумами на каждой полосе и будками со сборщиками платы. В России к началу тысячелетия была одна платная автомобильная

³² Dwight D. Eisenhower System of Interstate and Defense Highways.

³³ «Какой русский не любит быстрой езды». Это меткое высказывание принадлежит великому, теперь уже, украинскому писателю Н.В. Гоголю. Однако одно дело — любит, а другое дело — может. С дорогами для быстрой езды, как и с любыми иными, в России существенно хуже, чем с желанием прокатиться «с ветерком». Дороги просто отвратительные и чаще всего разбитые. Быстро ездить по ним рискованно, можно сломать не только машину, но и шею. Зато по возможностям езды по бездорожью и плохим дорогам равных стран в мире нет.

магистраль.³⁴ В 2000 г. введена платная магистраль протяженностью 70 км от Москвы в направлении г. Воронеж. Стоимость проезда 1 км устанавливается до 80 коп. Добропорядочным гражданам обещают ввести вторую платную магистраль от Ленинградского шоссе к аэропорту Шереметьево.

Панамериканская магистраль

К числу супердорог следует отнести крупнейшую в мире автостраду — «Панамериканскую магистраль» (*Pan American Highway*), которая проходит через два континента, соединяя Fairbanks на Аляске в Северной Америке и Сант-Яго в Чили в Южной Америке. Длина магистрали почти 48000 км, часть дороги в Центральной Америке именуется *Inter-American Highway* (3500 км, *Nuevo Laredo, Mex. — to Panama City*). Участок, проходящий по Аляске, составляет 1500 км *Alaskan International Highway*, а канадский участок дороги имеет протяженность 1900 км.

Идея создания дороги, связывающей два континента — Северную и Южную Америку, принадлежит испанскому королю Чарльзу (Карлу) V, который еще в XVI веке планировал построить дорогу из Мексики в страны Южной Америки. Состояние техники и ресурсов не позволило начать проект. Впоследствии к этой идее возвращалось много политиков и специалистов. В США в 1884 г. стали серьезно рассматривать проект создания железной дороги, соединяющей два континента. Однако после длительных изыскательских работ и в связи с революционными перспективами развития автомобильного транспорта была принята концепция глобальной шоссейной дороги. Решение о строительстве трансконтинентального шоссе было принято только в 1923 г. (*The Fifth International Conference in Santiago, Chile*), а практические работы начаты в 1935 г.

К настоящему времени большая часть этой трансконтинентальной магистрали построена, но строительные работы продолжаются и в наше время. В значительной мере они финансируются США (на местах другие страны покрывают только одну треть расходов на создание шоссе и его эксплуатацию). В некоторых странах к системе Панамериканской магистрали относят не одну, а несколько автострад. В США к этой магистрали относится несколько шоссейных дорог. Создание и эксплуатация этой магистрали регулируется Секретариатом Организации Американских Государств (ОАГ).³⁵

Скоростное шоссе на ледовом континенте

Соединенные Штаты начали строительство в Антарктиде ледяной автотрассы протяженностью 1600 километров. Она свяжет береговую базу США Мак-Мердо с базой Амундсен-Скотт на Южном полюсе. Главная задача будущей трассы, которая должна достичь конечного пункта через два года, — способствовать работам по прокладке к базе Амундсен-Скотт оптического кабеля связи. Предполагается, что путешествие по новой автотрассе до полюса, который расположен на высоте свыше 3 тысяч метров над уровнем моря, будет занимать примерно 20 дней (примерно 80 км в сутки, учитывая непрерывный подъем и разреженную атмосферу), а обратный путь — около 10 суток (если, конечно, автомобиль сохранится в жизнеспособном состоянии). Такая трасса даст старт новым востре-

³⁴ Хотя мысль о платности автомобильных дорог не дает спокойно спать многим чиновникам. Вопрос о введении платы в России — дело вполне реальное, но вот обустройство магистрали и содержание дорожного покрытия дело мало вероятное. Аналог процесса можно наблюдать в индустрии платных общественных туалетов, которая была придумана еще в Древнем Риме. Введение платы мало повлияло на их чистоту и комфортность. Интересно, что проезд практически по всем мостам через р. Волга — платный. Однако долгое время никто не мог установить, кто собирает плату и куда она идет.

³⁵ *The Pan American Union, The General Secretariat of the Organization of American States.*

бованным программам экстремальных автомобильных туров на Южный полюс, особенно тем, кому не будет хватать для развлечения непроходимых карельских болот или зимников по заснеженным просторам Сибири.

Дороги «смерти»

Железные и автомобильные дороги, а также и водные каналы, построенные в непроходимых местностях, горных массивах и джунглях, условиях вечной мерзлоты, а также в период военных действий, вошли в историю как «дороги смерти» по двум признакам: (1) трудностях строительства и огромных людских потерях строителей, преимущественно рабов, крепостных, военнопленных, заключенных и ссыльных; (2) опасности дорожного движения в силу несовершенства конструкции или местных природных факторов. Такие дорожные пути есть во всех странах, и Россия — далеко не исключение.

К дорогам «смерти» можно отнести практически все рукотворные водные каналы начиная с Суэцкого и его предшественников, а также и каналы периода XVII–XIX вв., Староладожский и Новолadoжский каналы, Панамский канал, Беломоро-Балтийский канал и многие другие. Дорогами смерти можно также легко назвать все сибирские тракты, Колымский и Магаданский тракт и ряд других.

Колымский тракт

До 1920-х годов центр Колымы был практически необитаем. Коренные жители — эвены — предпочитали селиться вдоль богатого рыбой побережья Охотского моря. Но потом на Колыме были разведаны огромные запасы золота, и в 1928 г. трест Дальстрой³⁶ начал промышленную разработку золота бесплатными руками миллиона заключенных. Автомобильная дорога «Магадан – Кадыкчан – Хандыга», именуемая также «Колымский тракт», а также — «Сталинский тракт» и «Дорога Смерти», протяжённостью около 2000 км, которая идет от Магадана на северо-запад, строилась в течение пяти лет и была завершена в 1943 году. Перед дорогой ставились задачи по транспортному обслуживанию империи «Дальстроя» и созданию коридора для переброски танков от Якутска до Магадана на случай военных действий. Трасса проходит по местам бывших золотодобывающих приисков и поселков, а также колымских лагерей. Колымский тракт называют «самой протяженной братской могилой в мире». Умерших заключенных — строителей трассы — хоронили прямо в дорожном полотне. Лагерь строителей стояли через каждые десять километров вдоль всей трассы. До сих пор во время сильных дождей или весенних паводков водой часто вымывает человеческие кости — прямо из полотна дороги. В архивных фондах УВД по Магаданской области хранятся карточки на заключенных — 2 миллиона, в том числе 1,5 млн. архив с 1932 по 1956 г. С 1932 по 1956 г. через «Дальстрой» прошло около 1 млн. человек. На конец 2000 г. списки расстрелянных заключенных составляют около 11 тыс. чел., умерших в лагерях — около 180 тыс. чел. По состоянию на 2005 г. все население Магаданской области не превышает 180 тыс. чел.

В самом конце Колымского тракта, на въезде в Магадан, стоит мемориал жертвам политические репрессий — «Маска скорби». С одной стороны монумента — символическое лицо заключенного. Сзади — фигура плачущей девочки и неканоническое распятие. Монумент работы Э. Неизвестного возвышается над городом с 1996 года. Это самый большой памятник на Колымской трассе, которая по сути дела сама является памятником длиной в 2000 км. Состояние трассы и всего края печальное. Две ветки Колымского тракта, расходящиеся от Магадана

³⁶ 13 ноября 1931 г. Постановлением Совета труда и обороны СССР № 516 был организован Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы — Дальстрой. Тресту поручены разработка, поиски и разведка золоторудных месторождений на территории Ольско-Сеймчанского района Дальневосточного края и строительство автомобильной дороги от бухты Нагаева до района золотодобычи.

чтобы соединиться перед Кадыкчаном, еще недавно назывались «золотым кольцом Колымы». Вдоль трассы до середины 1990-х сияли огни 72 поселков. Сейчас их осталось девять. А через несколько лет будет только три. Колыма, над которой повисло людское проклятие, вновь стремительно погружается в первобытную вечномерзлую тьму. Пос. Кадыкчан — самая наглядная иллюстрация колымского апокалипсиса. Некогда процветающий шахтерский городок, в котором совсем не давно жило 10 000 жителей, фактически пуст.

«Дорога смерти» в Бирме и «мост смерти» через реку Квай в г. Канчанабури (Бирма)

В 1941–1942 гг. японцы для снабжения оккупационных войск в Бирме пытались построить в джунглях железную дорогу (415 км), названную «Дорогой смерти», которая должна была обеспечить прямое сообщение между японской военной базой в Сингапуре и индийским фронтом. Одним из важнейших инженерных сооружений на ней стал железнодорожный мост через реку Квай. На его строительстве использовался труд 60 тыс. австралийских, американских, английских военнопленных и сотен тысяч местных жителей. Первые поезда по дороге прошли в октябре 1943 г. В 1944 г. мост был разрушен английской авиацией. После войны мост восстановили как мемориал в память о тех, кто погиб при строительстве. Ежегодно в первую неделю декабря в Канчанабури проходит праздник «Неделя моста через реку Квай», во время которой устраиваются выставки, организуются цветомузыкальные шоу и инсценируется бомбардировка моста. Бывшие заключенные собираются на солдатском кладбище на траурную церемонию. В городе функционирует музей «Дороги смерти», который был основан настоятелем монастыря Чхайчхумпхон в память о военнопленных, погибших при строительстве моста через реку Квай. Экспозиция размещается в длинном строении из бамбука. На стенах развешаны вырезки из газет, картины, фотографии. Приводятся описания тропических болезней, укусов ядовитых змей и палящего солнца, которые чаще всего были причиной смерти заключенных. В экспозиции собраны оружие и военная амуниция времен Второй мировой войны.

Горная «дорога смерти» в Боливии

North Yungas Road горная автомобильная дорога в Боливии в провинции Юнгас из Ла-Паса в Коройко, получившая название «Дорога Смерти». Это единственный путь, соединяющий столицу и северные районы страны. Извилистая дорога спускается по крутым склонам с высоты 3,6 тыс. метров до 330 метров над уровнем моря. Горная дорога была построена в 1930-х годах парагвайскими заключенными и далека от совершенства, она узкая, извилистая и не соответствует по своим габаритам и профилю современному грузовому автотранспорту. Лишь 20% дороги покрыты асфальтом, остальное — глинистый грунт. Следует добавить неблагоприятные погодные условия Анд — дожди, туманы, оползни, камнепады. На большинстве участков разъехаться машинам нет возможности. Действует правило, по которому машина, спускающаяся вниз, следует по левой стороне дороги (у обрыва), а поднимающаяся — у правой — у горной стены. Ежегодно до 25 автомашин срываются в пропасть, гибнут 150–200 человек. Самая трагическая авария произошла 24 июля 1983 г. Автобус, в котором находилось более 100 человек, упал в пропасть и разбился, люди погибли. Тем не менее, по дороге ежедневно едут сотни грузовых машин и автобусов, испытывая судьбу и устаревшую технику на изношенных шинах.

С начала 1990-х годов смертельная опасность дороги сделала ее национальной достопримечательностью, весьма популярной среди иностранных туристов-экстремалов, которые приезжают сюда, чтобы поднять уровень адреналина в крови и испытать судьбу, спустившись по этой опасной дороге на автомобиле-внедорожнике или горном велосипеде, развивая на отдельных ее участках до 80 км/час

(что в России на сибирских трактах не менее экзотических и опасных именуется «покатушки»). Однако возвращаются не все, но те, кто сумел проехать эти 70 км и остаться в живых, сравнивают этот маршрут с восхождением на Эверест. Для местных водителей Юнгаса «покорение опасной дороги» — каждодневная работа.

4.5. Бездорожье



Местность, в которой отсутствуют наезженные грунтовые дороги или имеются дороги, разбитые, труднопроходимые для обычного колесного транспорта, — в отношении автотранспорта именуется бездорожье (*off-road*). Нередко привлекательные туристские объекты располагаются в отдалении от главных шоссе и дорог или автострад. Для доставки туристов к ним транспорту приходится следовать по лесным дорогам, степи или пустыне, пре-

одолевать естественные препятствия, в том числе и водные — броды. Для этого необходимы специальные автомашины с высоким клиренсом (расстояние между дорогой и самой низкой частью кузова или моста), чтобы не задевать за неровности поверхности. Для преодоления препятствия (грязь, песок, каменистые поверхности, склоны) автомобиль должен иметь крепкий кузов, достаточную мощность, широкие шины, привод на все колеса с блокировкой мостов, в дополнительное оборудование входит мощная лебедка с солидным барабаном стального троса.

Именно такими свойствами и обладают автомобили повышенной проходимости или внедорожники (джипы) — 4×4 с приводом на все четыре колеса (*four wheel drive*). Практически все крупные автомобильные концерны в мире выпускают ту или иную модель внедорожника.

Джип (*jeep*) — условное и обобщенное название внедорожных легковых автомобилей. Известная автомобильная фирма — одно из подразделений автогиганта *Chrysler* — фирма *Jeep*, выпускающая внедорожные автомобили «Джип». Именно этой фирме и принадлежит торговая марка *Jeep*. Одной из первых моделей этой серии был небольшой автомобиль «Виллис» (*Willys*), широко использовавшийся для военных целей в период Второй мировой войны. Эта машина поставлялась из США в СССР по ленд-лизу. Современные полноприводные модели с роскошной отделкой салона — *Wrangler* и *Cherokee* — часто встречаются на улицах центральных городов многих стран, Россия не исключение. Салон автомобилей обычно весьма комфортабельный, с большим сервисом, кондиционером. Самый большой, дорогой³⁷ и модный внедорожник — американский «Хаммер» (*Hammer* — военный джип исключительно высокой проходимости, для любителей выпускается с роскошной отделкой салона).³⁸ Известна марка популярного английского внедорожника *Land Rover* — Лендровер³⁹ компании *British Leyland*.

На этих машинах осуществляются многочисленные путешествия по малонаселенным местностям, пустыням и джунглям. Знаменитое сафари *Camel Throfy* осуществляется на машинах марки Лендровер. Известны внедорожники *Jeep Gran Cherokee* или *Land Cruiser* и другие. По причине повсеместного плохого состояния дорог джипы-внедорожники очень популярны в России.

Jeep-safari — поездка на природу или путешествие в заповедник к местным достопримечательностям на джипах. Для туристов, желающих получить острые

³⁷ Более 130 тыс. USD.

³⁸ Любимая автомашина киноактера Арнольда Шваценеггера.

³⁹ Буквально — вездеход.

ощущения и развлечение, в туристских центрах организуются поездки на внедорожниках в горы, в пустыни и другие местности на природу в отдалении от наезженных дорог, на охоту, в заповедники, в саванну, для посещения древних крепостей и городов. Метод организации джип-сафари хорошо апробирован. Как правило, для поездок привлекается обученный водитель из местного персонала, но есть варианты туров, где туристам предоставляется попробовать свои силы в самостоятельной езде по бездорожью (что небезопасно, можно перевернуться, упасть в пропасть, известны случаи гибели туристов). Организуется колонна автомашин, в которой кроме собственно джипов с туристами следует транспорт сопровождения с палатками, продовольствием, топливом и др. Для вождения автомашин в сложных условиях следует иметь определенные навыки управления автомашиной. Обучение приемам вождения (*off-road driving/training*) является важной туристской услугой перед проведением приключенческого тура джип-сафари, а также и в период проведения тура. Джип-сафари предлагается в ОАЭ, Турции, Египте, Тунисе, в других туристских регионах, как дополнительная услуга, пользующаяся популярностью у туристов.

4.6. Караваны

Караваннинг (*caravanning*) — распространенный вид туристского отдыха на караване или автомобиле типа «дом на колесах» (*motorhome*) со специально оборудованным для жилья кузовом или прицепом.

Motorhome — легковой автомобиль, мини-автобус или автобус, оборудованный для путешествий и проживания туристов с удобствами: спальней на несколько коек, телевизором, кухней с газовой плитой, холодильником и туалетом. Классные конструкции имеют в составе даже ванну. Туристы 3–5 человек при переездах находятся в автомобиле. Часто для *motorhome* используются автобусы повышенной проходимости.

В цивилизованных странах для стоянки караванов и *motorhome* организуются специальные площадки-стоянки кемпинги, на которых туристам предоставляются услуги снабжения продовольствием, электричеством, заменой газовых баллонов, сменой танков туалетов, уборкой баков мусора и т.д. Автомобиль (а также и караван) с кузовом, оборудованный под жилое помещение, достаточно дорог и непрактичен для использования вне периода отпуска, поэтому обычно берется в аренду. Некоторые состоятельные семьи имеют такие автомобили в собственности, но практически они используются лишь в период отпуска для путешествий — это четвертая или пятая машина в семье. Пользуются домами на колесах сезонные рабочие, цирки, участники научных экспедиций, пенсионеры⁴⁰, проводящие свое время в длительных путешествиях, иные кочевые, например европейские цыгане. Есть общества любителей путешествий на караванах, которые рискуют путешествовать и по дорогам России.

Для домов на колесах устанавливаются несколько вариантов: *camperhome* — три спальных места; *standard* — четыре спальных мест; *intermediate* — пять спальных мест; *large* — шесть спальных мест; *deluxe* — шесть спальных мест и повышенный комфорт. *Motorhome* имеется чаще всего как третья или четвертая машина в семье, но большинство любителей берут их в прокатных конторах. Машина сдается в аренду водителю не младше 21 года при наличии водительских прав. В стоимость арендной платы входят страховка, подготовка машины, заправка газовых бал-

⁴⁰ Домострой в США предусматривает раздельное проживание родителей и детей, по достижению совершеннолетия, выходу их в самостоятельную жизнь в обществе, при создании новой семьи. Некоторые пенсионеры на склоне лет продают или сдают в аренду свой дом, покупают хорошо оборудованный для жилья и туризма *motorhome* и путешествуют, кочуя из одной местности в другую. Небольшую легковую автомашину для разъездов по местности они буксируют на жесткой сцепке или даже с поднятым на фаркоп передним мостом.

лонов. Оплачивается дополнительно пробег, топливо, замена газовых баллонов, техническое обслуживание, замена танков туалета. В залог вносится депозит от 500 USD и выше. Стоимость парковки в кемпингах составляет от 10 до 35 USD за ночь.

Караван (*caravan*) — специальный автомобильный прицеп — *folding trailer*, оборудованный под жилую комнату со всеми удобствами, аналогично *motorhome*. Он буксируется легковым автомобилем или тягачом (адекватно размерам, габаритам и весу), перевозка людей в таких прицепах не разрешается. Он транспортируется к месту отдыха, обычно в кемпинг для караванов или на автостоянку. Не редко караван больше самого автомобиля и передвижение с ним по дорогам с интенсивным движением требует определенных водительских навыков.

Караваны имеют классификацию по комфортности и оборудованию (в некоторых странах используется звездная классификация, в караване ***** предусматривается ванная комната). Караван дешевле, чем *motorhome* (15–25 тыс. USD), и поэтому более популярен, однако транспортировка его требует от водителя навыка, скорость движения с караваном ограничена. Караваны иногда используются в качестве летних домиков в туристских кемпингах. С них снимают колеса и устанавливают на площадках кемпингов, во внесезонный период их могут демонтировать и увозить на зимнее хранение.

Кемпер (*camper*) — навесной жилой вагончик или большая складная палатка в навесном специальном кузове для легковой автомашины-пикапа. Широко используется для путешествий. Кемпер доставляется пикапом или грузовой машиной с платформой в кемпинг, снимается и устанавливается на подготовленную площадку автономно. Машина — свободна и может использоваться для радиальных туристских поездок или поездок за продуктами. В кемпере имеется небольшое помещение с кроватями, кухня с плитой, шкафчик, холодильник для продуктов. В обычное время года (вне сезона) кемпер находится в снятом с машины состоянии на хранении. Кемперы можно взять напрокат, что многие и делают. В России в период, когда было безопасно перемещение по дорогам и стоянки на природе, у автолюбителей был популярен колесный прицеп с палаткой «Скиф».⁴¹

Метод путешествия с караваном или *motorhome* весьма популярен в Америке, в Западной Европе, Австралии. Он позволяет большей части туристов самостоятельно посетить районы с неразвитой туристской инфраструктурой, или слишком дорогими гостиницами, или в сезон, когда имеется наплыв туристов. Караван дает туристу полную свободу от расписаний регулярных и чартерных рейсов и жестких программ туристских маршрутов. Некоторые конструкции используют за базу варианты автомобилей повышенной проходимости, что дает возможность удаляться от шоссе дорог, посещать экологически чистые и уникальные уголки природы.

В Европе насчитывается 600 тыс. караванов, из них 170 тыс. во Франции. Некоторые туристы проводят в караванах и прицепах по несколько месяцев, совершая дальние путешествия. В среднем владелец каравана за сезон во Франции преодолевает расстояние в 10500 км. Социологи определили, что в основном владельцами караванов являются люди старшего возраста и пенсионеры, в основном супружеские пары (более 57%). Крупные фирмы, специализирующиеся на прокате автомашин, например *Hertz*, открывают отделения по прокату караванов. Туристские агентства предлагают владельцам караванов различное туристское обслуживание. Помимо собственно услуг стоянок и кемпингов, питания, можно купить ваучеры на посещение музеев, пешеходные и велосипедные экскурсии к местам и объектам туристского интереса, для игры в гольф, занятия подводным

⁴¹ Сегодня высока социальная напряженность в обществе и отдыхать в палатках в лесу вне кемпингов не рекомендуется по соображениям безопасности.

плаванием и др. Издаются специальные справочники на нескольких языках для владельцев караванов с картами, адресами и телефонами автостоянок. Существует международная федерация кемпинга и караваннинга — *International Federation of Camping and Caravaning*, проводятся специализированные выставки, ярмарки, шоу караваннинга, привлекающие огромное количество специалистов и посетителей.

Караваны и *motorhome* в России используются крайне редко в связи с низкой платежеспособностью населения⁴², отсутствием специальных кемпингов и социальной напряженностью в обществе, а также коротким летним сезоном. Теоретически Россия — огромный потенциальный рынок для индустрии караваннинга, однако для освоения его необходимо продвижение этой идеи в умы и формирование новой концепции отдыха на природе, формирование специальной инфраструктуры таких путешествий.

4.7. Такси

Такси (*taxi*) — вид городского транспорта. Это легковые автомашины, предназначенные для подвозки пассажиров в пределах города или района. Они обычно оборудованы таксометрами для определения стоимости проезда и специальными указателями. Скорее всего, это организованная муниципальная или частная служба. Есть три способа организации такой службы: (а) предприятие содержит автомобили и нанимает водителей, (б) предприятие продает автомобиль в лизинг водителям и организует службу вызова, (в) предприятие нанимает водителей со своими автомашинами. Есть вариант частных такси, действующих на основе муниципальной лицензии.

Такси прибывают по вызову по телефону или предварительному заказу. В городе оборудуются специальные стоянки такси близ объектов (музеев, вокзалов, крупных магазинов и торговых центров, тематических парков) — *cab-stand*. Такси разрешено подбирать пассажиров в городе — для этого клиенту достаточно поднять руку (а в Лондоне — зонтик). Для такси обычно устанавливается проездная плата за посадку, за километраж поездки, за вынужденную стоянку в период найма. Маршрутные такси (чаще всего микроавтобусы) следуют по установленному маршруту и перевозят пассажиров за фиксированную плату. В каждой стране и даже иногда в разных городах в одной стране имеются свои отличительные характеристики и правила пользования такси.

В Великобритании в качестве такси используются автомашины определенных марок с консервативной формой кузова, с высокой крышей и непременно черного цвета — *cab*. По традиции конструкция кузова должна быть такова, чтобы джентльмен мог сесть в кабину авто, не снимая головного убора (цилиндра, котелка и др.). При всей кажущейся неказистости, старомодности, лондонские такси очень удобны и вместительны, имеют дополнительное откидное кресло, что полезно туристам и пассажирам с багажом. Водитель отгорожен от пассажиров стеклом и металлической сеткой, пассажир имеет возможность наблюдать электронное табло счетчика километража и стоимости проезда. Имеются особые такси *minicab* — мини-такси, которое можно заказать только по телефону (пассажиров на улице не берет); обычно они используются при поездках на дальние расстояния — тариф несколько ниже обычного.

Yellow car — традиционное название нью-йоркского такси, по цвету кузова ярко-желтого цвета. В Нью-Йорке принято такси заказывать заблаговременно — по телефону. Принимать пассажиров на законном основании без предварительного заказа разрешается лишь такси, окрашенным в желтый цвет. Стоимость проезда в них составляет 1,5 USD за посадку плюс 25 центов за каждые полторы мили поездки и 20 центов за минуту ожидания. С 8 вечера до 6 утра действует повышенный

⁴² И поэтому остается раздраженно убеждать себя, что это «их нравы».

тариф. Однако, садясь в такси, пассажиру сначала следует спросить цену поездки до указываемого пункта.

В Таиланде широко распространено такси «тук-тук» (*Tuks-Tuks*) — на основе трехколесной мотоцикла, однако коляска прицепляется не так, как у обычных привычных для нас мотоциклов (сбоку), а сзади. Привод осуществляется на заднюю ось. Над коляской устроен навес, защищающий пассажиров от дождя или солнца. Такси «тук-тук» популярно у туристов для коротких поездок в пределах района и стоит обычно не очень дорого (примерно в два раза дешевле обычного такси — легковой автомашины).

Такси в составе туристского продукта

Туристы (индивидуалы и малые группы) используют такси на этапе трансфера, для перемещения в пределах туристского центра на экскурсиях, организации свободного времени по программе. Для малой группы вызывается две-три машины, и сопровождающий оплачивает проезд централизованно. Аренда автобуса даже небольшой вместимости достаточна дорога, и принимающая фирма рационально использует возможности сочетания такси и городского транспорта (автобус, метро) для доставки туристов к месту в целях экономии расходов на трансфер. Это не слишком удобно, если туристы следуют с багажом. Туристов следует предупреждать о тарифах и правилах расчетов с водителем, о традициях и размере чаевых.

В некоторых странах, например в Великобритании, в такси устанавливается маленький кассовый аппарат, и пассажир после расчета получает чек с указанием размера уплаченной суммы. При инструктаже туристов необходимо ориентировать их о возможной или обычно принятой стоимости проезда к основным туристским объектам, расстоянии до этих объектов, о необходимости предварительного уточнения у водителя примерной стоимости проезда и валюты оплаты услуги. В Египте в курортном местечке Хургада возможен вариант, когда за проезд на расстояние в пределах одного-двух километров водитель требует с туриста 20–30 долларов США.⁴³ Иногда водители такси, пользуясь незнанием туриста плана местности, намеренно выбирают объездной путь для увеличения пробега и стоимости поездки.

В классных отелях при службе портье всегда можно заказать такси. Для обслуживания состоятельных туристов по классу *V.I.P.* имеется специальная служба лимузин-сервис. Для трансфера состоятельных клиентов содержатся лимузины (*limousine*) — большие дорогие и комфортабельные автомашины высокого класса, нередко с удлинённым кузовом — *stretch*.⁴⁴ Вместимость лимузина 5–6 мест, салон улучшенной отделки, телевизор, встроенный бар.

4.8. Автомобиль путешествует вместе с туристом

Автомобиль стал неотъемлемой частью жизни многих людей и любимцем, в которого не только вкладывают деньги, но и часть души. Расстаться с автомобилем невозможно даже в отпуске. И хотя во многих странах мира существует система проката автомобилей любого класса, например *Hertz*, отдельные индивидуумы в путешествии не желают оставлять свой автомобиль дома и берут его с собой. При преодолении водных пространств — другого пути нет, как погрузить автомобиль на морской или речной паром или на грузовой самолет (что доступно весьма немногим). Но иногда проблемы возникают при наземных перемещениях в

⁴³ На Востоке слухавить не считается зазорным. Потому лучше всего до посадки согласовать сумму и валюту платежа.

⁴⁴ Некоторые модели имеют длину до 15 м и четыре моста. Любовь к очень длинным и комфортабельным лимузинам испытывают восточные шейхи и киноактеры. Такой чудовищных размеров автомобиль (с двумя передними мостами) киноактера Сталлоне имеет внутри даже ванну.

путешествиях. Если путешествие продолжительное и на значительное расстояние — на другое побережье в США, или через страны с другим направлением дорожного движения — путешествие англичан на Средиземное море, то автомобиль перевозят по железной дороге.

Система перевозки автомобилей вместе с пассажирами по железной дороге называется *motorail* (UR) или *motorcoach* (US). Автомобили перевозят на специальных закрытых платформах⁴⁵, а пассажиры едут в этом же составе в удобных спальных вагонах. Это экономит время и снижает возможность аварий при длительных переездах. В Европе это целая индустрия и популярный летний туристский маршрут, которым пользуются тысячи британцев. Сначала автомобили в Британии грузят на большой и комфортабельный морской паром *Stena Link* и переплывают пролив Ла-Манш. Затем в порту на французском берегу автомобили перегружают на железнодорожные платформы, и туристы спокойно следуют поездом через Альпы на Лазурный берег в Ниццу, где в процессе отдыха пользуются своим авто для поездок в туристском центре.

4.9. Автомобильные номера

В настоящее время все автомобили (легковые, автобусы, грузовые и даже тракторы и прицепы, а также мотоциклы) проходят регистрацию в соответствующих органах исполнительной власти государства по принадлежности. Первый закон, обязывающий всех автовладельцев снабжать свои машины табличками с номером, был принят в штате Нью-Йорк (США). Идея инвентаризации и регистрации автомобилей возникла у властей почти сразу же после изобретения автомобиля — в 1890-х годах. Первоначально государственных знаков не существовало, каждый автомобилист должен был делать их за свой счет. Первые таблички заказывали у кузнецов, чеканщиков и изготовителей посуды: их делали из металла, фарфора, фаянса, а в военные годы — даже из картона и кожи. Размер и форма номерных знаков также были самыми различными, но в 1957 г. была проведена всемирная унификация номерного дела, в результате которой осталось три основных стандарта размеров номерных знаков для автомобилей. В странах американских континентов используются таблички размером 6×12 дюймов (152×304 мм); в Европе принят размер 520×110 мм, а в странах Тихоокеанского региона — среднее между двумя первыми. В мире на 2006 г. зарегистрировано свыше 700 млн автомобилей, эксперты полагают, что к 2010 г. их количество достигнет миллиарда.

Собственно номер является комбинацией букв и цифр, причем в каждой стране — разный. В соответствии с международным стандартом указывается и регион, в котором зарегистрирована автомашина. Для отдельных и состоятельных автовладельцев номерной знак их автомобиля — фетиш. Определенное сочетание цифр и букв может свидетельствовать о принадлежности к определенному кругу общества, властным структурам. Например, номера ОХХХОО (три Ольги) в российском Санкт-Петербурге говорят о приближенности автовладельца к Смольному и, чем меньше сочетание трех цифр, — тем ближе индивидуум стоит к вершине местной власти, тем большее уважение он будет получать на дороге у милиции и тех, кто в этом понимает. Некоторые стремятся получить интересный и запоминающийся или редкий по числу номер, что не просто, например, 666 — число «зверя». В Дубае (ОАЭ) глава государства (шейх) распорядился устроить продажу элитных номерных знаков на аукционе, а средства, вырученные от такой акции, направил на финансирование местной дорожной полиции. Отдельные уникальные трехзначные номера достигли стоимости до 1 млн долларов. Однако справедливости ради следует заметить, что «обычные» пятизначные номера выдаются за обычную пошлину.

⁴⁵ И с охраной.

4.10. Дорожное движение в современности

Дорожные знаки и указатели

Все дороги в туристских центрах и городах оснащены развитой системой дорожных знаков (*road signs*) и информационных указателей, облегчающих движение по автомагистралям. Дорожные знаки и указатели стандартизованы национальными и международными правилами дорожного движения по их размерам, формам и символике. В туристских центрах и развитых странах на трассах обычно употребляются международные дорожные знаки и надписи (*international road signs*). Однако следует учитывать, что при значительной общности национальные системы дорожного движения дорожные знаки и информационные указатели имеют отличия, которые турист-водитель должен изучить и соблюдать. Если местный (скорее всего государственный) язык имеет шрифт, отличный от латиницы, то все надписи дублируются на местном языке и в латинице. Например, в Израиле все дорожные знаки и указатели в центральной части страны, наиболее посещаемой туристами, выполнены в латинице с дублированием на иврите. Однако в отдаленных местностях можно встретить дорожные указатели только на иврите.

Дорожные знаки и указатели относятся ко всем участникам дорожного движения, в том числе и пешеходам. Туристам, прибывающим из других стран, следует тщательно объяснять правила и указатели. Это мероприятие — по ознакомлению, туристов с системой и правилами дорожного движения — входит как обязательный элемент в инструктаж туристов перед поездкой и в ее процессе. Для туристов практически во всех программах туров предусматривается свободное время — пешеходные прогулки по туристскому центру или с использованием местного транспорта. Достаточное знание правил дорожного движения (*road sense*) и их соблюдение — необходимое и важное условие обеспечения безопасности туристов.

Документы

Транспортное средство должно сопровождаться документами — *vehicle registration documents*. Это технический паспорт или иной документ, удостоверяющий принадлежность транспортного средства и права собственности — *certificate of car ownership*. Такие документы выдаются официальными органами и являются необходимым документом для предъявления на границе при въезде в другую страну или по требованию полиции. В некоторых странах могут быть затребованы международные транспортные документы — *International vehicle registration documents*. В состав обязательных документов во многих странах входит страховой полис — *insurance police*. Страхованию подлежит транспортное средство, водитель, пассажиры и их багаж, ответственность по искам третьих лиц. При поездках в другую страну автотуристу целесообразно запастись нотариально заверенными переводами своих транспортных документов на местный язык.

Туристский карнет

Туристский карнет (*Carnete de tourisme*) — международный документ для туристов — граждан восточноевропейских стран, включая и Россию, следующих на автомобиле в индивидуальном порядке в страны Шенгенского соглашения. Гарантом выступают три общественные организации: Международный туристский альянс, Австрийский автомобильный и туристский клуб, Всегерманский автомобильный клуб. Чтобы получить данный документ, необходимо вступить в Международный туристский альянс. Есть вариант семейного туристского карнета. По предъявлению такого документа в консульстве любого из государств Шенгенского пространства подателю будет оформлена виза, но необходимо под-

тверждение наличия денежных средств для совершения путешествия. Карнет позволяет пересекать границы Болгарии, Румынии и стран Балтии.

Carnet de tourisme предусматривает владельцу медицинскую страховку на достаточно большую сумму по различным страховым случаям, например, по внезапному заболеванию до 50 тыс. ЭКЮ, что считается достаточным. Однако страховка автогражданской ответственности, например «Зеленая карта», тем не менее, необходима.⁴⁶ Автомобилистам на дорогах оказывается оперативная помощь техническими службами национальных клубов.

Водитель автомобиля

Вождение автомашины — не только способ передвижения. Для многих это еще и удовольствие,⁴⁷ и способ самоутверждения. Водитель автомобиля (*driver*) — лицо (мужчина или женщина), имеющее устойчивые навыки вождения автомобиля, достигшее определенного возраста (обычно 18 лет)⁴⁸, не имеющее противопоказаний по медицинским показаниям⁴⁹, прошедшее курс обучения и имеющее права на вождение автомашины данного класса.

Обучение вождению автомобиля — целая система профессионального образования и подготовки. Это спутный образовательный продукт системы, обеспечивающий стабильно большое количество рабочих мест. Автошколы весьма распространены и не испытывают недостатка в обучающихся. При многих школах имеются специальные площадки для начального обучения приемам вождения, для совершенствования стиля езды в сложных дорожных условиях (по грязи, на льду, пересеченной местности). В значительной мере такое образование получают молодые люди, но нередко курс проходят и лица старшего возраста. По завершению обучения следует сдать экзамен квалификационной комиссии на знание правил движения и по навыкам вождения. Имеются значимые отличия в требованиях для профессионального вождения, в особенности тяжелых грузовых автомашин с прицепами и автобусов.

Легковыми автомашинами, находящимися в личном пользовании, управляет водитель, обычно собственник автомашины или член семьи. Есть вариант пользования автомашиной, взятой на прокат⁵⁰ (*rent a car*).

Водитель — широко распространенная профессия, работник по найму, который управляет транспортным средством (легковой или грузовой автомашиной, автобусом). Иногда водителя именуют шофером — *chauffeur* (франц.), а водителя туристского автобуса — *coach-men* (амер.).

Практически во всех странах имеется национальное законодательство, регулирующее отношения работодателя и водителя. Дополнительно отношения в этой сфере регулирует профессиональный союз. С водителем заключается сложный всеобъемлющий договор (контракт) с множественными коммерческими услови-

⁴⁶ Россия не вошла в альянс, институт автогражданской ответственности по искам третьих лиц отсутствует, «Зеленая карта» на территории страны пока не действует.

⁴⁷ Для тех, кто умеет получать удовольствие даже из обычного.

⁴⁸ Минимальный и максимальный возраст водителя транспортного средства устанавливается национальным законодательством или дополнительно местными инструкциями, например правилами аренды автомобилей и караванов напрокат.

⁴⁹ Вождение автомобиля для личных целей доступно инвалидам и лицам с физическими недостатками, не препятствующими серьезно осуществлению процесса управления автомашиной, так, например, водят автомашину глухонемые, дальтоники, лица с отсутствием ног и т. д. Тем не менее, все водители регулярно обязаны проходить медицинский осмотр. Обязательно иметь отметку в документах о группе крови.

⁵⁰ Правила проката обычно устанавливают, что водить автомашину может только то лицо, которое заключает договор проката автомашины без шофера (*dry lease*). Некоторые прокатные фирмы, например, фирма *Hertz*, допускает заключение особого договора на прокат автомашины, по которому водителем прокатной автомашины может быть и другое лицо, но эта услуга будет стоить несколько дороже, и потребуются переоформление страхового полиса.

ями (*driver's maintenance*), подробно регламентирующими режим работы, оплату услуг водителя (*driver's salary*) и предоставление ему иного содержания (время работы, питания, размещения, ежегодного оплачиваемого отпуска), регламентируется профессиональная ответственность. Время работы указывается в часах, например для трансфера. Аренда автомобиля с шофером на целый день — *day* (08:00–18:00), на удлинённый день — *long day* (9:00–24:00), на вечер — *evening* (20:00–24:00). При организации туристских поездок следует внимательно рассмотреть вопрос размещения водителя в отеле (*driver's lodging*), а при обслуживании бизнес-групп и делегаций, дневных экскурсий — вопрос питания для водителя автобуса или легкового автомобиля (*driver's meals*). Некоторые варианты автобусов и грузовых автомобилей предусматривают штатные спальные места для отдыха сменного водителя.

Водить автомашину разрешается лицам, достигшим определенного возраста.⁵¹ Право вождения удостоверяется водительскими правами (удостоверение водителя транспортного средства) *driver's license*. Водителям автомобилей, путешествующим на автомобиле за рубежом, в том числе на арендованных автомобилях, необходимо иметь водительские права международного образца (*international driver's license*) или надлежаще заверить перевод своего национального удостоверения на местный язык в национальном автоклубе или у нотариуса. Многие европейские страны признают водительские права, выданные в ряде других стран, и перевода или иных удостоверений не требуется. В Германии признаются местные водительские права, выданные в Андорре, Бельгии, Кипре, Дании, Финляндии, Швеции, Норвегии, Франции, Греции, Англии, Гонконге, Венгрии, Ирландии, Португалии, Испании, Швейцарии, Сан-Марино, Сенегале, США и Канаде. В любом случае при подготовке зарубежного тура на автомобилях следует выяснить вопрос действительности водительских прав на территории другой страны.

Турист — временный посетитель страны, и для него законодательство некоторых туристских центров и стран делает исключение на период временного пребывания, в смысле пользования транспортным средством при наличии национальных или международных водительских прав. Обычно разрешенный срок не превышает три месяца, далее следует сдать экзамены и получить национальные права по месту пребывания. Российские национальные водительские права практически нигде не признаются, и всем водителям, следующим за рубеж, следует обменять свои национальные удостоверения на международные.

Планируя поездки с водителем по найму и автобусные туры, необходимо учитывать, что при автобусе следуют один или два шофера (при дальних рейсах), их надо размещать в гостинице, обеспечивать питанием и др. Эти расходы учитываются в калькуляциях туров, и отдельно указывается категория размещения и питания. Обслуживание группы туристов в период тура целесообразно поручать одному и тому же водителю, который обычно помогает турлидеру или сопровождающему, гиду-переводчику. Кроме того, туристы обычно привыкают к «своему» водителю и считают его одновременно членом администрации тура и самым информированным членом туристской группы. Например, туристы могут оставить документы и деньги у водителя при посещении криминогенных мест (рынок, пляж и т. п.), получить у него советы о ценах, магазинах, достопримечательностях и т. д.

Водитель автомашины должен иметь представление о техническом устройстве транспортного средства и быть способным самостоятельно выполнить минимальное техническое обслуживание или мелкий ремонт, особенно, если таковое требуется в дороге. При поездках в цивилизованных странах на дорогах имеются ремонтные и сервисные службы, немедленно прибывающие по вызову, оказываю-

⁵¹ Минимальный возраст водителя устанавливается национальным законодательством и зависит также от вида транспортного средства.

щие экстренную помощь или буксирующие неисправную автомашину на станцию технического обслуживания. Поэтому многие водители (особенно женщины) в европейских странах даже не знают, где в их автомашине находится запасное колесо. Члены клубов и владельцы полисов (*assistans*) пользуются услугами этих служб бесплатно.

Парковка автомобилей

Мало организовать дороги и автострады для движения транспорта. Необходимо организовать технические стоянки и стоянки для отдыха водителя и пассажиров на дорогах⁵², места дневных и ночных стоянок транспорта, стоянок около аэропортов, вокзалов, крупных магазинов. Для туристских автобусов важны места стоянки около объектов туристского интереса и экскурсионного показа: театров, музеев, пригородных парков и дворцовых комплексов. Поэтому все маршруты автобусных экскурсий и массовых перевозок туристов, особенно детей, согласуются в местном ГИБДД (или полиции). Иногда для сопровождения массовых перевозок, например делегаций, выделяется специальное сопровождение полицейской автомашиной или почетным кортежем мотоциклистов (для важных гостей и правительственных делегаций на высшем уровне).

Особо следует рассматривать вопросы парковки транспорта в крупных городах. Значительная часть городов устраивает платные парковки. Такое решение обычно принимает муниципалитет или администрация.⁵³ Места парковки, как платной, так и бесплатной, обозначаются информационными указателями, снабжаются контрольными счетчиками времени стоянки и автоматики для оплаты услуги. *Meters* — счетчик-автомат для оплаты стоянки автомобиля; счетчики устанавливаются в местах, где разрешена парковка. Оплата производится разменной монетой (например, в Нью-Йорке для этого понадобятся монеты в 25 центов) на общую сумму времени. Талончик с пробитыми на нем автоматом временем и ценой прикрепляется на видное место под ветровое стекло автомобиля для специальной дорожной полиции, контролирующей парковку автомобилей. В некоторых странах автомобилист обязан иметь в наличии картонный макет часов, на котором он выставляет время начала парковки. Штрафы за нарушение правил парковки (и ее оплаты) могут быть очень большими (например, во Франции — около 100 USD). Доходы от парковки автомашин на объектах могут составлять весьма внушительные размеры. Для крупного и оживленного аэропорта доходы от парковки автомобилей могут составлять до 50% доходов предприятия в целом.

Любимое дело чиновников всех мастей и народов — разрешать запрещенное для обычных граждан. Отдельные уважаемые граждане⁵⁴ получают разрешение на льготную парковку транспорта. На ведомственных стоянках, например при отелях, служащие предприятия и гости также пользуются правом бесплатной стоянки. *Disk parking* — особая льготная парковка для автомобилей на ограниченный период. Водитель паркует машину и прикрепляет к ветровому стеклу диск с указанием времени парковки. Такой диск можно приобрести в гостинице для парковки машины на близлежащей стоянке или у портье гостиницы.

No packing any time «Стоянка запрещена в любое время» — предупредительная надпись. В данном месте ставить машину на стоянку нельзя в любое время. Ограничение стоянки устанавливается при выездах из гаражей, около пожарных кранов и др. Поставленную машину в неполюженном месте полиция может транспортировать без предупреждения на штрафную стоянку, и в довершение всего за содержание машины на этой стоянке придется платить дополнительно к штрафу.

⁵² *Lay-by* придорожная площадка для остановки автотранспорта.

⁵³ Администрация Санкт-Петербурга проиграла иск в суде, и платные парковки в 2000 г. в городе отменены к удовольствию водителей.

⁵⁴ А также местные «бурги» всех мастей.

Пешеходы и автотранспорт

С тех пор, как по дорогам кроме пешеходов стали передвигаться транспортные средства, существует проблема обеспечения безопасности и тех, и других. Пока не было правил уличного движения — от всадников на лошадях пешеходы просто убегали в сторону.⁵⁵ С изобретением автомобиля, который двигался с необычайно высокой скоростью — до 15 км в час (первоначально), и появлением его на дорогах, проблемы усугубились. В некоторых странах было введено правило, согласно которому перед самодвижущейся повозкой должен был идти человек и махать пешеходам красным флажком (а ночью красным фонарем), предупреждая их об опасности. Например, в Англии в 1861 г. был принят закон «красного флага», предписывающий такое действие непременно, этот закон действовал до 1896 г. включительно и существенно затормозил развитие автомобилизации этой страны и автомобильной промышленности.⁵⁶

Сегодня автомобили вытеснили пешехода с полотна дороги. Пешеходам на обычных дорогах отводится обочина и рекомендуется ходить навстречу движению транспорта. В городах и вдоль магистралей устраиваются тротуары или специальные полосы для пешеходов — *footpath*, отделенные от полотна основной дороги. Для пересечения дороги пешеходами обозначаются переходы, на скоростных магистралях устраиваются подземные пешеходные тоннели или пешеходные мосты. В общем случае пешеходам в городе и населенных пунктах обозначается пешеходный переход (*crossing*) на пересечении дорог (на перекрестке дорог), при этом если дорога или улица широкая в несколько полос, то по середине перехода устраивается островок безопасности — *safety island*. На регулируемых перекрестках для пешеходов имеется специальный светофор. Туристам, прибывающим в другую страну или местность, на инструктаже перед поездкой следует объяснять правила перехода улиц и дорог. При организации туристской поездки в страны с левосторонним движением (Великобритания, Австралия, Индия, Япония) надо напоминать туристам, что при переходе улицы следует смотреть сначала направо, а затем налево, иначе все остальные советы им могут не понадобиться. В большинстве цивилизованных стран мира пешеход, ступивший на «зебру» на нерегулируемом светофором перекрестке, обладает преимущественным правом прохода.⁵⁷

Тем не менее, автомобиль — источник опасности для пешехода. Транспортные происшествия наносят огромный ущерб обществу. Только в России ежегодно под колесами автомобилей по разным причинам гибнет до 40 тыс. человек, существенно (до 400 раз выше людских потерь в войнах, от терроризма и других источников опасности).

Дорожные проблемы

К современным дорожным проблемам, прямо и опосредованно затрагивающим интересы путешественников, относятся:

(а) состояние дорожного покрытия. Плохие дороги с разбитым асфальтовым покрытием, открытыми люками подземных коммуникационных колодцев, другие невероятные препятствия — откровенно раздражают владельцев автомобилей и путешественников и не редко служат причиной аварий;

(б) автомобильные пробки на дорогах и магистралях. Количество автомобилей в часы пик (в рабочие дни утром и вечером, в выходные дни на выезде-въезде в города) на трассах превышает их пропускную способность. Образуются многоки-

⁵⁵ Если успевали. На лошадях ездили аристократы, которые с простым людом в средние века не церемонились.

⁵⁶ Но впоследствии англичанам удалось не только догнать, но кое в чем и перегнать континентальных европейцев, особенно по части создания элитных автомобилей. Лимузины марки *Rolls Royce* считаются самыми роскошными и престижными в мире.

⁵⁷ И в России есть такое правило, но пешеходам лучше не рисковать, поскольку чаще всего водители это положение игнорируют.

лометровые пробки из тысяч автомобилей. Самая длинная автомобильная пробка протяженностью более 170 км зарегистрирована в 1980 г. от Парижа до Лиона и задержала свыше 1,4 млн. автомашин. Проблемы возможной задержки транспорта в пробках следует учитывать при организации трансфера туристов к регулярным рейсам дальне-магистрального транспорта и на мероприятия по графику.

Отчасти генераторами пробок являются перекрестки дорог. Эта проблема заставляет строить сложные многоуровневые развязки на скоростных дорогах, изобретать сложнейшие варианты маршрутов и применять специальные дорожные навигационные системы. В США введена в действие спутниковая система *Never Lost* — «Никогда не заблудишься», позволяющая автопутешественникам, прибывшим из других регионов, ориентироваться в сложнейшем хитросплетении магистралей, выбирать оптимальный маршрут движения к намеченному объекту следования.

В городах, особенно в части исторической застройки, ограничивается автомобильное движение. Например, в Греции в Афинах принят закон, по которому автомашины с четными номерами ездят в одни дни недели, а с нечетными — в другие. Строятся подземные и высотные стоянки и гаражи. Часть столиц и городов вводят пешеходные зоны в районах исторической застройки. Практикуется метод парковки машин на окраине туристского центра, а далее осуществляется перевозка общественными видами транспорта (европейская модель). В других случаях практикуются мобильные и компактные легкие средства перемещения — велосипеды, мопеды, мотороллеры (азиатская модель). В ряде стран, например в Италии, население преимущественно использует небольшие по габаритам автомобили.

Американская модель трансферов еще более современна — все, что требует срочности, перемещается по воздуху (вертолет, легкий самолет и сверхзвуковой истребитель для бизнесменов и отдельных президентов). Это относится к организации перемещений персон категории *V.I.P.*;

(в) придорожная инфраструктура. Она приобретает для туристов и путешественников важнейшее значение — мотели и гостиницы, рестораны и кафе, магазины, туалеты, стоянки для отдыха, пункты медпомощи, заправочные станции, развитый технический и информационный сервис;

(г) безопасность в условиях скоростной езды, сложных погодных условиях и т.д.

Автомобиль — источник повышенной опасности на дорогах. Неосторожная езда водителей транспорта (*road hog*), нарушение правил дорожного движения, превышение разрешенной скорости движения, плохие погодные условия, ограниченная видимость, гололед и другие причины приводят к столкновениям машин или наездам на пешеходов и животных или препятствия. Нередко дорожные аварии и катастрофы (*road or traffic accident*) приводят к фатальным последствиям для водителей, пассажиров и пешеходов.⁵⁸ Многочисленные жертвы наблюдаются при авариях туристских и рейсовых автобусов. В целях компенсации последствий во всех странах развита система страхования транспортных средств, водителей, пассажиров и багажа, а также автогражданской ответственности по искам третьих лиц.

Для регулирования дорожного движения транспорта всех видов и пешеходов в каждой стране принимаются законом Правила дорожного движения. В общем случае они единообразны, однако в каждой стране имеются определенные отличия. Общепринято, что запрещается проезд на красный сигнал светофора и разрешается на зеленый сигнал. Тем не менее, в Бразилии разрешается после 8:00 pm проезжать на красный свет

⁵⁸ По смертности и тяжелым последствиям автомобильные аварии на дорогах соперничают с войнами, а иногда и обгоняют по суммарным показателям.

перекресток по обстановке. Имеются некоторые отличия в системе разметки дорожного полотна, правил стоянки, лимитов скорости движения и другие.

Для ограничения скорости движения автотранспорта на опасных участках дорог, перед перекрестками, около школ, пешеходных переходов — устраиваются искусственные препятствия — «лежачие полицейские», особые резиновые или выпуклые асфальтовые полосы поперек движения, преодоление которых требует существенного снижения скорости автомобиля.

4.11. Транзит

Транзит — перевозка грузов и пассажиров по пути следования из одного пункта в другой через промежуточные пункты и населенные центры, города в другой местности или через другие страны. Транзит важный этап путешествий и имеет свое особое регулирование. Для транзита через населенные пункты вводятся ограничения, строятся объездные дороги, при осуществлении транзита через территорию третьего государства устанавливается специальный международный режим транзита транспорта, водителей и сопровождающего персонала и пассажиров, в некоторых странах требуется оформление специальных транзитных виз и разрешений.

Конвенция и Статут о свободе транзита (*Convention and Statute on Freedom of Transit*) приняты под эгидой Лиги Наций в Барселоне (Испания) 20 апреля 1921 г. Участники Конвенции обязывались способствовать друг другу в осуществлении транзитных перевозок по железным дорогам и воздушным путям сообщения. Транзитными признавались пассажиры и их багаж, грузы, пассажирские и грузовые вагоны, суда и другие транспортные средства, если их перемещение через территорию, находящуюся под суверенитетом или властью одного из участников конвенции (с перегрузкой, перевалкой, пересадкой, с переменной вида транспорта или без таковых), являлось лишь частью пути следования, начинающегося и заканчивающегося за пределами государства, по территории которого осуществляется транзитная перевозка. Транзитные права и условия предоставляются без каких-либо различий, основанных на национальности лиц, флаге судов, пунктах отправления и назначения, производства, ввоза и вывоза, принадлежности судов или иных транспортных средств.

К транзиту транспорта через местность следует относиться с глубоким пониманием. Дорога всегда кормила и будет кормить местное население. Транзитные путешественники покупают топливо, туристские услуги, продукты и иные товары местного производства, услуги, таким образом, они генерируют рабочие места для местного населения. Покупая услуги и товары, они оставляют в дестинации транзита местную и иностранную валюту (денежную массу). Иногда строительство объездной дороги, выгодное с точки зрения экологии и безопасности, наносит ущерб экономике местного центра и населению.

Следуя по шоссе из Санкт-Петербурга в Москву (740 км), мы насчитали более 900 предложений местных жителей придорожных селений на обочине шоссе на покупку всего чего угодно: картошка вареная горячая, молоко и другие сельхозпродукты по сезону, рыба свежая и копченая, цветы, горячие пирожки и блины с чаем из дымящихся самоваров, предложения «вкусных и горячих домашних обедов», вездесущие придорожные шашлыки, оригинальные товары и предметы местного промысла и производства (полотенца, хрусталь, фарфор, посуда), ларьки запасных частей и услуги ремонта автомобилей. В одном селе предлагались изделия таксидермистов — чучела голов кабанов, лосей с чудовищными рогами, шкура медведя. Повсеместно продавались «чеки» — поддельные финансовые документы.⁵⁹ Эта придорожная торговля дает существенный прира-

⁵⁹ Интенсивность и частота предложений свидетельствует о наличии устойчивого спроса на данные «изделия».

боток местному населению и свидетельствует о неспособности (или нежелании) местной администрации устроить нормальные придорожные торговые пункты и центры⁶⁰, естественно свойственные нормальной дорожной инфраструктуре.

4.12. Автомобильные соревнования и гонки

История возникновения автомобильных соревнований

Идея соревнований средств перевозок уходит корнями в древность. В древнем Египте и Греции соревновались на конных повозках и колесницах. В Англии в середине XVIII века стали популярны конные соревнования на ипподромах, привлекавшие большое количество зрителей. Они вошли в историю и не утратили своей красоты и привлекательности и сегодня.

Как только был создан автомобиль, немедленно были организованы соревнования на скоростное преодоление коротких и длинных дистанций, в том числе и вокруг мира. Следует отметить, что первые автомобильные гонки устраивались в зимнее время в курортных местечках на Лазурном берегу для привлечения публики в пустыющие (по случаю несезона) отели и щедро финансировались хозяевами предприятий индустрии гостеприимства и игорного бизнеса.

В начале эпохи автомобиля гонки устраивались на обычных дорогах между городами. Первые организованные автомобильные гонки были проведены во Франции на трассе от Парижа до Руи, расстояние 50 км было пройдено машинами со средней скоростью 16 км в час. Далее состоялась гонка Париж–Бордо на расстояние 1178 км, эта сверхдлинная трасса преодолена с невиданной для того времени средней скоростью 24 км в час. В США по случаю праздника Благодарения в 1895 г. была проведена автомобильная гонка от Чикаго до Эванстона, которая широко освещалась в местной прессе и финансировалась местными газетными магнатами.

В Европе автомобильные гонки между городами по шоссейным дорогам проводились довольно часто до 1903 г., пока французское правительство не приняло закон о прекращении таковых из-за большого количества несчастных случаев на дорогах с людьми и домашними животными. Тогда было решено проводить гонки на специальных кольцевых трассах на ипподромах или автодромах. Это существенно повысило безопасность соревнований и положило начало индустрии автогонок как аттракций. Начало гонкам на кольцевых трассах было положено во Франции в 1898 г., при этом средняя скорость была достигнута 80 км в час. Французский автомобильный клуб при содействии *James Gordon Bennett*, владельца газеты *The New York Herald*, организовал национальные гонки в 1901–1903 гг. на приз *Bennett Trophy*⁶¹, далее гонки были проведены в Ирландии. Для автомобильных соревнований использовались стандартные и специальные спортивные автомобили. Это по существу было не только соревнование спортсменов, но соревнование фирм-изготовителей автомобилей в совершенстве и надежности конструкций. Эти фирмы вкладывали (и вкладывают сегодня) средства в организацию соревнований, это позволяло повышать имидж автомобилей определенных марок, влиять на продвижение продукции и уровень продаж.

⁶⁰ Поскольку такая деятельность не образует налогооблагаемой (государством) базы. Налоги с торговцев берут местные дорожные рэкетиры.

⁶¹ *Trophy* происходит от греческого *tropaion*, или *trope*, бег. В Древней Греции по случаю победы над врагом на поле битвы устраивался некий мемориал из доспехов и флагов побежденных воинов — трофеев. Его сооружали на скалах, каменных грядках, вешали на деревья. На берегах морей после сражений устраивался памятный мемориал из частей кораблей. Римляне изменили традицию и стали строить памятные триумфальные арки в честь побед. В дальнейшем для сложных соревнований под термином *trophy* стали понимать памятный приз за победу в борьбе. В наше время *trophy* — вид сложных автомобильных соревнований, например, *Camel Trophy* — прогон по бездорожью на автомобилях «Ленд Ровер».



В наше время автомобильные гонки — один из самых дорогостоящих и популярных видов профессионального спорта. В туристских центрах строятся специальные гигантские автодромы для проведения соревнований с трассами различной сложности, боксами для технических служб и зрительскими трибунами. Это увлекательный и зрелищный вид спорта, привлекающий множество зрителей и туристов и имеющий огромный коммерческий успех.⁶²

Автомобильные гонки можно разделить на несколько различных видов по признакам автомашин и виду соревнований:

- специальные гоночные автомашины — *кольцевые гонки* в нескольких классах «Формула» — гонки на треках и автодромах;

- спортивные и стандартные легковые автомашины — *гонки на треках*, гонки 24 часа, гонки на трассе 300, 400, 600 миль. Могут участвовать, как легковые автомашины, так и мощные грузовые тягачи, что не менее зрелищно. Спортивные автомашины оснащаются моторами весьма большой мощности — до 600 л.с. и выше. Например, автомобиль класса *Gran Turismo* — «Макларен Ф-1» (Великобритания) имеет мотор 627 л.с. и стоит свыше 1 млн. USD;

- стандартные автомашины и внедорожники — *ралли* по различным дорогам на местности, чаще по грунтовым. Иногда ралли организуют на сверхдлинные дистанции (Париж–Даккар, Париж–Пекин и другие);

- стандартные и специальные автомашины — *трековые гонки* на льду или гравийной дорожке;

- специальные автомашины (*dragster*) — *соревнования на ускорение* на коротких дистанциях. Это особый вид машин с очень мощным двигателем, огромными задними колесами и небольшими передними. Гонка осуществляется с места по двум параллельным дорожкам стадиона на короткую дистанцию. Выигрывает тот, кто быстрее всего уйдет с места старта и пройдет трассу. Для остановки машин используются парашюты. Соревнования красочны, привлекают много зрителей, нередко аварии⁶³;

- автомашины типа *багги* — *кросс* по пересеченной местности или *трековые гонки* по гравийной дорожке;

- стандартные вездеходы 4×4 или грузовые автомашины высокой проходимости — *кросс* по пересеченной местности;

- переоборудованные легковые автомашины под конструкции типа «монстр» (*monster*) — *специальные соревнования* на стадионах. Это чисто американское изобретение типа «цирк на машинах». На легковую автомашину устанавливают очень большие колеса, примерно до полутора метров в диаметре и шириной до метра и более. Обычно используется кузов легкой автомашины с мощным и приемистым мотором, машина обладает необычной проходимостью и прыгучестью. Сущность соревнований, проводимых на стадионе, заключается в скорости прохождения трассы с различными препятствиями. В качестве таковых используются кузова старых автомобилей, через которые монстру следует перепрыгнуть (10–15 м) с небольшого трамплина, есть и другие препятствия. Соревнования зрелищны и собирают множество туристов и наблюдателей, транслируются по

⁶² Там, где есть платежеспособный зритель.

⁶³ Самая страшная катастрофа на таких соревнованиях произошла в США на одном из стартов, когда задняя ось болида вместе с двигателем и метровыми колесами оторвалась от машины и, кувыркаясь, понеслась на переполненные зрительские трибуны. Погибло более 100 человек зрителей.

телевидению.

Отдельно следует упомянуть соревнования на установление рекордов скорости для колесных машин. Эти конструкции суперскоростных автомобилей в современности более похожи на наземные ракеты, чем автомобили. Максимальная скорость превышает 1000 км/час (рекорд — 1046 км/час). Такие испытания проводятся в пустынях и малозрелищны, хотя и транслируются по телевидению и освещаются в СМИ в двух случаях — установления рекордов или аварии.

В Индианаполисе (США) построен гигантский автодром, на котором стали ежегодно проводиться самые популярные автогонки *Indianapolis 500* — на дистанцию 500 миль для спортивных автомобилей. Обычно дистанция гонки 250 кругов, средняя скорость на трассе 150 миль в час с учетом заездов в парк для дозаправки топливом, смены колес. Однако предельная средняя скорость на соревнованиях достигнута 299 км/час в 1990 г. Победитель в гонках получает приз более чем один миллион долларов США.

Автогонки привлекают до 300 тыс. зрителей, значительная часть которых туристы — они прибывают специально посмотреть на гонки из других местностей и стран. Входной билет на трибуны автодрома стоит свыше 50 USD, кроме того, зрители тратят не меньше на мелкие покупки (прохладительные и горячительные напитки, поп-корн, орешки и др.). Аналогичные автодромы построены во всех крупных центрах США, наиболее известные — Дайтон-500, Шарлотта Кока-Кола 600 и другие. Трек в Дайтоне профилирован с углом 31 градус, и скорости автомобилей на гонках превышают 318 км/час. Американская ассоциация *The National Association for Stock Car Auto Racing (NASCAR)* проводит самые популярные автогонки стандартных и спортивных автомобилей, устраивает демонстрацию соревнований по телевидению, право показа которых стоит достаточно дорого. Отметим, что на всех популярных курортах мира, в том числе в Санкт-Петербурге (Флорида, США), имеются автодромы.

Автомобильные гонки стали не только популярным зрелищем во всем мире, но гигантской индустрией, приносящей невиданные прибыли и коммерческий успех, как прямой, так и опосредованный. Практически все автомобильные концерны мира выпускают те или иные конструкции автомобилей⁶⁴ для соревнований, содержат спортивные команды и клубы. Это дает им имидж популярности фирмы у потребителя и позволяет отрабатывать новые технологии производства и совершенные конструкции, которые далее будут применены на серийных машинах.

Убедительная победа в суперралли Париж–Дакар команды водителей на российском грузовом вездеходе КАМАЗ, позволяет существенно увеличить рынок сбыта этих автомобилей в мире. Это с лихвой окупает затраты на участие в гонках. Автомобильные гонки активно используются для всевозможной наружной рекламы. Рекламные баннеры устанавливаются на всех трибунах, активно показываемых по телевидению участниках трассы, самих автомобилях, одежде спортсменов и команды, спортивной атрибутике. Реклама покрывает значительную часть расходов на подготовку и организацию соревнований.

Автомобильные гонки — опасный и рискованный вид спорта, нередко аварии с фатальным исходом. Смерть всегда волнует людей, особенно чужая. Зрелище смертоубийства было свойственно древним римлянам, и мы в современности ушли от них не слишком далеко (по крайней мере, в этом вопросе⁶⁵). Именно

⁶⁴ Один гоночный автомобиль класса «Формула-1» стоит в среднем около 50 млн. USD. Для участия в гонках требуется несколько экземпляров машин на случай аварии или поломок. Огромные средства требуются для участия в соревнованиях как взнос участника, а также на содержание техники, большой вспомогательной команды инженеров и техников. Подготовка гонщиков и их зарплата также велика. Эти расходы столь грандиозны, что российские предприятия не участвуют в этих соревнованиях.

⁶⁵ Как и во многих других

поэтому большая часть зрительских трибун строится на самых опасных участках трасс соревнований, а большая часть видеопродукции концентрирует внимание не на достижении спортивного результата, а на авариях, поражающих трагизмом со смертельными исходами.⁶⁶

Сегодня индустрия автомобильных гонок всех видов — очень дорогостоящая, мощнейшая по размаху затрат и капитальных вложений, привлекающая своей красочностью и динамизмом зрелища многие миллионы зрителей. И, стало быть, супердоходная. Соревнования в классе машин «Формула –I», которые проводятся ежегодно в семнадцать этапов на специальных трассах в различных странах, смотрят по телевизору 57 млн. телезрителей-любителей автомобильных гонок 206 стран мира.⁶⁷ На сами соревнования приходят местные жители, прибывают туристы, в том числе и иностранные.⁶⁸ Проведение соревнований почетно и прибыльно экономически, повышает имидж страны как туристского центра, а в силу трансляции на весь мир — являет мощное средство продвижения национального туристского продукта. Сами автомашины для этих гонок уже мало похожи на обычные автомобили. Мощнейшие моторы, чудовищных размеров и метровой ширины колеса, аэродинамически совершенные формы кузова, сложнейшее электронное оборудование — позволяют им двигаться с очень высокими скоростями — свыше 350 км в час. Гоночные автомашины в силу их скоростных характеристик именуют болидами, а их водителей — пилотами.

Для туристской отрасли автомобильные гонки — большой источник клиентов, прибывающих на популярные соревнования со всех концов света, а также мощный рынок туристских услуг и продукта. Во всех крупных туристских центрах устраиваются специальные треки для гонок, иногда крупные автомобильные гонки проводятся на улицах городов, например в Монте-Карло. В эти дни в Монте-Карло съезжаются многие тысячи любителей острых зрелищ. А это и повышенный спрос на гостиницы, транспортные услуги, продукты питания, сувениры, промышленные товары.

В России индустрия автомобильных гонок не находит поддержки у производителей этого вида техники⁶⁹ и поэтому практически отсутствует. Технические средства и организация соревнований дорогостоящи, а зритель — неплатежеспособен⁷⁰, и поэтому коммерческого успеха соревнования не имеют, а, стало быть, и не проводятся. Отечественные автомобили практически не конкурентны на трассах международных соревнований.⁷¹ Радостное исключение — вездеход КАМАЗ. С легковыми автомобилями дело плохо.

⁶⁶ Тиражируются и продаются видеокассеты с автомобильными катастрофами, по воскресным дням транслируются аналогичные телепередачи с душераздирающими сценами катастроф на дорогах и спортивных трассах.

⁶⁷ Это зрелище стоит в тройке самых популярных спортивных показов — Олимпийских игр и чемпионата мира по футболу. Однако, право показа автогонок «Формула-I» по национальному телевидению стоит достаточно дорого.

⁶⁸ Еще раз особо отметим, что автомобильные гонки изначально проводились в туристских центрах для привлечения клиентов в отели в несезон.

⁶⁹ Российская автопромышленность переживает не лучшие времена и скоро, несмотря на огромные вливания бюджетных средств, поддержку государства акцизами и пошлинами на ввоз иномарок, последует за отраслью сборки телевизоров. Мировые гиганты автопромышленности далеко опережают отечественных производителей по всем параметрам легковых автомобилей. Рынок страны перенасыщен старыми иномарками, которые даже в десятилетнем возрасте, по мнению водителей, лучше новых отечественных автомобилей. На арену выходят сборочные производства ведущих фирм Ford, Toyota, KIA и многих других, продукция которых пользуется повышенным спросом у потребителя.

⁷⁰ Если на концерт Аллы Пугачевой или Бони-М билеты вполне могут стоить 100 USD, то на местные автомобильные гонки зрители придут, в лучшем случае, бесплатно.

⁷¹ Это было заложено в организационный способ производства. В силу острого дефицита автомашин советский покупатель брал любую автомашину даже самых «хромых» конструкций (очередь из передовиков производства за автомашиной была от двух до пяти лет), не было жизненной

На ралли Лондон–Сидней протяженностью 31107 км была выставлена команда СССР на автомашинах «Москвич». Один из экипажей на «Москвиче» дошел до финиша, что пропагандировалось как значимая победа отечественного автомобилестроения. Несколько экипажей команды участников сопровождала огромная бригада техников, самолетами доставлялись запасные части, было сожжено десяток коробок скоростей и заменена груда запасных частей. Практически все машины, кроме одной, сошли с дистанции из-за поломок и технического несовершенства. Одновременно по этой трассе, как участник гонки на стандартной легковой автомашине примерно такого же класса, проехала домохозяйка из Великобритании, без всякого сопровождения и технической поддержки.

Однако в настоящее время есть определенные сдвиги. Идеи привлечения туристов путем устройства автодромов для гонок машин класса «Формула-1» витают⁷² в муниципальных кругах Москвы и Санкт-Петербурга.

Соревнования по бездорожью

В принципе автомобили off-road и предназначены для езды по местности вне дорог, облегчать доступ к интересным туристским объектам. Однако летать они не могут исходно. Местность все-таки должна быть пригодна для езды или нести следы от дорог.

Если нормальные люди ездят по дорогам, которые для этого и строят, то часть энтузиастов наоборот, выбирают трассы, на которых либо вовсе нет дорог, либо их состояние отвратительное. Однако местность все-таки должна быть относительно ровной и допускать проезд на четырех колесах, хотя бы теоретически. Прекрасно подходят дороги в джунглях, особенно в период дождей, болота, лесные дороги или совсем бездорожье. Чем труднее, тем интереснее. Для поезда или прополза устраиваются настилы, которые берут либо с собой, либо сооружают из подручных средств. Большую часть машины тянут на лебедках. А потом ремонтируют, если смогут. Нередко технику к концу поездки доводят на столько, что ее приходится просто бросать на месте. Всемирную известность приобрели экспедиции Camel Trophy по бездорожью в разных странах. Основное требование – сильный командный дух спортсменов.

Картинг

Карты — миниатюрные спортивные четырехколесные автомобили, иногда именуемые *GoKarts*. Снабжены небольшими колесами и низко сидящей рамой с двигателем 100 и 200 куб см. Карты — легкие машины, не имеют закрытого кузова, обладают высокой динамикой разгона машины и развивают скорость до 160 км в час.

Трасса обычно кольцевая на твердом покрытии с большим количеством поворотов. Есть соревнования на открытом и закрытом треках.

Зародился картинг примерно в тридцатые годы в США, где группа ребят устроила соревнования на безмоторных тележках, катящихся под горку. Интерес к соревнованиям постепенно возрастал, что способствовало усовершенствованию конструкций тележек, а через какое-то время включением в систему двигателя

необходимости совершенствования. Принципиальное техническое решение, например, о ширине колеи, принималось на собрании Политбюро ЦК КПСС, а не в конструкторском бюро. В настоящее время автомобильное производство в упадке и изготавливает неконкурентные по техническим и ценовым показателям к западному рынку потребителя автомашины. В основном выпускаются устаревшие конструкции западных производителей (Фиат) или машины по «отверточной технологии» западных производителей. Денег на автоспорт нет. Зритель не платежеспособен, и любые гонки коммерческого успеха не имеют. Круг замкнулся. Отметим, что если в мировом хоккее русские фамилии звучат весьма уверенно, то в мировом автоспорте таковых нет.

⁷² Впрочем, как показала практика — довольно безуспешно. До 2010 г. трасы для гонок Формулы-1 не будет.

внутреннего сгорания. В 1956 году появилась первая машина, наиболее похожая на современный карт, ее изобретателями стали Арт Инглс и Луи Борелли. Для изготовления были использованы трубы для конструирования гоночных автомобилей. Двигатель мощностью 2,5 л.с. был установлен позади сиденья водителя.

После того, как карт прошел испытания, Инглс и Борелли основали первую фирму по производству картов. Одновременно, была организован американский клуб – «Го Карт».

В дальнейшем были разработаны первые технические требования и первые правила соревнований, основанные на автомобильных правилах трековых гонок. Постепенно интерес к картингу переместился в Англию, где с февраля 1960 года начал издаваться периодический журнал «Картинг», который существует до сих пор. Первый чемпионат мира по картингу состоялся в 1964 году, чемпионом на котором стал итальянец Г. Сала.

В России первый карт был построен в 1960 году в курском городском дворце пионеров под руководством Льва Кононова, в память о котором в Курске ежегодно проводятся соревнования по картингу.

В декабре 1960 года картинг был официально признан. Тогда же Федерация автомобильного спорта (ФАС) СССР утвердила Правила проведения соревнований, а также классификацию и технические требования к картам. В 1961-1963 годах картинг окончательно завоевывает место под солнцем в Москве, Курске, Харькове, Одессе, Латвийской и Эстонской ССР. Благодаря усилиям заслуженного тренера Латвийской ССР Леона Рейнхольда, за короткое время картинг настолько развился в Латвии, что первые всесоюзные соревнования по картингу в 1962 году были проведены в Риге. В них приняло участие 80 спортсменов из восьми городов. Через год в Москве состоялся первый чемпионат СССР по картингу, который разыгрывался по системе двоеборья: кольцевая гонка на площадке в Лужниках и гонки по треку стадиона Юных пионеров. Но с третьего чемпионата СССР система двоеборья была отменена, и соревнования стали проводиться только по кольцевой трассе, так как гонки по велотреку оказались небезопасными.

Курские спортсмены явились пионерами также и в зимнем картинге, который начал быстро распространяться после гонок, состоявшихся в декабре 1963 года в Курске. Первый всесоюзный зимний картинг был проведен на ледовой дорожке Ленинградского мототрека с участием представителей 9 городов — Москвы, Таллина, Одессы, Каменск-Уральска, Каунаса, Риги, Курска, Краснодара и Ленинграда.

В истории картинга известны случаи использования карта как рекордно-гоночного автомобиля. Обладая малым сопротивлением движению, карт может применяться также для побития рекордов скорости в классе малых кубатур, где скорости не столь велики, чтобы аэродинамическое сопротивление играло решающую роль.

Австриец Георг Плетцер осуществил эксперимент, используя карт для практического испытания построенного им же ракетного двигателя. Для прямолинейности хода он установил два идентичных двигателя по бокам, а сзади между двигателями поместил тормозной парашют, который, однако, сгорел в пламени двигателей в первом же заезде. Испытателю посчастливилось отделаться лишь сильным испугом.

В другом эксперименте с помощью карта немецкий физик и энергетик Лайнг доказал, насколько компактным и надежным может быть паросиловая установка, в которой происходит круговорот пара и жидкости. В горячей зоне жидкость превращается в пар, приводящий в движение поршень. В холодной зоне пар конденсируется. Затем цикл повторяется.

Позже, в 1974 году Юрий Стебченко построил и экспонировал электрокарт «ХАДИ». В 1981 году впервые в СССР на соревнованиях в городе Курске были проведены показательные заезды на девяти электрокартах произвольной конструкции. К сожалению, этот опыт не находит пока распространения. Развитие картов с электрическим двигателем сдерживает та же причина, что и внедрение электромобилей, — несовершенные источники тока, аккумуляторы.

Налажено промышленное производство картов различных классов, предназначенных для проведения занятий и участия в соревнованиях всех возрастных групп. Общее число производимых в год картов достигает 10 тысяч.

Ныне картинг занимает прочное место в спортивной жизни молодежи. Участвуют гонщики младшего возраста от 5 до 13 лет и молодежь. Организован мировой чемпионат в картинге.

4.13. Автомобильные выставки и шоу

Автомобиль привлекает внимание значительной части населения нашей планеты. Тысячи автомобильных фирм в разных странах стремятся построить новые конструкции и предложить их на рынке. Лишь некоторые варианты автомобилей очень долго продержались на рынке без изменения конструкции, хотя бы внешнего вида. К таким следует отнести автомашину Форд-Т, гениальную и очень популярную дешевую малолитражку Фольксваген-Жук, которая производится и сегодня. Производство этих автомашин начато в 1937 г. в Германии — как народного автомобиля. После Второй мировой войны эти автомобили получили невиданную популярность. Сборочные заводы Фольксвагена были построены во многих странах мира. Всего было выпущено более 21 млн. автомобилей этой марки с характерным очертанием кузова. Откровенно неудачный аналог в СССР — автомобиль «Запорожец»⁷³, бесплатно раздававшийся инвалидам и ветеранам.

Основные автомобильные концерны в борьбе за покупателя постоянно совершенствуют конструкции автомобилей и выпускают новые модели практически ежегодно. Новинки представляются на автомобильных салонах и выставках. Готовят такие экземпляры в большом секрете от своих конкурентов. Наиважнейший элемент — дизайн кузова и салона. Для подчеркивания стильности и элегантности или наоборот экстравагантности, изящных форм кузовов легковых автомашин фирмы привлекают фотомоделей.

Первый автомобильный салон был организован в Нью-Йорке в 1899 г. Сегодня автомобильные выставки — это целая индустрия развлечения, привлекающая внимание невиданного количества посетителей. Ни одна другая выставка не привлекает к себе столько внимания, сколько автомобильная.⁷⁴ Дважды каждый год (начиная с 1977 г.) автомобильное шоу *The London Motor Show* в Лондоне в зале *Earl Court* за 4 дня посещают 425 тыс. человек или до 100 тыс. посетителей ежедневно. Массовое внимание привлекают новые легковые автомобили⁷⁵, вызывают шок у посетителей концепт-кары (уникальные машины с множеством новинок в

⁷³ Неудачи объясняются методом организации производства. Ведущие и главные конструкторы автомобильных заводов назначались не по критериям количества извилил в мозгу и инженерному таланту, а наличию партбилета в кармане пиджака и верности идеям марксизма-ленинизма.

⁷⁴ Это справедливо лишь для стран, где автомобиль средство передвижения, а не роскошь. В России значительно больше посетителей приходят на выставку нижнего женского белья. Каждому — свое, по интересам и возможностям.

⁷⁵ Автомобильные фирмы заинтересованы в постоянном обновлении автомашин. Для этого существует система компенсационная продаж — владелец машины через два года эксплуатации сдает свой автомобиль представителю фирмы и получает новую модель примерно за 30-40% ее стоимости. Это позволяет привязать покупателя к определенной фирме-производителю, интенсифицировать продажи и производство. Многие страны, заинтересованные в развитии автомобилестроительной промышленности, вводят повышенные налоги на автомобили старых марок (более 5-7 лет). Сданные в компенсационный обмен автомобили проходят переборку в заводских условиях и направляются в третьи страны, например в Россию.

конструкциях и форм кузова), которые являют собой прообраз будущих серийных моделей. Организуются специализированные выставки грузовых машин и автобусов, но их посещают в значительной мере специалисты и потенциальные потребители. Выставка автобусов в Британии собирает не более 6–7 тыс. посетителей за весь период экспозиции.

Имеют высокую популярность специальные цирковые трюковые представления — автомобильные шоу на стадионах — преодоление естественных и искусственных препятствий, прыжки через препятствия⁷⁶ с трамплинов, езда на двух колесах на легковых и даже грузовых автомобилях⁷⁷ или прилюдное разбивание автомобилей.⁷⁸ На двух колесах один каскадер проехал целый час на треке стадиона⁷⁹ и преодолел за это время почти 40 км. Ему также удалось совершить езду на двух колесах более 300 км без перерыва за семь часов по автостраде.

Есть особые виды соревнований на автомашинах различных классов «гонки без правил». Они проводятся на стадионах и в цирках и носят более зрелищный характер, нежели спортивный.

4.14. Туристские путеводители⁸⁰

Особым видом источников истории туризма являются путеводители. Они представляют собой собрание информации для путешественников, осматривающих достопримечательные места, памятники истории культуры, музеи, коллекции. Можно выделить два основных подвида путеводителя. Один из них — описание путешествия, составленное в ретроспективном описательном стиле. Его предназначение — информировать читателя в занимательном виде о местностях и их населении на основе личных наблюдений и обогатить его экономическими фактами, статистическими сведениями, географическими, этнографическими и художественными наблюдениями. Второй подвид включает в себя сочинения, написанные или в расчете на читателя, путешествующего ради собственного удовольствия, или в расчете на специализированного читателя, например, для паломников, дипломатов, ученых и др. Они включают в себя ту фактическую информацию, которая может понадобиться путешественнику.

Нередко отделить один подвид от другого довольно трудно: описательное сообщение о путешествии или даже официальное топографическое или статистическое пособие по данной стране или региону также может быть использовано для планирования предстоящего путешествия, этим выполняя функцию путеводителя. До появления путеводителей жители древности обходились устной информацией о местностях, которые им предстояло посетить. Однако человек, не ориентирующийся на местности, временами сталкивается с недоразумениями. Так, например, врач-путешественник Гален (II в. н.э.) задумал побывать на острове Лемнос (Эгейское море), чтобы исследовать использование какого-то сорта глины. Он не знал, что на острове два города. Галена корабельщики высадили не в том пункте,

⁷⁶ Дальше всех удалось прыгнуть на автомобиле женщине. В 1983 г. был совершен уникальный прыжок на 70 м с трамплина на стандартном автомобиле «Мустанг», причем машина продолжила движение (последнее удастся далеко не всем). Акробатические трюки на автомобилях — непременно присутствуют в каждом кинобоевике. На специальном подготовленном автомобиле каскадер в 1998 г. пролетел в прыжке с трамплина более 90 м (США).

⁷⁷ Очень трудный, зрелищный и редко исполняемый трюк. Напомним, что автомобили в общем случае нормально ездят на четырех или реже на трех колесах. Четырехколесный автомобиль можно поднять на два колеса и продолжать движение, причем наиболее трудно поднять ту сторону, где находится водитель.

⁷⁸ Российскому автолюбителю, которому надо работать большую часть жизни, чтобы скопить деньги даже на дохленький авто, такой спорт не понятен. Поэтому эти сюжеты по местному телевидению демонстрируются в рубрике «Их нравы».

⁷⁹ Возможно и дольше бы, но зрители устали ждать, когда он упадет, и не дождались.

⁸⁰ Грицкевич В.П. История туризма в древности. СПб.: Издательский дом Герда, 2005. — С. 45.

который был ему нужен, а когда он узнал о своей ошибке, шкипер судна не хотел ожидать врача. Гален был вынужден отказаться от своего путешествия, а затем, чтобы предостеречь преемников, открыто признал, сколько стадиев⁸¹ он должен был навестывать по этой причине. Знание топографических особенностей местностей было вообще малым. Все это представляется нам немного удивительным, когда сегодня достаточно открыть книжный шкаф или приобрести соответствующий путеводитель, чтобы своевременно сориентироваться на данной местности. Ввиду неопределенности устных указаний уже в древности появилась потребность в появлении письменно зафиксированных источников информации.

Наиболее ранние известные путеводители создавались для греческих купцов из Малой Азии, плававших по Средиземному морю и проникавших в отдаленные уголки огромной по размерам Персидской державы. Путеводители для тех, кто ездил посуху, носили название «периметров», для плывших морем – «периплов». ⁸² Путеводители классического периода греческой истории (V–IV в. до н.э.) получили общее название «перизгеса». ⁸³ Среди первых составителей путеводителей следует назвать Гекатея Милетского (VI в. до н.э.), Скилакса Кариандского (VI в. до н.э.), Скилакса Пасителя и Гая Лициния Муциана (I в. до н.э.). Отрывки из их сочинений упоминает Плиний Старший в своем «Естествознании» (I в. н.э.). Дикеарх и Гераклид Коптский (III–II вв. до н.э.) составили не дошедшие до нас практические описания Эллады. Гелиодор (начало II в. до н.э.) написал путеводитель по афинскому Акрополю. ⁸⁴ Одним из наиболее плодovitых авторов путеводителей был современник Гелиодора Полемон из Илиона (ок. 190 г. до н.э.). ⁸⁵ Полемену приписывают следующие путеводители: «Афинский акрополь «Картины в Акрополе», «Священная дорога (из святилища в Элевсине в Афины)», «Расписной портик в Сикионе», «Города Старты», «Покои казнохранилища в Дельфах», «Колонии в Италии и Сицилии», «Путеводитель по Трое». Полемон особенно интересовался стелами и каменными таблицами с выгравированными на них официальными надписями, которые можно было видеть в публичных местах.

До наших дней полностью дошло сочинение Павсания «Описание Эллады» (160–180 гг. н.э.). ⁸⁶ Автор этого сочинения точен, краток и внимателен к описываемым им местностям и их достопримечательностям. Очевидно, он был зажиточным человеком. Иначе бы у него не было свободного времени на путешествия и для составления текста описания памятников прошлого Греции: храмов, картин, статуй, надписей, приношений в святилища, руин старых построек. Павсаний жил между 125 и 176 гг. н.э. Он родился в малоазиатской области Лидии, поскольку досконально описывает только эту малоазиатскую провинцию. Судя по замечаниям в своем сочинении, на востоке он достиг только Сирии и Палестины, посетил

⁸¹ Стади – греческая мера длины.

⁸² Freitag W. Guidebook // The Dictionary of Art. – Ed. J. Turner. – N.Y.: Grove, 1996. – V. 13. – P. 807.

⁸³ Schayder J. Periegeza w literaturze greckiej. Powstanie i rozwój gatunku. – Kraków: Polska Akademia Umiejętności, 1946. – (2, 17 s.).

⁸⁴ Об авторах ранних перизгесов см.: Frazer J.G. Pausanias Description of Greece. – L., 1898. – P.LXXXIII–LXXXIV.

⁸⁵ Polemon Periegeta. Collegessit, notis auxit L. Preller. – Lipsiae: Engelmann, 1838. – XIII, 199 s. Названия работ Полемона см. там же. – С. 18–19.

⁸⁶ Павсаний. Описание Эллады в двух томах. Перевод С.П. Кондратьева. – М., Л.: Искусство, 1938–1940. – Т.1–2. – 364, 592 с.; 2-е изд. (Репринт). – М.: Ладомир, 1994. – Т.1–2. – 364, 592 с.; 3-е изд. – СПб.: Алетей, 1996. – Т.1–2. – 336, 538 (14) с. Биографические сведения о Павсании и оценке его сочинения см. Бузескул В.П. Введение в историю Греции. – Харьков: М. Зильберберг и сыновья, 1903. – С.293–296; Кошеленко Г.А. Греция и Македония эллинистической эпохи (Источниковедение древней Греции (эпоха эллинизма)). – М.: МГУ, 1982. – С.115–117; Heberdey R. Die Reisen des Pausanias in Griechenland. – Praga: (s.e.), 1894. – 116 S.; F.L(asserl). Pausanias der Perieget // Der Kleine Pauly-Lexikon der Antike. – München, 1972. – Bd.4. – S.570–572; Casson L. Travel in the ancient world. – L.: George Allen & Unwin Ltd, 1974. – P.292–299.

также Египет, объездил всю европейскую Грецию и острова Эгейского моря, видел Рим и некоторые города италийской провинции Кампания.

Павсаний был типичным античным туристом, интересовался только памятниками древности. Взгляды его были консервативными, типичными для представителей высших сословий. Авторитарической формой римского правления он явно был не доволен, поскольку императоры Рима покровительствовали античной культуре. Эллинизм связывал Рим с восточной половиной империи. Правительство поддерживало все те области, в которых греческая культура была господствующей среди руководящих слоев. Одной из форм использования культуры как консолидирующей силы было панэллинское движение, поддерживаемое и даже инспирируемое римскими императорами.⁸⁷

Сочинение Павсания отражало интересы эллинов в империи. Поскольку императоры династии Антонинов (96–193 гг. н.э.) особенно благоволили к панэллинскому движению, именно памятники времен этой династии в виде исключения подробно описаны в книге Павсания наравне с древними памятниками. Павсаний был религиозным человеком. Он верил во все традиционные божества, приносил им жертвы, верил в прощения, в божественную силу вмешательства в жизнь смертных, а особенно в божественную силу воздаяния за добро и зло (и приводит гораздо больше примеров наказания грешников, чем награды святым).⁸⁸ Наряду с верой в богов греческого пантеона и героев мифов, Павсаний довольно часто проявляет скептицизм в отношении отдельных эпизодов наиболее древних традиций (особенно местных). Крайнее недоверие он проявлял к легендам о превращении людей и богов в животных.⁸⁹

Подлинность предметов, хранящихся в различных храмах, будто бы созданных богом Гефестом, Павсаний отвергает (за исключением только хранящегося в Херонее скипетра для Зевса). Представляют интерес аргументы в пользу этого: «Ликийцы в Патрах, в храме Аполлона, демонстрируют медную чашу, утверждая, что это (...) дело рук Гефеста. Но им, по-видимому, неизвестно, что Феодор и Ройк были первыми, кто начал плавить медь».⁹⁰ Рациональное значение выступает тут как противовес традиции.⁹¹ Павсаний выражал недоверие к тому, что у лернейской гидры, умерщвленной Гераклом, было много голов,⁹² что каждый раз, когда на горе Ликей («Гора Волка») приносили жертву Зевсу, кто-то преображался в волка,⁹³ что собаки Актеона набросились на него по велению Артемиды (он считал, что они были бешеными).⁹⁴ Многие явления, связанные с традициями, Павсаний принять не мог, поскольку против этого протестовал здравый смысл или конкретное знание, и считал, что они появились в результате злонамеренных выдумок.

Выходом из противоречия между архаичными религиозными представлениями и современным автору уровнем развития сознания он считал возможность рассматривать их как аллегории, как глубокую древнюю мудрость, зашифрованную от непосвященных.⁹⁵ Духу «Описания Эддады» соответствуют формулы: «то, что более всего достойно упоминания» или «то, что подходит для рассказа». В первую очередь Павсания интересовали наиболее древние памятники. Павсаний

⁸⁷ Кудрявцев О.В. Эллинские провинции Балканского полуострова во втором веке нашей эры. – М., 1954. – С.239 и след.

⁸⁸ Frazer J. Pausanias's Description of Greece. – L., 1898. – V.1. – P.XLIX-LX.

⁸⁹ Павсаний. Описание Эллады. – М., 1994. – Т.1. – 11, 17, 4. – С.161.

⁹⁰ Там же. – Т.2. IX., 40, 6. – С.391-392.

⁹¹ Маринович Л., Кошеленко Г. Павсаний: Жизнь и творчество // Павсаний. Описание Эллады. – М., 1994. – Т.1. – С.XV.

⁹² Павсаний. Описание Эллады. – М., 1994. – Т.1. – 11, 37. 4 – С.205.

⁹³ Там же. – Т.2. – VIII, 2, 6. – С.223.

⁹⁴ Там же. – Т.2. – IX, 2, 3-4. – С.327.

⁹⁵ Маринович Л., Кошеленко Г. Павсаний: Жизнь и творчество // Павсаний. Описание Эллады. – М., 1994. – Т.1. – С.XV-XVI.

отдавал явное предпочтение памятникам религиозного искусства. Хотя он посетил все местности, которые описывал, и делал заметки о памятниках «на месте», но оформлял свою работу после завершения путешествия и в основу ее положил труды предшественников. Это и более ранние периегесы⁹⁶, и путеводители римского времени, когда Эллада стала огромным музеем под открытым небом. Мифологические материалы Павсаний заимствовал из сочинений древних поэтов, особенно Гомера. Исторические факты он отыскивал в сочинениях Геродота, Фукидида, Ксенофонта, Полибия и многих других. Он использовал и местную традицию, как правило, не дошедшую до нас. Определенную информацию автор «Описания Эллады» получил из надписей, помещенных на публичных зданиях, известия о локальных традициях Павсаний получал от проводников. Стержнем сочинения Павсания было описание монументов и мест, которые он посетил лично. Он передал нам то, что видел своими глазами, а был он внимательным наблюдателем, хотя замыслом «Описания» Павсаний обязан своим предшественникам, но он их заметно превышал. До него писали монографии об отдельных местностях и даже об отдельных памятниках.

В отличие от всех своих предшественников по виду источников Павсаний создал путеводитель по всем памятным местам и монументам в целой Греции. Оказалось, что этой работе пришлось посвятить целую жизнь. Первую книгу («Аттика») автор опубликовал вскоре после ее написания. Остальные девять книг он писал минимум десять лет, если не больше. О качестве описаний у Павсания свидетельствует хотя бы такой пример: «На акрополь (в Афинах. – В.Г.) есть один только вход, второго нет, так как весь акрополь – отвесная скала и обнесен он крепкой стеной. Пропилеи имеют крышу из белого камня. И по красоте и величине камня до сих пор нет ничего лучшего. (...). Направо от Пропилей находится храм «бескрылой» Победы».⁹⁷ Именно так начинается описание подъема на акрополь. Турист нашего времени легко может пользоваться им так же, как и любым современным путеводителем. Далее у Павсания следует мифологическое отступление (предание об Эгее, бросившемся в море при виде черных парусов на судне, которым возвращался с Крита его сын Тесей). Оно существенно длиннее описания входа на акрополь, что подчеркивает принципиальную разницу между современной концепцией путеводителя и концепцией «Описания Эллады».

Целью Павсания была идентификация и описание всех памятных мест и памятников Греции. Такой же является цель каждого сегодняшнего путеводителя. Однако Павсаний считал, что ему необходимо было также передать туристу различные мифологические, исторические, религиозные и фольклорные традиции и связанные с ними сказания. Сверх того, места и памятники, которые Павсаний и массы туристов, в расчете на которых он писал свое сочинение, посещали, считались достойными памяти. Это такие места и памятники, которые свидетельствовали о великом прошлом Греции. К красоте природы Павсаний равнодушен, картины ландшафта скудны и утилитарны, если он писал о чем-то особенном в местности, то почти всегда для того, чтобы указать на связанные с этим мифологические и религиозные ассоциации, но не красоту природы. Упоминание горы приводится только затем, чтобы рассказать, какого бога почитают на ее вершине, грот, чтобы объяснить, что его часто посещает Пан, реку, чтобы сообщить мифологическое повествование, в котором о ней рассказывается, озеро, поскольку через него нисходят в подземный мир, огромное кедровое дерево, потому что между его ветвями висит изображение Артемиды. Необычайно редко он писал о природе для описания ее самой, но и тогда это было случайностью. План сочинения четок, введение каждого раздела составляет исторический очерк, затем

⁹⁶ Perieges периегес — древнее землеописание, подобие путеводителя.

⁹⁷ Павсаний. Описание Эллады. – М., 1994. – Т.1. 1, 22, 4. – С.60.

Павсаний описывал кратчайшую дорогу от границы к столице, отмечая все на этой трассе, что достойно упоминания. Далее он ведет читателя прямо в центр города — в большинстве случаев это была торговая площадь — и описывает то, что можно там осмотреть, а затем рассказывает о различных улицах, расходящихся с площади. Завершив описание столицы, Павсаний занимался остальной территорией, находящейся в ее подчинении.

Города, имеющие наибольшее значение в сочинении, — это те три, в которых находились наибольшие и наиболее многочисленные памятники прошлого: Афины (книга 1), большое святилище Зевса в Олимпии (книги 5 и 6 — «Элида») и большой храм Аполлона в Дельфах (книга 10 — «Фокида»). Больше всего места посвятил Павсаний Олимпии, почти вдвое больше, чем Афинам и Дельфам, вместе взятым. Идентификация объектов, достойных запоминания, составляет лишь часть текста. Остальное это подробное, часто мучительное длинное повествование об их мифологических, исторических и религиозных связях. Иногда создается впечатление, что отступления от конкретных описаний мест и памятников вместе с бесконечными мифологическими и историческими рассказами подавляют подлинный путеводитель. Однако это мнимое впечатление.

Если бы сегодня «описание Эллады» было бы опубликовано форматом современного путеводителя с историческими вступлениями и другими описаниями, но набранными мелким шрифтом, с второстепенными вопросами, перенесенными в примечания, мощный каркас его построения и свойственное ему полноценное содержание были бы совершенно очевидными. По существу — это хороший путеводитель даже с сегодняшней точки зрения. Он настолько точный, насколько и можно было этого ожидать от новаторской работы, выполненной при относительно небольших поисковых возможностях. Павсаний, будучи уравновешенным, трезвым и честным, исключительно трудолюбивый автор с глубоко укоренившимся уважением к точности. Формально, Павсаний установил верстовой столб в источниковедении истории туризма — по прямой линии он непосредственный предшественник также трезвого, лишенного воображения, доступного и точного в совершенстве автора эталона путеводителя XIX в. Карла Бедекера, который соединил, в свою очередь, черты современных путеводителей.

В произведении Павсания детально описаны тысячи памятников, большей частью исчезнувших, сообщаются сотни местных преданий и мифов, известных только из «Описания Эллады». Точность сведений этого автора была многократно подтверждена археологическими раскопками, в частности, раскопками афинской агоры. Для археологов, историков искусства и архитектуры Греции, вообще для историков греческой культуры «Описание Эллады» сохраняет огромную ценность. Так ее оценил переводчик этого сочинения на английский язык Дж.Дж. Фрэйзер: «Без него руины Греции были бы большей частью лабиринтом без выхода, загадкой без разгадки. Его книжка показывает выход из лабиринта, разгадку многих загадок. Ее будут читать и изучать так долго, как долго древняя Греция будет привлекать внимание и вызывать интерес человечества».⁹⁸

В Римской империи получили распространение путеводители и иного содержания, нежели чем сочинение Павсания. Это «итинерарии» (от латинского *iter* — путь). Составлялись они первоначально по отдельным провинциям или нескольким провинциям, а позднее по всей империи.⁹⁹ «Итинерарии» представляли собой описания станций на римских дорогах с указанием расстояний между отдельными станциями, возможно более кратких путей к ближайшим дорогам и т.д. Вполне

⁹⁸ Frazer J.G. Pausanias's Description of Greece. — L., 1898. — V.1. — P.XCVI.

⁹⁹ Об итинерариях, как об источнике истории туризма — см.: Kubitschek W. Itinerarium // Pauly's Real-Encyclopädie der Classischen Altertum wissenschaft. Neue Bearbeitung. Begonnen von G. Wissowa. — Stuttgart, 1916. — Halbband 18. — Cln.2305-2363; Casson L. Travel in the ancient World. — L., 1974. — P.300-329.

вероятно, что подобные путеводители по отдельным дорогам составлялись в немногочисленных экземплярах, предназначаясь для лиц, которых интересовали только определенные маршруты.

Единственный путеводитель в форме книги, который сохранился до наших дней, это «Итинерарий провинций Антонина Августа». Он содержит описания всех дорог империи. Их количество 372 – от Британии до Африки. Длинна всех дорог составляет 53638 римских миль.¹⁰⁰ «Итинерарий Антонина» не ограничивается сухим перечислением отдельных станций. Местами в него включены сведения о данном округе или местности. Это, естественно, увеличивает его практическую ценность. На последний факт обратили внимание не только лица, пользовавшиеся этим источником в практических целях после его составления, но и ученые последующих столетий. Настоятель монастыря Кассиодор (V в.), который жил спустя три столетия после появления «Итинерария Антонина» в целях углубления знаний географии рекомендовал монахам читать именно этот текст.

Кроме того, согласно сведениям писателя Вегеция Флавия, существовали «аннотированные итинерарии» и «итинерарии с рисунками». «Итинерарии с рисунками» представляли собой графические чертежи и эскизы, и этим они, скорее всего, напоминали сегодняшние дорожные картосхемы. Ценный экземпляр этого подвида источника, который единственно дошел до наших времен, — это «Пейтингеровы таблицы» XIII века (копия: оригинал их был составлен, скорее всего, в III в.). «Пейтингеровы таблицы» состоят из двенадцати пергаменных листов и содержат графические чертежи всех дорог Римской империи, за исключением провинций Крайнего Запада (их чертежи не сохранились). Ценность «Таблиц» заключается в том, что дороги в них обозначены согласно существовавшему тогда мерам длины (мили на Западе, фарсанги¹⁰¹ на Востоке) с точным перечислением пунктов остановок. Таблицы были распространены в период наибольшего подъема Римской империи.

Составление путеводителей по империи было вызвано появлением относительно небольшой прослойки знатоков искусства и несколько большего по численности слоя просто любителей искусства в римском обществе. Римляне проявляли интерес к прошлому Греции как колыбели общей с ними цивилизации и стремились приобретать копии греческих произведений искусства. Путеводители римской эпохи нередко включали в свой состав названия скульптур, настенной живописи, зданий, которые рекомендовалось увидеть римскому путешественнику, если он хотел прослыть хотя бы любителем, если не знатоком искусства. Когда в Римской империи стало господствующим христианское вероучение, появились путеводители к святыням христианства. Около 333 г. н.э. был составлен «Бурдигальский итинерарий» анонимного автора с описанием остановок по пути из Бурдигалы (ныне Бордо, Франция) до Иерусалима. Текст этого путеводителя был составлен по образцу языческих путеводителей с их интересом к «редкостям», а также к зданиям преимущественно в восточной части империи, в состав которой входила святая Земля (Палестина и Сирия).

В позднейшей Восточно-Римской (Византийской) империи традиция составления подобных путеводителей продолжала развиваться. В числе образцов таких путеводителей были сочинения Прокопия Кесарийского (VI век), Никиты Хониата (ум. 1213), Георгия Кодина (ок. 1453 гю). На Руси подобные сочинения назывались «Хожениями», среди них можно назвать «Хожения» Даниила из Чернигова (XII в.), Стефана из Новгорода, Игнатия из Смоленска в Святую Землю и др.¹⁰²

¹⁰⁰ milliarium миллиарий, римская миля — мера расстояния в Древнем Риме, равная 1000 двойных римских шагов — 1,4835 км.

¹⁰¹ farsang фарсанг, путевая мера в Турции до введения метрической системы, равна 5010 м, в настоящее время 10 км. В Персии фарсанг равен 6210 м, малый фарсанг 5065 м.

¹⁰² Грицкевич В.П. Путешествия наших земляков. — Минск: Наука и техника, 1968. — С. 12; Прокофьев

В средние века в Западной Европе развивался подвид путеводителей в Святую Землю,¹⁰³ в Рим, в монастырь Сантьяго-де-Компостела (северо-запад Испании),¹⁰⁴ в Лорето (средняя Италия). В таких сочинениях отмечались места поклонения, но сообщались и иные, светские сведения. После удовлетворения паломниками религиозных потребностей они превращались в туристов и наблюдателей, которым местный священник или священник, сопровождавший группу паломников в месте, откуда они прибывали, показывал достопримечательности. В описаниях для паломников большое внимание уделялось Риму. Одно из наиболее ранних описаний этого города — «Чудеса города Рима» — относится к XII в.¹⁰⁵ В последующих описаниях все больше места отводилось античным древностям. Подобного рода путеводители по Риму продолжали создаваться и в период Возрождения. Поворотный пункт в источниках этого подвида — книга Франческо Альбертини «Сочинения о новых и старых достопримечательностях города Рима» (Рим, 1510).¹⁰⁶ В нем четко проводится мысль об отличии древнего Рима от современного автору и читателям города.

Внедрение в практику книгопечатания ускорило создание и распространение путеводителей. В числе первых печатных путеводителей были «Путешествия в святую Землю» Бернгарда фон Брейденбаха, изданные Петером Шеффером в Майнце в 1486 г. на латинском языке. Книга дождалась перевода на немецкий и другие языки.¹⁰⁷ Другим подобного рода изданием была книга Германа Кюнига фон Ваха с практическими рекомендациями паломникам в Сантьяго-де-Компостеле, изданная в Страсбурге в 1495 г.

Путеводители по Риму вскоре после изобретения книгопечатания стали выходить буквально сотнями изданий. Между 1475 и 1660 гг. появилось 127 различных изданий на эту тему, во второй половине XVII века еще 169 изданий, во второй половине XVIII в. 212, естественно, в значительной степени приближенных к современному читателю по своему содержанию. С начала XVI века стали издаваться путеводители по Франции, Италии, Испанским Нидерландам (ныне Бельгия) и другим странам Европы.

Одним из таких путеводителей был «Путеводитель по Франции 1552 года» Шарля Этьена.¹⁰⁸ Современной книге делало не ее заглавие «guide» — путево-

Н.И. (составитель). Книга хожений: записки русских путешественников XI-XV вв. – М.: Сов. Россия, 1984. – 447 с.; Гаранін С. Шляхамі дауніх вандравання. Гістарычна-тэарэтычны нарыс развіцця беларускай паломніцкай літаратуры XII-XVI стагоддзяў. – Мінск: Тэхналогія, 1999. – 203 с.; Данилевский И.Н. Исторические источники XI-XVII веков // Данилевский И.Н. и др. Источниковедение. – М.: РГГУ, 1998. – С.307-308.

¹⁰³ Peters F.E. Jerusalem: The Holy City in the Eyes of Chroniclers, Visitors, Pilgrims and Prophets from the days of Abraham to the Beginning of Modern Times. – Princeton, 1985.

¹⁰⁴ Roussel R. Les pèlerinages à travers les siècles. – P.: Payot, 1954. – 326 p.; Bottineau Y. Les chemins de Saint-Jacques. – P.: Arthaud, 1964. – 468 p.

¹⁰⁵ Mirabilia Romae e.codicibus Vaticanis emendato edidit G. Parthey accidit ichonographia Romae ab Heinricho Kliepert delineato – Berolini: in sedibus F. Nicolai, 1869. – 75 S. – Reeditio: Narratio de mirabilibus Urbis Romae. Ed. R.B. Huygens. – Leiden, 1970 (Textus minores).

¹⁰⁶ Albertini Francisci, degli. Opusculum de mirabilium novae et veteris ueteris Urbis Romae. – Romae: J. Marochium, 1510; – 2da edition. – Romae: J. Marochium, 1515. – 103 f.; Fracisci Albertini Opusculum de mirabilis novae Urbis Romae. Herausgegeben von A. Schmarzow. – Heilbronn: Verlag von Gebr.Henninger, 1880. – XVIII, 77 S.

¹⁰⁷ Breydrnbach B. von. Prefatio in quae transmarine peregrinationes ad venerandū et gloriosum sepulcrū Dominicū in Jherusale (...) – In ciuitate Moguntina: P. Schöffner, II Maii 1486. – 148 fol. – Reeditio: Breydenbach Bernhard von. Die Reise ins Heilige Land (Peregrinatio in Terram Sanctam, dt. Ausg. Vom 21. Juni 1486). Eine Reisebericht aus dem Jahre 1485. Mit 17 Holzschnitten, 5. Faltkt. U. 6 Textseiten in Faks, übertragung u. Nachw. von E. Ceck. – Wiesbaden: Pressler, 1977. – 56 S. Сведения о Б. Брейденбахе см. Heud. Breydenbach // Allgemeine deutsche Biographie. – Leipzig, 1876. – Bd.3. – S.285; Davies H.W. Bernhard von Breydenbach and his «Journey to the Holy Land», 1483-1484. A bibliography. – L.: J.J. Leighton, 1911. – XXXII, 47 p.

¹⁰⁸ Об авторе см.: Estienne Ch. La guide de chemins de France de 1552. Estienne, Charles Ier // Dictionnaire de biographie française. – 1975. – T.3. – Cln.95-96.

тель, в XIX столетии этот термин получит общее признание за таким подвидом источника, даже без перевода. Не менее важным было и то обстоятельство, что Ш. Этьен информировал читателя о расстояниях, местностях, препятствиях (трудных перевалах, опасности появления разбойников и т.д.). Член семейства известных типографов, Ш. Этьен обеспечил своей книге выразительный шрифт (хотя и мелкий), помещал на одной странице максимум информации. Этот путеводитель еще беден полезными сведениями, но он исключительно конкретен и, как правило, лаконичен. Скупые упоминания посвящены историческим традициям городов, кое-где даются кулинарные советы. Путеводитель во многом возник на основе личного опыта автора или информации, собранной им во время поездок. Этому мы обязаны упоминаниям в книге о несравненных бекасах, форели, каплунах, сортах вин. Это издание стало зародышем подвида квалифицированных туристских путеводителей, который получил распространение в современной нам Франции.

«Путеводитель» Ш. Этьена пользовался успехом. Правда, автор извлек из этого мало выгоды. Множились пиратские переделки этого удачного по своей форме издания. Первое появилось уже в 1553 г., а до 1668 г. их вышло двадцать восемь. В них повторялись ошибки оригинала, а содержание все более теряло свою актуальность. Впрочем, такой была судьба всех туристских пособий того времени. В них приводились не актуальные на протяжении десятилетий данные и фиктивные цифры. Бег времени понимался тогда своеобразно, а актуальность информации не считалась главным достоинством книги.

Популярными среди туристов были путеводители по Италии, такой богатой памятниками античной культуры и искусства и периода Возрождения. Наиболее полноценными по уровню информации для чужеземцев, посещавших эту страну, были путеводители Леандро Альберти (Болонья, 1550),¹⁰⁹ Франческо Сансовино (Венеция, 1576),¹¹⁰ Федерико Цуккарро (Болонья, 1608),¹¹¹ и, в особенности, Франса Шотта (Антверпен, 1600, есть неоднократные переиздания).¹¹² С конца XVI века источники, посвященные туризму, быстро множатся. Они включают в себя описания путешествий, используемые как практические указания для лиц, повторяющих маршруты авторов этих описаний. Именно так понимал свою миссию англичанин Файнс Моррисон, который после восьмилетних странствий по Европе и Святой Земле, более десяти лет обрабатывал свои путевые впечатления, подытоживая опыт.

Другой подвид источников — это учебники практического обучения иностранным языкам в форме бесед (также в дороге, в заезжем дворе), но с приведением иноязычных пословиц и поговорок. Чтение таких инструкций для отъезжающих весьма скучное. В них собрана напыщенная, сухая и менторская мудрость, и только у немногочисленных авторов подобных изданий, подобных профессиональному английскому литератору XVII столетия Джеймсу Хауэллу, можно найти хоть немного юмора. Подобные инструкции должны были обезопасить, как правило, молодого туриста от всяческих угроз его телесной и духовной природе. Многие из тех, кто принимал такие рекомендации близко к сердцу, часто даже отказывались от поездки за границу. Немец Альбрехт Мейер, инструкцию которого издали также на английском языке в 1589 г. с посвящением известному мореплавателю Фрэнсису Дрейку, представил двадцать две страницы подробных рекомендаций,

¹⁰⁹ Alberti L. *Descriptione di tutta Italia*. – Bologna: A. Giacarelli, 1550. – 469 p. Сведения об авторе см.: L. B(ertini). Alberti L. // *Enciclopedia Italiana*. – Mil., Roma, 1929. – T.2. – P.189; Grayson C. Alberti L. // *Dizionario biografico degli italiani*. – Roma, 1960. – T.1. – P.702-709.

¹¹⁰ Sansovino Francesco. *Ritratto delle piu nobili e famosi città d'Italia*. – Venetia, 1576. Сведения об авторе см.: Sansovino F. // *Enciclopedia italiana*. – Mil., Roma, 1936. – T.30. – P.760.

¹¹¹ Zuccaro Federico. *Il passaggio per d'Italia*. – Bologna, 1608. – 11, 34, 1, 12 p.

¹¹² Schott Franc. *Itinerarium Italiae*. – Antverpiae, 1600.

требуя от туриста записывать в части пятой «Топография» сведения о характере и положении каждой посещенной местности, рвов, валов, ворот (сколько их, какой они ширины, высоты, глубины), стен (их длины, состояния их содержания, материала), замков, бастионов.¹¹³ Часть десятая инструкции Мейера требовала записей о библиотеках, учебных заведениях, ученых. Часть одиннадцатая о монастырях, часть двенадцатая о хрониках, кометах, голоде, дороговизне, эпидемиях, воровстве, грабежах и пр.

Все это требовалось записывать для позднейшего использования в общественной жизни и для собственного удовольствия, потому что, как писал известный картограф Абрахам Ортелиус, процитированный в заключении к книге А. Мейера, «а если наступит время, когда придет конец нашим путешествиям и личному обозрению чужих стран, будет для нас особенно приятным, если возникнет желание вспомнить и рассказать заново об объектах, которые мы видели, спокойно, в наших комнатах, без затруднений путешествия и без утомления тела».¹¹⁴ Большинство авторов путеводителей разделяло этот взгляд А. Ортелиуса, хотя мало кто из туристов заполнял рубрики согласно указаниям педанта А. Мейера.

Одновременно с инструкциями появлялись уже почти серийные путеводители. Их называли «*Deliciae*» («Наслаждения»). Эти «Наслаждения» отдельными странами, отображенные, переработанные, переведенные во многих изданиях, содержали в течение всего XVII столетия и практические советы (что посмотреть, как попасть, где переночевать), и местные легенды, слабо отделенные от фактов. Авторами их были преимущественно проводники, профессиональные гувернеры, сопровождавшие по Европе богатых баричей, которые продавали таким образом свой опыт. Конечно, во многих таких книгах выявляется знакомство их авторов с конкретными явлениями и местностями. Не один из авторов таких сочинений подчеркивал свой опыт, перечисляя совершенные им путешествия. Джузеппе Мизелли издал в Болонье путеводитель «*Il buratino veridico*» (1688), утверждал, что побывал в Польше четырнадцать раз, путешествуя туда с почтой или сопровождая папских нунциев. Он описал множество других стран, для каждой из них он давал конкретные практические рекомендации.

Начиная с XVII в. издатели путеводителей проявляли все больше заботы об улучшении внешнего вида путеводителей и их более удобном при переездах с места на место формате. Инициатором введения такого формата путеводителей был австрийский топограф Мартин Цейлер (1589–1661),¹¹⁵ побывавший во многих странах Европы, за исключением, пожалуй, только российских и османских владений.

М. Цейлер включил в состав книг серии «Топография Германии» франкфуртского издателя Маттеуса Мериана Старшего,¹¹⁶ состоявшей из двадцати одной книги, кроме текстов, таблицы расстояний между отдельными городами и дорожные карты.¹¹⁷ Информация М. Цейлера почерпнута и из научной литературы, и из личного опыта. Бывает чтение и более интересное, чем чтение книг М. Цейлера, но у М. Цейлера существуют определенные пропорции между практическими рекомендациями, общей информацией и анекдотом, характерные для хороших туристских путеводителей. Читателя этой книги не застанет врасплох таможня.

¹¹³ Практически — разведывательные данные для военного ведомства.

¹¹⁴ Mączak A. Peregrynacje. Wojaże. Turystyka. - 2-e wyd. - Warszawa: Książka i wiedza, 2001. - S.245.

¹¹⁵ Сведения о нем см.: Waldberg M. von. Zeiler M. // Allgemeine deutsche Biographie. - Leipzig, 1898. - Bd.44. - S.782-783.

¹¹⁶ Сведения о нем см.: Wüthrich L. Merian M. der Jüngere // The dictionary of art. - N.Y., 1996. - V.21. - P.152-153.

¹¹⁷ Библиографию изданий М. Цейлера и М. Мериана см.: Schuhardt Ch. Die Zeiller-Meriansche Topographien bibliografisch beschrieben. - Hamburg, 1960. - 51 S. (Schriften des Philobiblon. - Bd.3). Подробное описание их изданий см. в приложении № 1 «Серийные издания путеводителей».

Он будет знать, где и по какому курсу можно обменять деньги, какого конфликта можно ожидать в данной стране. Когда путешественник приедет в Мадрид, он будет знать, что во дворце Прадо можно увидеть «женщину с окрашенной бородой», и другие диковины, подобно птице с горы Фавор (все за определенную плату). Ели кто-то захочет прилично поесть в том же городе, турист-читатель М. Цейлера может обратиться к повару какого-нибудь иностранного дипломата, а ночевать рекомендуется лучше всего у какого-либо немца или нидерландца. Все сказанное выше свидетельствует о том, что в Западной Европе, начиная с XVI в., значительно повысился спрос на путеводители. Это, несомненно, было связано с распространением в обществах различных стран тяги к путешествиям.

В путеводителях в этот период не в последнюю очередь нуждалась более подвижная, чем лица зрелого возраста, молодежь: как студенты любого сословного происхождения, так и молодая знать, в образовательную программу которой входило обязательное посещение Франции, Италии и некоторых других стран. Эта программа и ее реализация на практике получила название «гран тур» (от французского *«grand tour»* — большая поездка с возвращением назад).¹¹⁸ «Гран тур» — это феномен, весьма популярный во всех странах Европы, естественно, включая Россию (оба «великих посольства» Петра I и были, в сущности, массовыми «гран турами» русских знатных лиц). Путеводитель для «гран тура» включал информацию о транспорте, личной безопасности, гостиницах, денежном обращении, языках, управлении, социальной жизни, этикете, местных обычаях и, в обязательном порядке, о тех коллекциях и музеях, которые предлагалось посетить и обозреть, равно как и о памятниках культуры и истории.

Путеводители отражали направленность интересов путешественников. Чувствительность XVIII века изменила отношение образованных слоев жителей Европы к природе и внушила им любовь к древности. Определенную роль в этом сыграл теоретик искусства Иоганн Иоахим Винкельман, сочинения которого стимулировали у многих сильное желание увидеть объекты и места, которые описывал этот автор. Стандартным путеводителем для туристов в Италии последней трети XVIII века стали «Историко-критические сведения об Италии» Иоганна Якоба Фолькмана (Лейпциг, 1770. — Т. 1-3).¹¹⁹

В XVIII в. туристская литература появляется просто в массовом порядке, но это, скорее всего, было проявлением модернизации старого подvida источника, чем предвестие создания новых путеводителей (хотя в это время появляются и новые рекламные издания типа путеводителей). Формальные признаки путеводителей можно найти и в более ранних изданиях, а именно в почтовых итинерариях, объединенных с картами дорог, в которые уже в XVII в. были введены определенные упрощения, условные знаки и лапидарное изложение.

С начала XIX в. популярность получает туристский путеводитель переходного от старого к новому типу — книга Генриха Рейхарда «Пассажир в поездке в Германию, Швейцарию, в Париж и Петербург».¹²⁰ Оно публиковалось в Берлине в 1801–1861 гг. не менее 19-ти раз. Книга отразила интерес к достопримечатель-

¹¹⁸ Mead W.E. The Grand Tour in the Eighteenth Century. — Boston, N.Y.: Houghton Mifflin C°, 1914. — 478 p. Reeve J. Grand Tour // The Dictionary of art. — N.Y., 1996. — V.13. — P.297-306.

¹¹⁹ Volkmann J.J. Historisch-kritische Nachrichten von Italien, welche eine genaue dieses Landes, der Sitten und Gebräuche, der Regierungsform, Handlung, Oekonomie, des Zustandes der Wissenschaften, und insonderheit der Werke der Kunst nebst einer Beurtheilung derselben enthalten. Aus den neusten französischen und englischen Reisebeschreibungen und aus einer Anmerkungen zusammengetragen. — Leipzig: C. Fritsch, 1770. — Bd.1. — 682 S.; 1770. — Bd.2. — 872 S.; 1771. — Bd.3. — 846, 42 S.; 2te Auflage. — Leipzig: C. Fritsch, 1770-1771. — Bd.1-3. Биографические сведения о И. Фолькмане см.: Mendheim M. Folkmann J.J. // Allgemeine deutsche Biographie. — Leipzig, 1896. — Bd.40. — S.237-238.

¹²⁰ Reichard H.A.O. Der Passagier auf der Reise in Deutschlands und einiger angränzender Länder. Ein Reisenhandbuch für jedermann. 1ste Aufl. — Weimar, 1801. 2te Aufl. — Weimar, 1803; 3te Aufl. — Berlin, 1805; — Berlin, 1851. — VIII, 711 S.

ностям не Италии, а других европейских стран. По некоторым сведениям французский перевод книги Г. Рейхарда служил пособием для офицеров французской армии в ходе наполеоновских войн.

С повсеместной прокладкой железных дорог, начиная с 1840-х годов, с введением в практику перевозок пассажиров стальными океанскими пароходами с 1880-х годов передвижение стало более быстрым, безопасным, а для людей с достатком и более комфортабельным. Это вызвало спрос на новый тип путеводителя: меньшего, чем обычно, формата, со сжатыми характеристиками объектов для наблюдения, соответствующими рубриками и точными и актуальными сведениями. Успех путеводителя Г. Рейхарда побудил шотландского издателя Джона Марии старшего поручить своему сыну Джону Мари Младшему подготовить к изданию сходную книгу на английском языке, которую он издал в Лондоне в 1836 г. Книга Дж. Мари Младшего «Пособие для путешественников по континенту: путеводитель по Голландии, Бельгии, Пруссии и северной Германии и вдоль Рейна из Голландии в Швейцарию» (Лондон, 1836)¹²¹ была основана на многолетнем опыте автора, совершавшего путешествия по перечисленным странам. Она отвечала новым требованиям к путеводителю со стороны массовых туристов. Она послужила прототипом подобных изданий – путеводителей по Франции, Южной Германии и Швейцарии. Именно сюда в связи с развитием более дешевого, чем конный транспорт, железнодорожного транспорта стали чаще ездить туристы, в первую очередь, из Великобритании.

Другие книги серии этих путеводителей, вышедшие в издательстве Дж. Мари Старшего, были написаны авторами, специализировавшимися в путешествиях по отдельным странам и регионам: по Испании (Ричард Форд),¹²² по Египту (Джон Уилкинсон),¹²³ по Северной Италии (Фрэнсис Пелгрэйв).¹²⁴ С Джоном Марри Старшим в деле издания массовых путеводителей соревновался немецкий книгоиздатель Карл Бедекер. В 1832 году он приобрел издательскую фирму К. Рёлинга в городе Кобленце (Рейнская область). К. Бедекер выпустил в свет расширенное и улучшенное издание книги И.А. Клейна «Путешествие по Рейну» (1835).¹²⁵ В каждом последующем издании этой книги приводились сведения об упоминаемых в ней местностях. Со времени шестого издания книги И.А. Клейна на ее обложке помещались имя и фамилия Бедекера, как издателя и составителя.

¹²¹ Murray J. A Handbook for Travelers on the Continent: being a guide through Holland, Belgium, Prussia and Northern Germany and along the Rhine, from Holland to Switzerland. – L.: J. Murray, 1836. – XXXI, 462 p. Биографические сведения о Дж. Марри см. в кн.: Smiles S. A Publisher and his Friends: Memoirs and Correspondence of the late John Murray, with an account of the origin and progress of the House, 1768–1843. – L.: J. Murray, 1891. – V.1-2. – XIX, 380 p.; 2nd ed. – L.: J. Murray, 1911.

¹²² Ford R. Hand-book for travelers in Spain. – L.: J. Murray, 1845. – XII, VI, 1064 p.; в 1847–1898 гг. Вышло десять изданий этой книги. Еще одно издание вышло в 1966, а повторное издание в 1970 г. Биографические сведения о Р. Форде см.: J. O'Rmery. Ford R. // The dictionary of national biography. – L., 1889. V.19. – P.421–422; Bean T. Richard Ford as picture collector and patron in Spain // The Burlington Magazine. – 1995. – № 1103. – P.96–107; Ford B. Ford Richard // The dictionary of art. – N.Y., 1996. – V.11. – P.304.

¹²³ Wilkinson J.G. Modern Egypt and Thebes: being a description of Egypt, including the information required for travelers in that country. – L.: J. Murray, 1843. – V.1-2; Wilkinson J.G. Hand-book for travelers in Egypt. Being a new edition of «Modern Egypt». L.: J. Murray, 1847. – XXX, 448 p.; Wilkinson J.G. Hand-book for travelers in Egypt and the Sudan. – 11th edition (of «Hand-book (...) in Egypt»). – L.: J. Murray, 1907. – XIV, 170, 613, 35 p. Биографические сведения о Дж. Уилкинсоне см.: D.S. M(argoliouth). Wilkinson J.G. // The dictionary of national biography. – L., 1900. V.61. – P.274–275.

¹²⁴ Palgrave F. Handbook for travellers in Northern Italy. – L.: J. Murray, 1842. – XXX, 607 p. – 14th ed. – L., 1877. О Ф. Пелгрэйве см.: Ерофеев Н.А. Торийская и вигская историография в Англии. Влияние романтических идей // Историография истории нового времени стран Европы и Америки / Под ред. И.П. Деметрива. – М.: Высшая школа, 1990. – С.151. – См. также: W. W(roth). Palgrave F. // The dictionary of national biography. – L., 1895. V.43. – P.107–109.

¹²⁵ Klein J.A. Rheinreise von Strassburg bis Rotterdam. – Koblenz: K. Baedeker, 1835. Есть французское издание: Klein J.A. Le Rhin de Bâle à Dusseldorf. – Coblenz: K. Baedeker, 1846. – XXIV, 309 p.

К. Бедекер составил и издал и другие путеводители:¹²⁶ по Бельгии (1839), Голландии (1839), Германии (1842), Швейцарии (1844). Дети и внуки К. Бедекера продолжили традиции издания путеводителей, привлекая для написания их текстов видных знатоков, а название «бедекер» стало синонимом популярного путеводителя. Путеводители стал издавать примерно в это же время берлинский издатель Теобальд Грибен. Эти издания довольно быстро стали¹²⁷ популярными среди туристов. Успеху путеводителей Дж. Мари, К. Бедекера, Т. Гriebена способствовали тщательная проверка приводимых сведений, точных данных о видах транспорта, гостиницах, ресторанах, даже суммы чаевых официантам или носильщикам в конкретных учреждениях. В той своей части, которая была посвящена памятникам старины, музеям, достопримечательностям, путеводители содержали детальную информацию, включавшую в себя систему размещения картин и скульптур в художественных музеях или рекомендации, как отыскать ризничего храма или смотрителя замка, чтобы получить доступ в их помещения для осмотра. Приводилась необходимая информация и об эстетической ценности обозреваемых объектов.

Первые большие серии путеводителей XIX в. переняли от предшествующих изданий этого типа обильные цитаты, личный характер информации. Литературность оценивалась тогда наравне с точностью содержания. Как и раньше, новый путеводитель XIX в. был предназначен для чтения и в пути, и дома, при камине. Вообще говоря, издания подобного характера насчитывали больше изданий, чем другие книжки, а в отличие от путеводителей предшествовавших столетий, путеводители XIX в. (а впоследствии и XX) в связи с изменениями в тексте позволяют проследить за изменениями обычаев, политических условий техники путешествий. В отличие от ряда описаний туристов прежних времен, в которых они нередко избегали описания хорошо известных крупных объектов и обращали внимание на другие объекты, которые до того недостаточно освещались или не освещались вообще, путеводители Дж. Мари, К. Бедекера, Т. Гriebена и других издателей описывали все заслуживающие упоминания туристские объекты. В еще большей степени это касалось условий путешествий.

Наилучшие и наиболее читаемые до XIX в. описания туристских маршрутов были лишены существенных для сегодняшних туристов подробностей, в то время как практические потребности рынка создали в 30–40-е годы XIX столетия тип путеводителя, который немногим отличается от сегодняшнего. В этот период он еще несколько литературно многословный, бывает полон обширных цитат из описаний путешествий, старается казаться остроумным. Вскоре, однако, путеводитель приобретает детальность, развивает систему условных знаков, схематизирует описание, что позволяет туристу сориентироваться в привлекательности описываемых объектов. Автор путеводителя помогает подготовиться к путешествию, составить его смету, выбрать трассы, средства передвижения и способы перевести за границу деньги.

Вопреки давней традиции, созданной будущими государственными деятелями и любителями-натуралистами, новые путеводители сосредотачивают внимание читателя на искусстве, понятом как можно шире: художественных музеях, храмах, замках, жизни искусства (например, опере). Путеводители упрочают тра-

¹²⁶ Биобиблиографические сведения о К. Бедекере и его изданиях см.: Weech, von. Baedeker K. // Allgemeine deutsche biographie. – Leipzig, 1902. – Bd.46. – S.181-183; Hinrichsen A. Baedeker-Katalog: Verzeichniss aller Baedeker-Reiseführer. 1832-1987. – Holzminden: Hinrichsen, 1988. – 111 S.

¹²⁷ В том числе: Grieben's neuester Passagier und Tourist Handbuch für Reisende durch Deutschland und die Schweiz nach London, Amsterdam, Brüssel, Kopenhagen etc. 5. durchweg berichtete und verneute Auflage. Neu bearbeitet von Ernst Herold. – Berlin: Th. Grieben, 1851. – 850 S. Grieben Th. Die Sudeten: das Riesengwbirge, Lausitzer-, Tser- und Clatzer-Gebirge (...): Illustrierter Wegweiser für Lustreisende und Kurgäste. – 2 verbesserte Auflage. – Berlin: Th. Grieben, 1860. – VIII, 254 S. (Grieben's Reise Bibliothek. – № 48). О нем: W. Vorderwisch. Grieben T. // Neue deutsche biographie. – Berlin, 1966. – Bd.7. – S.56-57.

диционные позиции Парижа, Флоренции, Венеции, Ривьеры, пирамид, храма в Луксоре, укрепляют мещанское чувство обязательного обозрения того, что надлежит, оставляя аристократическим эксцентрикам оригинальность. Уже тогда стабилизировалась эта сегодня хорошо известная схема путешественника, составленного согласно трассам, информирующего как об объектах, стоящих посещения, так и о предложении удобств (гостиницы, рестораны, цены, особые рекомендации).

Большие серии путеводителей XIX столетия, как правило, дают во вступлении практические советы и общие сведения о стране, в которую направляется турист. Именно они для нас наиболее интересны, временами забавные, временами экзотические. Описание маршрутов звучит более привычно, хотя, по понятным причинам, оно со времен XIX в. весьма устарело. Определенные предвестники современного или так называемого квалифицированного туризма можно отыскать уже в середине XIX в. С этой точки зрения обращает на себя внимание упомянутый выше путеводитель Р. Форда¹²⁸ (изданный Дж. Марри) по Испании. Эта страна не была столь развитой в экономическом отношении и не была столь урбанизированной, не имела столь развитой туристской инфраструктуры, как Франция, Бельгия или Западная Германия.

В Испании не было стольких великолепных произведений искусства, как в Италии. Не исключено, что популярности путеводителя по Испании способствовал высокий художественный стиль его составителя. Достаточно отметить и то, что Р. Форд, пожалуй, оказался единственным автором туристского путеводителя нового типа, сочинение которого вошло в историю литературы. Соответствующее внимание уделено ему в классической «Кембриджской истории английской литературы»,¹²⁹ а сам путеводитель был дважды издан в 1960–1970-е гг.

В первом издании своей книги Р. Форд предложил семнадцать различных маршрутов. Среди рекомендованных Р. Фордом маршрутов были конные, охотничье-рыболовецкие, религиозные (ведущие через культовые центры, где отмечались храмовые праздники), естественнонаучные и просто дилетантские. Маршрут № 14 путеводителя был предназначен для «бездельника и человека, ищущего развлечений», однако автор предупредил, что «тверда (то есть, опасна. – *Ред.*) земля Испании» для искателей приключений. Это последнее предупреждение заметно возбуждало не вполне здоровый интерес у англичан викторианской эпохи: давало знать о себе ханжество, от которого путешествие приносило временное освобождение. На темы взаимоотношения полов британец времен королевы Виктории думал и предпочитал говорить по-французски.

Дальнейшее развитие подвида путеводителей, посвященных памятникам истории и культуры, связано с именем швейцарского историка Якоба Буркхардта. Он составил прототип позднейших путеводителей как по отдельным городам, так и по целым регионам и странам. Примером таких путеводителей может служить серия более чем пятидесяти монографий различных авторов об архитектуре и искусстве европейских городов, вышедшая в Париже в 1900–1914 гг.¹³⁰ Еще не завершив своего университетского образования в родном Базеле, Я. Буркхардт опубликовал небольшую книгу «Произведения искусства бельгийских городов» (Дюссельдорф, 1842).¹³¹ Следующей работой Я. Буркхардта был путеводитель

¹²⁸ О нем см.: Ford B. Ford Richard // The dictionary of art. – N.Y., 1996. – V.11. – P.304. Названия вариантов путеводителя: Ford R. Hand-book for travelers in Spain. – L.: J. Murray, 1845. – XII, VI, 1064 p.; последнее издание: L.: Arundel, Centaur Press, 1966 (Ed. J. Robertson). – V.1-3. Также: Ford R. Gathering from Spain. – L., 1846: 4th ed. – L., 1970 (Ed. B. Ford).

¹²⁹ Cambridge History of English Literature. – Cambridge, 1918. – Reedition: Cambridge, 1967.

¹³⁰ Les villes d'art célèbres. – P., 1900–1914. Подробное описание изданий этой серии см. в приложении.

¹³¹ Burckhardt J. Die Kunstwerke der belgischen Städte. – Düsseldorf, 1842. – 168 S. Библиографические сведения о Я. Буркхардте см.: Neumann C. Burckhardt J. // Allgemeine deutsche Biographie. – Leipzig, 1903. – Bd.47. – S.381–391; Kaegi W. Jacq Burckhardt. Eine Biographie. – Basel: B. Schwabe & Co, 1947. Bd.1-2. – 582, 587 S. – Bd.3-7. – Basel, 1950–1982; Kaegi W. Burckhardt J. // Neue deutsche Biographie.

«Чичероне: руководство к осмотру произведений искусства Италии» (Базель, 1855).¹³² Он получил мировую известность, так как содержал в себе подробную информацию о произведениях итальянского искусства. «Чичероне» был написан во время годичного пребывания автора в Италии. Свежесть и точность информации, содержащейся в книге, объясняется тем, что автор записывал свои впечатления от произведений искусства непосредственно после их осмотра. Это и вызвало популярность «Чичероне», равно как и другого сочинения Я. Буркхардта («Культура итальянского Возрождения»).¹³³ Они сочетали в себе продолжение древних традиций упоминавшейся выше «перизгесы».

Около середины XIX в. путеводители для туристов приобретали современное оформление. Их открывала общая часть со сведениями о данной стране, условиях поездки, формальностях, природе, ландшафтах. В подробной части описывались главные дороги – от границы до столицы, до главных городов. К концу XIX в. топографические описания или пособия стали важными источниками для создания путеводителей для массового туриста. Без их богатой информации составление популярных путеводителей не смогло бы утнаться за возросшими потребностями туризма в XX столетии.¹³⁴ Созданные на основе подробных топографических описаний многотомные серии таких путеводителей или непосредственно субсидировались национальными или провинциальными правительственными учреждениями, отвечавшими за сохранение памятников истории и культуры, например, таких, как Государственная комиссия описания памятников в Нидерландах, Земельная комиссия охраны памятников в Баварии или Комиссия исторических памятников во Франции, или неправительственными общественными организациями, предназначавшимися для создания систематических обзоров памятников старины и культуры в регионах, провинциях, округах, отдельных местностях, такими как Швейцарское Общество поддержания художественных памятников.

Серии изданий топографических обзоров местностей были типичными образцами изданий XIX столетия с его осознанием документированной фиксации явлений общества и природы и созданием обобщенных сводов закрепления знаний обо всех этих явлениях. Среди подобных сводов можно назвать «Всеобщий инвентарь художественных богатств Франции», изданный в Париже в 22-х томах в 1876–1913 гг. под покровительством Министерства народного образования и изящных искусств,¹³⁵ и серии многотомных изданий «Памятники зодчества и искусства»,¹³⁶ «Памятники искусства и истории»¹³⁷ и «Памятники искусства»¹³⁸ ряда провинций и городов Германии.¹³⁹ Большинство подобных изданий топографических серий было выпущено в конце XIX – первой четверти XX веков и постоянно дополнялось и переиздавалось в виде дополненных изданий. Подобные книги, посвященные северной части Восточной Пруссии, представляют особый интерес для

– Berlin, 1957. – Bd.3. – S.36-38; Gossman L. Burckhardt J. // The dictionary of art. – N.Y., 1996. – V.5. – P.189-190.

¹³² Burckhardt J. Der Cicerone. Eine Anleitung zum Genuss der Kunstwerke Italiens. – Basel, 1855. – XV, 112 S.

¹³³ Эта книга по словам Ж. Базена, «стала одним из классических трудов по истории, так что любая пара мало-мальски образованных молодых людей, отправляющихся в свое свадебное путешествие на Аппенины, непременно готовится к поездке по стране, держа в руках книгу Буркхардта, выдержавшую уже добрую сотню изданий на всех языках» (Ж. Базен. История истории искусств. – М., 1995. – С.109).

¹³⁴ Freitag W. Guidebook // The dictionary of art. – N.Y., 1996. – V.13. – P.817

¹³⁵ Inventaire general des richesses d'art de la France. – Paris, 1876-1913. – Tt.1-22.

¹³⁶ Перечень изданий см. в приложении № 1 (Die Bau- und Kunstdenkmäler).

¹³⁷ Перечень изданий см. в приложении № 1 (Die Kunst- und Geschichts- Denkmäler).

¹³⁸ Перечень изданий см. в приложении № 1 (Die Kunstdenkmäler).

¹³⁹ По Висбадену, Регенсбургу, Кёнигсбергу и другим городам.

историков и историков архитектуры и искусства современной Калининградской области Российской Федерации.

В связи с территориальными изменениями после мировых войн и ввиду разрушений многих исторических памятников, вызванных не только войнами, но и стихийными бедствиями, плохо проведенной перепланировкой или реставрацией, потребовали пересмотра и дополнений к путеводителям такого рода.

Топографические путеводители изданы в большинстве стран Западной Европы и в некоторых странах Восточной Европы. Официальные путеводители памятников архитектуры и искусства выпущены в Австрии, Великобритании, Германии, Ирландии, Испании, Нидерландах, Швейцарии. Полуофициальные путеводители такого типа увидели свет в Беларуси,¹⁴⁰ Бельгии, Болгарии, Венгрии, Дании, Исландии, Норвегии, Польше, Португалии, России и Румынии. Эти издания построены по сходному типу. Вначале идет вводный общий исторический обзор, затем обзор истории искусства и архитектуры данного региона или округа, а вслед за этим детальное описание строений и памятников в данном населенном пункте, включающее в себя рассмотрение внешнего и внутреннего вида объекта и произведений искусства, которые находятся в нем. К этому прилагаются иллюстрации, планы, диаграммы, карты с указанием расположения данного памятника, разъяснения, ссылки, библиография с указанием специальной литературы.

В США не издавались официальные издания с описанием подобных памятников искусства и старины. Однако сходная концепция была реализована в издании «Серия американских путеводителей» (Вашингтон, 1937–1949). Серия была начата под руководством Федерального писательского проекта под редакцией и наблюдением историка искусства Гарольда Розенберга.¹⁴¹ Серия включает в себя путеводители по сорока восьми штатам и многим городам и округам. Некоторые тома серии по отдельным штатам все еще полезны как источник информации о музеях, коллекциях, памятниках искусства и архитектуры, хотя охват этих объектов в различных томах неравномерен. Некоторые путеводители из этой серии дополнены и переизданы новыми изданиями различными издателями.

В XX в. возросшие возможности путешествовать и возрастающие потребности туристов вызвали издание различных вариантов путеводителей, построенных по типу образцов. Созданных Дж. Мари и К. Бедкером. Среди них можно назвать «Синие путеводители», издававшиеся в Лондоне Ф. Мюрхедом (1918–1933), Л. Расселом (1933–1963), Стюартом Росситером (с 1963 г.) издательствами Макмиллан, а с 1931 г. – Э. Бенн; в Париже они издавались на французском языке издательством Ашетт.¹⁴² В числе этих изданий – «Полиглот-путеводители» (издательство Полиглот в Мюнхене),¹⁴³ «Энциклопедия-путеводители» (издававшиеся Л. Нажелем в Париже и Женеве),¹⁴⁴ серия «Как путешествовать», издававшаяся в Швеции Альвой Овденом Стрёмбергом,¹⁴⁵ «Компаньон-путеводители», издавав-

¹⁴⁰ Збор помнікаў гісторыі і культуры Беларусі. – Мінск: Беларуская савецкая энцыклапедыя, 1984–1987. – Т.1-7 (кн.1-8) (нумерованные).

¹⁴¹ Название серии: American Guide Series. Ed. H. Rosenberg. – Washington, 1937-1949. Биографические сведения о редакторе серии см.: The concise dictionary of American Jewish biography. – Brooklyn, N.Y., 1994. – V.2. – P.526. Библиографию путеводителей по США см. в кн.: Post J.A., Post J.B. Travel in the United States: A guide to information sources. (Geography and travel information guide series. III). – Detroit: V.J. Gale research Co, 1981. – Vii, 578 p.

¹⁴² The blue guides. Edited by: F. Muirhead (1918-1933), L. Russel (1933-1963), S. Rossiter (с 1963 г.) / . – L.: Macmillan and Co (1918-1930), E. Benn (с 1931 г.); Paris: Librairie Hachette and Cie (с 1918 г.). О «Синих путеводителях» см.: Levivrai B. Guides bleus, guides verts and lunettes roses. – P.: Edition du Cerf, 1975, – 158 p.; Avec les «Guides bleus» à travers la France et le monde. Bibliotheque des voyages. – P.: Hachette, 1959. – 304 p.

¹⁴³ Polyglott-Reiseführer. – München: Polyglott-Reiseführer.

¹⁴⁴ Encyclopedia-Guides. Ed. L. Nagel. – Paris, Genève.

¹⁴⁵ Hur man reser. Ed. A.O. Strömberg. – Stockholm.

шиеся в Нью-Йорке первоначально Винсентом Крониным, а с 1963 г. издательством Харпер Энд Роу (с 1983 года в Прентис Холле, Энглвуд), а в Лондоне издательством Коллинз.¹⁴⁶ Среди книг серии «Компаньон-путеводители» выделяются книги Хью Хонора «Компаньон-путеводитель в Венецию» (1966)¹⁴⁷ и Эвы Борсок «Компаньон-путеводитель во Флоренцию» (1966).¹⁴⁸

Отдельного рассмотрения требуют художественные путеводители, продолжающие традиции Я. Буркхардта. Среди них – иллюстрированные издания серий: «Иллюстрированное пособие памятников искусства» (издавалось Рейнхардтом Хоцем в «Дойчес Ферлаг» в Мюнхене с 1966 г.),¹⁴⁹ «Малый путеводитель по искусству» (издавался Гуго Шнеллем в Мюнхене с 1949 г.),¹⁵⁰ «Большой путеводитель по искусству» (издавался в Мюнхене издательством Шнелль и Штейнер с 1960 г.),¹⁵¹ «Путеводитель по искусству Реклама» (издавался в Штутгарте Филиппом Рекламом с 1961 г.),¹⁵² «Сокровища искусства» различных европейских стран издательства Мак-Гроу-Хилл в Нью-Йорке (с 1965 г.),¹⁵³ «Художественные путеводители по Италии» (издавались с 1981 г., издательство «Электа» в Милане).¹⁵⁴

Все крупные издательства мира регулярно издают путеводители. В американском книгоиздательском журнале «Паблшерз уикли» ежегодно аннотируется не менее пятисот новых путеводителей. Ведущие автошинные и нефтяные компании регулярно издают свои путеводители. Среди них своими массовыми тиражами выделяются шинная компания «Мишлен», выпускающая свои «Авторезиновые путеводители» карманного формата на различных языках в зеленой обложке,¹⁵⁵ и нефтяная компания «Шелл», издающая свою серию путеводителей в Лондоне (в том числе «Иллюстрированный путеводитель компании «Шелл» по графствам Англии»).¹⁵⁶ Туристские компании Томаса Кука¹⁵⁷ и «Американ Экспресс»¹⁵⁸ также издают свои путеводители. Ассоциация американских автомобилистов выпускает свои «Карманные путеводители Автомобильной ассоциации».¹⁵⁹ Перед второй мировой войной некоторые издания переключились с железнодорожных маршрутов на автомобильные, приспособившись к потребностям автотуристов. В подобных дорожных изданиях серии «Гид Мишлен» применяется и алфавитная структура, как наиболее удобная для пассажира автомашины, желающего уточнить, что скрывается за мигающими при шоссе знаками названий местностей.

Вообще туристский путеводитель сегодня страдает болезнью века — избытком информации, которую невозможно проглотить. Автомобиль, создавая после пересадки из железнодорожного вагона мираж почти неограниченного места для багажа, позволил использовать путеводители в двух томах (один о гостиницах,

¹⁴⁶ Companion Guides. Ed. V. Cronin. – N.Y.: Harper & Row.

¹⁴⁷ Honour H. The companion guide to Venice. – L., N.Y.: Harper & Row, (1966). – 287 p.

¹⁴⁸ Borsook E. The companion guide to Florence. – L.: Collins, 1966. – 416 p., 24 pl.

¹⁴⁹ Bildhandbuch der Kunstdenkmäler. Ed. R. Hootz. – München, Deutsche Verlag, 1966.

¹⁵⁰ Серия Kleine Kunstführer. Ed. H. Schnell. – München, 1949.

¹⁵¹ Серия Grosse Kunstführer. – München, Zürich: Schnell und Steiner, 1960.

¹⁵² Серия Reclams Kunstführer. – Stuttgart: Reclam, 1961.

¹⁵³ Серия Art treasures of the world. – N.Y.: MacGrow and Hill, 1965.

¹⁵⁴ Серия Guida artistica d'Italia. – Milano: Electa editrice, 1981.

¹⁵⁵ Серия Guide de pneu. – P.: Michelin (Allert) et Cie; Nrvael-guides. – L., N.Y.: Dickens-press, 1961-1972; Michelin Tyre C°, 1973. (В том числе: New York Tourist-guide. Michelin. N.Y. (s.e.), 1988. – 172 p.)

¹⁵⁶ Серия Illustrated guides to the counties of England. – L.: Shell UK Ltd.

¹⁵⁷ Начало серии путеводителей компании Кука положило издание: Cook T. Cook's Scottish tourist official directory. A guide to the system of towns in Scotland, under the direction of the principal railway, steamboat and coach companies. – L.: W. Tweedie, W. H. Smith & son, (1861). – 124, 22 p. Об основателе компании Т. Куке (1808-1892) и его сыне и продолжателе его дела Дж.М. Куке (1834-1899 см.: FR(ae). Cook T. // The dictionary of national biography. – Supplement (I). – V.2. – L., 1901. – P.55-58.

¹⁵⁸ Серия European travel guide. – L.: American express Company, 1926.

¹⁵⁹ Серия Automobile association pocket guide.

другой о памятниках и других объектах), увеличить их размеры и формат. Однако чересчур большие и неудобные, эти полные путеводители, как и гигантские отели, открыли рынок для небольших, более дешевых, во многом скупых на информацию, но пропорциональных намерениям туриста, который не хотел бы мучиться от чтения чересчур обширного путеводителя. Литература о путешествиях и автобиографические записки имеют немало общего между собой. Примером этому могут служить упоминавшиеся выше «Письма русского путешественника» Н.М. Карамзина и «Итальянские путешествия» И.В. Гёте (1816–1817), опубликованные посмертно в 1862 г., весьма богатое описанием произведений искусства писателем.

И в XX в. издавали путеводители популярные в своих странах писатели, как, например, Ю. Фодор («Современный путеводитель Фодора»),¹⁶⁰ Г. Филдинг («Дешевый путеводитель Филдинга по Европе»),¹⁶¹ А. Фроммер («Европа за двадцать фунтов стерлингов в день»).¹⁶² Из российских путеводителей XXI в. следует отметить «Туристский путеводитель по Ленинградской области», подготовленный в 2003 г. Национальной Академией туризма (Биржаков М.Б., Кузнецов Ю.В., Панов Н.И. и Усыскин Г.С.).

Рассмотрение трех подвидов источников истории туризма свидетельствует об их взаимосвязи с развитием культурных потребностей человеческого общества, о зависимости их создания от расширения возможностей туризма в ходе постепенной либерализации социальной и политической жизни общества, улучшения экономических условий жизни человека, позволяющих уделять больше времени досугу.

4.15. Туристский продукт

Автомобиль является мощным и популярным средством для генерации туристского продукта множественных форм, например следующих.

Перевозка туристов и путешествующих автомобильным транспортом индивидуального или коллективного пользования (самостоятельно или с шофером).

Трансфер, такси.

Средство перевозки туристов для специализированных и приключенческих туров, сафари.

Использование *motorhome*, каравана или кемпера, как средства размещения и путешествия.

Услуги и объект развлечения и удовольствия.

Аттракции, выставки и шоу, зрелищные спортивные соревнования, как объект событийного и спортивного туризма.

Предприятия обслуживания автомобилистов (пункты быстрого питания на автомагистралях, где комплект питания подается прямо в автомобиль – «макдоналдс» для автомобилистов), киноконцертные залы для обозрения из салона автомобиля и другие.

Моделирование автомобилей, коллекционирование моделей.

Спутный продукт:

Система продаж автомобилей, система обучения и переподготовки водителей, система дорожной инфраструктуры, станции технического обслуживания и магазины автозапчастей, станции заправки топливом, системы дорожной и технической информации, дорожная инспекция и полиция, спутниковые системы навигации, дорожные атласы и карты, системы размещения и питания, система страховки, кемпинги.

¹⁶⁰ (Fodor E.). Fodor's guide to Europe, 1964. – N.Y.: McKay, 1964. – 957 p.

¹⁶¹ (Fielding T.). Fielding's travel guide to Europe. – N.Y.: Fielding publications, 1967. – 1333 p.

¹⁶² Frommer A. Europe on £ 20 day. – N.Y.: Art, Frommer, 1963. – 64th edition. – 443 p.

Глава V.

Мотоцикл

- История создания
- Мотоцикл в современности
- Особенности виды мотоциклов
- Мотогонки
- Мотоциклетные шоу
- Планирование и организация индивидуальных путешествий для авто-мотолюбителей — туристов и путешественников
- Туристский продукт

Глава V. Мотоцикл

История создания. Мотоцикл в современности. Особенности виды мотоциклов. Мотогонки. Мотоциклетные шоу. Планирование и организация индивидуальных путешествий для авто-мотолюбителей — туристов и путешественников. Туристский продукт.



К этому виду средств передвижения¹ будем относить легкие конструкции¹ для передвижения по наземной и водной поверхности: собственно, мотоцикл, а также мопед, велосипед и самокат с моторчиком, трехколесные и четырехколесные конструкции (трициклы и квадроциклы), снегоходы и водные мотоциклы (аквабайки). Последние относят в этот класс весьма условно.

Мотоцикл — истинно туристское средство передвижения. Высокие скорости, высокая проходимость даже при отсут-

ствии дорожной сети, возможность преодоления автомобильных пробок, возможность получения острых и приятных ощущений привлекают множество молодежи и туристов среднего возраста. Мотоцикл делает доступными удаленные уголки природы.

Мотоцикл — достаточно опасный вид транспорта, требующий хороших навыков и умений его вождения и доступный лишь немногим², но в то же время хорошо вырабатывающий адреналин.³

Для двухколесных машин характерна необходимость балансирования водителя собственным телом и рулем для придания устойчивости в движении. При утрате равновесия (на неровностях дороги, скользкой или мокрой дороге) неизбежно падение со всеми вытекающими последствиями, и поэтому аварийность и травматизм при езде на мотоцикле весьма высоки.⁴ Правилами дорожного движения предписывается непременно одевание головного шлема при езде на мотоцикле. Желательны кожаная куртка и прочные брюки, наколенники и налокотники, прочные сапоги. Модная амуниция мотоциклиста — целая система и набор атрибутов, стоящих в совокупности дороже самого мотоцикла.

Для езды на мотоцикле следует пройти курс обучения, получить водительские права, а также страховку. Каждый мотоцикл, как техническое средство передвижения, имеет надлежащую документацию, должен представляться на технический осмотр (начиная с определенной кубатуры и мощности).

¹ Легкие — понятие условное. Современный тяжелый мотоцикл имеет вес свыше 250 кг.

² Сущность мотоцикла и особенные его свойства, как средства перевозки и участника дорожного движения, хорошо демонстрируются детским стихом-страшилкой: *Шла старушка по проспекту, а за ней мотоциклет. Мотоцикл цыкал, цыкал, и старушки больше нет.*

³ И нередко дает работу гробовщикам.

⁴ Так, в России некто купил мощный мотоцикл Хонда, в скором времени попав в аварию, — погиб, затем этот мотоцикл попал в руки другого любителя, и того, а также и всех последующих владельцев — неизменно постигала фатальная участь. Всего погибли 14 владельцев этого стального чудовища, за что оно получил имя «мотоцикл-убийца». Несчастных — похоронили, что случилось с мотоциклом — не известно. В Израиле для езды на мощном мотоцикле 500 куб. см и выше следует иметь не менее двух лет практики безаварийной езды на мотоциклах до 350 куб. см.

5.1. История создания

В конце XIX в. велосипед прочно вошел в жизнь, были разработаны множество достаточно совершенных конструкций. На велосипеде стало возможным совершать длительные перемещения на значительные расстояния. Но вертеть часами педали — утомительно, кроме того, хотелось бы ехать еще быстрее. Человек стал искать возможность совершенствования велосипеда установкой на него механического привода.

Первые механические двигатели были громоздкими и для велосипеда не подходили, хотя сведения о чудовищном велосипеде с паровой машиной имеются. В первые годы XX века в Германии появился первый велосипед с миниатюрным мотором мощностью в 1,25 л.с. фирмы НСУ. Мотоцикл был легким, относительно дешевым и позволял двигаться по ровной дороге со скоростью до 40 км/час. Он завоевал необычайную популярность, и за один год фирмой было выпущено более 1000 мотоциклов.

В России был создан и серийно выпускался легкий мотоцикл «Россия» с двигателем «Кудель». В 1903 г. фирма «Опель» выпустила мотоцикл с двигателем мощностью 3,75 л.с. В США Уильям Харлей и Артур Дэвидсон опередили европейцев. Они построили свой первый мотоцикл — велосипед с моторчиком в 1900 г., к 1902 г. они уже выпускали мотоциклы маленькими сериями, а в 1903 г. зарегистрировали свою (всемирно известную в наше время) фирму «Харлей-Дэвидсон», выпускающую ныне самые популярные мотоциклы в мире.

Стоит сказать несколько слов о событиях в жизни любителей и энтузиастов мотоцикла в России в первые годы XX века. В январе 1901 г. в Москве образован «Клуб авто-мотоциклистов туристов», аналогичный клуб был организован в Санкт-Петербурге. Этот год был весьма активным в организации различных соревнований мотоциклов различных конструкций — двух-, трех- и четырехколесных. 4 марта 1901 г. под Санкт-Петербургом по маршруту протяженностью 65 верст Александровская-Гатчина-Красное Село-Стрельна-Александровская проведена гонка на трехколесных мотоциклах (трициклах) и четырехколесном экипаже без кузова с велосипедным седлом (квадрацикле).⁵ 29 апреля 1901 г. состоялся пробег на мотоциклах по маршруту протяженностью 72 км Санкт-Петербург-Гатчина-Санкт-Петербург. Победил в гонке Б. Постников, преодолевший это расстояние за 2 часа 51 мин в зимнее время. В апреле 1901 г. мотоциклы использовались в велосипедных гонках за лидером. 13 мая 1901 г. проводилась гонка в Стрельне на дистанцию 42,6 км, где местная газета «Спорт» выступала организатором соревнований. В июне 1901 г. состоялся пробег по маршруту Луга-Санкт-Петербург — дистанция 138 км. Гонщик К. Капустин на трицикле прошел эту дистанцию за 5 часов 7 минут. 21 марта 1901 г. на велотреке в Михайловском манеже на мотоцикле была достигнута скорость движения 36,6 км/час. На велодроме, устроенном на Марсовом поле, на мотоцикле одна верста была преодолена со скоростью 49 км/час. В Санкт-Петербурге в 1904 г. был создан «Санкт-Петербургский Автомобиль-клуб».

Мотоцикл был новинкой для публики, и мотоциклисты часто выступали перед публикой на треках и осуществляли гастроли по России. Впоследствии был изобретен цирковой номер — езда на мотоцикле по вертикальной стенке в круговом цилиндре или даже в прозрачном шаре. Этот трюк часто исполнялся на ярмарках. Зрители стояли на подмостках и сверху наблюдали за ездой по вертикальной стенке.

⁵ Гонщики Алексеев, С. Сумерц (победитель гонки), Ж. Генрик. См. журнал «Мотогид» №3, 1999, Санкт-Петербург.

До Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. в СССР производство мотоциклов велось весьма незначительными объемами. В 1940 г. годовое производство мотоциклов составляло 6800 ед. Тяжелые мотоциклы выпускал Ирбитский мотоциклетный завод. Война вызвала и активное строительство мощных мотоциклов для армейских нужд. Немецкая армия имела на вооружении мощные модели армейских мотоциклов фирмы *BMW*, в том числе специально изготовленные для тяжелых дорог СССР (с карданным приводом на коляску), что давало определенные преимущества в проходимости и мобильности передвижения войск. Уже в 1942 г. Ирбитский завод выпустил почти 10 тыс. мотоциклов типа М-72. В послевоенное время объем выпуска тяжелых мотоциклов возрос существенно — до 20 тыс. в год. В 1985 г. был выпущен миллионный мотоцикл. В годы перестройки в силу экономических проблем производство мотоциклов упало. В 1992 г. было выпущено 130 тыс. мотоциклов, в 1993 — 120 тыс., а в 1997 — всего 4,7 тыс. ед.

5.2. Мотоцикл в современности

Мотоцикл пользуется большой популярностью в наше время, как в сельской местности, так и крупных городах. Современный мощный мотоцикл — дорогое и тяжелое удовольствие. Отдельные экземпляры стоят не меньше элитной автомашины — до 10–25 тыс. USD, а вес отдельных машин достигает 250 кг и более. Катание на мотоцикле в одиночку или вдвоем, например с подругой, — активное развлечение для определенного круга молодежи (рокеры и байкеры). Массовое групповое катание рокеров⁶ вызывает раздражение у местных жителей, водителей автомобилей и приносит множество хлопот дорожной полиции. Это также средство передвижения для туристов на отдыхе и в путешествии. Для туризма, если требуется походное снаряжение, больше подходят мотоциклы с коляской, поскольку на нее можно уложить груз (взять третьего партнера). Иногда группу мотоциклистов в путешествии сопровождает автомашина со снаряжением. Сходки, или точнее «сездки», мотоциклистов достигают фантастических масштабов и привлекают до 500 тыс. участников, многие из которых не всегда обладают умеренным характером. Проведение таких мероприятий сопровождается усиленными нарядами полиции и редко происходит без инцидентов.

Мотоцикл также и эффективное средство передвижения в городах. В Лондоне многие респектабельные служащие буквально пробираются на мощных мотоциклах по дорожным пробкам в центре города. В дождь они одевают подобие водолазного непромокаемого костюма. Приезжая на работу, они переодеваются и следуют к рабочему месту в элегантном гражданском платье. Мотоциклами пользуются курьеры. Однако зимой на мотоцикле передвигаться сложно и опасно. Пользуются им преимущественно летом и в межсезонье при отсутствии снега и льда на дорогах. Мотоциклы активно используются дорожной полицией для оперативной работы на дорогах. Почетный кортеж (*motorcade*) для высоких гостей, высших государственных деятелей всегда сопровождается специальной группой мотоциклистов.

5.3. Особенности виды мотоциклов и их назначение

Тук-тук

Трехколесная коляска с мотоциклетным мотором. Коляска снабжена тентом от дождя. Активно используется в Таиланде в качестве такси, в том числе и туристами.

⁶ Особенно большой группой по ночам и с большим шумом.

Чоппер

Чоппер (*chopper*) — (1) тяжелый, мощный и очень дорогой мотоцикл с высоким рулем и особой посадкой седока, например марки «Харлей-Дэвидсон», для неспешной езды по дорогам в свое удовольствие, (2) мотоциклист на таком мотоцикле. Ранее так назывался детский велосипед с высоким рулем. Выпускаются мотоциклы с удлиненной вилкой для гашения неровностей дороги. Обычно заднее колесо более широкое и мощное, нежели переднее. Используются дисковые тормоза с гидросилителем.

Мопеды и мотороллеры

Легкие конструкции мотоциклов с небольшим объемом двигателя (50–100 куб. см.) весьма экономичны и удобны в управлении, отдельные модели позволяют везти пассажира. Активно используются молодежью, в частности девушками, для перемещения в городах, например в Италии.

Трехколесные мотоциклы

В начале XX в. такие конструкции называли трициклами. Исходно была принята концепция мотоцикла с одним передним колесом и двумя задними. При езде на таком мотоцикле не требуется навыка в поддержании равновесия. Машина легче, проще и дешевле автомобиля. При массовом производстве модели трицикла посредством небольших конструктивных переделок можно получить машину с новыми потребительскими характеристиками. Однако трицикл на поворотах менее устойчив, чем автомобиль или двухколесный мотоцикл, требуется существенное снижение скорости, слабее проходимость его по грунтовым дорогам, песку, грязи, снегу. При симметричном расположении колес трицикл прокладывает не две колеи (как автомобиль или мотоцикл с коляской), а три. Другая компоновка трицикла — два колеса впереди и одно (ведущее) сзади. К категории трициклов должен быть отнесен и мотоцикл с коляской, колесо которой сделано ведущим. Именно такие конструкции мотоциклов повышенной проходимости с двумя ведущими колесами, демультипликаторами, блокируемым дифференциалом широко использовались немецкими войсками во Второй мировой войне, и даже специально для дорог СССР. Известны случаи, когда вместо двух задних колес трицикл для большей проходимости оснащали гусеницами.

Несмотря на конструктивные недостатки, трициклы вписали свою страницу в историю мотоспорта и туризма. В октябре 1898 г. П. Беляев на машине «Клеман» с мотором мощностью 1,75 л. с. выиграл первые в России мотогонки, а в 1900 г. Н. Орловский на таком же трицикле совершил фантастическое по тем временам путешествие из Петербурга в Париж. Машины были достаточно скоростными, в 1902 г. был поставлен мировой рекорд скорости для трициклов около 110 км в час.

По мере развития научно-технического прогресса в мотоцикlostроении, конструкторы часто обращались к идее трициклов, в том числе и в военных целях. В наши дни наметилось возрождение интереса к трехколесным мотоциклам; правда, в специфических областях использования. Это грузовые мотороллеры, мотоколяски для инвалидов, мототакси, гоночные машины. Сегодня трициклы выпускаются как микрогрузовики и развозные фургоны в Италии, Японии. Совсем недавно в Японии развернуто производство трехколесных мотороллеров и мотоциклов повышенной проходимости; в ряде азиатских стран изготавливаются мототакси и моторикши. С появлением широкопрофильных шин открылись возможности для использования трициклов не только на дорогах с твердым покрытием, но и на пересеченной местности. В США у фанатов популярен современный трицикл, с комфортными сиденьями и супермощным двигателем, широкими задними колесами, стоимость которого превышает стоимость хорошей автомашины.

Индийские трехколесные моторикиши оборудуются устройствами Intel XScale, позволяющими развлекать пассажиров фильмами, видеоклипами во время поездки. Устройство с экраном размещается за спиной водителя. В обычном режиме дисплей отображает информацию о проделанном пути и плате за проезд, однако, пассажир может с легкостью воспроизвести предварительно записанные видеоклипы, просто прикоснувшись к экрану пальцем с сенсорным пультом. В конце поездки на экран выводятся данные об окончательной плате за проезд, которые можно распечатать на термобумаге. Рассматривается вариант показа пассажирам рекламы туристских и иных услуг, а также речевого экскурсионного сопровождения. Показ рекламы через регулярные интервалы времени позволяет владельцам моторикиш извлечь дополнительную выгоду.

Квадроциклы

Трициклы и квадроциклы, т. е. мотоциклы на трех и четырех колесах внезапно (через сто лет после изобретения) обрели популярность в конце 90-х годов. В основном это машины различной мощности — от 250 до 500 куб. см — без кузова с мотоциклетной рамой и седлом, мощными широкими колесами, на одного или нескольких седоков. Первоначально они служили для сельхозработ на небольших садовых участках и фермах, как мини-тракторы с навесными орудиями, но затем стали активно использоваться для развлечения молодежи — катания по пересеченной местности, по песчаным дюнам и на пляжах. Затем эти мотоциклы стали использоваться для охоты, в связи с их высокой проходимостью. Квадроциклы получили большую популярность. Внедорожник 4x4 *Bobardier Traxter* является сенсацией в мире данного вида техники.

Московская компания *RussiaDiscovery* выступает организатором зимнего сафари на квадроциклах по Карелии зимой. Участники трехдневного тура «Онежский тракт» следуют по заснеженным лесным дорогам и часть пути по льду Онежского озера. Трехсоткилометровый маршрут включает посещение острова Киж и музея русского деревянного зодчества.

Снегоходы



Снегоход *Skidoo* — мотоцикл с гусеничным приводом и передней лыжей (одной или двумя). Снежный мотоцикл легко передвигается по заснеженной поверхности, преодолевает с высокой скоростью (до 100 км/час) большие расстояния, достаточно устойчив на пересеченной местности. Снегоходы активно используются в местностях, где снеговой покров устойчив и продолжителен. Снегоход используется

для охоты, рыбалки, бытовых и производственных нужд, как средство передвижения в сельской местности, для путешествий. Активно снегоходы используются для развлечения туристов. Катание и соревнования на снегоходах — популярный вид услуги на финских зимних курортах. Даже в Рованиemi после посещения домика Санта-Клауса туристам предлагается совершить вояж на снегоходах.

В мире изготавливается более 200 тыс. снегоходов ежегодно. Подавляющее большинство моделей изготавливается в Канаде фирмой «Бомбардье», американской «Полярис» и «Арктик Кет», также снегоходы изготавливаются в Японии — вездесущей (что касается мотоциклов и их производных) фирмой «Ямаха». На рынке снегоходов российские производители занимают 4%. В России серийно

выпускаются с 1971 г. Рыбинским моторостроительным заводом. За весь период до 2000 г. производством освоено несколько модификаций машин и выпущено общим число до 200 тыс. единиц.

Типичной российской машиной является снегоход «Буран» — две гусеницы и одна лыжа. С 1999 г. конструкция претерпела изменения, повторив зарубежный опыт — снегоход «ТАЙГА». Гусеница осталась одна, а лыжи — две. Это улучшило управляемость машины и понизило расход бензина. Мотор имеет мощность 43 л.с. при объеме 497 куб. см. Машина имеет две скорости вперед и задний ход, снабжена гидравлическими амортизаторами лыж и гусениц, что обеспечивает высокую маневренность, устойчивость и высокую проходимость. Отличается надежностью и простотой в эксплуатации. Максимальная скорость до 100 км/час, расход топлива до 18 л на 100 км. Масса до 260 кг, грузоподъемность до 200 кг. Стоимость от 2000–2500 USD.

Снегоходы широко используются для туристских и спортивных целей. В частности, в России ежегодно в несколько этапов проводится чемпионат Урала «Кубок ОКАМИ» по GPS-ориентированию на снегоходах. На одном из этапов соревнований за два дня участникам предстоит проехать в районе г. Первоуральск порядка 500 километров (300 в первый день и 200 во второй) и отыскать 40 контрольных пунктов. Участие в соревнованиях могут принять все желающие, имеющие в своем распоряжении снегоход и GPS-навигатор.

Экстремалы в туристских горнолыжных центрах используют снегоходы для самых невероятных головокружных⁷ трюков и прыжков через препятствия на неподготовленных трассах.

Гидроциклы

Идея продвижения мотоцикла на водное пространство получила реализацию в конструкции гидроцикла (аквабайка, *Seadoo*) — водного мотоцикла с водометным двигателем. Внешне эта конструкция похожа на снегоход. Главной отличительной особенностью является высокая устойчивость на воде, непотопляемость и прекращение движения в случае потери наездника. Водные мотоциклы получили огромную популярность на морских и озерных курортах. Разработано много вариантов конструкций этих машин. Гидроциклы позволяют достаточно быстро перемещаться по водной глади, совершать различные маневры и трюки.

Гидроциклы используются для самых разных целей, например, на охоте или рыбалке, но чаще всего для катания при пляже под взорами восхищенных представителей женского пола.⁸ На сегодняшний день катание на гидроцикле стало очень распространенным. Для туристов водный мотоцикл — отличное средство развлечения. Были случаи, когда турист приходил в туристское агентство и требовал путевку на курорт, причем на любой и независимо от цены, но где непременно есть водный мотоцикл.

Это катание привлекает многих, в том числе и сильных мира сего. Премьер России Виктор Степанович Черномырдин прославился не только скольжением по тундровой траве на нартах в оленьей упряжке в период предвыборной кампании на Ямале, но и прилюдным лихим катанием на водном мотоцикле на глади подмосковных озер. Красочное фото премьера, управляющего мощным аквабайком в пене водяных брызг, обошло страницы многих изданий.

Уже не раз в Санкт-Петербурге (Россия) на траверсе Петропавловской крепости проводятся многодневные международные соревнования по езде на гидроциклах. На гонки прибывают спортсмены из многих стран мира. Красочные соревнования транслируются по телевидению, в том числе скоростные гонки по каналам, сорев-

⁷ И снегоходоломных.

⁸ Практика показывает, что катание «без зрителей» — почему-то неинтересно и утомительно.

нования по фигурному катанию. Мощность уникальных машин составляет свыше 100 л.с., а их конструкции позволяют участникам показывать на воде всевозможные акробатические трюки вплоть до кульбитов вперед и назад. Соревнования привлекают много зрителей, а показ по телевидению на фоне самых красивых архитектурных ансамблей и набережных — способствует продвижению образа города, как привлекательного туристского центра.

Солнцемобили

Солнцемобиль — разновидность электромобиля или мотоцикла (или же велосипеда), получающего электроэнергию от бортовых или стационарных фотопреобразователей⁹. Солнце — неисчерпаемый источник экологически чистой и бесплатной энергии¹⁰. Национальные программы развития гелиоэнергетики и гелиотехники приняты в более чем 70-ти странах — от Скандинавии до Австралии.

В США по программе PNGV (*Partnership for a New Generation of Vehicles* — сотрудничество в создании нового поколения транспортных средств) в 1999–2004 гг. выделено 161 млн. USD на разработку прототипа экологически чистого легкового автомобиля с расходом топлива не более 3 л на 100 км. К наиболее перспективным транспортным средствам XXI в. относят электромобиль и его варианты. Но аккумуляторные батареи не могут конкурировать с традиционными видами топлива (бензин и дизель, спирт). Конкуренентоспособное и экологически чистое транспортное средство сегодня можно разработать только по схеме гибридного электромобиля с комбинированной энергетической установкой, включающей двигатель внутреннего сгорания (ДВС), электродвигатель и буферный накопитель энергии.

Транспортные средства на солнечных источниках энергии (электророллер, электроскутер, электромобиль, электровелосипед) станут всерьез конкурировать с традиционными, когда эффективность доступных по цене солнечных элементов (фотоэлектрических преобразователей) составит 40–50%, сегодня их КПД всего 10–12%.

Разработки солнцемобилей ведутся в Японии, США и других странах. Концерн General Motors создал солнцемобиль *Sunracer* (Солнечный гонщик), на базе которого серийно выпускается с 1996 г. электромобиль *Impact*, скорость достигает 130 км/ч, до 100 км/ч он разгоняется за 9 с и на обычных свинцово-кислотных аккумуляторах проходит 100 км. В 2006 г. премьер Японии публично опробовал солнцемобиль, развивающий скорость до 300 км в час.

Специально для солнцемобилей сконструированы легкие бесколлекторные двигатели постоянного тока с магнитами из редкоземельных металлов и КПД до 98%, а также эффективные микропроцессорные системы управления. В 1993 г. на трех солнцемобилях — лидерах трансавстралийских гонок — впервые низкооборотные двигатели встроили непосредственно в ступицы ведущих колес.

В 1982 г. известный австралийский искатель приключений Ханс Толstrup на солнцемобиле «Quiet Achiever» («Тихий рекордсмен») пересек пятый континент с запада на восток со средней скоростью 20 км/ч. В июне 1985 года Урс Мунтвайлер, 27-летний инженер из Берна, провел по дорогам Европы первое многодневное ралли легких электромобилей, оборудованных фотопреобразователями и использующих для движения солнечную энергию. В 1996 г. победитель IV Международного ралли солнцемобилей — *Dream*¹¹ прошел 3000 км между Дарвином и Аделаидой со средней скоростью почти 90 км/ч, на отдельных участках достигая 135 км/ч. Ежегодно в США с 13 по 23 июля происходит традици-

⁹ Электромобиль, снабженный фотоэлектрическими преобразователями (солнечными батареями) достаточно большой мощности, в которых энергия света преобразуется в электрический ток, питающий тяговый двигатель и заряжающий аккумуляторы.

¹⁰ Разумеется, если оно светит, т.е. день и нет облаков.

¹¹ На создание которого японская компания «Honda» затратила 2 млн USD.

онный заезд солнцемобилей по шоссе номер 66. Участники пробега пересекают территорию Соединенных Штатов от восточного до западного побережья, преодолевая 2300 км. В январе 2006 г. была успешно проведена традиционная гонка на солнцемобилях через австралийскую пустыню. Маршрут в 3000 км должны были преодолеть 20 автомобилей, приводимых в движение энергией солнечных батарей. Первым путь от Дарвина до Аделаиды преодолел голландский автомобиль *Niun*, которому удалось уложиться в результат 30 часов 54 минуты, опередив 19 оставшихся позади участников.

Для голландского солнцемобиля *Nuna-III*, который также прошел трассу гонок в Австралии, топливом служит исключительно солнечная энергия, которую преобразуют в электрическую установленные на автомобиле солнечные батареи общей площадью девять квадратных метров. Длина машины достигает пяти метров, ширина — 1,8 м, вес — 180 кг. Он рассчитан на управление одним человеком и способен развивать скорость до 170 км в час.

В настоящее время создана международная федерация солнцемобилей (ISF), которая ежегодно проводит до 30 соревнований экипажей с солнечными батареями. Стоимость машин-победителей оценивается несколькими миллионами долларов. Введено понятие — гелиомобиль, который считается серийным, если фирма-изготовитель продала не менее 10-ти образцов, и они имеют сертификат, разрешающий движение по дорогам общего пользования. Японская компания *Sanyo* выпустила опытную партию открытых одноместных экипажей с солнечной панелью площадью 0,6 кв. м, за 6 часов заряжающей никель-кадмиевую аккумуляторную батарею. Запас хода трехколесного транспортного средства весом 50 кг составляет 36 км, максимальная скорость 24 км/ч. Компания *Hokuriku Electric Power* предлагает солнцемобиль *Phoenix* с солнечной панелью мощностью 750 Вт и скоростью 40 км/ч.

Солнцемобили участвуют в образовательных программах ряда стран, содействуя не только техническому, но и экологическому образованию. После успеха в первых международных гонках, состоявшихся в Австралии, солнцемобиль *Sunracer* проехал по США и странам Западной Европы. Машина была показана ее создателем в университетах, колледжах, школах, музеях, автосалонах, на мероприятиях конференций по гелиоэнергетике, электротехнике, электронике. За год было проведено 170 показательных акций. Уникальную конструкцию увидели более 8 млн. человек, информация была выслана более чем в 100 тыс. школ США и Канады (методические материалы, конспекты лекций, тезисы докладов, компьютерные программы, задачи, описания экспериментов).

5.4. Мотогонки

В Европе первая гонка была проведена в 1897 г. на трехколесных мотоциклах по трассе Париж–Вена. Первым международным соревнованием (мотогонкой) принято считать соревнования в 1905 г. в Дурбае во Франции. В 1904 г. была создана Международная Федерация мотоциклистов (*Fédération Internationale du Motocyclisme*, переименованная в *Fédération Internationale Motocycliste* (FIM) в 1949 г.). В Федерацию первоначально вошли пять стран — Австрия, Дания, Франция, Германия и Англия.

Сначала гонки проводились по дорогам между населенными пунктами — как правило, между крупными городами, затем были организованы специальные автодромы или треки для соревнований по кольцевой трассе, чтобы зрители могли наблюдать весь ход соревнования и события, происходящие в период гонки. Далее в 1907 г. была проведена европейская гонка на кубок *Tourist Trophy* (TT) на острове Мэн, которая стала одной из самых популярных. Соревнования проводились на серийных мотоциклах, которые продавались обычной публике и именовали-

лись как *touring machines*. Англичане уже имели давний опыт проведения скачек на лошадях, и соревнования на мотоциклах быстро нашли множество поклонников. С 1911 г. гонки стали проводиться по 60-километровой трассе, на которой было более 200 поворотов, часть трассы проходила с резкими подъемами и спусками. Участие принимали двухколесные и трехколесные машины. Англичане длительное время до 1930 г. держали уверенное первенство, но затем их опередили итальянцы, после Второй мировой войны — японцы, которые создавали более совершенные и мощные мотоциклы. Свое значение, как мировое первенство, эта гонка утратила в 1976 г.

Мотоцикл и автомобиль исторически развивались практически одновременно, и часто крупные соревнования проводились для мотоциклов и автомашин, что, впрочем, имеет место и в наше время — все гигантские трансконтинентальные ралли Париж–Даккар, Париж–Москва–Пекин, Лондон–Мельбурн — проводятся одновременно и для легковых, грузовых автомобилей и мотоциклов.

Мотогонки в США обрели свою популярность с 1903 г. Была создана Федерация Американских мотоциклистов в Нью-Йорке. К 1924 г. это общество преобразовалось в Американскую мотоциклетную ассоциацию. С 1937 г. ежегодно стала проводиться гонка на дистанцию 320 км на знаменитом автотреке в Дайтоне, который использовался для проведения 24-часовых автомобильных гонок. Далее были организованы гонки мирового первенства *Grand Prix racing*, которые стали проводиться поочередно во многих странах — в Бельгии с 1921 г., в Германии и Голландии с 1925 г.

Для соревнований мотоциклы разделяются по объему двигателей — 50, 125, 250, 350, 500, и 750 куб. см. Основные виды соревнований — шоссейно-кольцевые гонки, мотокросс по пересеченной местности¹², подъем в крутую гору (холм), скоростные соревнования (*speedway*) на гравийной или ледяной дорожке на треке. Начало соревнованиям было положено в Австралии на гравийной дорожке и в Скандинавии — по льду. Для езды по ледовым дорожкам на мотоциклы устанавливаются специальные шины с металлическими шипами.

В настоящее время культивируются экстремальные виды — пересечение препятствий, езда по вогнутым поверхностям и другие, которые больше походят на цирковые представления. К спортивной езде привлекают и детей, чаще всего эти начинания культивируют родители — фанаты мотоцикла для продолжения семейной традиции.¹³ Изготавливаются специальные небольшие и легкие спортивные детские мотоциклы.

Все виды мотоциклетных соревнований привлекают большое количество зрителей и активно показываются по телевидению, в том числе по спортивным каналам, например «Евроспорт».

В Санкт-Петербурге много лет функционирует мотосекция Дворца творчества юных (ранее Дворца пионеров). За более чем 50-летнюю историю из состава учеников вышло много классных спортсменов, ставших чемпионами мира в различных видах мотоспорта, преимущественно в мотокроссе. В секции занимаются не только подростки, но дети в возрасте от 7-ми лет.

¹² Для большей привлекательности часто мотокросс проводится на специально подготовленной трассе на стадионе. Это позволяет привлечь большее количество зрителей и сделать мероприятие коммерчески доходным.

¹³ В Санкт-Петербургском Дворце творчества юных более 50 лет функционирует секция мотоспорта. Руководитель секции — заслуженный тренер СССР Демянский Кирилл Александрович. Автор является его учеником и воспитанником (1958–59 гг.) см. Биржаков М.Б. История детского туризма. В справ. «Туристские Фирмы» Вып. 17. — СПб.: ОЛБИС. 1999. С. 112–117. Самый юный мотогощик в 2000 г. имел возраст 7 лет.

5.5. Мотоциклетные шоу

Мотоциклетные шоу, как правило, являются составной частью любого автомобильного. Они привлекательны, собирают множество зрителей, транслируются по телевидению, освещаются в газетах и журналах. Это езда каскадеров на заднем колесе, езда на трехколесных мотоциклах с поднятой коляской, преодоление на мотоциклах различных препятствий, прыжки в длину через препятствия, езда на одном мотоцикле большой группой и многое другое. Каждый трюковой номер требует высокого мастерства исполнителя и часто находится на грани возможного, нередко кончается трагически, чего собственно и ждет большая часть зрителей.

Как и в любом спорте здесь устанавливаются рекорды. В 1991 г. каскадер проехал на заднем колесе более 330 км на японском мотоцикле. Быстро ехать на заднем колесе также не просто, тем не менее, была достигнута предельная скорость около 270 км в час. В Южной Америке на один движущийся мотоцикл каскадеры взобрались и проехали некоторое расстояние группой немногим меньше 50 чел. В Индии каскадеры составили некую движущуюся платформу из десятка мотоциклов, образовали людскую пирамиду из полутора сотен человек и проехали в таком состоянии около 200 км. Прыжки на мотоциклах через препятствия и пропасти, с крыши одного здания на другое — стали рядовыми трюками в шоу и в кино. Каскадеры-мужчины на мотоциклах преодолевают в прыжке более 75 м, женщинам удается совершить прыжок на меньшее расстояние — почти на 60 м. Мотоцикл — излюбленное средство для преследований и гонок в кинофильмах-боевиках.

Наиболее старый цирковой номер — «колесо смерти» — гонки по вертикальной стене по цилиндрической поверхности ~ 10 м в диаметре. Сверху цилиндр открыт, там устраивается площадка для зрителей. Традиционно этот номер исполняется на ярмарках, карнавалах, различных праздниках, в парках и при любом стечении праздных людей. Скорость движения при этом составляет примерно 40 км/час. Интересы зрителя на бесконечное верчение мотоциклиста у зрителей хватает на 10–15 минут. Однако и это действо имеет свой рекорд. Некто в Берлине на выставке в 1983 г. крутился на мотоцикле по вертикальной стенке семь часов, проделав более 10000 кругов (или примерно 300 км).

На выставках и ярмарках, а так же как самостоятельная разновидность спортивных соревнований, развивается мототриал. Это скорее цирковое представление, чем спорт в обычном понимании действия, заключающееся в преодолении на специальном мотоцикле препятствий (камней, кубов, катушек от кабеля и др.). Некоторым удастся практически с места и без особого разгона взобраться на крышу миниавтобуса (предварительно укрепленную), практикуется совершение прыжков и даже кульбитов. Важно удержаться на подножках мотоцикла и преодолеть дистанцию. По мототриалу проводятся чемпионаты, организуются коммерческие выступления. В России команду каскадеров в мототриале содержит Ковровский мотоциклетный завод и устраивает шоу на выставках, где на стендах представляет свою продукцию.

Имеет место популярный спорт — мотобол. Гонять мяч по полю свойственно человеку не только ногой и всеми другими способами. Игра двух команд на мотоциклах на поле, примерно равном футбольному, большим мячом привлекает множество зрителей, проводятся местные региональные и мировые чемпионаты. В городе Черкесске местный партийный глава был горячим поклонником этого вида спорта, были вложены средства, организована команда, которая завоевала первенство СССР, построен специальный стадион. Соревнования собирали до 25–30 тыс. зрителей со всей округи.

5.6. Планирование и организация индивидуальных путешествий для автомотолюбителей — туристов и путешественников

Туры для автолюбителей и специальные путешествия

В общем случае автотуристы — весьма самостоятельны, и значительная часть путешествий на автомобилях осуществляется в рамках самостоятельного туризма. Автомобиль дает туристу большую свободу в выборе направления и маршрута перемещения, доступа к туристским объектам.

Однако, применительно к зарубежным туристским маршрутам — работа для туристских фирм, занимающихся *FIT*-туризмом, находится. Это, прежде всего, тщательная разработка маршрута с учетом пожеланий клиентов, информационное обеспечение картами и путеводителями, рекомендации по оперативному планированию маршрута путешествия, оформление виз, особенно транзитных, если маршрут проходит через несколько стран, бронирование размещения в отелях, мотелях и коттеджах, экскурсионного обслуживания, заказ мест на паромах, выбор страховой компании, дистанционное сопровождение и контроль прохождения маршрута и организация оказания помощи при необходимости.¹⁴

Туристские фирмы, которые организуют индивидуальные путешествия на автомобилях, например, из Санкт-Петербурга в Финляндию, имеют много клиентов. Для них подбираются по интересам коттеджи, организуется рыбалка с приобретением лицензий на рыбную ловлю, в том числе и сетями. Мало поймать рыбу, ее следует обработать и почистить, надо сварить уху, закоптить улов.¹⁵ Предлагается катание на лошадях, снегоходах, аквабайках, лодках, плотах по порогам, каноэ, круизерах и яхтах, посещение аквапарков, водно-оздоровительных комплексов, событий, фестивалей, концертов, семинаров. Активно востребуются элитные развлечения: теннис, гольф. Перечень дополнительных услуг превышает 130 наименований и постоянно расширяется, предоставляя возможность туристам основательно потратить деньги в дестинации на множественные удовольствия и развлечения. Но в этом-то и есть смысл и экономика туризма.

Сугубо теоретически турист способен заказать эти услуги и сам, по крайней мере, попробовать, но это не факт, что он их получит. Прежде всего, имеет место языковой барьер, надо знать местные особенности и традиции, и, что немаловажно, где желаемые услуги предоставляют. Предположим, что предлагается катание на лошадях, но лошадей всего три, а снегоходов только пять, а желающих может быть значительно больше. Заблаговременное бронирование услуг выгодно отелям, поскольку позволяет планово распределить загрузку техники, спортивных сооружений и персонала. Неплановая загрузка всегда дороже.

Трансконтинентальные туры

Американская фирма *Adventure Tour* специализируется на исключительно сложных турах типа *Grand Safari* продолжительностью 12–20 недель на трансконтинентальных маршрутах. Это туристские путешествия на внедорожных автомашинах через несколько экзотических стран. Предлагается несколько различных туров через континент Южной Америки, Африки и по странам Азии. Группы обычно 15–20 человек + 2 опытных проводника, при необходимости охрана, следуют на

¹⁴ Имели место случаи, когда автотуристы теряли ориентиры передвижения и направление и терялись, причем с трагическими исходами. По причине отсутствия сопровождения и контроля прохождения маршрута их начинали искать только через три-четыре месяца. Поэтому рационально перемещение небольшими группами в составе 3–5 автомашин.

¹⁵ Если рыбы поймано много, то все эти операции образуют проблемы, которые турист либо не может, либо не хочет разрешать самостоятельно.

двух или трех полуоткрытых автомашинах по уникальным природным местам, заповедникам, посещают труднодоступные объекты, джунгли, пустыни. Ночевки организуются, как правило, на природе. Экспедиция везет с собой запас продовольствия, походное снаряжение, палатки, радиостанцию, охотничье снаряжение. В частности, на маршруте через Венесуэлу предусмотрено посещение самого высокого в мире водопада Анхель (более 1000 м), куда туристы добираются четыре дня на пироге. Такие туры заказываются за год, депозит составляет более 500 USD, а участники проходят достаточно жесткий отбор по возрасту и здоровью, поскольку физические нагрузки на туристов достаточно высокие.

Grand Tour — емкий, продолжительный и дорогостоящий тур на специальных автомашинах из Лондона в Южную Африку. Тур начинается в Великобритании, далее следует через Францию, Испанию, Марокко, далее по странам Африки на юг континента и заканчивается на берегу Индийского океана. Участники должны обладать завидным здоровьем, способностью преодолевать лишения и трудности путешествия, уметь охотиться и готовить пищу и, что немаловажно, иметь достаточные средства, поскольку этот тур стоит немалые деньги. Тур продолжается пять-десять недель и, разумеется, проще по нагрузкам для участников, чем *Camel Trophy*, но существенно напряженнее пляжного отдыха. Туристы получают огромное количество разнообразных впечатлений. Подготовка тура — длительный и трудоемкий организационный процесс, кроме материального обеспечения, важно обеспечить безопасность туристов. Такие туры носят единичный характер, но туристская фирма берется организовать любое мыслимое путешествие.

Особый вид путешествий на автомобилях — организация в туре проката автомашины по прибытию туриста в дестинацию. Прокат автомашины — стандартная услуга туристской фирмы. Конечно, турист может и самостоятельно взять автомашину напрокат по прибытию, но бронирование услуги позволит: (а) быть уверенным в выборе прокатной компании, (б) получить заказанную машину требуемого класса в зависимости от целей путешествия, (в) получить услугу по корпоративным ценам. Детально об услугах проката автомашин см. главу VI.

Информационное обеспечение, карты, системы дорожной навигации

Для нормальной езды по дороге необходимо знание маршрута, наличие информации о препятствиях и дорожной индустрии. В некоторых странах дорожная сеть сильно развита, и выбор оптимального маршрута требует детального изучения карты дорог или даже помощи компьютера. Для автомобилистов специально разрабатываются и тиражируются дорожные атласы (*road atlas*) карт дорог района, страны, континента или всемирные. На них указываются характер местности, населенные пункты, маршруты дорог различной категории и дорожного покрытия, пункты дорожной индустрии, километраж, наличие автозаправочных станций, станций технического обслуживания, пункты питания, мотели и гостиницы, больницы, достопримечательности и другая полезная информация. Дороги, как правило, имеют номер. По ходу движения устанавливаются указатели направления движения с указанием номеров дорог, населенных пунктов и городов, рядности направления движения, на дорожное полотно наносится разметка. По наиболее популярным туристским маршрутам создается легенда, описывающая детально весь маршрут, рекомендуемые режимы движения, основные препятствия. Особенно детально легенда пишется для ралли.

Ассоциации автомобилистов

AAA — *American Automobile Association* Американская ассоциация автомобилистов, основана в 1902 г., расположена в *Falls Church, Va. USA*. Сегодня является

одной из самых крупных автомобильных ассоциаций в мире. Она предоставляет своим членам множество информационных изданий, транспортных схем и карт, справочников, оказывает экстренную техническую и иную помощь автомобилистам на дорогах страны и за рубежом, предлагает широкий спектр страховых услуг для путешествующих на автомобиле.

В Европе также осуществляется поддержка автомобилистов в путешествиях и на дороге. Для водителей и пассажиров, путешествующих по европейским странам, предлагается пакет страховых услуг *AA Five star Personal Travel Insurance*

Summary Benefits'

Круглосуточная англоязычная медицинская помощь

Неограниченная помощь в аварийных медицинских случаях (with J35 excess)

Помощь при потере денег to J500 (with J35 excess)

Помощь при потере багажа to J1500 (with J35 excess)

Уменьшение/сокращение услуг to J3000

Туристская задержка/приостановка to J6/ J3000, если время отъезда через 12 часов

Индивидуальное страхование от несчастного случая to J25000

За день	Стоимость
1 день	4,5
2 дня	8,1
3 дня	9,9
4 дня	11,7
5 дней	12,6
дополнительный день	дополнительно
за дополнительный день до 17 дней	0,9 за каждый дополнительный день
18-24	дополнительно
дополнительный день	1,35 за каждый дополнительный день

На случай необходимости технической поддержки или проблем с транспортным средством следует взять пакет *AA Five Star Breakdown Assistance*

Summary Benefits'

Круглосуточная англоязычная телефонная служба помощи

Помощь при транспортных происшествиях (авариях)

- ремонт на обочине, если возможно

- буксировка

- to J100 по отношению к стоимости работы по починке

транспортное средство доставляется в гараж или к дому владельца по выбору на территории Великобритании

легальная защита (страховка) to J75000

на крайний случай прокат или альтернативное средство путешествия to J1000 (J1000 daily limit for car hire)

на крайний случай размещение в отеле to J500 на группу (J40 с человека за ночь)

За день	Стоимость
1 день	10,8
2 дня	16,2
3 дня	26,1
4 дня	34,2
дополнительный день	дополнительно
за день до 17 дней	1,8 за каждый дополнительный день

18-24	дополнительно
дополнительный день	2,7 за каждый дополнительный день
для машин старше 11 лет	35

Системы технического обеспечения и заправки топливом

Путешествие на любой автомашине неразрывно связано и во многом зависит от ее технического состояния. Так или иначе — машина требует ухода, профилактического ремонта, заправки смазочными материалами и топливом. Особенно четко требуется следить за заправкой топливом (*fuel for private car*). Применяется несколько видов топлива — различные сорта бензина (по октановому числу), соляр для дизелей, газ. При пересечении границы автопутеистам, следующим на собственных автомашинах, следует учитывать ограничения по провозу топлива. Обычно разрешается провозить полный бак и дополнительно 10 литров топлива в канистре. Направляясь в дальнюю дорогу, следует уточнить информацию о наличии заправочных станций, порядке расчета, принимаемой валюте и кредитных картах. В цивилизованных странах проблемы заправки автомобиля топливом обычно нет. Бензоколонки (*Gas station (US), filling station (UK)*) располагаются достаточно часто, но в некоторых странах и периферийных районах могут быть трудности. Обычно при бензоколонках есть небольшой магазин, кафе, туалет, телефон-автомат. Бензоколонки этого вида называются *gas station fullservice* — бензоколонка полного обслуживания. Клиенту даже не надо выходить из машины — будет произведено любое обслуживание персоналом, однако за дополнительное вознаграждение.

В случае поломки требуется квалифицированная помощь. Для этой цели создается целая сеть предприятий дорожной индустрии: заправочные станции, мойки и диагностики машины, ремонтные станции, магазины, пункты питания, мотели. В США создана целая сеть придорожных пунктов обслуживания автомобилей *Car Care* (букв. «забота о машине»). На таком пункте имеется мойка для автомобилей, мелкий ремонт и диагностика, станция обслуживания (*service station*) на автостраде (с бензозаправочной колонкой, с возможностью мелкого ремонта автомобиля). Создаются сети станций экстренной помощи автолюбителям. Такие сети создаются ассоциациями автомобилистов, и члены ассоциации, а практически все водители состоят в таковой, получают определенную помощь бесплатно или в рамках страховки. Например, *ADAC ReiseRuf* — служба экстренной помощи (*emergency service*) на дорогах Германии, которая вызывается по радиотелефону.

Автостоп hitch hiking

Автостоп — способ путешествия для туристов-индивидуалов путем использования попутного (не рейсового) транспорта. Этот метод путешествий распространен среди молодежи. Водители, особенно грузовых автомашин на дальних рейсах, охотно принимают попутчика. Это позволяет им получить информацию и развлечение разговором.

Некоторые автоклубы и студенческие объединения выпускают специальные поощрительные талоны, которыми путешествующие автостопом рассчитываются с водителями. В 1994–95 гг. несколько студентов из России предприняли попытку объехать весь мир при помощи автостопа. В большей части случаев поездка автостопом совершается без оплаты или таковая минимизируется. Фанаты автостопа соревнуются в том, кто быстрее и дешевле проедет определенное расстояние между туристскими центрами. Нередко путешествия автостопом совершаются на расстояния 2000 тыс. км и более.

В Санкт-Петербурге (Россия) более 17 лет существует «Петербургская лига автостопа». Лигой разработаны теория автостопа, правила соревнований, специальное

снаряжение. Проведен в 1992–1993 гг. трансконтинентальный маршрут через 25 стран Европы, Азии, Америки. Готовится уникальный трансконтинентальный маршрут через 14 африканских стран, который должен войти по своему завершению четырьмя спортсменами в книгу рекордов Гиннеса.

Однако не все просто в автостопе. Одно дело пользоваться этим способом для путешествия в пределах своей страны, другое дело — для поездок по другим странам. Здесь во многом будет играть вопрос гражданской принадлежности. С американским паспортом возможно это и реально для определенной части стран мира, где такой паспорт является безоговорочным пропуском через границу. Нет проблем для граждан с паспортом по принадлежности в границах действия Шенгенского соглашения в Европе. Во всех других — туристские формальности, в том числе иммиграционные, будут существенным препятствием. Кроме того, нищие туристы — никому не нужны. Туризм — важная статья дохода многих стран, и поэтому вводятся жесткие требования наличия значительной суммы денег у иностранного посетителя, желающего пересечь границу, достаточной для достойного проживания по меркам данной страны. Например, для посещения Финляндии требуется сумма, адекватная 50 € на каждый день планируемого пребывания. Напоминание о таковом указывается в специальном вкладыше в загранпаспорт при получении визы. Эту сумму наличными купюрами в конвертируемой валюте необходимо предъявить на пограничном посту таможеннику, при ее отсутствии он имеет право отказать во въезде в страну. Аналогично требование страхового полиса с установленным лимитом возмещения.

5.7. Туристский продукт

Перевозки туристов в составе организованных туров или индивидуальных путешествиях. Моторикши.

Специальные приключенческие туры. Специальные туры для байкеров. Атракции и развлечения. Сафари и экстремальные туры. Мототрал.

Спортивные соревнования, гонки различных видов, выставки и шоу. Моделирование.

Организация и планирование путешествий для авто-мотолюбителей.

Спутный продукт

Система продаж мотоциклов, услуги обучения и переподготовки, системы технического обслуживания, дорожная инфраструктура, системы заправки топливом, система страхования. Множественные аксессуары, одежда и дорожные товары.



Глава VI.

Прокат автомобилей

- История возникновения системы проката
- Услуга Rent a Car
- Прокат автомобилей в России
- Компания Hertz
- Туристский продукт

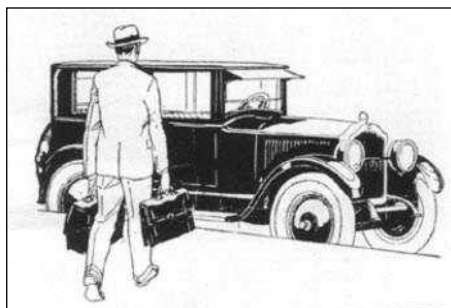


Глава VI.

Прокат автомобилей¹

История возникновения системы проката. Услуга Rent a Car. Прокат автомобилей в России. Компания Hertz. Туристский продукт.

6.1. История возникновения системы проката



XX век стал веком автомобиля. Были изобретены конструкции автомобилей и, главное, технология их массового производства, что позволило снизить цену единичного автомобиля и сделать его доступным широким массам населения в развитых странах. Созданы мощные корпорации по производству автомобилей различных типов (*Ford Motor Company* — в 1903 г., *General Motors Corporation* в 1908 г. и *Chrysler Corporation*

в 1925 г.). Форд первым в мире применил конвейер для сборки автомобиля², и в 1908 г. была выпущена модель легкового автомобиля «Форд-Т». Этот автомобиль получил невиданное признание у потребителя и был успешно оттиражирован в 15 млн. экземплярах за последующие 20 лет.

К концу XX века автомобильная промышленность заняла ведущее место в экономике стран, показатель количества автомобилей на душу населения стал одним из важнейших при оценке экономического потенциала страны. Автомобиль прочно вошел в образ жизни людей и стал стилем жизни, предметом каждодневной необходимости. Часть людей получают искреннее и ни с чем не сравнимое удовольствие от процесса езды и управления автомобилем, для других — это предмет обожания, холения, мытья, полировки, режы регулировки, для большинства же — привычное ежедневное средство передвижения. Во многих американских городах нет тротуаров для пешеходов, слабо развит общественный транспорт, не имея автомашины, невозможно устроиться на работу. Уровень развития автомобильной промышленности определяет уровень экономики многих стран. В отрасли автомобилестроения созданы миллионы рабочих мест, она дает мощную налогооблагаемую базу и генерирует бюджетам государств солидный доход.

Автомобиль — не роскошь, а средство передвижения

Этот тезис нам принес из Америки популярный советский писатель, побывавший в этой чудо-стране в эпоху расцвета автомобилизма и машины Форд-Т. Он вложит его в уста Остапа Бендера, и каждый в читающей стране будет знать, что где-то это возможно.

В цивилизованной стране³ именно для этой цели в обычной жизни человек имеет в постоянном пользовании личный или служебный автомобиль.⁴ Поэтому,

¹ Биржаков М.Б., Биржаков К.М. Мировой гигант автопроката: вчера, сегодня, завтра. В справ. «Туристские Фирмы» Вып. 19. — СПб.: Невский Фонд, 1999. С. 97–106.

² Это стало возможным благодаря созданию принципа взаимозаменяемости деталей, изготавливаемых серийно, внедрением нового мерительного инструмента — концевых мер «плиток Йогансона». Именно эти инновационные технические решения позволили организовать конвейерное производство автомобилей. Такой метод организации производства сделал автомобиль исключительно дешевым и доступным массам.

³ В других странах люди имеют велосипед, а на севере — нарты.

⁴ Автомобиль — народное средство передвижения в цивилизованной стране. Для США в начале века

отправляясь в путешествие (деловое или на отдых) в другую местность, страну или на другой континент и не имея возможности взять с собой свой автомобиль, люди, привычные к пользованию автомобилем, чувствуют себя дискомфортно. Для путешественника автомобиль не только средство передвижения, а средство познания мира и ознакомления с туристскими ресурсами⁵. Автомобиль расширяет возможности туриста и позволяет преодолевать большие расстояния.⁶ Но далеко не многие энтузиасты едут на своем личном автомобиле в путешествие на край света, на другой континент, в другую страну или регион. Это, возможно, утомительно, небезопасно, слишком далеко, есть и другие факторы, заставляющие путешественника избрать иной способ передвижения в дестинацию.

С развитием туризма развиваются и новые услуги, позволяющие путешествующему не отступать от привычного ему стиля жизни при выезде в другую местность или страну.

6.2. Новая услуга XX века *Rent-a-Car*

Услуга проката автомобиля придумана в США и первоначально именовалась как *Drive-Ur-Self*. Аналогично называлась и компания, основанная *John D. Hertz*⁷ в Чикаго в 1918 году. Суть и назначение услуги — удовлетворение потребности индивидуума пользованием автомобилем в другой местности. Автомобиль предоставлялся напрокат (во временное пользование) посетителю (гостю, путешественнику) на короткое время — день, неделю, месяц, на которое путешественник пребывает в данной местности. Эта услуга позволяет человеку вести привычный образ жизни, расширяет его возможности в передвижении, не связывает необходимостью пользоваться общественным транспортом, предоставляет возможность выражать свою индивидуальность и удовлетворять потребности в миропознании.

Индустрия проката автомобилей заняла свое место наряду с другими видами услуг, образующих совокупный туристский продукт. Наибольшее развитие получили услуги проката легковых автомобилей. Эта услуга, прежде всего, предназначена для туристов-индивидуалов *FIT*, поскольку массовые туристы, следующие в группах, как правило, пользуются автобусами для трансфера или экскурсионных программ и редко берут прокатный автомобиль, хотя такое не исключено и услуга предлагается всем. Услуга проката автомобилей (*Rent-a-Car*) предусматривает предоставление путешественнику на срок его визита индивидуального транспортного средства с шофером или для самостоятельного вождения.

Автомобили с шофером (*limousin service*) предоставляются преимущественно гостиницами своим гостям. Этот вид услуги используется в случаях, когда правила дорожного движения существенно отличаются от аналогичных правил страны или местности постоянного проживания гостя, например левостороннее движение, и вождение автомашины требует определенных навыков, или цель путешествия не позволяет водить машину самому, например сафари. Однако, многие, в обычной жизни, активно пользующиеся автомобилем и в совершенстве владеющие умением вождения автомобиля, предпочитают брать автомобиль без шофера и водить его сами. Некоторые водители довольно легко приспосабливаются к вождению машины на территориях с другим направлением движения. Использование автомашины, взятой напрокат, — не только активная полезная услуга, но и услуга,

это был «Форд-Т», для немцев — народный автомобиль «Фольксваген-жук», для советских граждан — творение гения инженерной мысли — «Запорожец». В США количество легковых автомобилей превышает 165 млн., в Канаде 13 млн., Италии 19 млн., во Франции 21 млн., в Японии 37 млн. Многие семьи в США имеют по два автомобиля и более. Более 65% жителей США и 45% жителей Канады имеют водительские права и пользуются автомобилем.

⁵ Это уже жизненная философия.

⁶ Как сказал А.И. Кириллов — это другой уровень.

⁷ *Hertz, John Daniel* (1879–1961) — уроженец Австрии, основатель компании *Yellow Cab Company*, компании *Chicago Motor Coach Company*, создатель всемирной компании проката автомашин *Hertz*.

позволяющая получить клиенту удовольствие и расширить возможности отдыха, удовольствия, миропознания и деловой деятельности.

Услугами проката автомобилей широко пользуются бизнесмены, туристы, путешественники, т. е. индивидуумы, чья жизнь неразрывно и привычно связана с активным передвижением. Прибыв из другой местности (страны, континента) с помощью средства дальней перевозки, путешественник немедленно получает напрокат автомобиль. Этот важный факт определяет место предоставления услуги, т. е. автомобиля — пункт прибытия клиента — и является одним из основополагающих принципов прокатного дела. Поэтому прокатные агентства и станции расположены в первую очередь в аэропортах, на железнодорожных вокзалах, морских и речных терминалах. Например, из 1400 станций фирмы *Hertz* в США 500 расположены в аэропортах, а сами стойки обслуживания — в залах прибытия пассажиров. Терминал «Пулково» в Санкт-Петербурге — не исключение. Создана развитая система резервирования автомобилей и, как правило, клиент заказывает прокат машины заранее, а по прибытию не тратит времени на ее заказ, а получает ее у агента немедленно. Агент встречает клиента и вручает ему ключи от машины.

Услуга проката включает в себя множество компонентов: систему автоматизированного бронирования, службу содержания и технического обслуживания обширного парка автомобилей, организации прокатных станций и агентств обслуживания клиентов (выдачи и приемки автомашин, расчетов за услуги), службу *assistance* и систему страховки клиентов, собственно автомобилей и ответственности по искам третьих лиц (автогражданской ответственности). Клиенты прокатной системы получают огромный попутный сервис, например большое количество дорожной и туристской информации, вплоть до системы навигации движения.

Сама идея проката автомашин — чисто американское изобретение и, по-видимому, на заре автомобилизма не могла развиваться нигде, кроме как в США. Она была практически реализована в США в 1918 г., и этот вид сервиса только там существовал активно более 30 лет. На европейском континенте и в других регионах мира прокат автомашин получил распространение лишь после окончания Второй мировой войны. Услуга проката автомашин приобрела столь большую полярность у путешествующих, что сегодня индустрия проката автомашин представляет собой гигантскую сеть станций проката и обслуживания во всем мире. Эта истинно туристская услуга — неотъемлемая часть туристского продукта в любом туристском центре, это крупный и прибыльный бизнес. Компании, осуществляющие прокат автомашин, представляют собой крупнейшие транснациональные корпорации. Напрокат можно взять легковые автомашины различных типоразмеров и марок, караваны, прицепы и кемперы, мини-автобусы, туристские автобусы, грузовые автомашины.

Услуга проката автомашины прочно вошла в сферу туризма и стала обычной дополнительной услугой туроператоров и туристских агентств, которые заключают договоры с местной компанией или транснациональной компанией на условиях агентского вознаграждения. Заказ осуществляется на этапе формирования тура и резервирования туристских услуг в туристском агентстве, однако часть туристов обращаются в конторы проката непосредственно на месте самостоятельно, например, спонтанно объединяясь в небольшие группы. В любом туристском каталоге, кроме собственно описания тура и его стоимости, приводятся сведения об услугах проката автомашин. Наибольшим спросом услуги проката пользуются у туристов-индивидуалов, путешествующих небольшими группами или семьями, а также у повторных туристов. Это относится в первую очередь к известным курортам Италии, Испании, Турции, Кипра, Майорки и Канарских островов. Предварительное бронирование считается предпочтительным особенно в сезон, поскольку в том месте, где будет отдыхать турист в конкретный момент, может не

оказаться свободных автомашин или не будет автомашины именно той марки или модели, которую хотел бы получить клиент. Обращение к малоизвестным прокатным фирмам может быть дешевле, но велик риск получить старую неисправную автомашину, которая принесет не удовольствия, а только хлопоты.

Среди крупных компаний в сфере *Rent-a-Car* следует упомянуть *HERTZ*, *Avis*, *Eurocar*, *Budget*, *Thrifty*, *Ansa*, *Sixt* и многие другие. В каждой стране есть множество мелких национальных компаний.

6.3. Прокат автомобилей в России

В России имеются системы проката автомобилей.

Исключая варианты аренды легковых автомобилей с шофером при гостиницах, гостям, делегациям и деловым туристам, что скорее входит в сферу гостиничного сервиса, предоставление в прокат легковых автомобилей местному населению впервые было осуществлено еще в 1957 году. Однако, в силу определенных причин социального характера, система не смогла быть широко реализована и прекратила свое существование по причине нерентабельности (из-за небрежности вождения автомашин попадали в аварии, угонялись, разбирались на части).

При организации системы проката были нарушены основные принципы этой услуги, что сделало ее нежизненной.

В силу социального устройства общества эта система проката предоставляла автомобиль не путешественнику из другой местности (что было абсолютно исключено), а только местному жителю с постоянной пропиской⁸ для целей путешествия. К тому же отсутствовала система страховки и залога. Это накладывало определенный характер на взаимоотношения клиента с техникой и прокатной конторой. Обобщенно причины невозможности функционирования системы проката в российском обществе в принципе можно определить следующими категориями:

- прокатной машиной должны пользоваться лица, обладающие уверенными навыками вождения автомобиля, в том числе и модели, которой у него нет в обычном пользовании⁹;

- прокатная машина должна предоставляться в первую очередь путешественникам;

- клиент должен иметь залоговые средства и положительную кредитную историю.

Ни один из этих основополагающих тезисов в ту славную пору не имел место для масс населения, желающих приобрести к автомобилю. Эта услуга опередила возможности общества и умерла, как институт неудачного бизнеса. По существу — это «не та шапка для русского сеньки». Большинство потенциальных клиентов из числа российских граждан не обладают и сегодня необходимой и достаточной платежеспособностью для потребления этой услуги.

В постперестроечный период в России активно стали функционировать системы проката для иностранных туристов, российским гражданам автомашины не предоставлялись. В 1991 г. в Санкт-Петербурге было организовано и несколько лет действовало совместное российско-финское предприятие, предоставлявшее в прокат легковые автомобили иностранным туристам на месте или в Финляндии.

⁸ В СССР существовал институт прописки населения по месту жительства. К тому же на тот период 70% населения страны (преимущественно в сельской местности) не имела даже паспортов. Общая паспортизация населения произошла лишь после 1970 г. В постперестроечной России институт прописки противоречит Конституции, но, тем не менее, существует в крупных городах, например в Москве и Санкт-Петербурге и ряде других.

⁹ Прокатный автомобиль, как правило, берется на ограниченное время, недостаточное для освоения и привыкания к манерам вождения такового. Услуга проката в любом случае дорогая, и, взяв автомобиль в прокат, на нем интенсивно ездят по назначению, а не держат машину в гараже или на стоянке под окном.

Особенно популярна была услуга проката у шведов, которые на пароме «Викинг-лайн» следовали из Стокгольма в Турку, далее на морском терминале в Турку брали напрокат легковую машину и ехали по автострате в Россию и обратно.

Сегодня услуги проката автомашин для иностранных туристов и состоятельных клиентов предоставляются в крупных городах, в первую очередь в Москве и Санкт-Петербурге, в том числе и российским клиентам, но только тем, кто имеет достаточные средства на своем счету в банке и соответственно кредитную карту.¹⁰ Это существенно сужает ареал потенциальных клиентов из местного населения.¹¹

Наибольшей активностью отличается деятельность прокатных компаний и туристских агентств по резервированию услуг проката автомашин в зарубежных точках аренды — туристам из России, выезжающим за рубеж.

6.4. Компания Hertz

Компания Hertz является пионером в сфере прокатного бизнеса и бесспорно занимает лидирующее место в мире, как по количеству станций проката, так и по количеству автомобилей, находящихся в системе обслуживания.



Walter L. Jacobs



John Hertz

История компании Hertz

История первой и сегодня крупнейшей в мире компании по прокату автомашин насчитывает 80 лет. Впервые услуги проката автомобилей были предложены в 1918 г. Пионер индустрии проката 22-летний *Walter L. Jacobs* в сентябре 1918 г. открыл новую компанию в Чикаго на *South Michigan Avenue*. Начало деятельности компании было положено закупкой десятка подержанных легковых автомобилей «Форд-Т», которые были отремонтированы, заново покрашены и предложены клиентам на краткосрочную аренду. Идея пришлась по душе американцам, и через пять лет капитал компании составлял 1 млн. долларов.¹²

В 1923 г. компаньоном стал *John Hertz*, президент *Yellow Cab and Yellow Truck and Coach Manufacturing Company* (такси, грузовые такси и производство автобусов). Новая компания получила наименование *Hertz Drive-Ur-Self System*. Однако основные идеи управления компании были приняты по системе, предложенной *Walter L. Jacobs*. В 1926 г. компания перешла в собственность *General Motors Corporation* — *GMC*. В 1953 г. пакет акций *Hertz* в компании *GMC* был выкуплен компанией *Omnibus Corporation*, и эта компания сосредоточилась в своей деятельности исключительно на прокате легковых и грузовых автомашин. Несколько позднее она была переименована в компанию *The Hertz*

¹⁰ Например, прокатная фирма *Hertz* сотрудничает с Альфа-Банком и легко принимает кредитные карты клиентов этого банка.

¹¹ По причине его неплатежеспособности. Если среднему шведу, имеющему стабильную работу, для покупки автомашины надо работать три месяца, то россиянину, по крайней мере, для 90% населения — всю сознательную жизнь. Коммунисты строили (и построили) общество социального равенства в нищете. Интересно отметить, что выходцы из этой идеологии, сменившие красную шкуру с партбилетом на образ бизнесмена с кейсом, продолжают это славное дело и проектируют светлое завтра для россиян также в нищете.

¹² Идея проката автомобилей — чисто американская и основана на образе жизни среднего американца, который неразрывно связан с автомобилем. Без автомобиля американец существовать не может. Этому способствует развитая дорожная сеть и относительно слабая система общественного транспорта. Отметим, что благодать прокатной системы осенила Европу (западную ее часть) лишь после Второй мировой войны. Россия и Китай (в смысле услуг проката для населения) практически выпадают из такового и сегодня

Corporation. Основатель компании *Walter Jacobs* получил место президента и занимал этот пост до 1960 г.¹³ В 1954 г. в состав компании вошла фирма *Metropolitan Distributors*, которая являлась в Америке пионером системы аренды грузовых автомобилей в период Первой мировой войны. Глава компании занял пост заместителя председателя Совета директоров компании *Hertz*, а после 1960 г. стал Председателем Совета директоров.

В 1985 г. к компании *Hertz* была присоединена компания *UAL, Inc.*, и в 1987 г. организован совместный менеджмент с компанией *Park Ridge Corporation* (созданной *Ford Motor Company*). В 1988 г. компанией *Volvo North America Corporation* вместе с компанией *Ford* и *Hertz* инвестировали свои капиталы в фирму *Park Ridge Corporation*, которая в 1997 г. полностью вошла в состав компании *Hertz*. В 1994 г. компания *Hertz* объявила о своей самостоятельности.



Сегодня *Hertz* — одна из самых крупных компаний в мире по прокату легковых автомашин, грузовиков и автобусов. Компания имеет 550 тыс. автомашин на 6100 станциях проката в 140 странах мира. Отделения компании *Hertz* функционируют в Москве и Санкт-Петербурге (Россия). Компанию возглавляет председатель правления *Frank A. Olson*. Компания в апреле 1997 г. зарегистрирована на нью-йоркской Фондовой бирже под кодом *HRZ*.

Компания *Hertz* состоит из пяти подразделений:

- *Car Rental* — система станций и агентских пунктов обслуживания клиентов на местах;
- *Local Edition* — обеспечение системы обслуживания клиентов на местах;
- *Equipment Rentl Corporation* — обеспечение содержания парка автомобилей и иного технического оборудования;
- *Claim Management Corporation* — обеспечение функционирования системы агентской сети, системы страхования и взаиморасчетов;
- *Technologies, Inc.* — обеспечение систем телекоммуникации и информационного сервиса, включая системы резервирования, автоматизированных компьютерных систем.

Компания *Hertz* сегодня

Штаб-квартира компании *Hertz* с 1988 г. расположена на *Park Ridge, New Jersey*. Большая часть компании расположена в Нью-Йорке, другая часть в Чикаго. Центр бронирования *Hertz' Worldwide Reservations Center and Data Center* устроен в *Oklahoma City*, штат *Oklahoma*. Он был основан в 1970 г. Там же организован финансовый центр компании с 1994 г. В США компания *Hertz* имеет 1200 станций проката. Более 4400 станций и агентств расположены вне территории страны.

Hertz предлагает своим клиентам различные современные модели автомобилей на различный срок (на день, на неделю или на месяц) в аэропортах, в городских бизнес-центрах, туристских центрах и курортах, в центрах сельской местности.

Инновационная политика

Hertz — лидер в инновационной политике индустрии проката автомашин. Именно этой компанией разработаны и реализованы на практике многие принци-

¹³ Он умер в 1985 г. в возрасте 88 лет.

пиально новые элементы технологии проката автомобилей, которые обеспечили фантастический успех в ее деятельности.

(а) автомашина предоставляется клиенту в специальном агентстве или на станции, расположенной максимально приближенно к той точке, где эта услуга нужна и будет востребована. Первоначально пункты проката были расположены в подземных уличных гаражах, но затем была принята политика устройства специальных станций, расположенных по всей стране, максимально приближенных к потребителю, т. е. к местам прибытия потенциальных клиентов. Автомашина предоставляется клиенту с полным баком топлива, при сдаче автомашины клиент должен заправить топливом полный бак или осуществить надлежащую оплату (возможно, это условие оговорить при заключении контракта). Плата за аренду автомашины предусматривается за время пользования, пробег не учитывается;

(б) максимальное удовлетворение требований клиента и предоставление широкого спектра сервиса. Станции проката предлагают своим клиентам автомобили самых различных типов, размеров, марок и моделей, на любой вкус и потребности клиента. Все автомобили находятся в полной исправности и чистоте, укомплектованы серворулем, антиблокировочной тормозной системой, кондиционерами, автоматической коробкой передач, зеркалами дневного и ночного видения, радиоприемником с магнитофоном, системами и агрегатами безопасности (например, подушкой, компенсирующей удар при аварии, усиленными ремнями безопасности), системой позиционирования и в США системой «слепого вождения». Есть автомобили специально для некурящих, снабженные мобильным телефоном, а также с ручным управлением для инвалидов.

(в) разработан и внедрен метод предоставления комбинированной услуги — *fly-drive*, которая предусматривает включение услуги проката машины в пакет туристских услуг перевозки. Клиентам стал предлагаться пакет перевозки по типу авиаперелет+машина напрокат в аэропорту прибытия в одном билете. Эта услуга в одном пакете стоит дешевле, чем эти же услуги, взятые отдельно. Далее этот метод расширен и применен для железнодорожных (*rail-drive*) и морских (*sea-drive*) перевозок.

(г) за услуги проката автомашины клиент рассчитывается с помощью кредитной карты известной платежной системы. Принимаются кредитные карты следующих международных платежных систем: *Hertz Charge Card*, *AMEX*, *Optima*, *VISA*, *Air Plus*, *Master Card*, *Amoco Torch*, *JCB*, *Discover Card*, *Novus*, *Carte Blanche*, *JAL*, *Air Travel*, *Lufthansa*, *Movenpick*, *PHH*, *Dinners Club*. В каждой стране есть соглашение с каким-либо национальным банком, эмитирующим карты этих систем.

Hertz был пионером в технологии расчетов за услуги проката с помощью кредитных карт. Еще в 1926 г. основатели компании *Jacobs* и *Hertz* выдвинули идею расчетов за услуги проката автомашин с помощью кредитных карт и стали инициаторами первой национальной ассоциации — *The American Drive-it-yourself Association* в Чикаго. Как только были освоены банковские технологии на основе пластиковых карт, была немедленно создана национальная платежная система «*National Credential*», которая трансформировалась в платежную систему *Hertz International AUTO-matic Charge Card* в 1959 г.

Это не только способ безналичных расчетов, но метод страховки на случай непредвиденных обстоятельств, не попадающих в перечень обычных страховых случаев. Если клиент берет автомашину за наличные или дорожные чеки, требуется внести залог, практически равный стоимости автомашины. Если расчет ведется с помощью кредитной карты, то залог не требуется, если клиент имеет достаточное обеспечение на счету. Компания блокирует залоговую сумму на карточном счету клиента, тем самым гарантируя свою безопасность. Сумма, подлежащая

к оплате, снимается с карточного счета во время взятия напрокат автомашины. Возможна доплата за опоздание, дозаправку топливом.

Кредитные карты известных платежных систем выдаются банками только надежным клиентам, имеющим счет и достаточные средства, а также и положительную кредитную историю. Автомобиль достаточно дорог сам по себе, кроме того, он является источником повышенной опасности, в процессе его эксплуатации может приключиться дорожная авария или иное событие, влекущее ущерб. Контракт на прокат предусматривает материальную ответственность клиента за приключившееся событие и его последствия. Следует отметить, что далеко не все пластиковые кредитные карты принимаются к расчету. Принимается во внимание платежная система, банк эмитирующий карты, вид карты, наличие средств на счете (неснимаемый остаток) и другое.

(д) Для привлечения клиента была разработана и реализована система информации на основе хорошо узнаваемого товарного знака компании, системы эмблем и символов, четких и всегда одинаковых методов рекламы. Стандарт для рекламы компании занимает несколько томов документации (регламентируется шрифт и форма знака, размеры символов и их расположение, цвет, использование картинок и другие элементы). Расположение станций проката и агентств было разработано таким образом, чтобы клиент всегда мог легко найти стойку агента или станцию проката.

(е) информационный сервис для клиентов. Разработаны и опубликованы на нескольких языках информационные проспекты, подробно описывающие услуги, порядок их предоставления, рекомендации по практическим правилам езды и дорожного движения, карты, схемы и путеводители, особенности видов страховки и помощи на дорогах. В системе имеется специальный стол заказов, куда можно обратиться с запросом по бесплатному телефону и получить исчерпывающие сведения об условиях предоставления автомашин, ценах и порядке расчетов и заказать автомашину. В пунктах проката и агентствах имеется доступ потенциальных клиентов к информационной многоязыковой системе. Система информации доступна по бесплатному телефонному запросу и обладает возможностями общения на 140 языках при использовании службы AT & T. Туристские и иные предприятия туристской индустрии могут осуществить заказ, используя возможности глобальных компьютерных систем бронирования туристских услуг SABRE, AMADEUS, WORLDSPAN, GALILEO и других.

Системы дорожной навигации

Среди инновационных решений следует отметить системы дорожной навигации. В 1984 г. разработана система *Computerized Driving Directions* — CDD, которая выдает клиенту подробную дорожную информацию, карту местности, рациональный маршрут движения, расположение заправочных станций, станций технического обслуживания, важных объектов (достопримечательности, гостиницы, крупные магазины), расстояний между пунктами и объектами, рекомендуемые скорости и время движения. Информация выдается на бумажном носителе посредством принтера компьютера.

Это важная услуга для прибывающего из другой местности или страны путешественника, позволяющая быстро ориентироваться в условиях дорожного движения и принять решение о маршруте движения. В США система CDD имеет терминалы на всех стойках *Hertz* в 110 аэропортах и крупных городах и обслуживает клиентов на шести языках. Система CDD действует также в Канаде, Европе и в Австралии в главных аэропортах и туристских центрах. CDD в Европе обслуживает клиентов на девяти языках. В крупных пунктах и агентствах имеются большие экраны, на которых можно рассмотреть общую карту местности и дорог,

увеличить и детализировать изображение, с помощью системы наметить маршрут движения, получить бумажную копию.

Cистема NeverLost®

В 1995 г. *Hertz* вводит в действие на территории США новую бортовую навигационную систему *NeverLost®* (что дословно переводится как «никогда не заблудишься»), которая позволяет водителю в 35 крупных городах страны ориентироваться на дорогах, выбирать оптимальный маршрут движения к заданным объектам. 8800 автомобилей снабжены компьютером и небольшим терминалом с четырехдюймовым экраном, на котором согласно заданной программе высвечивается оптимальный путь движения к намеченному объекту. Это особенно удобно в условиях развитой дорожной сети для водителей, недавно или впервые прибывших в страну или местность.

В 1998 г. *Hertz and Magellan Corporation* успешно применили спутниковую связь для навигации движения автомобиля по дорогам. Это была реализация достижений научного концерна *Orbital Sciences Corporation*, применившего глобальную спутниковую связь *Global Positioning System — GPS* для системы *Hertz' NeverLost*. Система работает в США, Канаде и отдельных европейских странах.

Hertz в сети Интернет

В 1996 г. в Интернете открыт собственный обширный Web-сайт компании *Hertz* <http://www.hertz.ru>

Это существенно расширило информационные возможности и доступ миллионов пользователей сети Интернет к полезной информации о самой компании, об ассортименте услуг и системе проката автомобилей *Hertz*. Приведены факты истории создания и деятельности компании, уникальные исторические фотографии и статьи. Описаны принципы деятельности системы проката, типы автомобилей и география станций проката во всем мире, условия страхования, практические рекомендации водителям.

Клиентам предлагается оперативная система резервирования, и бронирования услуг проката автомобилей в любой части мира для индивидуальных клиентов и туристских фирм, являющихся агентами компании. Система позволяет клиенту в случае необходимости оперативно аннулировать заказ услуги.



Золотой Клуб Hertz #1 Club Gold®

В 1989 г. создан специальный потребительский клуб. Члены клуба — пользователи системы проката. За регулярное пользование услугами системы проката *Hertz* они получают дополнительные услуги и сервис, в том числе страховки. Это позволяет формировать контингент постоянных пользователей системы проката *Hertz*. Сегодня создано 700 отделений клуба в различных частях света.

Расширение географии услуг проката в мире

Начав свою деятельность в США, компания стала вести агрессивную политику проникновения на рынки потребителей на других континентах — Европы, Азии, Африки. Сегодня станции

проката автомобилей *Hertz* имеются практически во всех странах мира.

Традиционно компания *Hertz* ориентировалась на парк автомашин компании *Ford*, которая исторически являлась акционером компании. Однако с учетом национальных особенностей и привязанностей населения в некоторых странах используются автомобили известных национальных компаний. В 1999 г. создано партнерство по прокату автомашин *Hertz* и *Toyota* в Японии, открыто 1100 станций проката. Это существенно расширило географию услуг и учитывает особенности японского рынка потребителя.

Система страхования

Автомобиль — источник повышенной опасности. Дорожное движение с каждым годом становится все интенсивнее, повышается риск участия клиентов в дорожных авариях, угона автомашины и других ситуаций, влекущих за собой ущерб.

Водитель автомашины (лицо, взявшее автомашину напрокат и указанное в контракте) несет материальную ответственность за техническое состояние автомашины в случае ее повреждения или угона. Ответственность не превышает залоговой стоимости автомашины, взятой напрокат, однако к этой сумме прибавляются стоимость услуг буксировки, хранение, штрафные и административные санкции. Поэтому фирма всегда либо требует внесения залога в обеспечение этой ответственности или блокирует определенную сумму на карточном счете клиента на период пользования прокатной автомашиной (на время, указанное в контракте).

С самого начала организации системы проката автомобилей была принята политика обязательного страхования как самой автомашины, предоставляемой в прокат, клиентов, пассажиров, багажа, ответственности клиентов по искам третьих лиц. Разработаны определенные правила, по которым автомашину напрокат может взять лицо, имеющее возраст не менее 25 лет (в исключительных случаях — не менее 21 года) и стаж вождения автомобиля не менее одного года. Управлять прокатной автомашиной может только то лицо, которое указано в договоре проката. Возможен вариант указания второго водителя, естественно, также имеющего водительские права и достигшего необходимого возраста, но эта услуга предоставляется за дополнительную плату.

Компания *Hertz* предлагает страховку на условиях *Loss Damage Waiver — LDW*: ограничение ответственности за утрату арендованного автомобиля (потеря или кража) или его повреждение, за исключением ряда случаев, выходящих за рамки страхового контракта (например, совершения ДТП в нетрезвом виде, в состоянии наркотического опьянения или другие). При страховом случае материальная ответственность за приключившееся переходит к прокатной компании. Франшиза по договору может составлять от 100 до 500 USD. Клиентам предлагается личная страховка от несчастных случаев с покрытием медицинских расходов *Personal Accident Insurance — PAI* (включает страхование жизни, и покрытие медицинских расходов на лечение в связи с несчастным случаем). Возможно дополнительное страхование личного багажа *Personal Effects Coverage — PEC*.

В ряде стран требуется заключение дополнительного страхового договора автогражданского страхования по искам третьих лиц. В США такая страховка именуется *Liability Insurance Supplement — LIS* и обеспечивает дополнительную защиту в отношении материальной ответственности клиента до 1 млн. USD.

6.5. Прокат автомобилей элитного класса

В настоящее время в ряде стран, в частности США, есть услуга проката автомобилей элитного класса. Это класс состоятельных людей, которые могут позволить содержать два-три или более дорогих авто или даже целую конюшню автомобилей различных классов.

Но есть люди среднего достатка. В обычной жизни дорогой автомобиль (200–300 тыс. USD) не практичен, требует больших затрат на охрану, страховку от угона и эксплуатацию (как правило, это большой расход дорогостоящего топлива). А если его не эксплуатировать каждый день — это замораживание денег, кроме того, мода на такие автомобили скоротечна, ежегодно выпускаются все новые и новые модели. С другой стороны, почему бы и не поездить пару-тройку дней на хорошем дорогом автомобиле.

Поэтому нашел своего потребителя туристский продукт проката элитных автомобилей так называемых престижных коллекций. Например, в США *The Hertz Prestige Collection* — это ряд дорогих моделей автомобилей *Jaguar, Volvo, Lincoln, Land Rover*. При желании можно денек покататься на автомобиле итальянской фирмы Ламбоджини класса Гран Туризм.

Разумеется, это не дешевая услуга, высоки расходы на страховку, но все же это дешевле, чем содержать такой автомобиль. Интересно, что в данном случае, все привычные и понятные принципы проката автомашин нарушаются. Элитные автомобили обычно и, скорее всего, предоставляются в прокат как раз местным жителям, а не туристам.

6.6. Туристский продукт

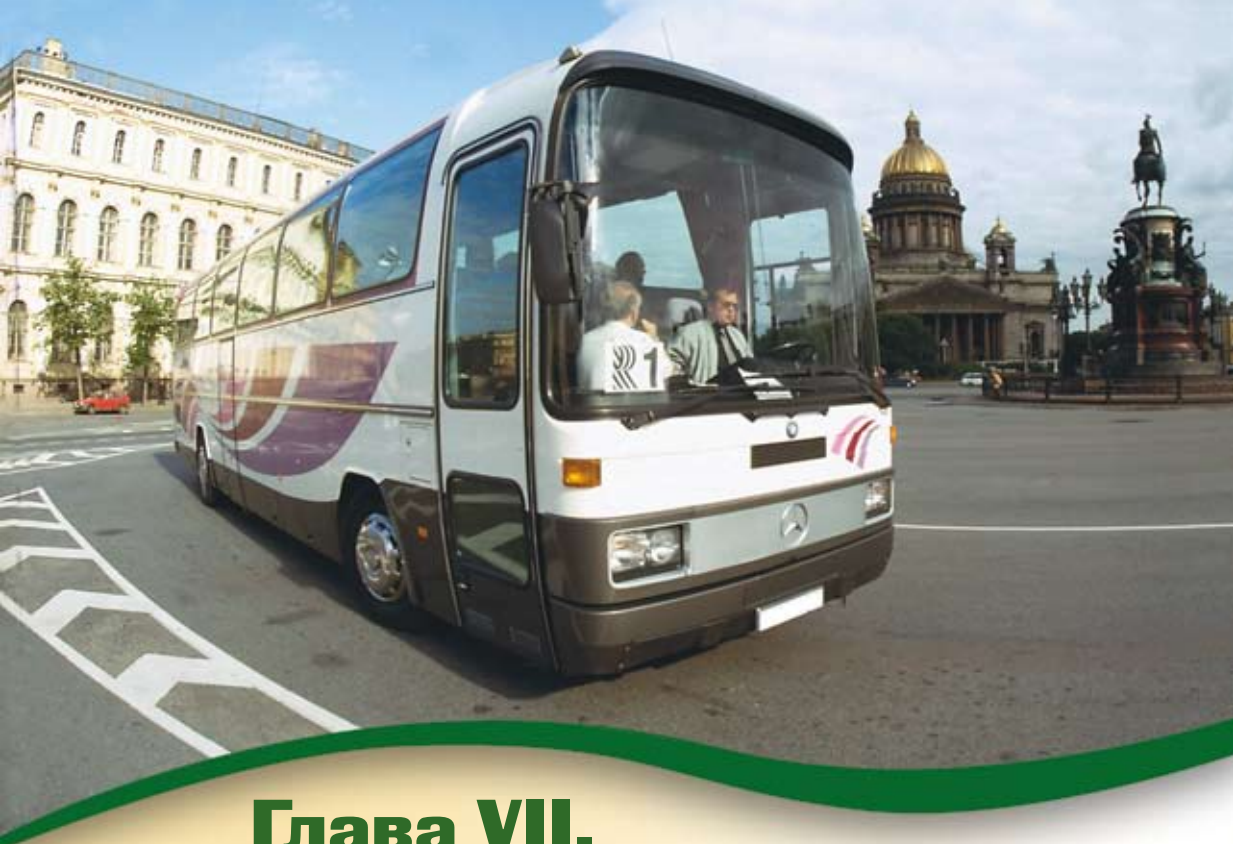
Резервирование и предоставление в прокат туристам легковых автомашин всех видов и классов, караванов, кемперов.

Предоставление обслуживания — автомобиль с шофером. Услуги типа *Instant Return*. Клубные и пакетные услуги.

Предоставление комбинированных видов обслуживания как этапа перевозки *sea/drive, rail/drive, air/drive* с подачей заказанной автомашины в пункт (порт) прибытия туриста.

Спутные:

система технического и ресурсного обеспечения, информационного и навигационного обеспечения, автоматизированные системы бронирования, система страхования транспортного средства и пассажиров, автогражданской ответственности, финансовые и банковские услуги.



Глава VII.

Автобусные перевозки

- История автобуса. Виды и назначение
- Особенности передвижения и путешествия на автобусах
- Техническое состояние
- Проблемы при пересечении государственных границ
- Документация и особенности организации перевозки
- Взаимоотношения туристов и водителя, перевозка больших групп
- Права и ответственность. Страхование
- Терроризм и бандитизм
- Туристский продукт
- Примерные Правила туристско-экскурсионного обслуживания на автобусных маршрутах и турах
- Примерное Положение о руководителе группы автобусного маршрута



Глав VII.

Автобусные перевозки

История автобуса. Виды и назначение. Особенности передвижения и путешествия на автобусах. Техническое состояние. Проблемы при пересечении государственных границ. Документация и особенности организации перевозки. Взаимоотношения туристов и водителя, перевозка больших групп. Права и ответственность. Страхование. Терроризм и бандитизм. Туристский продукт. Примерные Правила туристско-экскурсионного обслуживания на автобусных маршрутах и турах. Примерное Положение о руководителе группы автобусного маршрута.

7.1. История автобуса



Предшественником автобуса были многоместные конные повозки на 8–10 человек, предназначенные для уважаемых граждан, которые были учреждены в Париже герцогом де Роанесом в 1662 г. Однако нововведение было встречено публикой с неодобрением и было забыто почти на сто лет. Лишь в 1819 г. в Париже вновь появились многоместные конные экипажи, получившие название омнибус (*omnibus*). Корни этого термина

уходят в латинский язык, где это слово означало — транспорт для всех (*for all*). Первые автобусы с механическим приводом были введены в Англии в 1830 г. Они предназначались для перевозки небольших групп пассажиров, машины приводились в движение паровым двигателем и именовались — омнибусы. Впоследствии первая часть слова было утрачена и осталось наименование *bus*. В американской туристской терминологии к понятию автобус применяется термин *coach*.

В 1885 г. в Германии был сооружен восьмиместный автобус с одноцилиндровым двигателем мощностью 6 л.с. К 1915 г. автобус стал доступным общественным городским транспортом во многих городах мира. В США первый автобус классической конструкции был построен в 1922 г. В послевоенные годы автобусостроение стало активно развиваться, и превратилось в мощную самостоятельную индустрию. Для автобусов стали использоваться дизельные и бензиновые двигатели мощностью от 200 л.с. и более. Автобусы стали изготавливаться большей вместимости до 50 человек. В 1953 г. в конструкциях корпусов автобусов стала использоваться авиационная технология. В Англии была изобретена конструкция двухэтажного автобуса. К 1980 г. в мире эксплуатировалось более 3 млн. автобусов. Появились автобусные фирмы-гиганты, например, компания *Grayhound*, которая в США была владелицей более чем 12000 комфортабельных однотипных пассажирских и туристских автобусов.

Конструкции автобусов по вместимости и уровню оборудования салона весьма различны: от микроавтобусов вместимостью от 8 чел., далее следуют автобусы средней вместимости 20–22 пассажиров, наиболее распространенный вариант — 50-местный автобус, завершают этот ряд двухэтажные гиганты автострад — вместимостью до 70–100 чел. Самый большой автобус был построен в Африке в Заире компанией *DAF Super CityTrain Buses* и имел вместимость до 350 чел. При длине

кузова более 30 м общий вес автобуса составлял 32 т, за что заслужил честь быть внесенным в книгу рекордов Гиннеса.

Кроме автобусов, предназначенных для дорог с покрытием, выпускаются специальные автобусы: способные эксплуатироваться на дорогах при отсутствии дорожного покрытия (*off-road*). Отметим, что даже в США, территория которых покрыта исключительно густой сетью отличных дорог, не менее трети дорог (по протяженности) вне населенных пунктов грунтовые, покрытия не имеют. Для таких дорог и с учетом характера местности автобусы могут быть внедорожные (полноприводные повышенной проходимости) или горные. Классический вариант практически внедорожного отечественного автобуса был показан во всенародно любимом советском фильме «Сказание о земле сибирской». С тех пор состояние дорог улучшилось незначительно, а состояние тех, которые были сооружены в расцвет социалистического застоя, катастрофически ухудшается.

Многие автобусы выпускаются в нескольких модификациях в зависимости от назначения: от обычного исполнения, как транспорта общего пользования (вместимость до 100–120 чел., предусмотрено незначительное количество сидячих мест, остальные пассажиры должны стоять), до автобусов с оснащением по классу люкс (по отечественной классификации), в салоне этого же автобуса размещается 35–38 мягких кресел с шагом 80–85 см. В практике автобусостроения известны даже спальные автобусы - *rotel*.

7.2. Виды и назначение

Автобус как транспортное средство коллективного пользования в аспектах перевозки групп пассажиров и туристов не имеет себе равных. По назначению для целей перевозки пассажиров автобусы можно разделить на следующие группы:

- городские и пригородные для перевозки пассажиров. В населенных пунктах и многих городах, где отсутствуют метро и трамвай, автобус является единственным средством для городского общественного транспорта. Во многих крупных городах на улицах, особенно в местах исторической застройки и центрах, возникают проблемы с организацией дорожного движения, и для автобусов выделяются специальные дорожные полосы движения. Туристы активно используют городской транспорт для индивидуальных путешествий при посещении крупных туристских центров. Чтобы облегчить расчеты для туристов выпускаются специальные туристские проездные билеты, например, в Лондоне, Париже и Мадриде. Кроме проезда в общественном транспорте проездные билеты предусматривают возможность посещения музеев и галерей и др.;

- автобусы для перевозки туристов к крупным транспортным узлам: в международные аэропорты, железнодорожные вокзалы и узловые (районные областные центры) станции, морские порты. Такая транспортная операция в туризме называется трансфер и предназначена для организованной доставки туристов при прибытии в туристский центр от порта или станции дальнего следования к отелю и обратно. Это позволяет исключить неудобства, связанные с использованием городского транспорта группами туристов.

Туристы-индивидуалы могут пользоваться услугами такси, автобусов экспресов и городского транспорта. Трансферы от международных аэропортов в центр близлежащего города или столицы имеют свои коды, сведены в таблицу в приложении 2. Вариант таблицы приведен в справочнике «Туристские Фирмы» вып. 10, 1996. Обычно такие сводки трансферов приводятся во всех бортовых журналах авиакомпаний, каталогах, расписаниях типа *Time Table*.

Для трансфера используются автобусы улучшенной туристской комплектации с мягкими сиденьями и большими багажными отделениями. Поскольку трансферы более 50 км не практикуются, в среднем аэропорт находится в 15–20 км от центра

крупного города, то требования наличия особых удобств (радиотрансляции, телевизора, кухни и туалета) не предъявляются.

В южных странах в условиях сухой погоды для трансферов используются небольшие автобусы (до 18-20 мест) причем багаж туристов располагается на габаритном багажнике над крышей машины. Шофер с помощником втаскивают чемоданы и сумки туристов на багажник, частенько роняя их с высоты. В Дубае(ОАЭ) классные гостиницы осуществляют трансфер небольших групп туристов на маленьких автобусах с крытыми специальными прицепами для багажа.

Особо следует отметить проблемы, возникающие при трансфере слабоорганизованных шоп-туристов¹, по возвращению домой после успешного завершения мелкооптовой торгашеской операции. Объем багажа у отдельных индивидуумов таких «туристов» достигает тонны. Тогда организаторы туризма обычно нанимают, разумеется, за счет самих туристов, специальный грузовик для перевозки тюков с товарами, которые при очень больших объемах следуют, вдобавок, еще и отдельным грузовым авиарейсом.

На некоторых узловых станциях или портах, расположенных в относительном отдалении от центра города, организуется регулярный короткий автобусный рейс, или для этих целей используются микроавтобусы для перевозки пассажиров до ближайшей станции метро или другого городского транспорта. Эти рейсы называют челноками *shuttle*.

Используются специальные прямые автобусные фирменные экспресс-рейсы, следующие по расписанию от аэропорта в центр города без промежуточных остановок. Скоростные экспресс-линии призваны минимизировать время доставки пассажиров в центр города от аэропорта. Для пассажиров первого и бизнес-класса организуется особый скоростной рейс на микроавтобусах повышенной комфортности. Пассажир, уплативший двойную цену за скорость перелета, не должен тратить свое драгоценное время на стояние в очередях на таможне в ожидании автобуса или такси. Для него все организовано в целях минимизации времени на этих этапах: особый таможенный пост, особый зал ожидания, особый носильщик багажа и, разумеется, скоростной комфортабельный автобус или даже вертолет для быстрой доставки в центр города.

■ специальные, единичного изготовления, автобусы вместимостью до 200 чел. Используются в международных аэропортах для перевозки пассажиров и туристов от терминала к самолету по летному полю. Поскольку этап перевозки исчисляется минутами, то никакого комфорта не предусматривается, однако десяток сидячих мест для престарелых и инвалидов обычно имеется. Для облегчения входа пассажиров пол при входе в салон плавно опускается до земли, так что ступенек нет — эта рационализация делает посадку большого количества пассажиров весьма оперативной;

■ автобусы для экскурсионных целей. Наибольшая часть экскурсий в туристских центрах организуется именно на автобусах. Часть объектов экскурсионного показа туристы обозревают непосредственно из автобуса по ходу движения, например, при обзорной экскурсии по крупному городу. Если климат позволяет, то автобусы делаются открытыми двухуровневыми - *double deck* (аналогичные автобусы есть в Берлине, Мадриде, Сиднее и в Лондоне).

С учетом возможной непогоды лондонские автобусы имеют мягкую складывающуюся кровлю второго яруса. В Лондоне в дневное время функционируют круглогодично три круговых маршрута обзорной экскурсии *City Sightseeing*. Эти маршруты были впервые введены в 1972 г. и неизменно пользуются успехом. Каждая экскурсия сопровождается гидом (на минимум пяти языках), можно выбрать

¹ См. справ. «Туристские Фирмы», вып. 12 — СПб.: ОЛБИС, 1996.

маршрут с подходящим языком сопровождения, а можно обойтись без экскурсовода. Маршруты начинают работу с 8:25. На маршрутах задействовано более 200 автобусов. В 2000 г. планируется 1,3 млн. экскурсантов. Стоимость экскурсии от 15,5 до 18 фунтов стерлингов в зависимости от вида маршрута и сезона.

Bus on Web: <http://www.city-sightseeing.com/>

<http://www.englishbus.com/>

<http://www.bigbus.co.uk/>

Обычно экскурсионные автобусы отличаются повышенной комфортностью, мягкими сиденьями (креслами), большими панорамными окнами для отличного обзора, наличием радиоусилителя с микрофоном для экскурсовода, который занимает специальное сиденье рядом с водителем. Отдельные конструкции позволяют регулировать угол установки кресла относительно окна для лучшего обзора. Экскурсовод по ходу экскурсии громогласно призывает туристов посмотреть направо или налево по ходу движения, туристы дружно вертят шеями, за что их так и прозвали — резиновые шеи.

Использование автобусов для экскурсий связано с необходимостью согласования маршрутов со службой дорожного движения, т. к. обычно в местах туристского интереса запрещена стоянка автотранспорта, а для экскурсионных автобусов делается исключение. Следует согласовывать порядок и маршрут выхода/входа туристов из автобуса, поскольку именно в этот момент наиболее часты случаи травм и наездов на них других транспортных средств. Для организации экскурсий даже на достаточно коротких маршрутах желательно использовать туристские автобусы с туалетом, т. к. посещение общественных туалетов обычно приводит туристов из цивилизованных стран в шоковое состояние.

Автобусы для дальних регулярных рейсов и перевозки туристов:

(а) рейсовые (регулярные, следующие по установленному расписанию независимо от наличия пассажиров) маршруты распространены повсеместно. Особую актуальность автобусное сообщение имеет в странах, где нет железных дорог или в районах, удаленных от таковых. Даже при наличии железнодорожного сообщения автобус служит для доставки пассажиров в районы в пределах населенного пункта и в отдаленные от линии районы. При любой железнодорожной станции имеется автовокзал, обслуживающий несколько маршрутов. Обычные требования: неизменность установленного маршрута, точность расписания, регулярность движения, остановки для посадки и высадки пассажиров в строго определенных и обозначенных местах.

Как правило, автобусы отправляются с автобусных станций, устраиваемых около аэропортов, морских и речных вокзалов, железнодорожных станций, конечных станций метро. Часто отправление рейсов согласовано с прибытием/отправлением других средств перевозок. В Бирмингеме (Англия) от автобусного вокзала ежедневно отправляется во все части страны до 600 автобусов ежедневно. В Афинах на автобусном вокзале можно увидеть автобусы дальнего следования в Париж, Лондон, Будапешт и другие столицы европейских стран. В США самый дальний регулярный автобусный маршрут составляет более 2390 миль из Чикаго в Сан-Франциско и занимает около 50 часов, машину по трассе обслуживает попеременно семь водителей. Самый дальний известный регулярный автобусный маршрут составляет более 6000 миль. Маршрут обслуживается *Expreso Internacional Ormeno S.A.* и проходит через страны Южной Америки: от Каракаса (Венесуэла) до Буэнос-Айреса (Аргентина), продолжительность рейса 215 часов, исключая стоянки в крупных столицах.

(б) чартерные (заказные) рейсы, которые выполняются без регулярного расписания в рамках определенных туров. Это определение не совсем справедливо, т. к. даже чартерные туристские рейсы иногда следуют по точному расписанию, под-

бирая плановых туристов по ходу движения. Например, автобусный туристский маршрут из Тампере (Финляндия) в Санкт-Петербург (Россия) предусматривает более десятка остановок по Финляндии в точно указанное в программе время. Автобусы для чартеров арендуются туристскими фирмами с водителем или без водителя. Аренда хорошего автобуса обходится до 600 USD в сутки. Сроки аренды могут составлять от нескольких часов (например, для трансфера), на сутки или на определенный период сезона. При перевозке туристов в один конец необходимо учитывать пустой прогон автобуса назад в место проката.

Чартерные автобусные рейсы распространены повсеместно, например, на рынке туров предлагаются чартерные туристские автобусные поездки из Санкт-Петербурга и Москвы в любые европейские страны. Салоны автобусов дальних рейсов приспособлены для длительного пребывания пассажиров, снабжены мягкими регулируемыми креслами с подголовниками, индивидуальным освещением каждого места и вентилятором. В салоне имеются кондиционер воздуха, безопасные стекла повышенной прочности, иногда затемненные, с занавесками, в салоне устраиваются верхние полки для легкой ручной клади и одежды. Автобус должен быть оборудован гардеробом для верхней одежды, туалетом, мусорными бачками, кухней с холодильником, часто имеется даже специальное спальное место для водителя. Таково оборудование классных автобусов.

Некоторые фирмы, рассчитывая маршруты для дешевых туров, иногда выбирают автобусы достаточно непрезентабельные. Путешествие в автобусе дальнего следования по США подробно описано в статье Ирины Лукьяновой *Road Movie*²;

(в) автобусы, оборудованные под кемперы или караваны. Внутри салона автобуса оборудуется настоящее жилое помещение со спальными местами, кухней с газовой плитой, холодильником и даже санузлом, умывальником и душем или, в самых больших, с ванной. Вместимость жилого дома на колесах до 6 чел. (по количеству спальных мест). Автобусы различаются по своему оборудованию и классифицируются по звездам до *****. Арендовать караваны можно в пунктах проката автомобилей (*rent a car*) практически во всех туристских центрах. Для остановки на природе оборудуются специальные стоянки (кемпинги) для кемперов и караванов, на которых имеется возможность дозаправки топливом для газовых плит, смены танков туалета и мусорных бачков, подключения бортовых электроприборов к местной электросети и другие туристские услуги. Некоторые группы путешественников, не относящиеся к туристам, используют такие автобусы для проживания и перемещения при бродячем образе жизни, к таким, например, относятся цыгане, которые кочуют по европейским странам не на лошадях, а на караванах.

(г) специальные автобусы для сафари и приключенческих туров типа *made for adventure*, автобусы класса люкс или более простые в зависимости от характера путешествия и состава группы вместимостью до 25 человек. Автобусы приспособлены для езды по грунтовым дорогам, достаточно экипированы для совершения продолжительных путешествий на природе вне автострад и центров технического обслуживания, снабжены кондиционером, холодильником, туалетом и умывальницей, имеют особый дополнительный прицеп с кухней, достаточно большой емкостью (до 200 литров) пресной питьевой воды, походным снаряжением, двухместными палатками и др. Экспедиция снабжается специальным комплектом двухнедельного сбалансированного продовольствия в виде полуфабрикатов фирмы *Hostess Cook*. В составе оборудования имеется радиостанция с поисковыми приборами на непредвиденный случай. Автобусы такой комплектации выпускаются фирмой «Мерседес Бенц» и пользуются большой популярностью. Группа путешественников на подготовленном автобусе высокой проходимости способна автономно путешествовать по Австралии до двух недель, разбивать лагерь вне населенных

² См. газету «Иностранец» № 8 (165) от 19 февраля 1997 г., с.30–31.

пунктов, жить интересной походной жизнью. Такие туры предлагаются компанией *Coach Camping Adventure Holidays*.

Для более серьезных путешествий в условиях практически полного бездорожья в австралийском буше используются специальные внедорожные автобусы (*4 wheel drive safari — 4WD*) с приводом на все колеса. Они также принимают на борт до 20 туристов, однако условия спартанские, предусматриваются самостоятельное приготовление пищи, практические занятия по выживанию, общению с дикой природой. Ночевки в двухместных палатках. На стоянках разбивается специальный туалет, душевая и даже небольшой переносный бассейн, создаются условия для стирки одежды. Автономность путешествия до 1100 км. В качестве основных целей путешествия предлагаются: жизнь в австралийском буше под открытым небом в палатках, общение с дикой первозданной природой вдали от городов и населенных пунктов, встречи с аборигенами, фотоохота, купание, изучение природы, наблюдение за редкими птицами и зверьми, освоение приемов жизни в кемпингах на природе и другие. Группа туристов способна совершить в этом автобусе путешествие через весь австралийский материк (две недели) или даже вокруг него (30 дней) и посетить уникальные природные достопримечательности.

7.3. Особенности передвижения и путешествия на автобусах

Путешествие на автобусе обладает определенной прелестью, и есть категория туристов, которые искренне любят такой способ передвижения. Современные туристские автобусы весьма комфортны, хорошо оборудованы для приятного путешествия и способствуют получению удовольствия. Во всех туристских автобусах число пассажиров четко регламентировано, пассажир не может стоять, он обязательно должен занимать отдельное кресло (за исключением инфантов, которых разрешается держать на коленях у родителей), места пронумерованы. Это вопрос — принципиальный — и ни один уважающий себя турист не поедет (а водитель или опытный сопровождающий не допустит безобразия) на экскурсии или трансфере, стоя в салоне туристского автобуса. Организаторы, допустившие перебор пассажиров, обязаны решить вопрос заменой автобуса на машину большей вместимости или взять для этих туристов такси. В противном случае — жалоба туристов будет вполне обоснована с надлежащими последующими штрафными санкциями в их пользу.

В туре по Испании (из Мадрида на побережье Средиземного моря) предусмотрено перемещение туристской группы с остановками в небольших городках для питания и небольших экскурсий. Продолжительность переезда 8–10 часов, включая остановки. Однако нередко поездка включает остановку на ночлег в местной гостинице.

Удобные комфортные кресла, огромные панорамные стекла, кондиционированный воздух, уютная музыка, телевизор для тех, кто устал смотреть в окно, мини-кухня с холодильником. Для ночевки в некоторых автобусах устраивают кресла, раскладывающиеся в спальные места. Однако практика показывает, что лучше ночевать в придорожных мотелях или городских гостиницах. Сложнейшие подвески делают ход тяжелой машины плавным без тряски на неровностях дороги, а двигатель большой мощности обеспечивает передвижение с большими скоростями на автострадах. В Германии на автобанах туристские автобусы следуют со скоростью до 140 км/час, а иногда и более. Автобус по хитросплетению больших и малых дорог пересекает страны, позволяет увидеть сельские районы, маленькие города, посетить небольшие провинциальные уникальные музеи и обозреть природные достопримечательности, т.е. лучше познать жизнь простых людей в провинции и их оригинальные обычаи, праздники, события. Например, исключи-

тельно интересен автобусный тур вокруг Касселя (Германия) по местам, где братья Гримм написали свои замечательные сказки.

С другой стороны, в поездке на автобусе есть и свои неудобства. Не все люди переносят укачивание, и многим приходится принимать аэрон. Сидение длительное время в кресле, каким бы мягким и удобным оно ни было, — утомляет. Кресла располагаются по два с каждой стороны по ходу движения. Место у окна, естественно, выгоднее с точки зрения обзора, стало быть, один из сидящих в кресле у прохода находится в несколько менее удобном для обзора положении. От длительного сидения начинают болеть шейные позвонки, тело ломит, ноги затекают. При длительных переездах пассажирам рекомендуется освободиться от ботинок и надеть мягкие тапочки. Раз в три-четыре часа целесообразно делать остановки на 10–20 минут, которые лучше всего планировать с экскурсиями, перерывами для организованного питания. Если программой тура предусмотрена ночевка в салоне автобуса (в кресле), то рекомендуется туристам взять с собой небольшую подушку под голову и легкий плед или одеяло. Чтобы тело не затекало, предлагаются специальные комплексы упражнений для разминки сидя.

Скоростные автострады часто огорожены пятиметровыми заборами, и около них выделяется полоса безопасности до 20 м или даже более в каждую сторону. Это делает поездку монотонной, утомительной и малоинформативной. Езда на автобусах по автострадам не так безопасна, как кажется на первый взгляд. Нередки тяжелые автомобильные аварии, особенно в туманную погоду, в дождь, гололед, снег. Кроме того, причиной аварии может быть ошибка водителя, его физическое состояние³ или наезд на автобус другого транспортного средства. Пока еще автомобильный транспорт — самый аварийный по сравнению с другими средствами передвижения и перевозок, газеты и телевидение регулярно сообщают о тяжелых транспортных авариях, в которых жертвами становятся туристы автобусных маршрутов. Однако страховые фирмы, ведущие статистику аварийности автобусов в своих актуарных расчетах, выводят магическую цифру десять. Именно такое количество пассажиров (т. е. десять любых из 50 мест в автобусе) предлагается страховать на автобусном туре на максимальную ставку возмещения.

7.4. Техническое состояние

Особые требования к пассажирским автомобильным перевозкам регулируют «Конвенцией о договоре международной автомобильной перевозки» (Женева, 01-марта 1973 г., конвенция разработана комитетом по транспорту Европейской Комиссии ООН) и в других соглашениях, национальных Правилах и требованиях.

К техническому состоянию и оснащению автобусов предъявляются повышенные требования. Техническое состояние технических средств и документация для осуществления пассажирских перевозок четко регламентируются нормами, инструкциями и Правилами, в том числе и международными, если совершаются международные перевозки. Например, автобусы должны иметь габариты, не превышающие размеров, установленных международными стандартами, не превышающие показатели нагрузки на ось, иметь надлежащие номерные знаки, отличительные знаки страны. Водитель обязан иметь международные водительские права (*driver license*), документы (технический паспорт на автомашину, страховку, разрешительные документы для пересечения границы и транзита, лицензии на право осуществления пассажирских перевозок и другие).

³ Усталость, алкогольное опьянение или его последствия, физическое изнеможение. Например, в религиозные мусульманские праздники верующим нельзя ни пить, ни есть пищу весь световой день. Такое воздержание может пагубно отразиться на физическом состоянии водителя автобуса и нередко служит причиной аварии.

При получении лицензии на международные пассажирские перевозки и освидетельствовании транспортных средств в автоинспекции большое внимание уделяется техническому состоянию машин и соответствию их международным требованиям⁴. Например, в части экологии — уровню содержания вредных примесей в выхлопных газах.

Важнейший аспект — безопасность. Нормы безопасности устанавливаются международными Правилами. Пассажирские автобусы должны иметь три независимые тормозные системы и систему антиблокировки колес. На горных дорогах полагаются ремни безопасности для каждого кресла пассажира. Особые требования предъявляются к прочности стекол, наличию аварийных люков для экстренного аварийного выхода пассажиров. В автобусах на доступных местах должны быть предупредительные надписи и специальный молоток для разбивания стекол во время аварии для обеспечения выхода пассажиров. Повышенные требования установлены к состоянию шин с точки зрения их износа. Водитель должен быть отгорожен от пассажирского салона перегородкой. Каждая машина оснащается аптечкой, огнетушителем. В цивилизованных странах водитель и сопровождающий имеют сотовые телефоны. Повышенные требования предъявляются к общему санитарному состоянию салона, наличию чистых подголовников, отсутствию вибрации (стандарт ИСО 0125313–68), проникновению в салон выхлопных газов (чистота воздуха регламентируется ГОСТ 121012–78 и международными нормами). В салоне система отопления и кондиционирования воздуха должна устойчиво поддерживать микроклимат в пределах 22–24° С. Корпус салона автобуса должен быть снабжен шумозащитой, особенно в части расположения двигательного агрегата. Шумность в салоне не должна превышать 70 дБ. Салон должен быть защищен от проникновения выхлопных газов двигателя.

На пограничных контрольных пунктах автобус могут проверить на «трясучке» (не отвалится ли чего от него), но чаще всего ограничиваются визуальным осмотром наличия протечек масла или топлива. Другое дело емкости и полости. Контролируется и не допускается установка нештатных топливных баков, контролируется содержание различных полостей, в том числе и в салоне. В эти пространства недобросовестные туристы прячут контрабандные блоки сигарет и иные предметы, чем ставят водителя в весьма неловкое положение. По западноевропейским требованиям автобусы должны быть оснащены тахографами для контроля скорости движения и регулярности, т. е. продолжительности безостановочной езды. По Правилам эксплуатации грузовых машин и пассажирских автобусов через определенное время водитель должен отдохнуть на стоянке. Тахограф скрупулезно регистрирует на бумажной ленте или круговой диаграмме график и скорость движения, временные промежутки между остановками, а полицейские дорожные службы производят надлежащий контроль.

На дальних рейсах автобус обычно обслуживают два водителя. Сопровождающий регулярно по телефону извещает направляющую фирму о ходе движения и коллизиях, связанных с поломками машины или чрезвычайными обстоятельствами. По традиции водитель должен иметь надлежащее количество денег (лучше всего в виде кредитной карты) для возможного ремонта. На западных трассах это не проблема, так как на трассах имеются специальные телефоны, аварийная служба приезжает достаточно оперативно либо оказывает техническую помощь на месте, либо транспортирует автобус в ближайшую мастерскую. При достаточно налаженных отношениях с партнерами автобусная фирма имеет договоренности об обслуживании технических средств по намеченному маршруту движения и в случае серьезной поломки высылает автобус на подмену аварийного.

⁴ Впрочем, эти требования не так уж и велики — на старом «Икарусе» можно ездить по Парижу, если туристы не слишком требовательны.

На автозаправочных станциях имеются туалеты, кафетерии, небольшие магазины с большим ассортиментом дорожных и туристских товаров. Имеются нормы, согласно которым при заправке топливом на автозаправочной станции туристы должны выйти из автобуса.

7.5. Проблемы при пересечении государственных границ

В международном туризме всегда есть неперенная особенность — этап пересечения государственной границы. Пересечение границы автобусами для въезда в страну в туристских целях или транзитом регулируется специальными соглашениями. Устанавливается предельная численность автобусов на период времени. На международные пассажирские перевозки требуется особая лицензия, которая в России приобретается в Ассоциации международных пассажирских перевозчиков (Москва). Отметим, что на пассажирские перевозки в пределах России также требуется специальная лицензия. Не разрешается провоз в салонах автобуса крупногабаритного багажа, например мебели, огнеопасных, пахучих, ядовитых и других материалов.

В случае использования автобусов для пересечения границ возникают проблемы пропускной способности контрольно-пропускных пунктов (КПП) и таможенных терминалов. В цивилизованном мире, особенно в странах, где каждый статистический житель дважды в год выезжает за рубеж, например в Венгрии, никакой трагедии такой акт не вызывает⁵.

Собственно автотранспортные потоки образуются: (а) грузовыми международными перевозками, (б) рейсовыми автобусными линиями и курьерскими экспресс-линиями (они следуют через границу без очереди), (в) туристскими автобусами, (г) индивидуальным автотранспортом. Никаким иным способом по автодороге, кроме как на колесах, границу пересечь нельзя, пешеходный переход (а также на финских санях) исключен⁶. Трудности в пересечении границы особенно резко проявились при либерализации выезда граждан из пространства бывшего СССР в западном направлении. Коммунистическая выдумка в виде «железного занавеса» отчасти и была реализована посредством устройства пропускных пунктов в виде деревянных строений, больше похожих на сеновалы времен гражданской войны. Поскольку границ в то время никто и не пересекал или таковое было исключением, то и обустройства КПП для пропуска больших (или даже малых) потоков туристов не предусматривалось. В пространстве бывшего СССР потоки туристов, выезжающих за рубеж, возникли одновременно с общей разрухой⁷. Но оперативно капитальных вложений на сооружение мощных терминалов не нашлось и неконтролируемое пересечение границ продолжалось долгими сутками.

На некоторых КПП на российской границе очереди автомобилей и автобусов достигали 30 км, и место в этой очереди занималось за несколько дней заранее или представляло собой предмет торговли для местных специалистов и сбора⁸ денег в воровской общак. Первый цивилизованный дорожный терминал на 26 полос сооружен на российско-финской границе в КПП «Торфяновка» в 1997 г. Это было совершено при активном участии финских строительных фирм и частичном финансировании этого проекта Финляндией. До этого события очередь финнов, жаждающих купить дешевое пиво или водку в России, заправить автомашину

⁵ Если венгерский турист следует через границу с западным государством.

⁶ Теоретически можно проехать на конной повозке, но вдруг вы вывозите редкое копытное с целью продажи за миллион долларов местному фермеру, для камуфляжу впрягли его в рудиментарную волокушу. Вывести (или вывести) лошадь за границу — адекватно совершению полета на метле. Однако следует отметить, что существуют специальные КПП для пешего пересечения границы.

⁷ Почему-то названной перестройкой.

⁸ Точнее — вымогательства.

дешевым бензином, перед российским КПП по выходным достигала 2–3 километров (до 9–12 часов стояния в безумной очереди). Если учесть, что туалетов на нейтральной полосе не предусматривается, и выходить на полосу с дороги не разрешается⁹, то это инициирует ряд естественных бытовых трудностей, а дорога и обочины находятся в жутком антисанитарном состоянии. Практика показала, что строительство современных терминалов на приграничных КПП не решает проблем, поскольку технология проверки и организация работ остаются прежними. Не спасают даже компьютеры. Возникает естественный вопрос: если не можем пропустить через границу имеющийся поток туристов, то зачем тратить огромные народные деньги на продвижение туристского продукта за рубежом и звать туристов еще больше и создавать очереди на границе еще длиннее, вызывая озлобление у туристов и путешествующих?

Невредно вспомнить, что театр начинается с гардероба, а международный туризм — с границы.

Автобус широко используется при реализации приграничного туризма, который в значительной мере носит в пределах СНГ шоппинговый характер. Например, распространены однодневные экскурсии из Выборга и Санкт-Петербурга (Россия) в Лаппеенранту (Финляндия). Это чисто шопинг-тур — до магазинов и обратно. По данным Министерства туризма Финляндии, объем туристского оборота таких «туристов» достигает 21% и оказывает существенное влияние на экономику этой области Восточной Финляндии. В Россию ввозится огромное количество товарной мелочевки, жизненно необходимой населению крупного приграничного региона и мегаполиса¹⁰.

Состав туристов достаточно однородный, для многих жителей приграничного района поездки за товаром стали единственным способом заработка. По оценкам специалистов в сфере шопинг-туризма в период 1991–1995 гг. в России было занято более 3 млн. чел. Однако не следует драматизировать это положение. Финляндия считается благополучной страной по сравнению с Россией, и, тем не менее, расчетливые финны сутками стоят в очередях на границе с Россией в целях купить дешевые товары¹¹. Везут все — продукты питания, промышленные товары и даже веники. Прекрасно смотрится на шоссе элегантная легковая машина с багажником, нагруженным сотней российских веников.

Досмотр автобуса и прохождение таможи группой туристов 36–40 чел. занимает достаточно длительное время. Эти факторы в совокупности с абсолютной непригодностью контрольно-пропускных пунктов к пропуску внезапно возросших туристских потоков приводят к естественным затруднениям при пересечении границы на автобусе.

Стояние в очереди на контрольно-пропускном пункте может достигать четырех суток, если только фирма, организующая такие туры, не позаботится об определенных мерах по ускорению этого процесса. Например, заблаговременному занятию очереди в многокилометровой ленте ожидающих или покупке таковой у местной мафии (могут быть и другие варианты)¹². Все традиции очередей, столь отлично отработанные в социалистическом прошлом в стране всеобщего дефицита, проявляются и расцветают вновь, ширясь и множась в своем разнообразии. Учитывая трудности прохождения КПП, опытные туроператоры предпочитают транспортный путь из России в Европу и обратно на автобусе посредством морских паромов по Балтийскому морю, что оказывается не только быстрее, но дешевле и безопаснее.

⁹ Стой, сюда идти, а также ползти, плыть и лететь — нельзя.

¹⁰ По численности населения превышающего Финляндию в целом.

¹¹ А также выпить «сколько душа примет» дешевого пива и русской водки.

¹² Даже если КПП пуст, проход рейсового автобуса с восьмью пассажирами при условии минимальной проверки и отсутствии инцидентов занимает 40 минут.

Использование собственного автобуса для обслуживания туристских групп — важный элемент в технологии организации тура. Можно выделить два мотива, имеющих экономическую подоплеку:

- при заключении договоров на обслуживание российских туристов в европейских странах местные туроператоры предлагают пригнать автобус из России на сезон. В силу существенной разницы цен на эксплуатацию машины, заработной платы водителей и неприхотливости собственно восточных туристов — такой вариант оказывается экономически более выгодным по сравнению с наймом автобуса на месте. Для практической реализации есть два препятствия: (а) техническое состояние автобуса; (б) сопротивление местного профсоюза водителей автобусов;

- многие туристские группы из европейских стран при посещении России предпочитают брать с собой хороший комфортабельный автобус с водителем, поскольку автобусов надлежащего уровня комфортности в России просто катастрофически не хватает.

7.6. Документация и особенности организации перевозки

Автобусные туры и экскурсионные маршруты хорошо апробированы на практике, и есть устоявшиеся традиции и Правила документального оформления маршрутов. Имеет место национальное и международное правовое обеспечение автомобильных пассажирских перевозок. Такие Правила закрепляются в международных конвенциях и соглашениях, государственных стандартах, генеральных Правилах ведомств и автобусных ассоциаций, стандартах обслуживания.

Определения

Перевозчик — любое лицо, которое в качестве профессионального перевозчика обязуется во исполнение индивидуального или коллективного договора перевозки перевезти одно или несколько лиц и их багаж.

Пассажир — любое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим перевозится за плату или бесплатно.

Транспортное средство — любой автомобиль (в нашем случае автобус), служащий и используемый для выполнения договора перевозки, при условии, что он предназначен для перевозки пассажиров.

Международная перевозка — перевозка пассажиров и в соответствующих случаях их багажа транспортными средствами, если перевозка осуществляется, по крайней мере, по территории двух государств, а пункт отправления и пункт назначения или тот другой вместе находятся на территории государств, участников данного международного соглашения или конвенции.

Билет — документ, удостоверяющий наличие договора перевозки между пассажиром и перевозчиком. Билет может быть индивидуальным персонифицированным, индивидуальным на предъявителя, коллективным (групповым). Билет должен содержать необходимые атрибуты, такие как: наименование и реквизиты перевозчика, номер лицензии на право осуществления пассажирских и, если таковое необходимо, международных перевозок. В билете должны быть указаны основные условия перевозки, ссылка на Правила перевозки. При международных перевозках билет должен быть оформлен на двух языках, один из которых государственный язык страны отправления, а другой общепринятый язык туристского региона, в который совершается перевозка, или государственный язык страны назначения. Отсутствие, утрата, неправильность оформления билета не затрагивают сущность договора перевозки. Основные Правила перевозок должны быть беспрепятственно доступны для ознакомления пассажиру. Приобретение билета

— акт совершения пассажиром безоговорочного договора присоединения к такому Правилам перевозки.

Багаж — вещи (документы), которые пассажир может взять с собой, если это предусмотрено условиями договора перевозки и Правилами. Количество неоплачиваемого багажа ограничено по весу и объему. При превышении установленных норм перевозки бесплатного багажа пассажир обязан оплатить сверхнормативный багаж. Перевозчик может выдавать определенную Правилами квитанцию за прием в перевозку багажа. По международным Правилам при требовании пассажира о выдаче ему надлежащей квитанции выдача квитанции обязательна. В багажной квитанции должны быть указаны реквизиты перевозчика, номер лицензии, отсылка на Правила перевозки. Багажная квитанция, если в ней нет никаких оговорок, служит доказательством, что багаж сдан перевозчику пассажиром в хорошем состоянии.

По общеевропейским Правилам, если иное не установлено национальными Правилами, Правилами перевозчика или договором перевозки, пассажир может бесплатно провозить с собой в автобусе багаж общим весом до 30 кг. При расчете багажа на детский билет предельный вес может быть снижен. Ручная кладь с предельными размерами 60×40×20 см может быть взята в салон. Багаж, принимаемый к перевозке, не должен превышать размеры 100×50×30 см. Багаж, принимаемый дополнительно, не может превышать 50 кг на взрослого и 30 кг на детский билет.

При сдаче багажа в перевозку под квитанцию пассажир может объявить ценность багажа, но не выше суммы, установленной Правилами или договором перевозки. За прием и перевозку багажа с объявленной ценностью с пассажира взимается дополнительная плата. При выдаче багажа с недостатками или повреждением или утрате багажа составляется акт надлежащей формы и передается в администрацию перевозчика с претензией или исковым требованием.

Инструкции — надлежащий набор инструктивного материала, определяющего точный порядок выполнения работ, начиная от технического освидетельствования автобуса, профилактики и ремонта, оборудования салона, квалификации водителя и его медицинского осмотра перед выездом на линию.

Автобусный маршрут предварительно тщательно готовится туроператором совместно с автобусным предприятием, составляются карта движения, маршрутные листы, прокладывается трасса, указывается состояние дорожного покрытия и рекомендуемые скорости движения. Маршрут тура при необходимости согласовывается со службой дорожного движения, например в вопросах организации остановок транспорта для посадки/высадки пассажиров, организации выхода туристов и др. При перевозке организованных групп туристов у водителя должен быть поименный список туристов. При обслуживании туристской группы водитель автобуса не имеет права подсадки пассажиров или посторонних лиц по ходу движения туристского маршрута.

При расчетах маршрутов и составлении калькуляции автобусных туров необходимо учитывать вопросы организации питания водителей, их отдыха, бронирование размещения в отелях на отдых. При этом возникает два варианта решения проблем размещения:

(а) водитель самостоятельно решает эту проблему в счет своих командировочных,

(б) бронирование размещения водителя и туристов организуется вместе. Но возникает проблема, где поместить водителя, если туристы заказали отель****, или, наоборот, шоп-туристы в целях экономии решили проживать в пансионатах барачно-коммунального типа.

В калькуляции тура предусматриваются расходы на оплату стоянки автобуса в гаражах или на городских платных стоянках, если при отеле нет специальной сто-

янки для автобусов. А также расходы на приобретение топлива и других расходных материалов, профилактического обслуживания, например, мойку автобуса, чистку салона и мусоросборников, смену танков туалета, мойку кухонной посуды, заправку холодильников продуктами и водой. Часть автомобильных дорог платные, за пересечение границ, мостов, при погрузке автобуса на паром устанавливаются государственные или местные сборы и пошлины, что также учитывается в расчетах затрат на тур.

Паспортизированные автобусные маршруты

Для сертификации туристского или туристско-экскурсионного автобусного маршрута необходимо оформление паспорта на маршрут. Известна подробная инструкция по составлению такого паспорта. Паспортом автобусного движения является документ, характеризующий маршрут, трассу, состояние дорожного покрытия. Также в маршрутном паспорте указываются: наличие дорожных сооружений, остановочных площадок и мест для отдыха, расчет времени движения автобуса, расход топлива и др. Паспорт составляется в 2 или 3 экземплярах и состоит из набора различных формуляров. Ниже приводятся примеры описания формуляров, их детальность и оформление зависят от ведомственной принадлежности автобусного предприятия и туристской фирмы и местных норм.

Лист 1: Наименование маршрута с перечислением основных населенных пунктов (например, Санкт-Петербург–Псков–Шимск–Новгород), остановок, ночевок и др. Маршруту присваивается регистрационный (каталожный) номер, под которым он вносится в проспекты, каталоги в целях продвижения и реализации. Указывается протяженность маршрута, продолжительность во времени, сезонность, наличие ночевки.

Лист 2: Схема маршрута с указанием трассы, линейных и дорожных сооружений, рек и мостов, дамб, железнодорожных переездов, затяжных подъемов и спусков, пунктов питания, станций технического обслуживания, больниц и пунктов медицинской помощи, почтовых отделений или пунктов связи. На схеме указываются определенные этапы движения, скорость, продолжительность стоянок. Указываются достопримечательности и объекты туристского интереса, режим их возможного посещения туристами.

Лист 3: Расчет скорости движения на маршруте с учетом разрешенных скоростей и ограничений скорости движения, при этом учитываются климатические условия, режим движения в ночное время, в условиях ухудшенной видимости и др.

7.7. Взаимоотношения туристов и водителя, перевозка больших групп

От искусства и опыта водителя автобуса в значительной мере зависит не только безопасность туристов, но и их впечатление от туристской поездки или экскурсии. Искусное управление большой машиной в трудных дорожных условиях высоко оценивается пассажирами. Они всегда благодарят водителя, часто делают ему подарки в виде сувениров, аплодируют при совершении искусного маневра.

В случае нанесения пассажирами или туристами ущерба оборудованию и инвентарю автобуса водителем и сопровождающим составляется акт, удостоверяющий факт нанесения ущерба или повреждения автобуса с целью последующего взыскания с виновного в установленном порядке.

Рабочее время водителя

Режим работы водителя предусматривает рабочее время 7–8 часов, но не более 12 часов в сутки. Если по графику предусматривается работа водителя более чем

12 часов подряд без отдыха, автобус должны обслуживать два водителя. В рабочее время водителя входит нормированное время подготовки автобуса к маршруту и после его окончания, в том числе и время рейса. А также, если имела место остановка автобуса на стоянку на ночлег, время нулевого пробега от базы до места подачи автобуса под посадку и обратно, плановые и сверхнормативные простои под посадкой и высадкой пассажиров, время на техническое обслуживание и заправку автобуса топливом, включая движение на пункт заправки, время движения по маршруту и плановые остановки. При направлении двух водителей в рейс все заданное время пребывания в пути, плановых простоев, нулевого пробега считается для обоих водителей рабочим временем. В период движения водители сменяют друг друга через два-три часа.

Непрерывное вождение автобуса разрешается не более 5 часов, при этом после первых двух часов полагается остановка на 5 минут отдыха, а через следующие два часа на 10 минут. Временем такого отдыха является плановая остановка по графику.

Водитель не хуже экскурсовода должен знать планируемый маршрут поездки, плановые остановки. Однако экскурсовод или сопровождающий имеет право давать указания о ходе движения, не противоречащие установленному маршруту. Если такие указания противоречат Правилам дорожного движения или создают возможные препятствия или опасности, водитель не обязан исполнять их. Инструкции достаточно четко должны разграничивать обязанности и права экскурсовода, сопровождающего и водителя, который полностью отвечает за соблюдение правил дорожного движения и безопасность на маршруте. Во время движения не разрешается отвлекать водителя от управления автобусом и др. Если таковое не мешает управлению автобусом, водитель имеет право выключить радиотрансляцию.

Если организуется перемещение группы автобусов, например, при перевозке участников симпозиума или детских групп, то к организации движения привлекается сопровождение машин милиции (полиции) или иной дорожной службы по принадлежности. Режим и условия работы водителя могут регулироваться соответствующими соглашениями с профсоюзом водителей или ассоциациями.

7.8. Права и ответственность

Права и обязанности пассажира

Пассажир имеет право:

- беспрепятственно получить информацию о Правилах перевозки и особенных условиях данной поездки или тура;
- получить весь комплекс услуг, предусмотренных договором перевозки, в том числе определенное место для перевозки, указанное в билете, если таковое предусмотрено Правилами и договором перевозки;
- получить надлежащую медицинскую помощь и медикаменты согласно Правилам перевозки;
- предъявить иск или требования возмещения в связи с некачественным предоставлением услуг или непредоставлением таковых, обусловленных договором перевозки.

Пассажир должен быть ознакомлен (и обязан ознакомиться) с Правилами перевозки пассажиров и багажа на данном маршруте (автобусном туре). Незнание Правил не освобождает пассажира от обязанностей и ответственности согласно этим Правилам и другим общим законодательным актам, применяемым по умолчанию.

Пассажир обязан прибыть в указанный пункт отправки (начала) маршрута без опоздания к сроку, указанному в билете или туристской путевке, имея при себе надлежащие документы и разрешения для пересечения границы, а также рекомендованные предметы снаряжения.

Пассажир обязан в процессе перевозки соблюдать Правила для пассажиров, сдавать негабаритный багаж в багажный отсек, не перевозить в багаже предметы, запрещенные к перевозке (огнеопасные, отравляющие и др.). Провоз животных регулируется Правилами и договором перевозки. Встречаются случаи организации специальных автобусных туров на собачьи и кошачьи выставки. Для водителя автобуса маршрут, связанный с перевозкой двух десятков собак с их владельцами, — моральный удар, после которого ему необходимо предоставить незапланированный отдых для приведения психики в нормальное состояние. В случае несоблюдения правил перевозки и создания опасности для других пассажиров (болезнь, несоблюдение правил, провоз запрещенных предметов и др.) данный пассажир может быть снят с рейса и высажен на ближайшей остановке без права востребования платежей.

Пассажир должен иметь билет и багажную квитанцию, если таковая была оформлена при сдаче багажа в перевозку. Пассажир обязан хранить билет на всем пути следования. В случае утери (утраты) билета по пути следования пассажир должен оплатить проезд со штрафными санкциями.

Ответственность перевозчика

Основной обязанностью перевозчика является выполнение условий договора перевозки, собственно, осуществление самой перевозки пассажиров и их багажа. Автобус должен быть подан под посадку пассажиров точно в указанное время и в надлежащем состоянии, отвечающем Правилам перевозки и договору. Если перевозка не состоялась по независящим от перевозчика причинам (форс-мажорные обстоятельства), то он обязан по возможности оперативно известить пассажиров (туристскую фирму, организующую автобусный тур), оплатить стоимости билета и предусмотренных дополнительных и оплаченных услуг, если иное не предусмотрено договором перевозки. Компенсации подлежат документально подтвержденные расходы пассажира на поездку к начальному пункту автобусной поездки или тура.

В случаях задержки подачи автобуса более одного часа (за исключением случаев, вызванных форс-мажорными обстоятельствами) выплачивается компенсация в размерах, установленных договором перевозки. Посадка и высадка пассажиров осуществляются в строгом соответствии с маршрутом следования. Неотложные остановки выполняются в соответствии с принятым и установленным в данной стране порядком движения.

Вред, причиненный лицам

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира в результате происшествия, связанного с перевозкой.

Ответственность перевозчика, включая издержки, перед каждым пассажиром в отношении смерти, ранения или другой телесной травмы ограничивается суммой 75 000 долларов США (перевозчик может добровольно увеличить предел своей ответственности, например, голландская KLM 100 000 долларов США).

При этом происшествие должно произойти во время нахождения пассажира в транспортном средстве, или во время его посадки или высадки, либо в связи с погрузкой или выгрузкой багажа. Перевозчик освобождается от этой ответствен-

ности, если причиной происшествия явились обстоятельства, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать, и последствий, которых он не мог предотвратить.

Общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, не может превышать 250 тыс. франков на одного пострадавшего. Однако любая сторона международных соглашений может установить более высокий предел суммы возмещения или не устанавливать никакого предела. Указанная сумма возмещения не включает понесенные сторонами для доказательства своих прав судебные издержки или другие расходы, уплата или возмещение которых могут быть возложены на перевозчика, а также проценты, исчисляемые в соответствии с законом, который сочтет применимым разбирающий дело суд.

Ограничения размера возмещения, предусмотренные международной Конвенцией, применяются ко всем требованиям, связанным со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира. Если имеется несколько истцов, либо общая сумма их требований превышает установленный максимум, то выплаты пропорционально сокращаются.

Ущерб, причиненный багажу

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с полной или частичной утратой багажа и с его повреждением. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата или повреждение связаны с дефектом самого багажа, с особым риском¹³, или произошли в результате обстоятельств, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать, и последствий, которых он не мог предотвратить.

Багаж, не доставленный в течение четырнадцати дней со дня, когда пассажир потребовал его выдачи, считается утерянным. Когда, согласно положениям настоящей Конвенции, возмещение ущерба за полную или частичную утерю багажа или за его повреждение возлагается на перевозчика, то может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба. Сумма ограничивается ~ 20 долларами США в случае повреждения зарегистрированного багажа, и суммой ~ 400 долларов США в отношении незарегистрированного багажа или другого имущества.

Освобождение от ответственности

Перевозчик освобождается полностью или частично от ответственности в том случае, когда ущерб возник по вине пассажира или в результате его неадекватного поведения. Если перевозчик несет ответственность за ущерб, но причинению ущерба способствовало своими действиями или своими упущениями третье лицо, перевозчик отвечает за весь ущерб, имея, однако, возможность предъявить иск к этому третьему лицу. Перевозчик освобождается от ответственности, если ущерб причинен ядерным инцидентом, в этой ситуации в силу действующих норм, регламентирующих ответственность области ядерной энергии, ответственность за этот ущерб возлагается на оператора ядерной установки или на другое, заменяющее его лицо.

Претензии и иски

Получение багажа пассажиром без претензий с его стороны предполагает, если не доказано обратное, что багаж был получен полностью и в хорошем состоянии. Претензия должна быть выдвинута перевозчику либо устно, либо в письменном

¹³ Багаж содержит скоропортящиеся или опасные для перевозки вещества

виде в течение семи последовательных дней с момента фактического принятия багажа заявителем. Что касается багажа, не сданного перевозчику, указанный выше срок исчисляется с момента обнаружения утери или повреждения и самое позднее с момента прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира. Пассажир освобождается от обязанностей, возлагаемых на него в силу указанного выше, если утеря или состояние багажа были установлены в присутствии сторон.

По всем спорам, возникающим в связи с международными перевозками, истец может по своему выбору обратиться, помимо компетентных судов, назначенных сторонами с общего согласия, к судам страны, на территории которой находится:

- а) главная контора ответчика, его обычное местожительство или контора, при посредстве которой был заключен договор перевозки;
- б) место, где был причинен ущерб;
- с) место отправления или назначения, и может обратиться лишь к этим судам.

Исковая давность

Право на предъявление иска в связи со смертью, телесными повреждениями или любым другим ущербом физическому или психическому здоровью пассажира погашается по истечении трех лет. Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен ущерб, узнало или должно было узнать об этом. Однако срок давности не может превышать пяти лет, считая со дня дорожно-транспортного происшествия.

Течение срока исковой давности начинается со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии.

Срок исковой давности устанавливается:

- по требованиям к перевозчику или буксировщику, возникающим в связи с осуществлением перевозок грузов или буксировки буксируемых объектов, — один год;
- по требованиям к перевозчику, возникающим в связи с осуществлением перевозок пассажиров и их багажа, — три года.

Иски перевозчиков или буксировщиков к пассажирам, грузоотправителям, грузополучателям, отправителям буксируемых объектов и получателям буксируемых объектов, другим юридическим и физическим лицам, возникающие в связи с осуществлением перевозок грузов, пассажиров и их багажа, буксировки буксируемых объектов, могут быть предъявлены в течение одного года со дня наступления события, послужившего основанием предъявления таких исков.

7.9. Страхование

Сегодня уже страхование в технологии организации туризма стало обыденным, и никто без решения вопросов страховки туристов, технических средств, страхования ответственности владельцев транспортных средств не занимается автобусными турами и иными перевозками пассажиров и туристов.

Страхование средств наземного транспорта

Транспортные средства и грузы подвержены различным видам риска и в связи с этим и страхование транспортных средств *каско* и страхование грузов (*карго* - *cargo*) производится отдельно.

Страхование средств наземного транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с защитой транспортного средства от повреждения или уничтожения.

Транспортные средства — автомобили и автобусы являются источниками повышенной опасности. На автомобильных дорогах всего мира, и Россия не является исключением, идет настоящая бойня. В автомобильных авариях погибает больше людей, чем на войнах или от эпидемий. По статистическим данным, за первую половину 1993 года в дорожных автомобильных авариях в России погибло более 10548 человек и 53875 получили ранения. Другой и не менее распространенной опасностью являются кражи и угон транспортных средств. Этот вид воровского промысла настолько стал распространенным, что информацию в оперативной сводке по числу угнанных машин исчисляют в минуту, а не в сутки. Так, за три месяца 1993 года в России зарегистрировано 25974 случая краж и угона автомобилей. Раскрываемость угона в среднем составляет 59%. Грабеж и разбой в отношении автомобилей не является российской выдумкой, от него страдают и в других странах мира. Не спасают ни хитроумные замки, ни дорогостоящие системы сигнализации. С расслоением общества по достатку и нарастанием социальной напряженности количество противоправных действий в отношении государственных и частных транспортных средств возрастает.

Страхование транспортных средств — крайне необходимый процесс. В общей практике страхования применяются два варианта:

(1) каско — страхование транспортных средств. Страховые риски — дорожная или иная авария, пожар, кража, угон и т. д. Исключаются из страхования перевозимые грузы, фрахт, имущественные интересы третьих лиц;

(2) страхование авто-комби, включающее страхование транспорта, водителя и пассажиров, прицепа и груза. Условия страхования авто-комби могут включать франшизу. Государственные предприятия страхуют транспортные средства в обязательном порядке. Личные и частные транспортные средства подлежат добровольному страхованию.

По многим вариантам страхования транспортных средств устанавливается франшиза. В международной практике это типовое условие *Loss Damage Waiver* — LDW.

Страхование ответственности

Для России не актуально, а для международного туризма обязательно. Пересечение границ бывшего СССР на транспортном средстве без наличия страхового полиса «Зеленая карта» просто нереально. По «Зеленой карте» страхуется конкретное транспортное средство. В рассматриваемом случае автобус. Этот вид страхования предусматривает возмещение расходов при страховом случае третьему лицу — пешеходу или владельцу транспортного средства, которому нанесен ущерб вследствие аварии или другого ДТП, совершенного застрахованным транспортным средством. Страховка действует на территории практически всех европейских стран, в Израиле и некоторых североафриканских странах, например в Марокко. Страховку «Зеленая карта» можно приобрести практически во всех страховых компаниях сроком на 15 дней, на месяц, три месяца или на год (что существенно дешевле).

Страхование пассажиров

Дорожные аварии с автобусами обычно влекут за собой тяжелые последствия. Конструкции кресел обычно не предусматривают привязных ремней для пассажиров в отличие от легковых автомашин. Ежедневно информационные новости приносят сообщения об автобусах, упавших в пропасть на горной дороге, столкнувшихся с поездом на железнодорожном переезде, и другие. Как правило, в результате имеется большое количество жертв. В то же время, если на железной дороге, воздушном или морском транспорте проездной билет персонифицирован,

т. е. в нем указаны реквизиты пассажира, то для многих автобусных линий персонафицированный билет не предусматривается.

Тем не менее, лицензии на автотранспортные пассажирские перевозки, как внутренние, так и международные, предусматривают обязательное страхование пассажиров. Приобретая проездной билет на рейсовый автобусный маршрут, пассажир совершает акт безоговорочного присоединения к установленным Правилам перевозки. При этом автоматически, согласно Правилам перевозки, предусматривается его страхование.

В практике туризма в составе туристских услуг, приобретаемых по туристской путевке, предусматривается дополнительное страхование туристов при автобусных перевозках, в том числе и схемы коллективного страхования, т. е. страхуются любые 10 из 50 туристов автобуса.

Внутренний туризм

Предусмотрительные туроператоры при организации даже городских экскурсий при посадке экскурсантов в автобус оформляют групповой страховой договор, в котором указывают фамилии пассажиров-экскурсантов. Если туристы следуют в другую местность или город, необходимо в условиях туристской путевки указать и требовать наличие с собой у каждого туриста полиса обязательного медицинского страхования. Однако практика показывает, что пока система обязательного медицинского страхования несовершенна, и медики в других городах неохотно оказывают услуги по медицинскому страховому полису, выданному в иной местности. Лучше всего туристов страховать дополнительно с учетом направления маршрута и условий совершения путешествия.

Международный автобусный туризм

Международная Конвенция о пассажирских автомобильных перевозках предусматривает обязательное страхование пассажиров и их багажа. Кроме того, каждый турист, выезжающий за рубеж, должен иметь страховой полис с надлежащим покрытием, обеспечивающим достаточное медицинское обеспечение в страховых случаях.

7.10. Терроризм и бандитизм

Автобус с пассажирами представляет собой удобный объект для террористов и грабителей всех мастей, в силу особенности перемещения — транспортное средство движется самостоятельно по дорогам и находится в большей части своего пути без охраны, особенно вне населенных пунктов. Последнее — не является надежной защитой — широко известен захват автобуса с иностранными туристами у самых стен московского Кремля в центре Москвы.

Практикуется захват автобуса с целью взятия его пассажиров в качестве заложников для достижения различных целей (получения у властей крупного выкупа за людей, обеспечения предоставления беспрепятственного выезда за границу для преступников, иных политических целей). В Китае зимой 1997 г. автобусы стали объектом массового терроризма для достижения политических целей — в десятки автобусов были заложены взрывные устройства.

Часто пассажиры автобусов становятся объектами обычного грабежа. Поскольку туристы обычно везут с собой деньги и вещи, особенно это развито у «шоппинг-туристов», то грабеж туристских автобусов стал делом довольно обычным, а коммерческие туры весьма рискованными. В январе 1997 г. банда вооруженных грабителей в составе пяти человек, смешавшись с туристской группой, направлявшейся в шоп-тур в Турцию, села в автобус. На пути в московский аэропорт Домодедова

эта группа остановила машину на обочине шоссе и отобрала у туристов 250 тыс. долларов США¹⁴. Известны случаи нападения в приграничных районах на автобусы коммерческих рейсов в Китай. Наиболее частыми случаями являются кражи багажа пассажиров из багажных отсеков автобусов при погрузке или выгрузке, на стоянках.

В некоторых странах и туристских центрах, например в Израиле, Бразилии и ряде других, практикуется обязательное сопровождение туристских автобусов вооруженной охраной. Отряды специального назначения по борьбе с терроризмом обязательно отрабатывают приемы освобождения пассажиров автобуса с учетом максимально возможной безопасности для людей. Для пассажиров пишутся специальные инструкции по поведению в случае захвата автобуса террористами.

Известны случаи разбойных нападений на туристские автобусы по наводке на основании информации, полученной от работников туристских фирм, организующих такие путешествия, например для челноков. На трассах в целях обеспечения безопасности перевозок организуется контроль за передвижением междугородних туристских автобусов на перегонах.

7.11. Туристский продукт

Услуги перевозки пассажиров и туристов и их багажа на городских, местных, дальнемагистральных автобусных маршрутах на автобусах различной комфортности.

Трансфер туристов, путешественников и туристских групп.

Этап автобусного маршрута в составе комбинированного по видам перевозки путешествия.

Автобусные экскурсии всех видов, в том числе городские обзорные маршруты.

Средство размещения (ротели, автобусы, приспособленные под жилые передвижные дома).

Аттракции и шоу, выставки.

Спутные:

системы технического обслуживания, система обучения водителей, системы информации, питания, страхование пассажиров и туристов, транспортных средств и автогражданской ответственности.

7.12. Примерные Правила туристско-экскурсионного обслуживания на автобусных маршрутах и турах

Общие положения

1. Исходя из основных задач, возложенных на транспортные и туристско-экскурсионные организации по обеспечению высокого качества и уровня культуры обслуживания туристов и экскурсантов при использовании пассажирского автомобильного транспорта, примерные Правила транспортного и туристско-экскурсионного обслуживания предусматривают создание необходимых условий:

1.1. разработки надлежащей документации туристского или экскурсионного маршрута, его согласования и сертификации;

1.2. подачи автобусов для туристско-экскурсионных поездок в установленное время, в технически исправном состоянии, с соблюдением санитарных норм;

1.3. движения автобусов строго по утвержденному маршруту следования с соблюдением установленного графика;

1.4. безопасности движения и перевозок туристов и экскурсантов;

¹⁴ Газета Коммерсант Daily — 2 (1184) от 01 февраля 1997, с. 7.

1.5. соблюдения надлежащего порядка среди туристов и экскурсантов, обеспечивающего нормальные условия для работы водителя автобуса, чистоту и сохранность оборудования автобуса, приятный отдых во время поездки;

1.6. проведения туристско-экскурсионной поездки в соответствии с утвержденной программой обслуживания туристов и экскурсантов и графиком движения автобусов;

1.7. принятия необходимых мер для доставки туристов и экскурсантов в место назначения, в случаях возникновения в пути следования чрезвычайных обстоятельств.

2. Примерные Правила транспортного и туристско-экскурсионного обслуживания туристов и экскурсантов при пользовании пассажирским автомобильным транспортом предусматривают регулирование взаимоотношений между представителями автотранспортного и туристско-экскурсионного предприятия при выполнении туристской поездки. Эти Правила должны быть указаны в договоре на транспортное обслуживание как обязательные для транспортных, туристско-экскурсионных организаций и туристов (пассажиров, экскурсантов).

3. Настоящие типовые Правила не заменяют действующих Правил дорожного движения, Особых условий перевозки туристов и экскурсантов автомобильным транспортом общего пользования и Положений об экскурсоводе туристско-экскурсионных учреждений и руководителя туристской группы (групповоде, турлидере) на транспортном маршруте.

Порядок взаимодействия и общения водителя автобуса и представителя туристско-экскурсионной организации

4. В своей совместной работе по обслуживанию туристов и экскурсантов водитель автобуса, экскурсовод, руководитель туристской группы обязаны обеспечивать туристам и экскурсантам приятный отдых в соответствии с программой туристского путешествия, набором (пакетом) туристских услуг, указанных в туристской путевке, и высококачественное туристско-экскурсионное обслуживание.

5. Водитель, экскурсовод, руководитель туристской группы обязаны:

5.1. содействовать полному и адекватному выполнению мероприятий программы туристско-экскурсионного обслуживания группы. Досрочное прибытие автобуса в пункт назначения не дает экскурсоводу, руководителю туристской группы право требовать от водителей дополнительной работы, не предусмотренной графиком движения;

5.2. устранять совместными согласованными действиями срывы и неполадки в обслуживании туристов и экскурсантов, возникающие из-за изменившихся или непредвиденных обстоятельств;

5.3. быть чисто и аккуратно одетыми. В общении друг с другом и туристами быть корректными, вежливыми, не допускать грубости и резкости, придерживаться правил официально принятого обращения.

6. Водитель автобуса обязан выполнять указания и распоряжения экскурсовода (руководителя или сопровождающего туристской группы), если они не связаны с изменением маршрута следования, нарушением правил дорожного движения и не угрожают безопасности перевозки, а также не противоречат существующим инструкциям. Если водитель считает распоряжения экскурсовода, руководителя туристской группы неправильным, он должен заявить о своем несогласии, сославшись на соответствующий документ.

Если экскурсовод, руководитель туристской группы будет настаивать на выполнении отданного им распоряжения, водитель обязан подчиниться, сделав при этом соответствующую запись в наряд-путевку или наряд экскурсовода, а по при-

бытии на место поставить об этом в известность автотранспортное предприятие, которое впоследствии доводит нарушение до сведения соответствующей туристско-экскурсионной организации (заказчика). Распоряжения, влекущие нарушения правил дорожного движения, необоснованного изменения маршрута следования и режима работы, создающие угрозу безопасности транспортных средств и пассажиров, водителем не исполняются. В случаях отклонения от маршрута по техническим причинам или по вине водителя экскурсовод, руководитель туристской группы (групповод) делает запись в путевом листе и справке-наряде.

7. Экскурсовод, руководитель туристской группы и водитель не имеют права:

7.1. изменять или продлевать запланированный в соответствии с паспортом тура и заявкой маршрут, если это не вызвано особыми условиями, угрожающими безопасности движения;

7.2. отговаривать (рекомендовать) туристов и экскурсантов от участия в мероприятиях, предусмотренных туристско-экскурсионной программой обслуживания;

7.3. разрешать проезд в автобусе лицам, не входящим в туристско-экскурсионную группу, за исключением лиц, вписанных в путевой лист, и работников, проверяющих экскурсовода, руководителя туристской группы на маршруте.

8. Водитель обязан ставить в известность экскурсовода, руководителя туристской группы обо всех замеченных фактах нарушения туристами, экскурсантами правил пользования автобусом, а последний обязан принимать меры пресечения нарушений.

9. В случае умышленных или повторных нарушений правил пользования автобусом экскурсовод, руководитель туристской группы в качестве последнего предупреждения имеет право прервать движение по маршруту, а в случае дальнейшего неповиновения высадить нарушителя из автобуса, привлекая для этого при необходимости работников милиции.

10. При обнаружении порчи туристами автобуса и его оборудования водитель обязан немедленно поставить об этом в известность экскурсовода, руководителя туристской группы, прервать движение автобуса по маршруту и потребовать от них составления акта. После передачи акта водителю движение по маршруту должно быть продолжено. О составлении акта делается запись в путевом листе водителя.

11. Водитель, экскурсовод, руководитель туристской группы обязаны¹⁵ оказывать содействие и помощь туристско-экскурсионным группам, автобусы которых остановились из-за аварии или технической неисправности. При необходимости организуется подвоз туристов и экскурсантов аварийного автобуса к ближайшему населенному пункту и оказывается содействие в вызове резервного автобуса, технической помощи. Помощь в пути должна оказываться всем без исключения туристским и экскурсионным группам, независимо от того, каким автопредприятием предоставлен автобус. Отказ в оказании помощи должен рассцениваться как серьезное нарушение настоящих Правил.

12. Спорные вопросы разрешаются экскурсоводом, руководителем туристской группы (групповодом) и водителем без участия туристов. Вовлекать туристов и экскурсантов в споры, апеллировать к их мнению категорически запрещается.

Обязанности экскурсовода, руководителя туристской группы (групповода, турлидера, сопровождающего)

13. Экскурсовод, руководитель туристской группы обязан:

13.1. знать маршрут следования и график движения автобуса, программу и условия обслуживания группы в каждом пункте маршрута (Правила и порядок про-

¹⁵ Обязанность возникает в силу принадлежности к одной организации, например, к системе туристских организаций Советов по туризму, как было в доперестроечное время. В постперестроечный период можно говорить лишь о профессиональной этике.

езда, план экскурсионного обслуживания, место и порядок организации питания, размещения на отдых и ночлег, калькуляцию стоимости обслуживания и т. д.);

13.2. знать содержание и Правила оформления всех документов, связанных с обслуживанием туристов и экскурсантов на автобусном маршруте; иметь надлежащие туристские документы (списки группы, путевки, ваучеры, наряды, накладные, страховые полисы, доверенности и разрешения и др.), в том числе групповые документы. Знать все необходимые реквизиты принимающих организаций, гостиниц, предприятий питания и иного туристского обслуживания, все адреса и телефоны организаций, к которым он может и должен обратиться по пути следования при возникновении чрезвычайных обстоятельств;

13.3 оформлять в установленном порядке надлежащие документы на транспорт, проживание, питание, экскурсионное обслуживание и другие услуги, оказываемые группе;

13.4. в случае неявки (или отставания от группы) кого-либо из туристов или экскурсантов ко времени и месту отъезда экскурсовод, руководитель туристской группы:

- уточняет личность непришедшего и по возможности причину неявки;
- задерживает отправление автобуса на 15 мин и делает в путевом листе и наряд-путевке запись о причинах задержки;
- в случае неявки туриста, экскурсанта из-за трагических обстоятельств или групповой неявки туристов, экскурсантов действует применительно к сложившимся обстоятельствам, при этом в путевые документы вносится запись о длительности и причинах задержки и принятых решениях.

14. До начала поездки экскурсовод, руководитель туристской группы обязан:

14.1. убедиться, что автобус по своему техническому, санитарному состоянию и оборудованию отвечает требованиям;

14.2. проверить наличие необходимых документов и списка туристов и убедиться соответствует ли число туристов и экскурсантов количеству мест для сидения в автобусе;

14.3. проверить наличие у туристов паспортов или документов, их заменяющих, загранпаспортов и визы, если таковые требуется. Лица, не имеющие при себе документ, удостоверяющий личность, а также страховой полис обязательного (добровольного медицинского страхования для выезжающих за рубеж с надлежащим покрытием) медицинского страхования, не включаются в группу туристов (снимаются с маршрута), экскурсантов;

14.4. дать разрешение водителю на начало посадки туристов, экскурсантов;

14.5. представиться туристам или экскурсантам, представить водителей и познакомиться со старостой группы, а в сборной группе — назначить старосту и разъяснить ему его обязанности;

14.6. ознакомить туристов, экскурсантов с маршрутом следования, программой и содержанием туристской поездки, Правилами пользования автобусом и поведением в пути следования, графиком остановок; рассказать, что делать в случае отставания;

14.7. разъяснить водителю путь следования по городу до выезда и дать распоряжение на начало движения.

15. В пути следования по маршруту экскурсовод, руководитель туристской группы обеспечивает:

15.1. ведение экскурсии в соответствии с методическими указаниями и особенностями контингента туристов, экскурсантов;

15.2. соблюдение туристами и экскурсантами Правил пользования автобусом, чистоты в салоне и сохранности оборудования автобуса и не допускает отвле-

чение водителя во время работы и другие нарушения, мешающие нормальному отдыху туристов и экскурсантов;

15.3. удовлетворение запросов и пожеланий туристов и экскурсантов, если они не изменяют маршрут следования и график движения и не выходят за пределы допустимых на маршруте действий;

15.4. назначение в особых случаях дополнительных остановок в интересах инвалидов, туристов и экскурсантов преклонного возраста или заболевших;

15.5. своевременное указание водителю места остановки и стоянки автобуса и информирование его о расположении заправочных станций и пунктов технической помощи.

16. Во время пребывания на промежуточных и конечном пунктах туристско-экскурсионного маршрута экскурсовод, руководитель туристской группы обеспечивает:

16.1. получение направления на ночлег, питание, экскурсионное обслуживание туристов и экскурсантов, а также водителя в соответствии с предусмотренной туристско-экскурсионной программой;

16.2. доведение до сведения туристов, экскурсантов и водителя:

- названия и адреса гостиницы и столовой с указанием часов их работы и порядка питания;

- содержания экскурсий, с указанием времени и места их начала и окончания, местом сбора по завершении экскурсии;

- маршрута и названия остановок общественного транспорта при самостоятельном следовании туристов в столовую, гостиницу;

- даты, времени и места отправления автобуса в дальнейший или обратный путь;

- времени, даты и места отправления автобуса с промежуточного и конечного пунктов маршрута в соответствии с графиком движения;

16.3. выбор места отправления производится исходя из наибольшего удобства для туристов или экскурсантов и с обязательным соблюдением всех установленных требований безопасности движения.

17. Экскурсоводу, руководителю туристской группы запрещается:

- а) отдавать распоряжения, противоречащие Правилам дорожного движения;

- б) делать громкие замечания водителям в присутствии туристов;

- в) делать замечания и отдавать распоряжения водителям через звукоусилительную установку;

- г) изменять установленный режим работы водителя.

Обязанности водителя автобуса

18. Водитель автобуса обязан:

18.1. своевременно подавать автобус для поездки туристов и экскурсантов в обусловленное заявкой место;

18.2. подавать автобус технически исправным, с нормально работающими отоплением и вентиляцией, полностью заправленный топливом, с исправно работающей громкоговорящей установкой, снабженной шнуром к микрофону, чистым с наружной стороны и в салоне, с чехлами на сиденьях, с укомплектованной аптечкой и снабженным информацией о Правилах пользования автобусом;

18.3. иметь схему маршрута следования с указанием опасных участков, знать и строго руководствоваться маршрутом следования автобуса и графиком движения;

18.4. выполнять требования, предусмотренные Правилами дорожного движения и обеспечивать безопасность перевозок;

18.5. избрать режим движения, наиболее благоприятствующий ведению экскурсии, и выполнять указания экскурсовода, руководителя туристской группы о снижении скорости движения, назначении остановки для проведения экскурсии,

о включении и выключении или изменении режима работы отопительных и вентиляционных устройств;

18.6. заблаговременно предупреждать экскурсовода, руководителя туристской группы о предстоящей заправке автобуса, объяснять причину и примерную длительность остановок, не предусмотренных графиком движения;

18.7. предоставлять в полное распоряжение во время обслуживания туристов и экскурсантов радио- и звукоусилительную аппаратуру. Водитель имеет право потребовать прекращения трансляции радиопрограмм, только если это мешает его работе;

18.8. в случае возникшей технической неисправности автобуса поставить в известность о существе неисправности экскурсовода, руководителя туристской группы и указать приблизительное время, необходимое для ее устранения. Если неисправность собственными силами не может быть устранена, организовать по согласованию с экскурсоводом, руководителем туристской группы подвоз туристов и экскурсантов на попутном транспорте до крупного ближайшего населенного пункта и вызвать резервный автобус. Вызов водителем по согласованию с экскурсоводом, руководителем туристской группы резервного автобуса производится в случаях, если неисправность автобуса препятствует доставке туристов в пункт назначения или время на устранение неисправности превысит время необходимое для прибытия резервного автобуса, что повлечет за собой срыв запланированных туристско-экскурсионных мероприятий.

В этих случаях экскурсовод, руководитель туристской группы должен зафиксировать время вызова резервного автобуса и время его прибытия и сделать запись об этом в путевом листе и справке-наряде.

18.9. Водителю запрещается:

- вмешиваться в работу экскурсовода, руководителя туристской группы (групповода);
- делать замечания, подавать реплики в процессе общения экскурсовода, руководителя туристской группы (групповода) с туристами;
- вести разговоры с туристами, экскурсантами во время следования по маршруту;
- произвольно останавливать автобус и изменять график движения по маршруту, если это не диктуется техническими причинами или требованиями безопасности движения.

Завершение туристско-экскурсионной поездки

19. Выполненное задание по перевозке туристов и экскурсантов удостоверяется подписью экскурсовода, руководителя туристской группы в путевом листе водителя и справке-наряде, с указанием фактического времени, показания спидометра, количества перевезенных туристов и экскурсантов.

20. После окончания путешествия, экскурсии экскурсовод, руководитель туристской группы сдает в диспетчерскую службу туристско-экскурсионной организации установленную отчетную документацию (записи, предусмотренные настоящими Правилами, письменный отчет о поездке, отзывы старосты группы).

7.13. Примерное Положение о руководителе группы автобусного маршрута

1. Руководителем туристской группы (групповодом) на транспортном маршруте (маршруте выходного дня и местном туристском маршруте) назначаются лица не моложе 18 лет, прошедшие специальную подготовку и обучение на курсах при соответствующих образовательных учреждениях системы туристского образования. Руководитель туристской группы (групповод) утверждается директором (руководителем) экскурсионного учреждения или туристской фирмы.

2. Руководитель туристской группы (групповод) осуществляет контроль за выполнением утвержденной программы и условий обслуживания группы, несет ответственность за соблюдение туристами установленного порядка пребывания на транспортном маршруте.

3. Руководитель туристской группы (групповод) обязан:

- знать программу и условия обслуживания группы в каждом пункте маршрута (Правила и порядок проезда, размещения, питания туристов, план экскурсионного обслуживания, калькуляцию стоимости путешествия и т. д.); постоянно находиться с группой и оказывать содействие в проведении организационных мероприятий по приему и обслуживанию туристов;

- следить за обеспечением безопасности туристов на маршруте; в случае заболевания туриста принимать срочные меры по оказанию ему первой медицинской помощи, а при необходимости содействовать госпитализации;

- знать содержание и Правила оформления всех документов, связанных с обслуживанием туристов на транспортных маршрутах;

- оформлять в установленном порядке документы на транспорт, размещение (проживание), питание, экскурсионное обслуживание и другие услуги, оказанные группе;

- принимать и рассматривать совместно с представителем обслуживающей стороны претензии туристов, стремиться уладить возникшие конфликты по поводу туристского обслуживания, составлять надлежащие акты о претензии в случае неудовлетворения справедливых требований туриста.

Руководитель туристской группы (групповод) несет ответственность за сохранность полученных документов.

4. Руководитель туристской группы (групповод) имеет право требовать от принимающей фирмы или партнера:

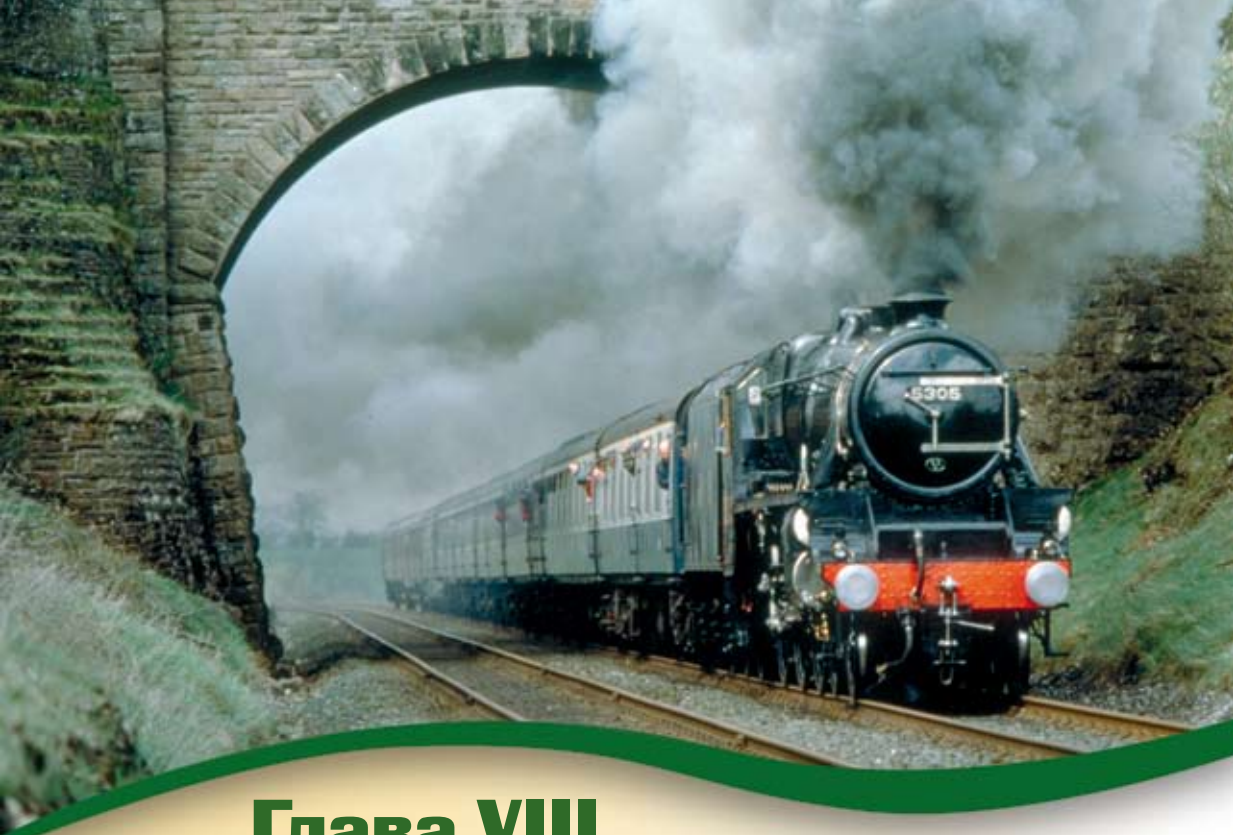
- полного выполнения утверждаемой программы и условий обслуживания группы;

- установления немедленной телефонной, телетайпной или телеграфной связи с направляющей или принимающей туристской фирмой, представителем которой он является, для информирования об имеющихся отклонениях от утвержденной программы и условий обслуживания;

5. Объем работы руководителя туристской группы (групповода) на каждом маршруте определяется руководителем соответствующего экскурсионного учреждения или советом по туризму и экскурсиям.

6. Руководителю туристской группы (групповоду) предоставляется бесплатный проезд и жилье; заработная плата и надбавки за работу в пути (вместо суточных).

7. Руководитель туристской группы (групповод) относится к категории работников с ненормированным рабочим днем. Руководителю туристской группы (групповоду) выдается служебное удостоверение.



Глава VIII.

Рельсовый транспорт

- История и факты
- Железные дороги в России
- Путешественник и железная дорога
- Технические аспекты. Мосты, переезды и переходы. Подвижной состав
- Структура обеспечения перевозок. Организация перевозок
- Железнодорожные сообщения
- Трансконтинентальные маршруты. Международные железнодорожные сообщения
- Смешанные виды сообщения. Скоростной трансфер из аэропортов
- Транспортировка автомашин и туристов Motorail
- Управление пассажирскими перевозками
- Перевозка багажа
- Проездные документы
- Ответственность за перевозку. нормативное обеспечение
- Специальные поезда. Специальные виды рельсового транспорта. Перспективные проекты. Специализированные фирмы и компании
- Музеи. Модельные железнодорожные составы и дороги
- Транзит. Поезда-легенды
- Туристский продукт



Глава VIII.

Рельсовый транспорт¹

История и факты. Железные дороги в России. Путешественник и железная дорога. Технические аспекты. Мосты, переезды и переходы. Подвижной состав. Структура обеспечения перевозок. Организация перевозок. Железнодорожные сообщения. Трансконтинентальные маршруты. Международные железнодорожные сообщения. Смешанные виды сообщения. Скоростной трансфер из аэропортов. Транспортировка автомашин и туристов *Motorail*. Управление пассажирскими перевозками. Перевозка багажа. Проездные документы. Ответственность за перевозку. нормативное обеспечение. Специальные поезда. Специальные виды рельсового транспорта. Перспективные проекты. Специализированные фирмы и компании. Музеи. Модельные железнодорожные составы и дороги. Информация о железных дорогах и перевозках в сети Интернет. Транзит. Поезда-легенды. Туристский продукт.

8.1. История и факты



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.

Как известно из советских школьных учебников, первый паровоз изобрел русский умелец Ефим Черепанов² и даже построил два опытных экземпляра, которые успешно эксплуатировались на шахте при перевозке

руды. Но история неумолима: в 1814 г. английский инженер Джордж Стефенсон (1781–1848) изобрел паровоз, а до него Рихард Тревитик (*Richard Trevithick*) создал такой аппарат в 1803 г. и успешно эксплуатировал его на угольной шахте в Уэльсе. Стефенсон сконструировал и построил три локомотива, имена которых вошли в историю техники — «Блюхер» (1814 г.), «Локомошн» (1825 г.), «Ракета» (1829 г.). Первый в мире паровозостроительный завод в Ньюскеале 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. Именно его агрегаты были приняты за основу при постройке первой русской железной дороги.

Ради справедливости отметим, что в 1804 г. некто Оливер Эванс в США объявил, что способен построить паровую машину для привода вагонов, но, не найдя финансирования для реализации идеи, остался в забвении со своими идеями. В 1812 г. *John Stevens* уже приступил к постройке первой железной дороги в США, однако потерпел неудачу в связи с недостаточностью финансирования.

¹ *Railway* (UK), *railroad* (US) — железная дорога.

² И доказательствам тому была посвящена особая диссертационная работа, заслужившая высшее одобрение. Но исторически установлено и подтверждено документарно, что изобретение Е. Черепанова состоялось в 1833 г. Заводчик Демидов, будучи весьма просвещенным человеком своего времени, знал об изобретении Стефенсона и постройке в Англии железной дороги. Он командировал Черепановых (отца и сына) в Швейцарию и Великобританию для изучения практики строительства паровых машин. Черепановым были построены два паровоза, которые перемещали составы вагонеток с рудой: первый до 3 т, а последующий до 16 т.

В Англии первая дорога была построена в 1825 г. между Стоктоном и Дарлингтоном. Первый железнодорожный поезд прошел по этому пути длиной в 11 миль 27 сентября 1825 г. В создании дороги принимали участие сам изобретатель Джордж Стефенсон и его сын Роберт. В 1840 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. Напомним, что и собственно туризм начат 5 июля 1841 г. Томасом Куком, который организовал однодневное путешествие 570 туристов по железной дороге из Лестера в Лафборо. Никакими иными наземными средствами осуществить быструю транспортировку большого количества людей на короткий срок не представлялось возможным.

Имя Дж. Стефенсона вошло в мировую историю, а благодарные соотечественники не без пользы для туризма построили ему специальный музей, где установлен первый в мире локомотив. Музей пользуется известностью, упоминается во всех туристских проспектах и буклетах и хорошо посещается экскурсантами.

На других континентах научно-техническая революция также торжествовала победу, и в США первая железная дорога была открыта в 1827 г. Первый паровоз был построен инженером *Peter Cooper* в 1830 г. и получил название *Tom Thumb*. Он стал приемником конной тяги на дороге Балтимор–Охайо. В 1831 г. был построен уникальный локомотив *The Best Friend of Charleston*, который открыл эпоху регулярных железнодорожных сообщений в штате Южная Каролина. Отметим, что для того времени проблемы создания железных дорог в Великобритании и США были совершенно не адекватны: в первой — небольшие расстояния и много населенных пунктов, во второй — необъятные просторы, длинные перегоны, необжитая земля. Это потребовало иных технических решений, повышенной надежности и ресурса механизмов.

Американцы быстро поняли важность железнодорожных сообщений, и поэтому в период 1850–1870 гг. в США было построено 15000 км железнодорожных магистралей. Первоначально железные дороги развивались на побережье Атлантического океана, затем пошли в глубь страны, и в 1869 г. железная дорога соединила оба побережья США — на поезде можно было проследовать через всю страну от Атлантического океана к Тихому.

Динамика строительства железных дорог в США

год	протяженность путей сообщения, км
1870	85000
1880	149000
1890	263000 (в 1890 г. дороги строились со скоростью 31 км в день)
1900	387000
1916	409000
1920	развитие автомобильного транспорта и строительство автострад замедлило развития железных дорог
1980	241000
2005	265000

Затем «опаровозились» европейские страны: Франция в 1832 г., Бельгия в 1835 г., Россия 1836 г. (дорога в Царское Село), 1838 г. Австрия и Пруссия, 1839 г. Италия и Голландия, 12848 г. — Дания и Испания. Первоначально перевозились грузы на платформах, а пассажирам предоставлялись места в дилижансах и колясках, установленных на этих платформах, лишь позднее для них придумали скамейки, крытые тентом.

В Японии железная дорога была построена между Токио и Иокогамой в 1872 г. Сегодня в мире построено 22 млн. км железнодорожных линий, которые связали и большие города, и малые поселки в Европе, Азии, Северной и Южной Америке, деревни в Африке и Австралии.

8.2. Железные дороги в России

Первая железная дорога в России была сооружена между Санкт-Петербургом и Царским Селом (ныне г. Пушкин). Русский царь Николай I издал 15 апреля 1836 г. специальный указ о сооружении Царскосельской железной дороги. Проектирование дороги осуществлял венский инженер Франц Герстнер. Протяженность дороги составляла 25 верст при ширине колеи 1829 мм. В сооружении дороги участвовало 1800 крестьян и 1400 солдат. 27 сентября 1836 г. началась пробная эксплуатация, а официальное открытие дороги состоялось 30 октября 1837 г. Состав — паровоз и 8 вагонов — отправлялся от нынешнего Витебского вокзала и следовал 35 минут. С 15 мая 1838 г. началось регулярное движение на участке от Санкт-Петербурга до Царского Села, а 22 мая 1838 г. — регулярное движение поездов до Павловска, где был сооружен красивый воксал³, первоначально предназначавшийся как место для отдыха. На сцене этого «воксала» на протяжении восьми сезонов играл оркестр под управлением великого Иоганна Штрауса.

Первые поезда имели вагоны 4-х классов. Высшего класса вагоны — «берлины» — были закрытыми и имели мягкие сиденья. Использовались платформы для перевозки колясок и карет⁴, в летнее время предлагались двухъярусные вагоны с сиденьями на верхней открытой площадке. Паровозы были выпущены из Англии. Мощность локомотивов достигала 120 л.с., а скорость до 60 км/час. Катание по дороге было недешевым — билет 1, 2 и 3-го класса стоил 75, 50 и 35 копеек серебром соответственно. Пассажиру выдавался металлический жетон, служивший билетом. Популярность дороги была фантастическая. Ежедневно курсировало пять поездов, а в воскресные дни вводились дополнительные рейсы. В 1839 г. по Царскосельской железной дороге «прокатилось» 726 тыс. пассажиров.

1 февраля 1842 г. был подписан высочайший указ о постройке железной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом.⁵ Знаменательно, что на этой же дороге и произошло первое крушение поезда, открывшее продолжающуюся и в наше время летопись катастроф.

Эпоха Пульмана

На дальние расстояния путешественникам следовало ездить с комфортом. Эту задачу решил американский инженер, изобретатель и предприниматель с большой буквы Пульман (Pullman), George Mortimer (1831–1897).

В 1867 г. Пульман создал компанию *Pullman Palace Car Co.*, которая вскоре стала крупнейшей в мире вагоностроительной фирмой. К югу от г. Чикаго построил при одном из своих заводов для рабочих и служащих город Пульман (*Pullman City*), на Иллинойс-Центральной железной дороге в 18 км к югу от Чикаго. Предприятие строило преимущественно вместительные, удобные и роскошно отделанные спальные и салонные вагоны, известные под названием пульмановских. Также в поезде находились вагоны-рестораны, отдаваемые в наем железнодорожным ком-

³ Воксал — прямая транслитерация английского термина «воксхолл» — частного загородного увеселительного заведения (холл) в парке для отдыха аристократии, сооруженного в 1661 г. Джеймсом Воксом на берегу Темзы близ Лондона. Сочетание имени хозяйки и слова холл (зал) дало жизнь новому термину воксхолл, который вошел в обиход многих европейских языков.

⁴ Идея путешествия по железной дороге со своим автомобилем, преподносимая как достижение научно-технического прогресса XX века, — далеко не нова и восходит к эпохе рождения железных дорог. Оказывается, и с любимой каретой в путешествии расстаться было трудно. Здесь истина, новое — хорошо забытое старое.

⁵ Источник: *Railways Magazine «Nord Express»*, 6 (10) 1997.

паниям и входящие в состав всех более значительных сквозных поездов на железных дорогах Северной Америки. Население города было 10000 жителей — почти исключительно рабочие и служащие вагоностроительного общества, для которых устроены множество домов-особняков, церковь, школы, гимнастические залы, библиотека и театр.

В 1858–1859 гг. Пульман сконструировал и построил первые три спальных вагона (*sleeping car*). В 1863 г. получил патент на конструкцию верхнего и нижнего спальных мест в вагоне, а в 1865 представил первый пульмановский вагон «Пионер», которые на сто лет вперед определил концепции развития классных спальных железнодорожных вагонов. Первый вагон был уникальным и неповторимым и одновременно столь тяжел и велик, что не проходил в тоннели и не мог следовать по железнодорожным путям, ибо неизбежно столкнулся бы со встречным поездом. Этот вагон остался в истории как музейный экспонат. Однако именно в этом вагоне повезли в последний путь тело умершего президента США Линкольна из Вашингтона в Спрингфилд (штат Иллинойс). Для этой цели были укреплены пути, мосты и даже расширены тоннели. Это мероприятие сделало отменную рекламу идеям Пульмана, и он получил поддержку нового президента США.

Как надо правильно ездить — лицом по ходу движения или наоборот

Как только началась эксплуатация железной дороги – начались и исследования состояния пассажиров в период движения. Врач Кондратий Грум-Гржимайло⁶ провел на себе тщательное исследование. Он многократно ездил в различных вагонах, вперед лицом по ходу движения, спиной, боком, стоя и сидя, впереди салона или посередине, передвигался по вагону в период движения. Именно им было указано наличие волнового и бокового раскачивания вагонов, определено воздействие качки на состояние пассажира. Волновое раскачивание благоприятно действует на пассажира, располагает его к дремоте, ко сну. Боковое – наоборот оказывает негативное воздействие. Был сделан вывод, что *«частая езда по железной дороге уменьшает прилив крови к голове и способствует пищеварению. В дороге можно беседовать, слушать разговоры других, рассматривать окрестные предметы, дремать, переходить с одного места на другое и т.п. Такое разнообразие неимоверно благоприятно для здоровья»*.⁷

Интенсивное развитие железных дорог в России

К 1900 году в России было построено и введено в эксплуатацию 43485 км путей, причем треть дорог находилась в частном владении и лишь 28390 км в государственном. На каждый миллион населения европейской части России приходилось по 334 км путей, в азиатской части России — 289 км. Для сравнения аналогичные показатели для США – 4738 км, в Англии — 898 км, Франции — 1028, Германии — 1029 км. Однако по показателю плотности путей по территории страны все страны опережает Бельгия, далее следует Великобритания, Германия, Италия и лишь во второй десятке этого рейтинга следует США. Разумеется, при сравнении и анализе следует учитывать масштабы территории, природно-климатические факторы и степень освоения. По численности подвижного состава на 1896 г. в России было 10250 пассажирских и почтовых вагонов, в Германии — 32340, Франции — 25729. Пассажирских вагонов в России насчитывалось 9879, в том числе: императорских

⁶ К. Грум-Гржимайло в ту пору был редактором популярной петербургской газеты «Друг здоровья» и написал любопытную заметку — свои впечатления о многократных поездках по железной дороге. Статья называлась «Влияние на здоровье езды по железным дорогам».

⁷ Отдел маркетинга Октябрьской железной дороги должен выделить средства на памятник этому великому исследователю и промоутеру.

— 84, салонных и директорских — 314, первого класса — 782, первого-второго (*mix*) — 703, второго — 1555, второго-третьего (*mix*) — 229, третьего — 5290, четвертого — 509, арестантских — 272, санитарных — 173. Средняя протяженность поездок не превышала 200 км, свыше 500 км путешествия совершали только 5% пассажиров. Путешествия длиной свыше 2000 км совершили только 0,2%. Тем не менее, в 1895 г. из Москвы в Санкт-Петербург и обратно проследовало 10,526 млн. пассажиров.

В период 1896–1905 гг. в России была построена Транссибирская (Великая Сибирская) магистраль, соединившая Москву и Владивосток. Завершение работ состоялось в 1916 г., протяженность магистрали от Челябинска до Владивостока 7000 км. До завершения обводного пути вокруг озера Байкал была организована железнодорожная паромная переправа, и был построен мощный ледокол-паром «Байкал». Паром был оснащен тремя линиями путей и принимал 25 груженых вагонов. В каютах трех классов размещались 150 пассажиров. В настоящее время по этой магистрали организован мощный грузопоток, преимущественно контейнерных перевозок от Тихого океана в Европу. Контейнер от порта Находки до Бреста следует 10 дней.

В 1931 г. в ночь на 9 июня отправился в первый рейс по маршруту Москва–Ленинград скорый поезд «Красная Стрела», получивший символический номер № 1.

В СССР до 1940 г. общий объем пассажирских перевозок составил 2050 млн. пассажиров в год. Железные дороги в это время были основным доступным средством пассажирских перевозок для туристов и населения. Протяженность сетей сообщения составляла 106 тыс. км. В общем объеме перевозок железные дороги приняли 92% (автомобильные 3%, морские 0,8%, речные 3,8%, воздушные 0,19%). К 1970 г. объем перевозок вырос в 15 раз, и характер распределения загрузки по видам перевозок существенно изменился — железные дороги стали перевозить лишь 48% пассажиров (автомобильные 36%, морские 0,29%, речные 0,96%, воздушные 13,4%). С развитием научно-технического прогресса автомобильный и воздушный транспорт приобрел большее значение, и в 1988 г. при общем объеме перевозок 55423 млн. пассажиров в год эти показатели составили: железные дороги 37%, автомобильные 43%, морские 0,18%, речные 0,48%, воздушные 19%.

Интересно проследить подвижность населения в СССР с использованием железнодорожного транспорта: в 1940 г. каждый среднестатистический житель страны путешествовал на расстояние 517 км, в 1970 г. — уже 1294 км, а в 1988 г. — 1443 км. Дальность перевозок: пригородное сообщение 32 км, местное — 270 км, а дальнее — 890 км (по данным на 1988 г.). С развитием садоводческих институтов вокруг крупных мегаполисов пригородное сообщение увеличило дальность перевозок свыше 100 км.

А с началом нового тысячелетия объем железнодорожных перевозок России составил около 153000 тыс. км-пасс.

8.3. Путешественник и железная дорога

Железная дорога является удобным средством сообщения для транспортировки любых категорий туристов, начиная от туристов индивидуалов, больших и малых туристских групп на регулярных рейсовых линиях и чартерных поездах, организации специальных туристско-экскурсионных маршрутов местного и дальнего сообщения, так называемых железнодорожных туров, когда передвижение состава осуществляется преимущественно ночью, туристы проводят ночь в спальных вагонах, а днем совершают экскурсии по туристским центрам по ходу следования поезда.

До интенсивного развития автомобильного и воздушного транспорта 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 перевозки приняли значительную долю перевозок. Однако создание скоростных железнодорожных магистралей вернуло железной дороге конкурентоспособность. В пределах основных европейских стран — Италии, Франции, Испании, Германии, Великобритании — путешествия между крупными столицами и туристскими центрами (Париж, Брюссель, Лондон, Мадрид, Берлин, Рим, Милан и др.) сегодня удобнее совершать на поезде, чем на автобусе или самолете. Поездка из Милана в Рим занимает всего чуть больше 2 часов при следовании поезда со скоростью свыше 200 км/час.

Поезд передвигается по достаточно прямой трассе, которая всегда короче любой автомобильной дороги, соединяющей два населенных пункта. На автомобиле это расстояние, особенно в горной местности, за такое же время проехать просто невозможно, кроме того, на автострадах, за исключением германских автобанов, скорость обычно ограничена в пределах 100–120 км/час.

Современные технические решения колесных подвесок пассажирских вагонов скоростных поездов обеспечивают бесшумное и мягкое движение, следовательно тряска, вибрация и шум отсутствуют. Вагоны обладают повышенной комфортностью, снабжены анатомическими мягкими сиденьями, кондиционерами и панорамными стеклами для лучшего обзора местности. Благодаря последнему часто информативность путешествия на поезде гораздо выше, чем на автобусе, поскольку скоростные автомагистрали огорожены заборами, щитами и изгородями, защищающими магистраль от животных, а местных жителей от шума автострады.

При наличии скоростных поездов наибольшая эффективность передвижения на железной дороге наблюдается при путешествиях на расстояния до 500–600 км. В этом случае высокоскоростные железнодорожные магистрали позволяют преодолеть этот маршрут за 2–3 часа, что достаточно удобно для путешествующего. К тому же поезда обычно прибывают на вокзалы, традиционно расположенные практически в самом центре крупных городов и столиц, что минимизирует трансфер и создает существенные преимущества по сравнению с авиацией. При расстояниях перевозок, меньших 500 км, более эффективно использовать автомобильный транспорт, а при больших 1000 км — воздушные перевозки.

Путешествия по железной дороге превратились в своеобразный спорт для отдельных энтузиастов. Самый активный железнодорожный путешественник *John E. Ballenger* проехал почти 76500 миль по двум американским континентам. Но свой любознательный интерес к путешествиям он удовлетворил на этом пути лишь за несколько лет. Американец *James J. Brady* за один календарный год отметил на 498 станциях, совершив путешествие протяженностью около 21500 миль.

Кроме собственно исходного 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 небольших частных дорог, укомплектованных подвижным составом прошлого века. Предметом туристского интереса являются фото- и видеосъемки ретро-локомотивов со шлейфом черного дыма из картинной трубы на фоне красивых ландшафтов, и даже запись фонограмм оригинальных и характерных звуков механизмов при движении.

8.4. Технические аспекты

Современное техническое обеспечение системы железнодорожных перевозок — сложный комплекс инженерных сооружений, средств автоматизации, органов и систем управления обширным хозяйством. В общем случае, выделяются инженерные сооружения и средства обеспечения путей сообщения, собственно подвижной состав (локомотив и вагоны различного назначения), станций пассажирских и грузовых или смешанных, станций и объектов технического обеспечения подвижного состава, комплексы инженерных сооружений и систем управления обеспечения обслуживания пассажиров и грузов.

Пути

Исторически, с момента изобретения человеком обычной волокуши и, тем более, колеса, которое было изобретено 55 веков назад, — человек стремился создать гладкий путь для этого средства перемещения грузов в целях уменьшения сил трения. Технические средства древних — прототипы современных рельсов — восходят к 1500 году. Устраивались деревянные настилы, которые впоследствии превратились в деревянные рельсы, а затем для прочности на деревянные рельсы укрепили стальные полосы, далее их заменили полностью стальные рельсы. Железнодорожные пути обычно выполняют из стальных рельсов особого профиля, укрепленных на деревянных или бетонных шпалах. Отметим, что длительное время основной проблемой было именно крепление рельсов к шпалам. Лишь спустя многие десятки лет методом проб и ошибок в совершенствовании устройств рельсового пути был изобретен употребляемый повсеместно и ныне костыль. Существующий рельсовый профиль и костыль изобрел американец *Robert L. Stevens*.

Пути состоят, как правило, из двух рельсов, закрепленных на шпалах на строго определенной ширине. Расстояние (*gauge*) между рельсами железнодорожного полотна различно в разных регионах и странах. Первоначально ширина пути была везде разной от 90 до 210 см. Затем был принят единый стандарт 144 см. Но тем не менее и сегодня ширина колеи различна. В США был принят стандарт 152 см. В России железнодорожная колея шире, чем в Европе. В Португалии и Испании колея составляет 167,2 см, в Европе принята 143,2 см. При организации трансевропейских маршрутов требуется смена колесных тележек железнодорожных вагонов. Если ширина меньше чем 100 см, то полотно дороги считается узкоколейным. Соответственно ширине рельсового пути строятся и колесные тележки — *bogie*. Они могут быть сменными в зависимости от ширины колеи путей. Европейская колея уже российской, и при пересечении границы приходится производить смену тележек локомотивов и вагонов. В России узкоколейные дороги имеют два стандарта: 72 см и 105 см.

Известны и используются в определенных случаях монорельсовые дороги. Функционирует монорельсовая железная дорога (*Monorail System*), например, в Диснейленде (Калифорния), построенная специально для доставки туристов из крупного отеля в парк аттракционов. Монорельсовые дороги используются в аэропортах для скоростной доставки пассажиров из удаленных терминалов в центральный и транспортные узлы трансфера.

Горные дороги

Значительная часть территории земли покрыта горными массивами, через которые прокладываются пути, пробиваются тоннели, строятся трассы на горных перевалах. Пути в горной местности защищают от лавин, камнепадов, строят уникальные мосты через пропасти и ущелья. При этом следует учесть, что возмож-

ности преодоления подъемов и спусков для железнодорожных составов ограничены.

Проектирование и постройка горной железной дороги весьма дорогостоящее мероприятие, однако дешевле строительства шоссейной дороги. В горных местностях нередко строят узкоколейные дороги.



Горные дороги в Индии

В Индии функционирует пять уникальных узкоколейных горных дорог *Hill Railways*, построенных в середине-конце XIX века. Уникальные паровозы и не менее уникальные пассажирские вагоны воссоздают реальную картину путешествий прошлых столетий. Дороги проходят в красивых горных местностях и привлекательны для туристов.

Darjiling Himalayan Railway (Калькутта) — индийская железнодорожная компания — эксплуатирует уникальную горную узкоколейную железную дорогу на одну из местных горных вершин высотой 2134 м, где расположено небольшое селение. Состав из 5–6 полуоткрытых и крытых вагонов постройки и конструкции конца XIX века, которые спокойно могут быть отнесены к музейным экспонатам, медленно взбирается по бесконечному серпантину. Самые ловкие из пассажиров могут спокойно выйти на ходу из вагонов и прогуляться до следующего поворота — пока состав совершит поездку по очередном витку серпантина. Продолжительность следования по многочисленным серпантинам составляет 8–10 часов. Поездка на этом уникальном поезде пользуется популярностью у туристов, хотя комфорт минимальный. На промежуточных станциях имеются объекты туристского интереса — монастыри, древние дворцы, зоологический парк, чайные плантации и ботанический сад. Этим составом пользуются и местные жители, так как другого пути сообщения в этой местности нет. Для туристов рекомендуется сезон с апреля по середину июня и сентябрь–ноябрь.

Другая дорога — *Nilgiri Mountain Railways*. Дорога узкоколейная, построена в 1898–1908 гг., поднимается на высоту до 2268 м, длина ее составляет 116 км, путь проходит по красивым ущельям, через старинные виадуки и мосты (общей численностью 256), а также через 10 тоннелей, продолжительность всей поездки до 5 часов. На местных станциях можно совершить экскурсии по различным достопримечательностям, посмотреть природу национальных парков, красивые водопады, парки, дворцы и храмы.

Еще более древней, сооруженной в 1850 г., но действующей и сегодня является узкоколейка (524 мм) *Matheran Light Railway*. Путь проходит на высоте 800 м протяженностью 108 км. Туристы могут осмотреть уникальные пещерные дворцы *Cave Temples*, датируемые постройкой 200 BC. Лучший сезон для посещения октябрь–май.

Горная дорога *Kalka — Shimla Railway* поднимается на высоту до 2130 м. Эта уникальная дорога протяженностью 93 км была сооружена в 1903 г., ее путь следует через 869 мостов и 103 тоннеля. Туристы могут увидеть горные деревушки с неповторимым местным колоритом, уникальные сооружения, храмы, каскад водопадов *Chadwick Falls* (67 м).

Интерес представляет горная железная дорога в Швейцарских Альпах — *Wilhelm Tell Express (Luzern-Vierwaldstattersee-St.Gotthard-Tessin)*. Она соединяет два важных региона — Центральную Швейцарию и Тицино. Маршрут состоит из двух частей:

одна часть пролегает по озеру на небольшом колесном пароходе (3,5 часа), а основная — по железной дороге в горной долине *Reuss Valley* на высоте от 400 до 1100 м. во время пути туристы могут любоваться красивыми горными пейзажами. Через горный хребет *St. Gotthard* между *Goshnen* и *Airolo* поезд следует через 15-километровый тоннель. Железнодорожный состав включает пять вагонов разного класса, каждый вагон снабжен панорамными окнами.

Web: www.lakelucerne.com

В Альпах еще в 1890 г. проложена уникальная горная железная дорога, по которой в наши дни следует современный туристский состав *Glacier Express*. Трасса маршрута *St. Moritz (Davos)-Zermatt* проходит по горным долинам и заснеженным перевалам. На извилистом пути — изящные современные виадуки и мосты (291) и множество тоннелей (91).

Web: www.bvz.ch, www.fo-bahn.ch, www.rhb.ch

Горные железнодорожные трассы построены в Норвегии, территория которой изобилует горными массивами, прорезанными глубокими фьордами. Поездка по железной дороге активно используется в туристских целях для осмотра самых уникальных фьордов в мире.

* * *

В России известностью пользуется кругобайкальская железная дорога. Это уникальный памятник инженерной мысли и гения, труда сотен тысяч людей, строивших эту дорогу. Строительство этого участка Транссибирской магистрали началось в 1902 г. и было закончено только через 2 года и 3 месяца. В 1905 г. по пути, проложенному по берегу уникального и красивого озера, было открыто регулярное движение. Формально дорога не является круговой, она огибает лишь южную оконечность озера Байкал и северную часть. Даже в наше время Северный Байкал является практически безлюдным.

Сооружение кругобайкальской дороги считается самым сложной по техническим соображениям в мире, а дорога самой красивой из известных. На пути построено 39 тоннелей общей протяженностью более 8 км⁸ и множество иных инженерных сооружений. До ее строительства Байкал преграждал железнодорожную магистраль, и поезда преодолевали озеро на мощном ледокольном пароме. После 1957 г. построена новая магистраль Иркутск — ст. Слюдянка, а участок дороги от ст. Култук до ст. Байкал — стал тупиковым. По нему проходит несколько туристских маршрутов, туристы перемещаются по дороге на дрезине (автомотриссе).⁹ Собственно по кругобайкальской магистрали можно проехать на пригородной электричке (время пути 4 часа 40 мин, рейс один раз в день).

Самая протяженная высокогорная магистраль

Самая высокогорная в мире железнодорожная магистраль Цинхай-Тибет, считающаяся самым выдающимся инженерным сооружением XXI века, введена в эксплуатацию в 2006 г. Китае. Наиболее сложный участок Голмуд — Лхаса, где 696 км из 1442 км проходит на высоте более 4 тыс. метров, а один из горных перевалов — на высоте свыше 5 тыс. метров. В составе пассажирского поезда есть изысканные вагоны люкс для состоятельных пассажиров. В оборудовании поезда Синин-Лхаса будет и нечто, присущее только ему — кислородные приборы для каждого пассажира. Ожидается многократное возрастание туристского потока в Тибет.

⁸ Дорога получила название «Золотая пряжка стального пояса России». По стоимости дорожного пути — дороже любых иных, сооруженных в России.

⁹ Крытый самодвижущийся вагон, вмещающий до 15 чел. пассажиров. Туристский маршрут, уникальный по красоте мест, занимает 3 часа при скорости движения до 40 км в час. Остановки в любом месте по требованию пассажиров. Стоимость аренды до 30 USD с группы туристов. Такие путешествия организует туристский отдел «Центра экономического развития Восточно-Сибирской железной дороги».

Поезда на магнитной подушке

К техническим решениям будущего относят новые конструкции поездов на магнитной подушке. Отсутствие трения в таком приводе позволяет достичь высоких скоростей движения с тихим, плавным ходом. Однако до настоящего времени удалось построить лишь экспериментальные участки магнитных дорог в лабораториях Франции и Японии. Натурные модели таких поездов развивают скорость движения до 460 км/час.

Система поездов *Maglev* — изобретение XX в. Это новый высокоскоростной тип транспорта, отвечающий всем требованиям комфорта, экономии энергии и защиты окружающей среды.

Идея создания скоростного поезда возникла в Японии. В 1972 г. *Japan Airlines* начала работы по разработке скоростного поезда для трансфера пассажиров из аэропорта в близлежащий город. В 1975 г. был построен первый состав и 200 м пути на магнитной подушке. В 1982 г. состоялась пробная поездка пассажирского вагона. В марте 1985 г. пущена в пробную эксплуатацию линия с вагоном на 50 мест, и за полгода было успешно перевезено 610 тыс. чел. В 1986 г. на всемирной выставке *Transport Expo* в Ванкувере (Канада) был представлен натурный макет поезда, который перевез 470 тыс. пассажиров. Экспериментальный образец в 1988 г. на всемирной выставке *Saitama Expo* в *Kumagaya* перевез 270 тыс. пассажиров. В 1989 г. состав из двух пассажирских вагонов на 158 мест был пущен в эксплуатацию на участке длиной 500 м в *Yokohama Expo* и перевез 1,25 млн. пассажиров. В декабре 1995 г. введена в эксплуатацию первая линия длиной 8,3 км между *Hiroshima Airport* и *Shiraichi Station*.

В Японии установлен рекорд по числу пассажиров, воспользовавшихся поездами на магнитной подушке, которые курсируют по трассе длиной 8,9 км между станциями в Нагое и расположенной в районе этого города Всемирной выставкой ЭКСПО-2005 в префектуре Айти. Компания «Айти рэпид транзит» объявила, что после почти 4 месяцев эксплуатации был преодолен уровень в 10 млн. человек. Это значит, что ежедневно на этих поездах будущего ездят в среднем по 84 тыс. пассажиров. В компании говорят, что это больше, чем прогнозировалось. ЭКСПО-2005, где представлены последние технические достижения со всего мира, первый в истории случай коммерческого использования этого бесшумного, экологически чистого и супербыстрого вида транспорта, способного под действием магнитного поля приподниматься от полотна и «парить» над ним со скоростью свыше 580 км/ч.

В Китае завершено строительство 30 км трассы между международным аэропортом и Шанхаем, для которой консорциумом немецких фирм изготавливается поезд *Transrapid 08*, уже испытанный в Германии. Инфраструктуру трассы создает китайская фирма *Shanghai Maglev Transportation Corporation*. Шанхайская линия *Maglev* начинается на станции *Longyang Road* на западе и заканчивается на станции Международный аэропорт *Pudong* на востоке. Участок 30 км между аэропортом и Шанхаем поезд будет преодолевать за 7 минут со скоростью 430 км/час. Зазор между рельсами и поездом составит 10 мм. Необходимую электроэнергию будут обеспечивать батареи, размещенные на самом поезде. Стоимость разработки и изготовления *Transrapid 08* составила 1.57 млрд. долл. Если Шанхайская линия будет успешной, то Китай приступит к разработке и созданию более протяженной линии между Шанхаем и Пекином (500 км). Есть также действующая линия *Maglev Train* от международного аэропорта *Pudong* до станции метро 2-й линии «*LongYang Road*» в финансовом районе *Lujiazui*.

Власти Шанхая намерены продлить единственную в мире высокоскоростную коммерческую линию на магнитной подушке *Maglev* с тем, чтобы скоростные поезда курсировали между двумя международными аэропортами города. Планируется

соединить оба международных аэропорта на противоположных окраинах города, что позволит пассажирам добираться из одного в другой всего за 15 минут. Шанхай выбран местом проведения Всемирной выставки в 2010 г. В борьбе за это право город потратил свыше 1 млрд. USD на запуск поезда на магнитной подушке. Пока что проект имеет ограниченный успех: поезда ходят полупустыми, поскольку билеты на них дороги для китайцев, а остановки не соединены с какими-либо другими видами общественного транспорта.

В 2000 г. во время проведения выставки *World Expo 2000* в Ганновере (Германия) на испытательном участке в Германии были проведены демонстрационные испытания маглева *Transrapid 08* с пассажирами. На испытательной трассе *Transrapid 08* развивал скорость до 500 км/час. С июня по октябрь в показательных заездах *Transrapid 08* перевез 67 тыс. пассажиров за 566 заездов, в сумме набрав 43600 км. Проект левитирующего транспорта на участке Берлин–Гамбург был приостановлен в 2000 г. из-за финансовых затруднений, но с планами возвратиться к нему в 2006 г. Однако проводятся предварительные работы по другим 5 проектам для участков:

- Берлин — Аэропорт Шененфельд (28 км)
- Мюнхен — Аэропорт (37 км)
- Дюссельдорф — Аэропорт — Эссен — Бохум — Дортмунд (78 км) с последующим развитием до Боннского аэропорта (проект «*Metrorapid*»)
- Франкфуртский аэропорт — Ханхский аэропорт (108 км)
- Гамбург — Бремен — Гроннинген (Нидерланды) (289 км)

В США существует множество проектов строительства коммерческих линий *Maglev*, включающих как внутригородские *Urban Maglev*, так и линии на большие расстояния. Проект *Urban Maglev Program*, включает разработку левитирующего малоскоростного транспортного средства. В разработке участвуют *General Atomics/Pittsburgh Maglev team, Pennsylvania Department of Transportation, Port Authority of Allegheny County, Western Pennsylvania Maglev Development Corporation, Carnegie Mellon University*. Трассу для этого транспорта, включающую 5 станций, планируется разместить на территории студенческого городка Калифорнийского университета, в котором учатся 6000 студентов. Длина трассы — около 7 км, планируемая скорость 80 км/час. Финансирование проекта осуществляется из федерального и местного бюджетов, а также из средств фирмы *U.S. Maglev*, возглавляющей проект.



Фуникулеры и подъемники

Фуникулер — специальный подъемник на рельсах или канатах — *cable railway* (канатная дорога), *cable way*, *cable transporter* или горный подъемник по типу железной дороги на стальном канате. Кабины большой вместительности — более 20 человек — используются для транспортировки пассажиров или грузов на горную вершину. Один из первых фуникулеров в России был сооружен в Киеве в 1905 г., он стал

столь популярным транспортным средством, что перевозил до 1 млн. пассажиров в год. Позднее фуникулер был построен в Алма-Ате, а затем в Ялте. Фуникулер после трех реконструкций существует и эксплуатируется и в наше время и пользуется большим спросом у туристов.

В Бразилии в Рио-де-Жанейро фуникулер поднимает туристов на гору Корковадо, где установлена гигантская статуя Иисуса Христа. Фуникулер постро-

ен в г. Иерихон близ Мертвого моря (Израиль), он доставляет туристов на гору, где согласно преданию некоторое время жил Иисус Христос. По пути с высоты почти 50 м туристы могут обозревать развалины древнего библейского города.

Простейший вариант фуникулера используется в виде обычной канатной дороги на горнолыжных курортах. В США распространен горный подъемник (*cabin lift*) с кабинками для доставки туристов на горные смотровые площадки или верхние уровни горнолыжных трасс. Специальные подъемники для лыжников могут называться *chair lift* — подъемник с креслами или *T-bar* — подъемник с мягким канатом и поперечной палкой в виде перевернутой буквы «Т», на которой могут сидеть один или два лыжника при подъеме.

RoadRailers

RoadRailers — оригинальные железнодорожные вагоны, колесные тележки и собственно колеса, которых приспособлены для передвижения и по рельсам и по обычной шоссеной дороге. Распространены в США и Австралии. На железной дороге тележки вагонов устанавливают на рельсы, вагоны сцепляют в состав и тянут локомотивом. По прибытию на место назначения вагоны снимают с рельсового пути и по грунтовой дороге их буксируют мощные автомобильные тягачи. Эти конструкции преимущественно предназначены для грузовых перевозок. В Австралии в глубинных районах, где нет автодорог, для езды по железнодорожным рельсам приспособляли даже легковые автомобили.

Для городских транспортных линий мегаполисов активно проектируются целые системы комфортабельных вагончиков-автобусов на рельсах, которые будут иметь возможность сцепляться и следовать единым составом на большом перегоне с высокой скоростью, а при необходимости расцепляться и следовать индивидуальными маршрутами. Такие линии разрабатываются в Японии. Подобие таких конструкций — нечто среднее между электричкой и обычным автобусом — действуют в Харькове, Краснодаре, Томске, Воронеже, Калининграде и даже как экскурсионный транспорт — на Кругобайкальской железной дороге. В Москве власти серьезно намерены использовать 56-километровое малое (внутреннее) кольцо Московской окружной железной дороги для перевозки пассажиров на таких транспортных средствах. Вагон «рельсового автобуса» вмещает от 60 до 170 пассажиров и может следовать со скоростью до 100 км/час.

8.5. Мосты, переезды, переходы

Прокладка железнодорожной магистрали по пересеченной местности непременно связана с устройством насыпей, виадуков и мостов (*bridges*). Это необходимо при организации пересечения магистралей и местности сложного рельефа, рек и каналов, проливов и др. Мосты, акведуки¹⁰ и виадуки являются сложнейшими инженерными многоуровневыми сооружениями и часто пред-



¹⁰ Водоводы, сооружения древнеримской эпохи. Некоторые сохранились до наших дней и являются объектами туристского показа. К рубежу третьего тысячелетия во Франции восстановлен самый большой римский акведук *Pont du Gard*. История акведука насчитывает более 2000 лет. Он имеет внушительные размеры, высота 48 м, ширина 1,5 м. Водовод исправно функционировал более 500 лет с момента сооружения в 50 AD. Сегодня это уникальный туристский объект. Посмотреть на акведук, прекрасно дополняющий местный пейзаж, прибывает ежегодно более миллиона туристов.

ставляют собой произведение дизайнерского искусства. Обычно, и чаще всего, железнодорожные мосты строят отдельно от автодорожных. Конструкции мостов весьма разнообразны: арочные стальные (*steel arch*) и бетонные (*concrete arch*), подвесные (*suspension*), рамные (*continuous truss*), висячие (*suspension*), наплавные и понтонные (*pontoon*). Но исходя из стратегических соображений, для части железнодорожных мостов предусматривается возможность следования по ним автотранспорта. При сооружении мостов через реки для пропуска крупных судов предусматривается особый пролет с подъемной разводной частью (*ballance bascule bridge*). Для сооружения мостов создаются специализированные строительные фирмы и отряды.

Установлен и мировой рейтинг мостов с разделением по особенностям их конструкций. В мировой рейтинг мосты России не входят по причине отнесения их к стратегическим объектам, а в связи с этим доступ к данным закрыт. Железнодорожные мосты через крупнейшие реки Волгу, Иртыш, Енисей и другие реки Сибири несомненно являются одними из самых крупных в мире.

Официально самый длинный мост в мире через водное пространство построен в Сан-Франциско — 14,28 км, включая подъездные пути. Однако самый длинный мост как таковой построен в Англии — более 1,5 км с подъездными путями более 2,3 км, а уже следующий по величине следует мост в Бруклине (Нью-Йорк) — 1,4 км с подъездными путями 4,5 км. Мосты так красивы, что издаются специальные красочные альбомы с видами местности с мостов, издан CD-диск с видами самых красивых мостов мира, есть специальные туристские маршруты с осмотром мостов. В туристских целях мосты часто используются и для развлечения — осуществления прыжков вниз головой на резиновом канате.

Тоннели

При преодолении горных массивов и водных пространств (проливов) строятся тоннели, через которые следуют железнодорожные составы. Самый длинный железнодорожный тоннель под морским дном проложен в Японии, между двумя островами Хоккайдо и Хонсю. Длина тоннеля 33,5 мили, он проходит ниже уровня моря на 250 м и почти на 100 м под дном пролива. Другим уникальным сооружением является тоннель под проливом Ла-Манш, по которому курсирует скоростной поезд *EuroStar* (см. ниже). В США самый длинный железнодорожный тоннель *Moffat* пробит через Скалистые горы в штате Колорадо.

Самый длинный сухопутный тоннель Транссибирской железнодорожной магистрали Транссиба — Тарманчуканский. Длина тоннеля составляет 2030 метров, его строительство продолжалось (с перерывами) 13 лет и обошлось почти в три миллиарда рублей. Старый Тарманчуканский тоннель, построенный в 1916 г., будет законсервирован. Реконструкция и строительство тоннелей, путевого хозяйства, информатизация управления движением на Дальневосточной железной дороге позволит наращивать перевозки грузов в Китай, Японию и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

В настоящее время рассматриваются проекты следующего века — тоннели под Гибралтарским проливом и между Таллинном и Хельсинки под дном Финского залива. Поскольку глубина этих водных пространств слишком велика, то часть расстояния тоннели должны проходить под водой в подвешенном состоянии на тросах и растяжках с креплением ко дну. Огромные по протяженности тоннели планируется построить в Японии в следующем веке для установления сообщения между островами. Рассматривается проект железнодорожного тоннеля под Татарским проливом с континента на остров Сахалин и далее второй тоннель под проливом на остров Хоккайдо в Японию. Тогда можно прогнозировать экспресс Токио–Москва–Лондон.

Пешеходные переходы

Особое внимание уделяется организации пешеходных переходов (*crossing*) через железнодорожные магистрали на станциях, транспортных развязках, перекрестках дорог. Они выполняются трех типов — подземные по пешеходным тоннелям, по пешеходным мостам и непосредственно через железнодорожные пути. На станциях для удобства пассажиров при следовании интенсивных потоков пассажиров на разные уровни и этажи зданий используют движущиеся эскалаторы или траволаторы (*travolator*) — движущаяся дорожка для пассажиров на железнодорожной станции, в аэропорту, метро и т. п.

8.6. Подвижной состав

Локомотивы¹¹

Локомотив — центральное тяговое техническое средство. Как правило, локомотив (паровоз, тепловоз, электровоз и др.) один во главе состава. Но при определенных условиях, например, очень тяжелых и многовагонных составах или на горных участках дорог — количество локомотивов увеличивается.

Первоначально все локомотивы снабжались паровыми двигателями — паровозы (*boiler*). Первые паровозы были чудом техники своего времени и, как правило, имели собственные имена. Конструкции паровозов постоянно совершенствовались, и были построены истинные монстры — весом 450 т и мощностью до 6000 л. с. Наиболее распространенной колесной схемой была 4×8×4, т. е. четыре колеса — ведущая тележка, восемь огромных тяговых колес, соединенных кулисой с паровой машиной, и четыре колеса задней опорной тележки. Скорость поездов достигала 160 км/час. Самым мощным паровым локомотивом в СССР был паровоз «Иосиф Сталин», сегодня в России не осталось уже ни одного экземпляра. Последний монстр из этой серии есть на Украине и тщательно хранится как раритет технической мысли.

Разумеется, самые мощные и тяжелые локомотивы использовались при перевозке грузовых составов. Отметим, что в силу своих технических свойств паровая машина — непревзойденный двигатель, имеющий высокую эффективность при малых скоростях движения особенно при трогании с места. Паровозы не стали скоростными машинами. Самая большая скорость была развита паровозом *Mallard* — 125 миль в час, который буксировал семь вагонов с грузом 267,9 т в 1938 г. Самый большой — еще и ныне действующий паровоз *Union Pacific RR Challenger* — построен в 1943 г., вес локомотива 543 т. Он и сегодня используется для буксировки специальных составов *train buffs*. Особое стратегическое значение имеют паровозы в смысле резерва для военных целей, и значительная их часть находится в холодном резерве.

Электровозы

В 1888 г. *Frank J. Sprague* построил первую электрифицированную дорогу. И это ознаменовало начало эры электровозов, т. е. создания разветвленной сети электрифицированных дорог на постоянном и переменном токе и локомотивов на электрической тяге. Теперь устройство путей кроме собственно сооружения полотна дороги и рельсов потребовало установки столбов и подвесного контактного провода, устройства сложного оборудования подстанций электрической сети, систем автоматики.

¹¹ При постройке первые локомотивы получили наименование *Iron Horse* — Стальной конь.

Тепловозы

Тепловозы — это локомотивы, снабженные двигателем внутреннего сгорания, который либо непосредственно является основным приводом, либо приводом электрогенератора. Наибольшее распространение нашли дизельные и дизель-электрические локомотивы. Такие локомотивы приводятся в движение мощным дизелем и удобны там, где нет электрифицированных железных дорог. В вариантах дизель-электрического привода мощный дизель приводит в движение бортовой электрогенератор, который в свою очередь питает электроэнергией электродвигатели локомотива.

Поворотные столы для локомотивов

Первоначально конструкция локомотива определяла направление его движения и была практическая необходимость разворота при обратном движении (*backward* — задний ход), что создавало определенные неудобства. Для этой операции на станциях строились огромные поворотные столы. Впоследствии локомотивы стали делать таким образом, чтобы он мог легко двигаться в любом направлении, в том числе и два устройства управления. На скоростных поездах прицепляются два локомотива: в голове и в окончании поезда.

Вагоны

В общем случае, *Railway Vehicles* — железнодорожный пассажирский вагон. *Motorcoach* — высокоскоростной пассажирский вагон с помещением для отдыха, кондиционером и другим сервисом. В зависимости от назначения имеются и различные конструкции вагонов: грузовые и пассажирские (общие, сидячие, плацкартные, мягкие для поездов дальнего следования и др.). Обычно пассажирский поезд состоит из 15–20 вагонов, что отвечает принятой длине пассажирской платформы. Но в принципе количество вагонов может быть и большим. Самый длинный пассажирский поезд состоял из 70 вагонов — в Бельгии в 1991 г., однако он совершил поездку всего на 38 миль за 1 час 11 минут.

Сидячие вагоны — side elevation

Пригородные (*suburban*), местные и даже многие составы дальнего следования укомплектовываются вагонами с сидячими местами различной комфортности — сидячий вагон. Однако это происходит, когда маршрут не является чрезмерно протяженным и не требует отдыха пассажира в лежачем положении. Это характерно для скоростных линий.

Вагоны сидячих поездов ориентированы на хороший обзор пассажиром местности, по которой следует поезд, и снабжаются прочными большими панорамными стеклами. Специальная служба на технических станциях и проводники на коротких остановках обязаны протирать их и содержать в чистоте. *Bubble car or observation car* — вагон железной дороги с увеличенными окнами для обзора местности во время движения или специальным обзорным салоном на крыше вагона.

Спальные вагоны — sleeping car, sleeper

На маршрутах местного и дальнего сообщения, особенно, если часть/части его осуществляется в ночное время, используются спальные вагоны. В общем случае *Pullman Coach* — железнодорожный вагон пульмановской компании США или спальный вагон. *Pullman berth* — спальная койка в вагоне поезда, которая может быть поднята и прикреплена к стене купе, если не используется или днем для обеспечения большего пространства в купе. На итальянских железных дорогах используется специальный пассажирский вагон повышенной комфортности (*vettura letty*). В таких вагонах двухместные и трехместные купе подразделяются

на два класса, а одноместные бывают только первого класса. В купе имеются умывальники с горячей и холодной водой, отопление, кондиционер. Для проезда в вагонах этого класса необходимо приобрести специальный талон в агентстве фирмы *Compagnia Italiana vagoni letti*, при наличии свободных мест талон можно купить у проводника.

Европейский класс обслуживания пассажиров железных дорог предлагается системой *euronight* улучшенного обслуживания на европейских железных дорогах в поездах дальнего следования. Разработаны новые типы вагонов с улучшенной шумоизоляцией и амортизаторами, кондиционированием. Имеется первый и второй класс вагонов и соответственно классу пассажирам предоставляется обслуживание. Скоростные поезда *euronight* движутся в основном ночью и функционируют на пяти линиях: Вена—Венеция, Вена—Остенде, Вена—Цюрих, Вена—Гамбург, Рим—Женева.

Немецкие железные дороги и система ночных поездов *EuroNight* предлагают в октябре и ноябре недельные железнодорожные круизы по Европе по ценам с учетом скидок. В спецпредложение входят семь ночных переездов между туристскими центрами Европы регулярными ночными поездами. Стоимость проезда в кушеточных вагонах (до шести человек в купе) – 199 евро, в спальных вагонах (три человека в купе, с завтраком) – 399 евро. Возврат и обмен билетов по спецпредложению невозможен.

В ноябре для бронирования доступны следующие маршруты:

- Берлин (Гамбург) – Париж – Мюнхен – Милан – Кельн – Варшава – Брюссель – Берлин (Гамбург)
- Кельн – Милан – Мюнхен – Париж – Берлин – Брюссель – Варшава – Кельн
- Мюнхен – Милан – Кельн – Варшава – Брюссель – Берлин – Париж – Мюнхен.

Каждую ночь пассажир пересаживается в новый поезд, так что вещи нужно брать с собой или оставлять их в вокзальной камере хранения. Тем не менее, предложение является одним из наиболее выгодных для пассажира – ему не надо платить за отель. Кроме того, подобная цена за семь ночных переездов недоступна никаким иным способом. К примеру, полный тариф по подобному маршруту составит сумму под тысячу евро.

Спальный вагон поезда в Великобритании именуется *sleeping car*. В европейском экспрессе спальное купе — *couchette* (обычно четырех-шестиместные). Спальное место, койка (*berth*) — чаще всего данный термин применяется к спальному месту в вагонах поездов на железной дороге, речных и морских судах, спальных автобусах и караванах, кемперах. Отметим, что основным неудобством для пассажиров спальных вагонов железной дороги является совместное следование мужчин и женщин в одном купе (двухместном или многоместном). Для супругов этих трудностей не возникает. Большинство пассажиров женского пола достаточно дискомфортно чувствуют себя в присутствии незнакомых мужчин в купе. Поэтому на многих линиях, в частности на международных рейсах российского МПС, введено разграничение на женские и мужские купе. Мужчинам билеты продаются в мужские купе, а женщинам в женские. Соответствующие отметки делаются на билетах: *male, female*. Ребенок по международным правилам приобретает пол (в отношении данной проблемы) только с 12 лет. Существуют смешанные купе, например для семейных пассажиров. В случае, если мужчине был продан случайно билет в женское купе, то ему обязаны найти место в другом (мужском) купе в этом или другом вагоне. Впрочем, если женщины против присутствия мужчины активно возражать не будут, то проблема разрешится сама собой. Поэтому при приобретении билетов на спальные места на железной дороге следует обращать внимание на вид купе — мужское или женское. Данное замечание относится к спальным ваго-

нам международного класса. Разумеется, для плацкартных вагонов разделения на мужские и женские места нет.

Туристские группы на железнодорожных участках перевозки обычно сопровождают опытный работник туристской фирмы, хорошо знающий все проблемы, которые могут возникнуть у туристов, и способы их разрешения. *Special Man* — работник туристской фирмы, сопровождающий туристов на этапе трансфера, занимается встречами-проводами туристов, организует доставку туристов и их багажа к месту назначения.

В поездах международного класса, фирменных поездах, специальных туристских поездах повышенной комфортности имеется система обслуживания пассажиров — *special service requirement*. В этих поездах учитываются особые требования пассажиров, например, вегетарианская или кошерная пища, инвалидная коляска, подвесная койка для грудного ребенка и др. Этот вид услуги заказывается предварительно и записывается в условиях бронирования и в билете. В спальных вагонах проблему составляют организация кондиционирования воздуха, подогрев воздуха, постилки и смена постельного белья для пассажиров, а также обеспечение гигиены, включая защиту от бытовых насекомых. Регулярно вагоны проходят дезинфекцию купе.

В поездах происходят разные инциденты. Например, направляющийся поезд из итальянского города Винтимиль в Париж ночью с 4-го на 5-е сентября 2005 г. был вынужден прервать движение из-за жалоб пассажиров на укусы насекомых и зуд. Один из пассажиров утверждал, что в вагоне были «блохи, клещи и клопы». Пока точно не установлено, о каком виде паразитов, на самом деле, шла речь. По предположениям Национального общества железных дорог Франции (SNCF), сон пассажиров, действительно, нарушили блохи. В связи с инцидентом к поезду на марсельский вокзал Сент-Шарль вызвали врачей. Все медики на тот момент, однако, оказались занятыми, и на помощь железнодорожникам пришли морские пожарные. После тщательной проверки вагонов и дезинфекции багажа, к утру пассажиры могли продолжить путешествие. 80 из них, правда, ехать в том же поезде дальше отказались.

Еще большую проблему вызывает необходимость охраны пассажиров и их багажа, как во время стоянок, так в период движения, в основном в ночное время.

Вагоны-рестораны — *dinercar*

Практически во всех поездах, кроме местного и пригородного сообщения, имеются вагоны-рестораны, предоставляющие услуги питания в процессе движения. Особенно это важно для многодневных путешествий и туристских поездов, в которых количество вагонов-ресторанов достигает двух, а иногда и трех на состав. В скоростных и фирменных поездах предлагается питание в купе вагонов. Устраиваются особые вагоны-рестораны для быстрого питания, например, вагон-ресторан (*buffet-car*), вагон-бар, предназначенный для быстрого обслуживания посетителей.

Food Service — служба организации питания в пассажирских поездах дальнего следования постепенно становится очень похожей на аналогичную службу воздушных перевозчиков. В стоимость проезда, особенно для ночных поездов, включается компактное питание (ужин или завтрак), выдаваемое в специальном пластмассовом пакете. Объем и частота подачи питания зависят от продолжительности рейса и класса обслуживания. Для высших классов обслуживания и люкс-обслуживания в фешенебельных туристских поездах полагается улучшенный (иногда даже изысканный) ассортимент питания и напитков. Организация и подача компакт-питания в купе одновременно на весь состав пассажиров (300–500 человек) по ходу движения и уборка использованных приборов — задачи может быть не

столь сложные как в самолете, но хлопотные, требующие хорошей организации и слаженности работы целой группы проводников и работников вагона-ресторана или службы питания (*Food Service Assistant*). Для упаковки питания применяются легкие и прочные пластиковые приборы, одноразового пользования унифицированных размеров и форм в соответствии с международными стандартами.

Почтовые

Железные дороги, как и все иные транспортные сообщения, наиболее активно используются для доставки почтовой корреспонденции и отправления различных видов, в том числе дипломатической почты и багажа. Практически в состав каждого рейсового маршрута включается почтовый или почтово-багажный вагон. Некоторые почтовые вагоны имеют особые рабочие места для обработки почтовой корреспонденции в процессе перевозки.

Грузовые¹²

Железная дорога активно используется для транспортировки самых различных грузов. Для многих видов особых грузов созданы и специальные вагоны — для перевозки крупногабаритных, сыпучих, жидких и др. грузов. Для перевозки легковых автомобилей сконструированы особые закрытые платформы, на которых автомобили устанавливаются в два или даже три ряда по вертикали. Есть и ограничение по габаритам груза, вызванное предельными размерами пропуска составов через конструкции мостов и тоннелей.

Самый длинный и одновременно тяжелый грузовой поезд, с самым большим числом вагонов, совершил рейс *Sishen-Saldanha* по железной дороге в Южной Африке в 1989 г. Состав состоял из 660 вагонов, каждый с нагрузкой более 100 т. Состав буксировали девять электровозов и семь дизельных локомотивов, распределенных по длине состава. Состав образовал вереницу вагонов длиной 7,2 км, перемещал груз общим весом 77 тыс. т и проследовал успешно 856 км примерно за 23 часа. Другой рекорд для тяжеловозных грузовых поездов поставлен в Норфолке (США) в 1967 г, где был сконструирован поезд длиной в 6,4 км из 500 платформ для перевозки угля. Состав передвигали шесть дизельных локомотивов. Состав проследовал 160 км, а общий вес перевезенного груза превысил 47 тыс. т.

По грузоподъемности рекорд принадлежит вагону, изготовленному в 1981 г. в Германии на заводах концерна Крупп по заказу американской железной дороги. Эта уникальная платформа грузоподъемностью 830 т даже получила свое собственное имя *Schnabel*, снабженная колесными тележками с 36 осями.

8.7. Структура обеспечения

Станции и вокзалы, павильоны и платформы

Пассажирские станции — отдельные пункты железных дорог, где проводятся операции с пассажирскими поездами и вагонами — формирование, прием и отправка, транзит, техническое обслуживание подвижного состава, обслуживание пассажиров. Для обслуживания пассажиров сооружают специальные вокзалы. Пассажирские станции разделяют на сквозные, узловые¹³, тупиковые, комбинированные, технические, грузопассажирские (объединенные).

В зависимости от назначения пассажирские станции имеют пути для приема и отправления пассажирских поездов, выполнения маневровых операций, временной стоянки составов; здания вокзалов и павильоны для обслуживания пассажиров и служебного персонала; платформы, переходы, на одном или разных уровнях,

¹² *Baggage train* (амер.) — товарный поезд.

¹³ Самая загруженная узловая станция в мире *Clapham Junction* в Лондоне. Через нее проходит ежедневно 2200 поездов.

которые связывают вокзал, привокзальную площадь и платформы. На станциях имеются технические службы и парки, багажные и грузовые службы (склады, помещения, багажные платформы, транспорт для перевозки почты и багажа).

Железнодорожный вокзал — комплекс сооружений и зданий, специально предназначенных и надлежаще оборудованных для обслуживания пассажирских поездов и пассажиров. Вокзал в общем случае содержит собственно здание вокзала с залами ожидания, залами для транзитных пассажиров, билетными кассами, пунктами питания, багажными службами, служебными помещениями, крытыми или открытыми платформами, вокзальными переходами (тоннели, мосты, виадуки). Железнодорожные вокзалы бывают отдельные (для обслуживания только поездов дальнего следования и пригородных линий), полуотдельные (вокзал конструктивно разделен на две части для дальних и пригородных линий), а также единые. В зависимости от расположения зданий вокзала относительно путей выделяются боковые здания, расположенные с одной стороны путей, островные — здания располагаются между путями, тупиковые и русловые (подпутные или надпутные). Например, большинство вокзалов в крупных городах — тупиковые.

Крупные железнодорожные вокзалы имеют огромную пропускную способность — до 20 млн. пассажиров в год и более. При этом интенсивные пассажиропотоки генерируются по мере отправки и прибытия поездов. Соответственно на них выделяются пассажиры отправления, пассажиры прибытия, транзитные пассажиры, пассажиры проходящих поездов дальнего следования и пассажиры туристских поездов, имеющие длительную стоянку на данном вокзале. Для пассажиров специально выделяются зоны отправки и прибытия. Это важно особенно на тупиковых и узловых станциях, когда одновременно выходят из поезда более 1000 пассажиров с багажом.

Вокзальные переходы

Вокзальные переходы связывают платформы, вокзальные помещения, залы ожидания и привокзальную площадь. Среди них выделяют переходы на одном уровне с путями, на уровне платформ, мосты и конкорсы, виадуки, пандусы, тоннели, лестницы, эскалаторы.

При проектировании вокзалов особое внимание уделяется удобным путям следования пассажиров к пересадке на другие виды транспорта (пригородные линии, автобусы, трамваи, метро). По прибытию поезда на перрон выходит большое количество пассажиров, следование которых должно быть быстрым и удобным, безопасным, без пересечения встречного движения потоков. Около железнодорожных вокзалов обычно устраиваются автобусные терминалы городского и местного сообщения. Если обслуживаются длинные составы, то устраиваются переходы и тоннели, позволяющие пассажирам оперативно выходить на привокзальную площадь.

Залы ожидания предназначены для пассажиров различных категорий. Существуют залы как для транзитных пассажиров и пассажиров с детьми, так и комфортабельные залы ожидания (*lounge pavilion*) для категорий *V.I.P.* В них или смежных помещениях вокзала располагаются туалеты, магазины, пункты быстрого питания, бары, рестораны, билетные кассы, информационные и сервисные службы, бизнес-центры, пункты обмена валюты, пункты медицинской помощи, службы информации и охраны. Аренда помещений для предприятий сервиса и торговли приносит существенный доход.

Терминалы для скоростных международных поездов, например, для составов Eurostar, и для всех иных на пограничных станциях — оборудованы пограничными, таможенными и санитарными постами.

Организация обеспечения

Технические службы железной дороги весьма разнообразны. Кроме собственно организации движения поездов и технического содержания подвижного состава эти службы выполняют множественные обязанности: бронирование и продажа билетов пассажирам, информационные функции, снабжение топливом, водой, постельным бельем для спальных вагонов, поставка продуктов питания для ресторанов, уборка мусора и танков туалетов, отходов, охрана.

8.8. Организация перевозок

В системе пассажирских перевозок поезда разделяются на рейсовые, следующие по строго установленному маршруту, в строго соблюдаемом временном промежутке и графике движения. По скорости следования разделяются на пригородные, местные и дальние. Внерейсовые (чартерные) поезда комплектуются по мере необходимости перевозок. Это относится и к туристским поездам.

Пригородные маршруты — *suburban train*

Практически каждый крупный мегаполис или город имеют вокруг себя развитую пригородную зону, сообщение с которой в части пассажирских перевозок осуществляется поездами пригородного сообщения, следующими достаточно часто по твердому расписанию. Состав вмещает до 1500 пассажиров, причем сидячих мест до 1000, в часы пик (к началу рабочего дня и его окончанию, в воскресные дни и др.) многие пассажиры следуют стоя в вагоне, что считается вполне обычным. Поезд совершает частые остановки на местных станциях.

Местное сообщение — между станциями одной железной дороги. Обычно местные поезда следуют на расстояние до 700 км и совершают перевозки внутри крупного района, региона между поселками и небольшими городами. Различие между пригородными и местными поездами достаточно условное и существенно зависит от географических характеристик местности и страны в целом. За исключением скоростных маршрутов, поезда местного сообщения совершают частые остановки практически на всех станциях.

Маршруты дальнего сообщения

Следуют на расстояния свыше 700 км. Маршруты дальнего сообщения разделяются на скорые круглогодичного обращения, скорые сезонные (летние), пассажирские дальние круглогодичного и сезонного обращения, вывозные (чартерные).¹⁴

В ряде случаев на расстояниях в пределах 600–800 км железная дорога успешно конкурирует с авиацией, так как аэропорты обычно удалены от городов. Трансфер от аэропорта в центр города или туристского центра занимает большое время и создает неудобства пассажирам. В этом случае для сообщения между крупными городами (*city pair*) эффективно используются специальные ночные поезда *Owl Train*, время движения которых примерно согласуется со временем, обычно достаточным для сна пассажиров. Такова линия между Москвой и Санкт-Петербургом, пользующаяся большим спросом у путешественников. Поездка на поезде ночью позволяет деловым людям рационально экономить ценное рабочее время (однако некоторые люди не могут хорошо спать в поезде).

Скоростные линии

В настоящее время технический прогресс создал все условия для организации скоростного сообщения между крупными туристскими и административными центрами. Это широко используется в практике организации массовых перевозок

¹⁴ Вне графика в период массовых праздников, всероссийских и международных соревнований и игр, а также вывоза техники и людей на уборочные сельскохозяйственные работы.

пассажиров в развитых странах: Японии, Германии, Франции, Италии и США. Пионером в создании скоростных линий является Япония, где построен первый скоростной состав, получивший название *Bullet Train*.

Скоростная дорога Shinkansen

*Bullet Train*¹⁵ — первый суперскоростной поезд в мире, построен в Японии в 1964 г. и основан на применении самой современной технологии. Локомотивы этого состава имеют обтекаемые аэродинамические формы. Пуск поезда был приурочен к открытию Токийских летних Олимпийских игр. Первая секция *Shinkansen*, названная *New Tokaido Line*, имела протяженность 515 км и соединила два крупных города Токио и Осаку. В 1972 г. был достроен еще один перегон Осака-Окияма протяженностью 260 км. Линия реконструировалась и далее. В 1987 г. дорога приватизирована. Скорость движения поездов на специально подготовленных участках магистрали достигает 260 км/час. Самый скоростной состав имеет собственное имя — *Hikari*. В целях безопасности пути трассы изолированы высоким забором, а полотно дороги затянато мелкой сеткой.

Скоростной поезд InterCityExpress

В Европе скоростные линии были введены в эксплуатацию на десять лет позднее. *InterCityExpress* — скоростной поезд-экспресс, соединяющий столицы и крупные города европейских стран. Первый экспериментальный образец был построен в 1985 г. и развивал скорость до 460 км/час. В эксплуатацию линия вошла только в 1991 г. — два головных локомотива и двенадцать вагонов. Скорость регулярного движения до 280 км/час. В 1997 г. после модернизации путей скорость поднялась до 360 км/час.

Web: <http://cnw.com/~secretspt/NWHSRA/NWHSRA.html>,

High Speed Passenger Rail Service <http://www.bev.net/blacksburg/pdc/physical/highspeed.html>

TGV — *Train a Grande Vitesse* — французский железнодорожный суперскоростной поезд повышенной комфортабельности. Связывает важнейшие города Франции: Париж—Марсель 4 часа 40 мин; Париж—Лион 2 часа; Париж—Рене 2 часа; Париж—Нант 2 часа; Париж—Бордо 3 часа.

Pendolino — скоростная железная дорога в Италии. Наилучшим образом построен и эксплуатируется участок Милан—Рим. Комфортабельные поезда следуют на этом участке со скоростью до 248 км/час. Все путешествие занимает 3 часа 55 минут стоит от 88 USD в первом классе. Бронирование билетов на поезд осуществляется в автоматизированной системе *Sigma/Galileo*.

Alta Velocidad Espana — AVE — испанская железнодорожная компания, эксплуатирующая высокоскоростную трассу Мадрид—Севилья. Путешествие протяженностью 495 км в комфортабельном скоростном экспрессе занимает 2 часа 15 минут. Билет первого класса на этом маршруте стоит 74 USD. Планируется построить аналогичную трассу Мадрид—Барселона.

Скоростные трассы в России

ER-200 (ЭР-200) — суперскоростной железнодорожный состав Октябрьской железной дороги (Россия) между Москвой и Санкт-Петербургом. Состав оборудован специальными комфортабельными сидячими вагонами для пассажиров. Скорость движения состава до 200 км/час. Время в пути около 4 часов при расстоянии 670 км. Всем пассажирам предлагается легкий завтрак (*light breakfast*) и индивидуальный туалетный набор в упаковке (*toilettries kit*). С декабря 2000 г. ско-

¹⁵ В буквальном переводе поезд-пуля, поименованный японцами за внешний обтекаемый корпус локомотива и высокую скорость движения состава.

ростной поезд следует по данному маршруту ежедневно (отправление в 6:55 утра из Санкт-Петербурга) и составит ощутимую конкуренцию авиаперевозкам между двумя историческими столицами и важными туристскими центрами.

Планируется создание суперскоростной железнодорожной магистрали Москва–Санкт-Петербург на современном уровне, однако проект в силу недостаточности финансирования (пока) заморожен на неопределенное время.

Киберпоезд

CyberTran — новое слово в технике массовых перевозок пассажиров. Экспериментальный образец этой скоростной дороги построен в *Idaho National Engineering Laboratory* (США). Проект финансируется Департаментом научных исследований Министерства энергетики и властями штата Idaho. Это большие полностью автоматизированные вагоны, управляемые компьютерной системой. Уже построены и эксплуатируются на коротком отрезке 30-мильной дороги опытные экземпляры.

CyberTran Web: <http://www.cybertran.com>

Евротуннель

Eurotunnel — англофранцузский консорциум, созданный для строительства туннеля под проливом Ла-Манш.

Туннель соединил Францию и Англию, воплотив в жизнь мечту императора Наполеона, который первым выдвинул идею сооружения туннеля. В 1802 году французский горный инженер Альбер Матье впервые предложил проект туннеля через Ла-Манш, а на следующий год похожий план возник на другом берегу, в Англии. В середине XIX в. к проекту туннеля вернулся француз Томэ де Гамон. За тридцать лет ему удалось создать несколько проектов подкопа под Ла-Манш. А в 1880 году на обоих берегах пролива загрохотали проходческие машины. Однако прокладка туннеля не пошла дальше начальной стадии. Вскоре о сухопутной дороге в Англию вновь надолго забыли.

В 1955 г. министр обороны Великобритании официально заявил, что с позиций безопасности больше нет возражений против сухопутного соединения страны с европейским континентом. Два года спустя к работе приступила группа по изучению возможности строительства туннеля под Ла-Маншем. Еще через три года рабочая межправительственная группа поддержала проект создания железнодорожного соединения Англии и Франции. Под проливом предлагалось проложить три туннеля – два для движения поездов, и один служебный. Стройку начали в 1973 г., а через два года энергетический кризис заставил рабочих и инженеров покинуть вырытые котлованы, которые быстро заполнились грунтовыми и дождевыми водами. В 1982 г. правительства Великобритании и Франции объявили, что готовы вновь рассмотреть возможность сухопутного соединения двух стран. Рассматривалось множество проектов, в том числе и строительство мостов, насыпка искусственных островов, а также соединение суши туннелем. И другие не менее фантастические. В итоге была принята конструкция туннеля, которая была описана еще в проекте 1960 г. и доработана в середине 1970-х.

В 1987 г. началась прокладка под дном Ла-Манша двух железнодорожных и одного служебного туннеля. Мощные бурильные машины — проходческие щиты двинулись навстречу друг другу из французского Кале и английского Фолкстона. В 1991 году прокладку в основном завершили, а в 1994 сухопутный путь, наконец, связал Британию с континентальной Европой. Стоимость современного проекта 15 млрд. долларов США, реальные расходы на сооружение туннеля превысили сметные ровно вдвое запланированных на стадии проектирования. Год спустя после официального открытия компания «Евротуннель» объявила об убытках в

925 млн. фунтов стерлингов — одна из самых больших отрицательных сумм в британской корпоративной истории.

Туннель состоит из трех соединяющихся труб, в которых проложено три колеи — две коммерческие и одна запасная или сервисная. Длина каждой трубы туннеля 31 миль, из которых 23 мили — под дном пролива. Средняя глубина прокладки туннеля на 50 м ниже морского дна пролива. Сооружение туннеля было начато в 1986 г., а 6 мая 1990 года, ровно за четыре года до официального открытия, британские и французские строители встретились на середине строившегося с обеих сторон подземного туннеля. 6 мая 1994 г. произошло официальное открытие грандиозного сооружения, ставшего восьмым или девятым чудом света, и английская королева села на поезд и приехала с лондонского вокзала Ватерлоо в городок Кале на французском побережье. В это же время президент Франции Миттеран прибыл туда же с парижского вокзала Гарду-Норд через Лилль. Локомотивы двух поездов остановились нос к носу, и тогда главы двух государств перерезали сине-белокрасные ленточки под звуки национальных гимнов своих стран, которые были исполнены оркестром Французской республиканской гвардии. Затем британская и французская делегации на автомобилях «Роллс-Ройс» переправились по туннелю на британский берег, в городок Фолкстоун, где состоялась точно такая же церемония, как и на французской стороне.

С 14 ноября 1994 г. начато регулярное движение поездов. Туннель существенно сокращает время путешествия из Парижа (*Gare du Nord*) в Лондон (*Waterloo International*) — на это потребуется всего 3 часа при стоимости билета 150 USD (на треть меньше стоимости авиабилета). Следование в собственно туннеле под проливом Ла-Манш продолжается всего двадцать минут. Для сравнения — паром (*ferry*) преодолевает в спокойную погоду водное пространство пролива за полтора часа, а судно на воздушной подушке — за 50 минут. Естественно, что с вводом в строй туннеля произошло перераспределение пассажиропотоков. Авиакомпании, осуществляющие перевозки между Парижем и Лондоном, почти на треть сократили регулярные рейсы в 1995 г. Однако конкурентная борьба за пассажира не окончена. Морские перевозчики разрабатывают и внедряют свои новые концепции обслуживания, создают собственные скоростные железные дороги, соединяющие аэропорты и припортовые города, которые составляют ощутимую конкуренцию собственно Евротуннелю и перевозкам по этой трассе.

Согласно расписанию 1998 г., между Лондоном и Парижем следует 19 поездов ежедневно; между Лондоном и Брюсселем (*Midi/Zuid*) — 9 поездов. Один поезд ежедневно следует по маршруту Лондон—Евродисней (*Disneyland Paris*). Компанией разработаны высокие меры безопасности пассажиров, удовлетворяющие европейским стандартам, осуществляется контроль багажа. Скоростной поезд содержит 18 вагонов, из них: 6 вагонов первого класса, 10 стандартного класса, 2 вагона-ресторана. Всего 794 места для пассажиров: 210 первого класса, 584 стандартного. Сервис обслуживания в скоростном поезде весьма высок. Вагоны оборудованы роскошными обзорными панорамными стеклами, удобными сиденьями, креслами, лампами для чтения, подставками для ног и др. Для бизнесменов предусмотрен телефон. Имеется первый и второй класс обслуживания. Стоимость обслуживания проезда в первом классе включает стоимость отличного комплексного питания, для второго класса имеются вагоны-бары. Скорость движения поезда на трассе до 300 км/час, но при движении в туннеле скорость снижается до 160 км/час. Решение всего комплекса технических проблем на трассе в целом и организация планируемого скоростного движения на всех участках пути должны быть завершены к 2010 году.

По соображениям безопасности процедура регистрации усложнена и примерно такая же, как и в аэропортах. Приобретение билетов осуществляется за 2 недели

до поездки, они не подлежат возврату. Пассажиры обязаны пройти регистрацию с предъявлением документа удостоверения личности не позднее, чем за 20 минут до отхода поезда. Весь сдаваемый багаж должен быть снабжен специальными бирками с именем пассажира и тщательно проверяется просвечиванием. Стоимость проезда Париж–Лондон составила 90 USD. В настоящем туннель обеспечивает перевозку скоростными поездами до 20 млн. пассажиров в год, на деле — его пропускная способность еще выше. В 2005 г. ежедневно Ла-Манш пересекают по туннелю 360 железнодорожных составов, причем 9 из них перевозят легковые автомобили, а 8 — дальнобойные автопоезда. Водители-дальнобойщики загоняют свои машины на железнодорожные платформы (до 28 грузовиков на один состав), а сами с комфортом едут в специальном «салон-вагоне», а по завершению поездки их развозят к своим грузовикам на специальном автобусе. В целях более эффективной эксплуатации туннеля изучается возможность постройки еще одной трубы в дополнение к трем существующим.

Туннель тщательно охраняется, однако, несмотря на все предосторожности, в 1997 г. пять французов на спор проникли в туннель и прошли в нем незамеченными с континента практически до конца в Британию, где добровольно сдались властям, успешно выиграв пари. Отдельные опытные экстремалы в сопровождении журналистов ежегодно легко путешествуют по туннелю в обе стороны. Однако настоящим бедствием оказались беженцы, лагерь «Сангатт» которых был расположен близ входов в туннель на французской территории во французском городе Кале. Сотни беженцев (организованными отрядами от 150 до 800 человек численностью) стали штурмом брать туннель в целях нелегально перебраться в Англию. Всего в Британию за первую половину 2001 года через Евротуннель проникли 18,5 тыс. нелегальных иммигрантов. В 1996 году грузовое движение по туннелю было приостановлено на 6 месяцев из-за пожара, вызванного загоревшимся грузовиком.

В 2004 г. «Евротуннелю» пришлось выплатить штраф за нарушение экологии в размере 1,845 млрд. евро. Но даже без учета этой суммы прибыль год от года снижается, как и оборот. Руководство «Евротуннеля» предполагает, что в будущем ситуация не изменится: конкуренция со стороны альтернативных операторов, осуществляющих перевозки между Великобританией и Францией, становится все более ожесточенной, и поднимать цену на транспортировку невозможно. В 1999 г. «Евротуннель» объявил о первой за всю историю компании прибыли — 64 миллионов фунтов стерлингов. В апреле 2004 г. по результатам экстренного собрания акционеров во француско-британской компании «Евротуннель» сменилось руководство. Председателем совета директоров был избран представитель объединенной структуры ее мелких акционеров Жак Майо. Тем самым впервые в корпоративной истории Франции мелкие акционеры, которые вкпе держат большинство акций «Евротуннеля», сместили руководство крупной компании. Новый глава компании поставил своей первоочередной задачей урегулирование долгов компании перед банками, которые достигли 9,7 миллиардов евро. Суть предложенный сводится к следующему. «Евротуннель» должен перестроить свою тарифную политику. Второй пункт — сокращение расходов на 10–15%, т.е. на 40 млн. евро в год. Кроме того, предлагается принять новый план рефинансирования долгов, которые превышают 9 млрд. евро, и пересмотреть соглашения с железнодорожными компаниями-партнерами «Евротуннеля».

Воодушевленные успехом завершения проекта века, эстонские и финские функционеры муссируют идею создания аналогичного туннеля через Финский залив между Таллинном и Хельсинки протяженностью 63 км только под морским дном в скальных породах. Эксперты заявляют о реальности выполнения проекта. Аналогичный проект выполняется для создания туннеля под проливом Гибралтар

(протяженность 28 км; часть туннеля должна проходить на глубине до 300 м), а также под дном Татарского пролива с континента на остров Сахалин. Есть не менее амбициозные проекты устройства туннелей между крупными островами Японии.

8.9. Железнодорожные сообщения

Железные дороги с различной плотностью сети и уровнем технической оснащенности построены в большинстве стран мира. Однако есть ряд стран, где железных дорог нет, к ним относятся Афганистан, Бахрейн, Белиз, Бутан, Бруней, Бурунди, Центрально-Африканская Республика, Чад, Доминиканская Республика, Сальвадор, Гвинея, Гамбия, Гренландия, Гвинея Биссау, Гаяна, Заир, Кувейт, Лесото, Ливия, Макао, Маврикий, Нигер, Оман, Гвинея Папуа, Йемен, Катар, Руанда, Сейшелы, Сьерра-Леоне, Сомали, Суринам, Тринидад и Тобаго, ОАЭ, Уругвай.

В странах ЕС железные дороги объединены в единую систему *Rail System of the European Community*, которая позволяет организовать перевозки пассажиров на обширной территории европейского континента от Великобритании до Греции. Создана сеть скоростных сообщений *Trans Europe Express Train — TEE* — обобщенное наименование поездов железной дороги класса *Euro City Express*. Наибольшей плотностью сети железных дорог отличаются Германия — 82413 км и Франция — 32105 км. На пространстве бывшего СССР наибольшая плотность сети железных дорог в европейской части страны. В Сибири и Средней Азии дорог относительно мало.

Италия

В Италии существует несколько типов поездов: *T.E.E.* — фирменный экспресс, останавливающийся только в наиболее крупных городах; *I.C.* — международный экспресс; *RAPIDO* — скорый поезд; *DIRETTO* — прямой поезд; *ACCELERATO* — пассажирский поезд, идущий обычно со всеми остановками; *LOCALE* — поезд местного сообщения на небольших линиях. Все поезда имеют сидячие (кресельные или купейные) и спальные вагоны; для проезда в спальном вагоне следует доплатить надбавку к обычному билету в сидячий вагон.

Сообщение на скоростных линиях *EuroStar Italia*

Направление	Время пути	1 класс, EUR	2 класс, EUR
Рим-Флоренция	1 час 35 мин	44	30
Рим-Неаполь	1 час 45 мин	34	23
Рим-Милан	4 часа 30 мин	69	43
Флоренция-Милан	2 часа 47 мин	43	30
Флоренция-Венеция	2 часа 49 мин	40	28
Милан-Венеция	2 часа 38 мин	30	30
Венеция-Рим	4 часа 32 мин	69	46

Для того чтобы гарантировать себе место в поезде (сидячие или спальное), следует заблаговременно забронировать его (за бронирование взимается дополнительная плата). Это следует сделать обязательно, если поездка приходится на выходные дни или праздники. Билет без бронирования места дает право на посадку, но не гарантирует места — можно занять любое свободное (незабронированное или незанятое) место в данном типе поезда и вагоне указанного в билете класса. Имеются абонементные билеты *Italy Rail Card* (8, 15, 21, 30 дней) и *Flexy Rail Card* (4, 8, 12 дней).

Ufficio informazioni FFSS — агентство путешествий государственных железных дорог Италии, где можно получить подробнейшую информацию о движении поездов по всей стране.

Web: www.fs-on-line.com

Германия

German Rail — национальная сеть железных дорог Германии. Включает в себя два вида железнодорожных сообщений: *Deutsche Bundesbahn (BD)* — 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 30000 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). В поездах следуют вагоны-рестораны *dining car*, еду и напитки разносят по вагонам.

Некоторые поезда дальнего следования имеют спальные вагоны (*sleeping car*). Спальные купе трехместные (*T3 = 3 bed compartment*) и двухместные (*T2 = 2 small bed compartment*). В вагонах первого класса есть двухместные и одноместные спальные купе. Ночные поезда туристского класса имеют вагоны типа «*couchette*», в которых купе рассчитаны на 4–6 спальных мест.

Проездной билет на железной дороге в пределах зоны 100 км действителен один день. Если расстояние перевозки более 100 км, то билет действителен 4 дня, а обратный до одного месяца. Дети до 4 лет следуют бесплатно, с 4 до 11 лет — за половинную стоимость. Молодежь (от 12 до 26 лет) по школьному или студенческому билету получает скидку на проезд *German Rail Youth Pass*, но эти билеты действительны для проезда только во втором классе. Имеются специальные персональные проездные билеты со скидкой *German Rail Pass* для туристов сроком 5, 10, 15 дней и на месяц. Проездные билеты *German Rail Pass* и *German Rail Youth Pass* допускают проезд на некоторых автобусных и речных линиях (например, по Рейну по маршруту Кельн — Дюссельдорф) местного сообщения.

Через Германию следует фирменный поезд *Rheingold*. Это отличный комфортабельный поезд, осуществляющий перевозки пассажиров и туристов между Амстердамом (Нидерланды) и Базелем (Швейцария). Маршрут проложен вдоль реки Рейн, поезд совершает остановки в Кельне, Мюнхене и Франкфурте-на-Майне.

США

Amtrak — краткое наименование крупнейшей корпорации в США, созданной в 1970 г. Корпорация объединяет 20 компаний, которые осуществляют железнодорожные пассажирские перевозки (*National Railroad Passenger Corp*). Дорога проходит более 500 станций в 340 городах США. Протяженность путей 32000 км, объем перевозок свыше 12 млн. пассажиров ежегодно. Компания обслуживает самые быстрые поезда регулярного сообщения в США. Поезд *Amtrak X2000* курсирует со скоростью 156 миль в час по маршруту Нью-Йорк – Вашингтон — Нью-Хевен — Бостон

8.10. Трансконтинентальные маршруты

Отдельные железнодорожные маршруты соединяют целые континенты, следуют через несколько стран, и протяженность их составляет фантастическую величину — до 9000 км. Путешествие по всему маршруту составляет почти две недели.

Транссибирская магистраль

Самой длинной трассой в мире считается Транссибирская магистраль — *Trans-Siberian Main Railway Line*. 17 мая 1891 г. был издан указ императора Александра III о строительстве железной дороги до Владивостока — сквозной железной дороги через Сибирь. Строительство магистрали было начато в 1892 г. и длилось восемь лет. Трасса вошла в эксплуатацию на основной части маршрута в 1900 г. и достраивалась почти пять лет. Протяженность трассы более 9000 км — самая длинная в мире железнодорожная ветка. Она соединяет Москву—Новосибирск—Иркутск—Хабаровск—Владивосток.

Продолжительность регулярного маршрута Москва—Владивосток 158 часов. По этой же трассе проходят поезда Новосибирск—Улан-Батор—Пекин компании *Chinese Railway*, рейс занимает 140 часов. По этой же трассе следует маршрут *Trans-Manchuria Russiab Railway* из Новосибирска в Пекин (153 часа). Загрузка магистрали в 1950–1970 гг. была исключительно высока, поезда следовали с интервалом в 2–3 минуты (в основном грузовые контейнерные перевозки).

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) — великая стройка XX века, последний виток спирали ударных комсомольских строек социализма в СССР. Сегодня БАМ имеет скорее стратегическое, нежели экономическое значение. Это связано с тем, что Транссибирская магистраль проходит вблизи границы с Китаем, и при возникновении конфликта транспортные связи с Приморьем могут быть утрачены (начиная от Читы шоссейных дорог на восток нет). БАМ используется преимущественно для грузовых перевозок.

Восточный экспресс

Европу и Азию соединяет железная дорога, проходящая через страны европейского континента от Лондона через Париж до Стамбула. Имеется две трассы — южная (через северную Италию) и северная. По этим трассам следует фирменный поезд, получивший всемирную известность — Ориент-Экспресс (*Orient-Express*) — легендарный «стамбульский» экспресс, многократно описанный в детективной литературе. Более точное наименование *Venice-Simplon-Orient-Express* — после того, как маршрут был продлен в 1919 г. Это один из первых регулярных классных туристских поездов повышенной комфортности, следующий из Парижа в Стамбул. В Афинах (Греция) на железнодорожном вокзале можно купить билет на поезда, следующие во все столицы Европейского континента.

В истории этого уникального и легендарного экспресса есть имя бельгийского предпринимателя Жоржа Нагельмакерса. Создание такого трансконтинентального экспресса было мечтой всей его жизни. Он посетил США и заводы Пульмана, но не нашел контакта и понимания у именитого вагоностроителя. В июне 1850 г. он построил пять роскошных спальных вагонов для линии Париж—Берлин. Далее он нашел партнера — англичанина Уильяма Манна, который был одержим идеей обогнать Пульмана. Однако продуктивное партнерство было недолгим, и Манн продал свою долю в предприятии за 5 млн. долларов Нагельмакерсу, который стал единоличным владельцем фирмы *Wagon Lits*¹⁶, которая находилась под патронажем бельгийского короля. Фирма изготавливала суперфешенебельные вагоны для коронованных особ. Но впоследствии роскошь отделки была умерена и по цене перевозка стала доступна обычным состоятельным путешественникам. В мае 1833 г. были заключены ряд соглашений об организации линии Париж—Стамбул. Путь пролегал из Парижа через Мюнхен, Зальцбург, Вену, Будапешт, Бухарест. Далее паром перевозил вагоны через Дунай. Специальный состав доставлял вагоны в Варну и снова на пароме в Константинополь. Из Парижа в Константинополь поездка длилась 81 час 40 минут, а обратно 77 часов и 49 минут.

¹⁶ Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Europeens.

В октябре 1883 г. паровоз № 505 отошел от платформы Страсбургского вокзала Парижа и отправился в далекую Румынию, чтобы оттуда продолжить путь в Константинополь. В составе был один багажный вагон, два огромных роскошных спальных вагона, не меньших размеров вагон-ресторан и замыкающий вагон для персонала. В поезде находилось около сорока пассажиров, приглашенных автором блестящей идеи — Жоржем Нагельмакерсом Бельгийским. Это был первый Восточный Экспресс или Ориент-Экспресс. Экспресс стал не только постоянным международным поездом, но и воплощением престижа и шика. Комфортабельные спальные вагоны отходили с вокзалов Калэ и Остенд. Богатые британцы уже тогда обожали путешествовать по Европе и легко заполняли дорогие поезда. В начале XX века среди высшего света Великобритании модно было снимать или покупать «палацы» в Италии, и Симплон-Ориент был единственным способом добраться до Венеции.

Вокруг Восточного Экспресса всегда возникали разнообразные легенды, тайны, истории и загадки. Самые распространенные темы детективных историй — преступления и шпионаж. Это был золотой век Восточного Экспресса в богатой Европе. Несмотря на многочисленные заметки, книги и статьи о Восточном Экспрессе, его пассажирами были не сплошь разведчики и политики. Обязательно был кто-то из королевских курьерских служб, были предприниматели, государственные деятели с семьями, богатые туристы. До изобретения воздушных перевозок Восточный Экспресс был самым быстрым, элегантным и комфортабельным способом сообщения. Первая мировая война положила конец путешествиям на поездах по Европе. После окончания Первой мировой войны началось возрождение железнодорожного транспорта в Европе и на Ближнем Востоке. Был проложен новый прямой маршрут через туннель Симплон в Альпах. Новый путь Восточного экспресса шел от Парижа (или Лиона) в Лозанну, Брик, Симплон, Милан, Венецию, Триест, Белград, Крвени Корст, Софию и Стамбул. поезда затем шли в Фессалоники и Афины. Этот маршрут получил название «Венецианского Симплон-Ориент-Экспресса».

Вторая мировая война вновь прекратила регулярное движение экспресса. В декабре 1945 г. новый Симплон-Ориент-Экспресс, но уже значимо уступавший в комфортабельности довоенному образцу, вновь начал рейсовые маршруты. Было построено около 20 новых спальных вагонов, преимущественно второго класса и Ориент-Экспресс продолжал возить пассажиров до 26 мая 1962 года. Далее на маршрут были поставлены стандартные поезда, а спальные вагоны прицеплялись к поезду Париж–Стамбул лишь дважды в неделю, а к афинскому поезду трижды в неделю. До мая 1977 г. маршрут функционировал под названием «Прямой Ориент-Экспресс» — обычный дешевый маршрут для турецких рабочих, туристов и крестьян. Вагона-ресторана в нем не было вовсе.

В конце XX в. идея восстановить роскошный поезд возникла вновь. Было восстановлено 7 пульманов и 2 багажных вагона. Были отысканы старые вагоны, но их эксплуатация оказалась невозможной в связи с несоответствием современным европейским стандартам. Тем не менее, вагоны были реконструированы, их внутренняя отделка восстановлена.

Свое первое путешествие воскресший из небытия экспресс начал 25 мая 1982 г. из Лондона в Венецию на Восточном Экспрессе через тоннель Симплона. Это было событие века. Вокзал Виктория был битком набит людьми в костюмах 1920-х годов и журналистами. Были созданы регулярные однодневные экскурсии по Британии в пульмановских вагонах. Путешествие в Восточном Экспрессе — не столько способ добраться из одной географической точки в другую, сколько незабываемые впечатления как от самого поезда, так и от пейзажей.

Сегодня Восточный Экспресс — это суперроскошный поезд, предоставляющий пассажирам ощущение высшего света. Выход пассажиров к ужину в вагоне-ресторане допускается только в смокингах и вечерних платьях, предлагается изысканная кухня, комфортабельные огромные купе, вышколенный персонал.

8.11. Международные железнодорожные сообщения

Железные дороги — важный элемент транспортных международных сообщений, соединяющих многие государства.

Россия впервые заключила соглашение о международных перевозках в 1863 г. с Пруссией. Впоследствии аналогичные соглашения были заключены с рядом других государств, и было установлено международное сообщение с Германией, Бельгией, Францией, Швецией и Китаем. После революции в 1922 г. было заключено первое соглашение о железнодорожных перевозках с Финляндией, однако прямое сообщение было установлено только в 1924 г. В 1928 г. было заключено соглашение с Турцией. С 1931 г. началось интенсивное использование Транссибирской магистрали. СССР выступал в данном соглашении страной транзита для грузов из европейских стран на тихоокеанское побережье (в Японию и Китай). В 1933 г. было организовано советско-балтийское среднеевропейское сообщение. Война 1941–45 гг. нарушила соглашения о международном железнодорожном сообщении, они были возобновлены в период 1945–51 гг.

Перевозки пассажиров и багажа, осуществляемые по территории не менее чем двух стран на одних и тех же условиях и по одному проездному или перевозочному документу, именуют перевозками в прямом международном пассажирском сообщении. Условия перевозки публикуют, и они действуют в равной мере на всех дорогах, подписавших Соглашение о прямом международном сообщении. Выделяют беспересадочные, пересадочные, бесперегрузочные и перегрузочные сообщения.

При пересадочных и перегрузочных сообщениях пассажиры пересаживаются на пограничных станциях, а багаж и товаробагаж перегружаются из вагонов дороги одной страны в вагоны другой страны. Пассажиров между Россией и странами Азии и Европы перевозят, как правило, в вагонах и поездах прямого международного беспересадочного сообщения: при необходимости вагоны на пограничных станциях переставляют с тележек одной ширины колеи на тележки другой ширины колеи.

Билеты на международные маршруты оформляются на особых бланках в виде купонной книжки, состоящей из обложки плотной бумаги розового цвета и вшитых в нее проездных документов. На второй и последующих страницах обложки печатаются выдержки из правил и условий проезда. Проездные документы оформляются на двух языках — на русском и втором государственном языке страны, которой принадлежит дорога. Например, на российско-турецком сообщении купоны оформляются на русском и турецком языках.

Особенные условия перевозки детей на международных линиях

Установлены особые правила перевозки детей в спальном вагоне. До 5 лет дети следуют с родителями или сопровождающими бесплатно. Для ребенка в возрасте от 5-10 лет, не занимающего спальное место, приобретается детский билет. Ребенок до 10 лет, которому предоставляется отдельное спальное место, должен иметь детский билет и плацкарта. Для двух детей в возрасте от 5–10 лет, пользующихся одним спальным местом, приобретаются два детских билета и одна плац-

карта. Для двух детей в возрасте до 10 лет, причем один из них или оба возрастом менее 5 лет, приобретается один детский билет и плацкарту.

Пассажир с несколькими детьми в возрасте до 5 лет имеет право провезти одного ребенка бесплатно, а остальных по детским билетам и плацкартам, равным количеству спальных мест, занимаемых детьми. Детей старше 10 лет перевозят на условиях взрослого пассажира.

По международному пассажирскому тарифу (сообщения с Россией) детей в возрасте до 4 лет перевозят бесплатно (без отдельного места), а с 4 до 12 лет по детскому билету. В сообщении с разными странами возраст ребенка для применения льгот меняется. В сообщении Финляндия—Россия возраст детей для бесплатного проезда 5 лет и льготного до 10 лет, в сообщении с Ираном — на дорогах по территории Ирана бесплатный проезд для детей в возрасте до 7 лет, а льготный до 14 лет.

Возраст ребенка для применения льгот исчисляется на день начала поездки.

8.12. Смешанные виды сообщения

Перевозки суша-море

Там, где это технически возможно, естественные препятствия (горные массивы, болота, озера, реки, проливы) преодолеваются путем сооружения насыпных дамб, тоннелей и мостов, которые позволяют проложить рельсовый путь для осуществления перевозок. Однако существуют пределы технических возможностей, когда сооружение рельсового пути становится экономически невыгодным или технически неразрешимым. Чаще всего это относится к морским пространствам. Длительное время железнодорожное сообщение Великобритании со странами европейского континента осуществлялось путем паромной переправы железнодорожных составов через пролив Ла-Манш. Историческую известность получил регулярный рейс «Ночной паром» (*Night Ferry*) — ночной железнодорожный экспресс Лондон—Дувр—Дюнкерк—Париж, функционирующий и в настоящее время. Организована эффективная система паромных пристаней с весьма сложными устройствами погрузки вагонов на судно, компенсирующими изменение уровня воды вследствие приливов и отливов, которые могут достигать 10 м и более. И хотя ширина пролива всего 25 км, организация погрузки железнодорожного состава на одной стороне пролива и выгрузка его на другой занимают значительно больше времени, чем собственно пересечение самого пролива.

Для путешественников, часто пересекающих Ла-Манш, организован специальный клуб *Admiral's Club* — дисконтный клуб пассажиров морских судов и паромов. Членом клуба становится любой пассажир, который в течение 12 месяцев не менее 5 раз пересечет пролив туда и обратно или 10 раз в одну сторону. На все дальнейшие поездки он получит 20%-ную скидку на билет. В настоящее время под проливом Ла-Манш построен подземный тоннель для следования поездов, что существенно сокращает время следования скоростных поездов.

В СССР имела место единственная регулярная морская паромная переправа железнодорожных составов через Каспийское море — Баку—Красноводск. Паромное сообщение имело место на Черном море на линии Одесса—Варна.

В практике организации туров, особенно для туристов индивидуалов по традиционно установившимся маршрутам перевозчики заключают специальные соглашения о смешанных перевозках и организуют сквозное обслуживание пассажиров с использованием нескольких видов транспорта (поезд—самолет, поезд — автобус — морское судно и другие варианты). Важную роль при этом играет временное согласование (стыковка) транспортных рейсовых и чартер-

ных рейсов и организация трансфера при пересадке с одного вида транспорта на другой.

Важным видом туристского обслуживания является система бронирования проката автомобиля для туриста по прибытию его в пункт назначения (*rail/drive*). Турист, прибыв на поезде в туристский центр, немедленно получает подготовленный автомобиль в пункте проката, агентство которого имеется на данной станции или в населенном пункте¹⁷.

Под термином *rail/drive* понимается система перевозок автотуристов на европейских маршрутах, в особенности следующих из Англии на курорты Средиземноморья (*Mediterranean shore*). Английские туристы испытывают естественные затруднения в связи с различием в направлении движения автотранспорта на дорогах, и поэтому им трудно совершить длительный и сложный переезд по трассам европейских стран с правосторонним движением. Путешествие организуется так, что туристы основную часть пути следуют в комфортабельных спальнях купе скоростного поезда, а их автомашина и, возможно, караван следуют на прицепной платформе этого же состава.

8.13. Скоростной трансфер из аэропортов

Согласно классическому определению, трансфер — это безостановочная скоростная транспортная операция по доставке пассажиров от конечной остановки транспортного средства дальнего следования в место назначения. Наиболее распространен скоростной трансфер — доставка пассажиров из аэропортов в близлежащие столицы и туристские центры. Аэропорты, в общем случае, располагаются вне населенных пунктов на расстоянии от 10 до 50 км. Для повышения эффективности воздушного сообщения важно быстро доставить пассажира в пункт назначения. При достаточной протяженности линии трансфера особое значение приобретают скоростные железнодорожные экспрессы. Эти скоростные линии соединяют аэропорты с туристскими центрами и столицами (например, в Москве пять крупных аэропортов, в Лондоне три и т. д.), что важно при транзите пассажиров и доставке их к стыковочному рейсу в другой аэропорт.

Трансфер из аэропорта Гатвик в Лондон (на железнодорожный вокзал «Виктория») осуществляется скоростным экспрессом *Gatwick Express Juniper*. При этом задействовано более 400 составов, продолжительность поездки 30 минут. Все вагоны комфортабельные, есть вагоны экспресс-класса и первого класса. Удобно, что пассажиры прибывают практически в центр столицы.

8.14. Транспортировка автомашин и туристов Motorail

Для туристских целей разработана и широко используется транспортная операция перевозки пассажиров вместе с их автомашинами. Она получила наименование *motorcoach*¹⁸ и иногда именуется *rail/drive*.

Пассажиры следуют в комфортабельных (или не очень комфортабельных) спальнях вагонов, а автомашины — на прицепных к этому составу специальных закрытых платформах. Эта транспортная операция преследует несколько целей — сокращение перегона автомашины на большие расстояния, преодоление пространств, где отсутствуют шоссейные дороги, а также пространств, где принято иное направление дорожного движения. Последний вариант характерен для организации отдыха британцев на Средиземноморье. Консервативные британцы предпочитают не расставаться на отдыхе со своим лимузином, но в Европе движение

¹⁷ В последнем варианте агент пригоняет прокатную машину к вокзалу в назначенное время и встречает туриста, забронировавшего автомобиль.

¹⁸ Также называется и высокоскоростной пассажирский вагон с помещением для отдыха, кондиционером и другим сервисом.

правостороннее, а на островах Туманного Альбиона — левостороннее, и автомашины, естественно, имеют другую конструкцию, а водители испытывают большие неудобства при следовании по магистралям с другим направлением движения. Перевозка автомашин на платформе экономит время и снижает возможность аварий при длительных переездах.

8.15. Управление пассажирскими перевозками

При наличии устойчивого пассажиропотока назначается рейсовый маршрут в определенном направлении до 17 вагонов, при увеличенном потоке количество вагонов на направлении может быть доведено до 25, однако для обслуживания составов необходимы длинные платформы. При недостаточности пассажиров, в направлении устанавливается один или несколько вагонов, которые на узловой станции по маршруту отцепляются от основного состава и доставляются до места назначения местным рейсом, который может состоять из нескольких вагонов.

Планирование железнодорожных перевозок — назначение регулярных маршрутов, введение дополнительных, их отмена, формирование прицепных вагонов по направлениям — сложный процесс, требующий составления прогнозов формирования пассажиропотоков в определенных направлениях. Потребности населения в путешествиях существенно зависят от сезонности, периода отпусков, выходных дней и общенациональных праздников, начала учебного года или школьных каникул. Рациональное использование подвижного состава и эффективное использование технических и основных средств и пропускной способности дороги в целом требует надежного оперативного регулирования и корректировки протяженности маршрутов.

Планирование ведется по долгосрочным прогнозам на полтора-два года вперед, годовое, краткосрочное в течение года, оперативное, по мере продажи билетов или возникновения нагрузки. С этой целью специальные службы контролируют пассажиропотоки и планируют возможные их изменения, выявляют возможные экстремальные изменения нагрузки пассажиропотоков, разрабатывают стратегические и тактические решения ликвидации отклонений в загрузке дороги. Все эти мероприятия формируют цикл управления дорогой и движением. Среди важных критериев используется коэффициент загрузки поезда (населенность пассажирского поезда), который определяется через коэффициент использования вместимости. Населенность поезда постоянно меняется по пути следования и поэтому определяется и учитывается по отправлению со станции и в среднем за рейс.

Международные соглашения

Convention and Statute on Freedom of Transit — Конвенция и Статут о свободе транзита — принята под эгидой Лиги Наций в Барселоне (Испания) 20 апреля 1921 г. Участники Конвенции обязывались способствовать друг другу в осуществлении транзитных перевозок по железным дорогам и воздушным путям сообщения. Транзитными признавались пассажиры и их багаж, грузы, пассажирские и грузовые вагоны и суда, другие транспортные средства, если их перемещение через территорию, находящуюся под суверенитетом или властью одного из участников Конвенции (с перегрузкой, перевалкой, пересадкой, с переменой вида транспорта или без таковых), являлось лишь частью пути следования, начинающегося и заканчивающегося за пределами государства, по территории которого осуществляется транзитная перевозка. Транзитные права и условия предоставляются без каких-либо различий, основанных на национальности лиц, флаге судов, пунктах отправления и назначения, производства, ввоза и вывоза, принадлежности судов или иных транспортных средств.

Справочно-информационная служба

Железные дороги обслуживают большое количество населения и осуществляют большое число регулярных рейсов. Огромное значение имеет фактор правильного информирования пассажиров о расписаниях, стоимости билетов, правилах проезда, о прибытии и отправлении поездов и прочее. При управлениях дорог организуются развитые информационно-справочные службы, в том числе и мощнейшие компьютерные системы для бронирования и продажи билетов на поезда местного и дальнего следования. Например, при МПС РФ создана Центральная станция связи, которая является основным информационным узлом Министерства путей сообщения РФ и обеспечивает его всеми видами оперативно-технологической связи, включая связь со всеми странами СНГ, Прибалтики и бывшими странами СЭВ. Она также предоставляет широкий спектр услуг связи другим организациям и населению.

Web: <http://www.css-mps.ru/>

Каждый вокзал также оборудован информационными средствами, указывающими расположение платформ, прибытие и отправление поездов, расположение вагонов в составах, пути следования пассажиров по станции, станционным переходам, расположение технических и сервисных служб. Широко используются указатели, информационные надписи, баннеры, постеры, лозунги. Беспрепятственно пассажиры могут ознакомиться с правилами перевозки, инструкциями, графиками движения, стоимостью проезда. На вокзалах туристам продаются расписания движения рейсовых поездов и (*travel planner*) туристские схемы города, местности, на которых указаны основные транспортные пути, расположение аэропортов, вокзалов, отелей, музеев, магазинов, с кратким перечнем телефонов местных служб. В туристских центрах *travel planner* на нескольких языках обычно бесплатно выдается туристам на вокзалах, аэропортах. В городских книжных и газетных киосках схема транспортных магистралей и путей может продаваться за относительно небольшую цену. При организации крупных симпозиумов, конгрессов, съездов, на которые значительная часть участников прибывает поездами, на вокзалах оперативно устанавливаются дополнительные средства информации с приветствиями, лозунгами, указателями места сбора (встречи) и регистрации и прохода к наземным транспортным средствам трансфера в места назначения.

В вагонах поездов по ходу движения для пассажиров осуществляется оперативная радиоинформация о плановых и неплановых остановках, об изменении в графике движения, предстоящей остановке, услугах. В вагонах имеются бортовые расписания движения маршрута с перечнем станций, где поезд совершает остановки, время прибытия, стоянки и отправления. Вагоны снабжены различными указателями и правилами использования технических средств, правилами пользования приборами, аварийными указателями, стоп-сигналами, вызова бортпроводника.

К услугам пассажиров в вагонах предлагаются специальные фирменные бортовые журналы и газеты, которые активно читаются ими во время длинных поездок. Эти журналы часто насыщаются рекламой туристских товаров и услуг. В фирменных поездах Октябрьской железной дороги (Россия) пассажирам предлагается *Nord Express* бесплатный бортовой иллюстрированный журнал. Статьи в журнале публикуются на двух языках — русском и английском, содержат много интересной информации и позволяют пассажирам «скоротать» время в пути.

Узлы связи для пассажиров устанавливаются на железнодорожных станциях и вокзалах. В современных условиях связь доступна и в поездах. В вагонах поездов устанавливается специальная бортовая телефонная связь, и пассажиры могут вести телефонные переговоры по ходу движения поезда.

Расписания — TimeTable (UK) Schedule (US)

Расписания — неотъемлемый атрибут всех транспортных перевозок. Управления дорог публикуют расписания заблаговременно (*advance timetable*) на следующий сезон в средствах массовой информации, в туристских изданиях, передают их в транспортные агентства, вводят в ведомственные и общедоступные компьютерные сети, например в сеть Интернет. Для пригородных поездов выпускаются оперативные расписания. Существуют специальные профессиональные издания, в которых можно найти расписания поездов дальнего и местного следования по всему миру. Издательский концерн мирового гиганта туристской индустрии *Thomas Cook* регулярно публикует такие расписания в виде справочников, как печатных изданий, так и на CD-дисках.

Время отправления поезда (*departure time*) и время прибытия поезда (*time arrival*) для регулярных сообщений обычно строго фиксировано на достаточно длительный срок и указывается в расписаниях. Обычно это местное время. В билетах, расписаниях и автоматизированных системах может употребляться без разделителя. Например, 1900 означает 19 часов 00 минут.

Расписание движения регулярных линий иногда публикуется, например, за год — предварительное расписание на сезонные маршруты (*advance timetable*). В расписаниях указываются конечные и промежуточные пункты следования по маршруту, километраж (*mileage chart*), время в пути (*time travel chart*), время прибытия и отправления, дни недели.

При организации перевозки важно всегда уточнять исчисление времени. Например, на железной дороге в России везде действует московское время. В авиабилетах указывается местное время прибытия. При исчислении местного (поясного) времени следует учитывать сезонную смену времени. Неправильное указание времени прибытия приведет либо к простою встречающего туристскую группу или туриста персонала и транспорта, или группа туристов, прибывшая раньше, будет в нервном состоянии ожидать встречающих и транспорт. И то и другое вызовет жалобы и расходы на штрафные санкции.

Бронирование и продажа билетов

Бронирование и продажа билетов осуществляются в транс агентствах, туристских агентствах, в специальных центральных билетных кассах или агентствах железных дорог, на вокзалах и станциях. Продажа билетов на поезда дальнего следования и международные линии производится при помощи автоматизированных систем бронирования. Автоматизированные сети бронирования *AMADEUS*, *GALILEO*, *SABRE* имеют возможности и подсистемы для бронирования билетов на международные маршруты, на скоростные линии. Бронирование возможно в сети Интернет. Например, в Санкт-Петербурге на сервер железнодорожного агентства реализована услуга заказа билетов на поезда Октябрьской железной дороги. Выкуп билета происходит в кассах агентства в любое время до отправления поезда. Сама услуга предоставляется бесплатно.

Оказание услуг

Пассажирам на станциях предоставляется огромное количество различных услуг: питание (буфеты, бары, рестораны быстрого питания и классные рестораны), камеры хранения, подножка багажа, ручные тележки, информационные, бизнес-услуги, имеются транспортные агентства, магазины туристских и дорожных товаров, книжные и газетные киоски, туалеты, парикмахерские и прочие бытовые.

На вокзалах имеются различные залы ожидания, зал для отдыха пассажиров, залы для транзитных пассажиров, которым необходимо ждать пересадку на поезд.

Выделяются залы ожидания для пассажиров класса *V.I.P.* и пассажиров с детьми (комната матери и ребенка).

Медицинское обеспечение

На всех станциях имеются пункты оказания первой медицинской помощи. На вокзалах в крупных туристских центрах и узловых станциях организуется серьезная медицинская служба, включая специальные службы санитарного и ветеринарного контроля. Именно через эти службы проходят бродяги, бомжи, наркоманы и другие лица, которым требуется медицинская помощь.

8.16. Перевозка багажа

Baggage — (1) багаж (термин *baggage* употребляется преимущественно в США; в английском языке принят другой термин — *luggage*); (2) вид страховки багажа на конкретную поездку, переезд.

Железная дорога предоставляет путешествующим широкие возможности для перевозки багажа. Ручная кладь и небольшие чемоданы могут быть взяты пассажиром в вагон. Вес бесплатно перевозимого багажа лимитируется и составляет 30–35 кг для взрослого и 15 кг на ребенка в зависимости от установленных правил данной дороги.¹⁹ Практически в каждом составе следует багажный вагон, и пассажир или турист может сдать в него для перевозки свои вещи, туристское снаряжение, например байдарку в упакованном виде, велосипед и др. За объявление ценности взимается сбор, адекватный указанной стоимости. В общем случае багажное место не менее 5 кг и не более 75 кг (в исключительных случаях до 90 кг). Предел веса грузобагажа достигает 165 кг. Для специальных туристских поездов есть возможность даже перевозки мотоцикла или легкового автомобиля.

Путешествующие и туристы нередко берут с собой достаточно большое количество багажа, которое даже не всегда способны унести сами. Для этого им предлагаются услуги носильщиков, *porterage* — услуга по подноске багажа. Она может быть включена в состав оплачиваемых услуг в турпакет. *Porter* — подносчик багажа, носильщик, аналог *baggage man*. Носильщики помогают в руках или на тележках донести багаж пассажира или туриста до камеры хранения или транспортного средства. Обычно для туристских групп такая услуга оплачивается централизованно и входит в стоимость турпакета. Однако всегда и без исключения при планировании и приобретении тура необходимо уточнить — включена или нет подноска багажа в стоимость тура — и если удастся выяснить, что включена — немедленно вычеркивать из перечня оплачиваемых услуг и снижать за этот счет стоимость тура. К сожалению, багаж туристам (по крайней мере российским) никто носить не будет, или придется платить чаевые, существенно превышающие стоимость подноски этого багажа. В связи с обычными трудностями расчета с носильщиками на вокзалах следует это бремя забот оставить за туристами. Они сами наймут носильщика, щедро ему заплатят, и при этом все стороны останутся довольны (туристы — получившие тур меньшей стоимости, при его покупке в агентстве, еще раз те же туристы, начавшие тратить деньги в процессе тура, носильщики — получившие чаевые в валюте).

В пределах станции багаж туристов и пассажиров обычно перевозят на специальных ручных тележках. *Luggage trolley* — багажная самоходная тележка, обычно на электротяге. Широко используется на вокзалах для доставки багажа пассажиров и мелких грузов. На многих станциях европейских линий пассажирам предлагаются в большом количестве ручные тележки для багажа, причем бесплатно²⁰.

¹⁹ На некоторых дорогах существует правило, что в купе или салон пассажир может взять столько ручной клади, сколько поместится в багажном отсеке под его сиденьем (в рундуке под спальным местом) или над ним на багажной полке.

²⁰ Тележкооснащенность станции очень хорошо отражает уровень общества и его идеологические

Камеры хранения — *luggage office, baggage-room*

На вокзалах и станциях непременно к услугам пассажиров имеются автоматические камеры хранения для мелкой клади и особые — для обычных чемоданов и крупных багажных мест. Это позволяет транзитным пассажирам, следующим с багажом, и туристам отправиться в туристский центр на экскурсии без багажа. Пассажир, сдавший багаж в перевозку или в камеру хранения, получает багажную квитанцию установленной формы (*luggage ticket/receipt, baggage check*).

За багаж, который пассажир взял с собой в купе или салон вагона как ручную кладь, перевозчик ответственности не несет, пассажир должен самостоятельно беспокоиться о ее сохранности. Дорога несет ответственность за опоздание доставки багажа и грузобагажа, его утрату и несвоевременное предъявление сопроводительных документов. В случае утраты багажа без объявленной ценности возмещается действительная ценность вещей, но не более установленного лимита за каждый килограмм веса.

Багаж, сданный перевозчику, подлежит страхованию. Возможны случаи утери багажа, повреждение (*damage to baggage*) или недостача багажа, что является страховым случаем. Ущерб возмещается страховщиком.

Предметы, запрещенные к перевозке

Установлены строгие правила перевозки багажа, в том числе и в части опасных предметов и веществ (*dangerous articles in baggage*). Большинство транспортных компаний к этому типу относят различные газы (*gases*): сжатые (*compressed*), сильно охлажденные или замороженные (*deeply refrigerated*), горючие (*flammable*) и негорючие (*non-flammable*), бутан (*butan*), кислород (*oxygen*), жидкий азот (*liquid nitrogen*), заряженные баллоны аквалангистов (*aqualung cilindres*); а также яды (*poison*), едкие вещества (*corrosives*); кислоты (*acids*), щелочи (*alcalis*), ртуть (*mercury*) и аккумуляторные батареи (*wet cell batteries*).

Особо выделяют запрещенные к перевозке: взрывчатые вещества (*explosives*), осветительные патроны (*fireworks*), сигнальные ракеты и бенгальские огни (*flares*), боеприпасы (*munitions*), пистолетные пистоны (*pistol caps*), пистолеты и револьверы (*hand gun*).

Запрещены к перевозке легковоспламеняющиеся жидкости или предметы, в том числе: зажигалки (*bisossable lighter*), легко возгораемые вещества (*lighter fuel*), баллончики для заправки зажигалок (*lighter refills*), радиоактивные материалы (*radioactive materials*), намагниченные материалы (*magnetised materials*), агрессивные материалы (*offensive materials*), раздражающие материалы (*irritating materials*).

Грузобагаж и контейнеры

Для перевозки крупногабаритных грузов, например мебели, пассажирам предлагаются специальные железнодорожные контейнеры. Контейнер (*container*) — стандартная многооборотная емкость, служащая для бестарной перевозки грузов различными видами транспорта. Универсальные контейнеры — прямоугольной формы закрытые металлические ящики с дверью на одной торцевой стороне, служащие в основном для перевозки тарно-штучных грузов. Контейнеры приспособлены для механизированной погрузки, выгрузки и перегрузки с одного вида транспорта на другой. Они годны для морской, автомобильной и даже воздушной перевозки. Для удобства погрузочных работ дополнительно снабжены специаль-

устои. Так, в Касселе (Западная Германия) на вокзале в 1992 г. было более тысячи отличных и удобных ручных тележек для багажа, причем бесплатных, в Берлине (на территории бывшей ГДР) на станции была с трудом обнаружена всего одна ручная тележка на всю станцию и то за плату. Она была привязана амбарной цепью к ограждению платформы. Успокаивало только то, что эта амбарная цепь была никелированная. Туристы несли багаж в руках.

ными приспособлениями для ввода замков автоматизированных грузозахватных механизмов.

Первые контейнеры были применены в России в 1889 г. и в дальнейшем получили широкое распространение в мире, так как позволили создать целую систему стандартизированной перевозки грузов различными видами транспорта. По назначению контейнеры делятся на универсальные (для любых грузов), специализированные (для штучных, сыпучих или жидких грузов) и специальные (только для определенного груза, транспортируемого в особых условиях). Стандартные контейнеры имеют вместимость (грузоподъемность) 1,25; 2,5; 5; 10; 20 и 30 т.

Оплата за провоз багажа

Allowance of free baggage — багаж, который пассажир может провозить на рейсе без дополнительной оплаты. Для железных дорог обычно составляет 36 кг. В Великобритании на железной дороге установлен лимит 70 кг для первого класса и 50 кг для всех остальных. За багаж сверх лимита веса и крупногабаритные предметы (*excess baggage*) с пассажира взимается плата по установленному тарифу. Багаж разумного количества и не превышающий лимит веса и габаритов пассажир может взять с собой в салон или купе вагона. Багаж, превышающий лимит количества и веса, пассажир должен сдать в багажный вагон (*baggage car*, англичане чаще пользуются термином *luggage van*) и надлежаще зарегистрировать. На любой зарегистрированный багаж (*registered baggage*) пассажиру выдается специальный номерной талон *baggage check* (квитанция), по предъявлению которого пассажир на станции назначения может получить свой багаж. Квитанция или бирка крепится к каждому месту багажа. *Checked baggage* — зарегистрированный багаж, который выдается предъявителю квитанции (бирки). На отдельных поездках, в частности, *EuroStar*, пассажирам специальная бирка с надписью «ручная кладь» (*hand baggage/luggage*) крепится обычно и к вещам, которые пассажир берет с собой в салон вагона. В Англии чаще пользуются термином *luggage ticket/receipt*. *Baggage tag* — персональный идентификатор места багажа.

Однако багаж может следовать в данном поезде, если в нем есть надлежащий багажный вагон. *Accompanied baggage* — сопровождаемый багаж, т.е. багаж пассажира, сданный им для перевозки и следующий на транспортном средстве вместе с пассажиром. Однако возможен вариант, когда багаж будет следовать другим поездом. *Cargo services*²¹ — услуги грузоперевозки, например, перевозки туристского багажа. Например, для шоп-туристов предоставляют специальные грузовые контейнеры. Для перевозки животных имеются особые клетки.

При пересечении границ таможенных территорий пассажир или турист должен пройти таможенные формальности, паспортный и санитарный контроль. Согласно таможенным правилам часть багажа туристы провозят без таможенных пошлин (*duty free baggage*), за все иные согласно инструкциям он должен уплатить пошлины. При таможенном досмотре при пересечении границы таможенной территории государства пассажир или турист присутствует лично и уплачивает все необходимые сборы и пошлины самостоятельно.

Состав багажа

Багаж путешественника обычно состоит из прочных чемоданов, сумок различных форм и размеров, походных рюкзаков.

Bag — мешок, сумка. Для путешественников и повседневного использования в обычной жизни изобретено множество видов и разновидностей сумок, чемоданов, рюкзаков, мешков. В зависимости от назначения и внешнего оформления их носят в руках (*hand bag*), катают на колесиках (*roller case*), привязывают на спину

²¹ *Cargo* — карго — (1) груз; (2) вид страхования грузов.

(*rucksack*), носят на плече (*shoulder bag*). Отдельные сумки и чемоданы имеют особо прочный корпус, замки с кодами, ремни, защищены от попадания влаги, а другие, наоборот, мягкие с возможностью изменения объема (*shopping bag*). Множество путешествующих используют *travel bag* — прочные объемные сумки и чемоданы для путешественников, которые имеют удобные формы для упаковки вещей и размещения багажа в грузовых салонах транспортных средств, вместимость до 100 кг.

Для часто путешествующих индивидуумов выпускаются специальные отдельные чемоданчики для бритвенных и косметических принадлежностей (*cosmetic bag*), и даже для любителей выпить в дороге — специальные небольшие чемоданы, устроенные для одной бутылки виски и двух²² хрустальных рюмок или стаканов. Значительная часть дорожных чемоданов и сумок имеет формы, удобные для компактной упаковки в багажные отсеки автомобилей и других транспортных средств. В последнее время стал очень моден *belt bag* — небольшой поясной привязной мешок (сумка) для документов и денег. *City hiking bag* — элегантная легкая сумка для хождения по городу, может быть двуручная или в виде заплочного рюкзака. *Document bag* — плоский чемодан для ношения документов, предназначенный преимущественно для мужчин. Отдельные виды легких чемоданов именуются портфелями, «дипломатами», «кейс атташе» (*attache case, office bag*) и др. Они снабжаются кодовыми замками, сигнальными устройствами и др. Обычно имеют изящные модные формы. *Jolly bag* — удобный заплочный рюкзак со специальными поролоновыми прокладками на спине и плечевых ремнях. *Minisac* — небольшая сумочка, в том числе заплочный рюкзачок для женщин и детей. Деловые люди предпочитают брать в путешествие *pilot's bag* — модный большой толстый и очень дорогой портфель, в который легко влезает *ноутбук* вместе с небольшим принтером. Для денег, документов, кредитных карт туристами используется *wallet* — карманный бумажник.

Туристы из числа молодежи предпочитают брать в путешествие *rucksack* — заплочный рюкзак. Формы рюкзаков различны в зависимости от назначения, легкие и модные для девушек, со специальными легкими рамами для переноски больших тяжестей (до 100 кг) в пешеходных маршрутах, для альпинизма и др. Лыжное снаряжение упаковывается в специальные чехлы — *ski bags* (лыжи, палки, ботинки и прочее). *Sport bag* — легкая модная объемная сумка для спортивной одежды или принадлежностей. Обычно имеет наплечный ремень и ручные ремни. Раскрашивается в яркие цвета, снабжается рекламными надписями и слоганами. Популярна у туристов *valise rucksack* — легкая сумка в форме чемодана, имеющая ручки с разных сторон для переноски и дополнительно заплочные ремни для ношения в виде рюкзака.

Почти все без исключения туристы берут с собой в путешествие фото- и видеоаппаратуру, для упаковки которой выпускаются специальные саквояжи и сумки (*technical bag*). Они имеют множество разновидностей — непромокаемые, со стенками, уплотненными поролоном, и с множеством отделений внутри для удобного размещения аппаратуры, принадлежностей, объективов, кассет и др. Для особо ценной аппаратуры чемоданы для фотопринадлежностей изготавливаются из легкого металла.

²² Особо отметим, что для двух рюмок, а не одной. Выпивать в поездке не одному, а вдвоем — интернациональная традиция.

8.17. Проездные документы

Билет

Основной, и часто единственный, перевозочный документ, выдаваемый пассажиру, *ticket* — билет. Он удостоверяет наличие договора перевозки между пассажиром и перевозчиком.²³ Пассажир допускается к перевозке только при наличии у него действительного и должным образом оформленного билета.

Понятие «билет» может включать в себя документ, разрешающий проезд до установленной станции назначения или зоны, и багажную квитанцию, но об этом должна быть запись в кратких условиях, обозначенных на билете. Билет действителен для перевозки пассажира и его багажа от пункта отправления до пункта назначения (зоны), в указанные сроки по указанному маршруту (дата и рейс) и классу обслуживания. Билет действителен для перевозки на срок, определяемый правилами тарифа, по которому он выдан. Для пригородных поездов билет действителен в течение дня туда и двух дней обратно (данное правило устанавливается на каждой дороге индивидуально).

Пассажир, приобретая билет или проездной документ, совершает акт безоговорочного присоединения к правилам перевозки пассажиров и их багажа, установленным на данной дороге (трамвае, метро). *Ticket stock* — бланк или формуляр билета, который может содержать различные графы об изменении, подтверждении билета, различные штампы, подтверждающие его действительность.

Значительная часть пассажиров, туристов и экскурсантов следует в одну сторону, а затем возвращается в место отправления в этот же день или через несколько дней. Соответственно, билет выдается в один конец (*One way ticket*) или туда и обратно (*Round way ticket*).

В билете (в общем случае) указывается перевозчик, станция отправления (*departure city*) и назначения (*arrival city*), *Date of Travel* — DOT дата начала путешествия, поездки, перевозки, время отправления (*time departure*). Указывается код и номер поезда, тип и номер вагона, место пассажира, сумма, уплаченная за билет. Для поездов дальнего следования указывается фамилия пассажира, а для международных рейсов дополнительно пол и номер паспорта. За исключением пригородных поездов, билеты оформляются на специальных типовых формулярах.

Билеты могут продавать и оформлять транспортные агенты (агентства), *ticket agent* — агент по продаже билетов. Обычно для работы в автоматизированной системе он должен иметь сертификат об образовании или переподготовке.

Ticketing Identification — процедура идентификации билета. Эти процедуры устанавливают специальные организации, которые осуществляют расчеты компаний и туристских агентств, которые продают билеты. Каждому агенту, который заключает контракт на продажу билетов, выдается специальный штамп (*identification plate*) с наименованием компании и кодовым номером агента. Устанавливается особый порядок хранения печати или штампа и его использования, исключающий несанкционированный доступ к штампу.

Безбилетные пассажиры

Ticketless or Passenger travelling without ticket — пассажир, следующий без билета. Если таковой обнаруживается, то, применительно к наземному транспорту, его высаживают на ближайшей станции или остановке с применением надлежащих санкций. Безбилетные пассажиры обнаруживаются на всех видах транспорта, в том числе и на следующих международными маршрутами. Количество безбилетных пассажиров весьма внушительно и зависит от образа и стиля жизни в конк-

²³ Билет, а также путевка, ваучер, ордер, warrant никогда не являются договором. Они служат документом, удостоверяющим факт наличия договора.

ретной стране. Их, разумеется, больше на пригородных поездах и поездах местного сообщения, чем в поездах дальнего следования, где каждый вагон сопровождается проводником.²⁴ В России на Октябрьской железной дороге только за один 1997 год обнаружено 1,25 млн. безбилетников, которые уплатили 1,4 млн. руб. штрафов.

Особенности оформления льготных билетов

В каждой стране действуют свои нормативы, согласно которым определенным категориям пассажиров предоставляются различные льготы при перевозке. В национальной практике к ним относятся пенсионеры, военнослужащие, государственные чиновники, дети, инвалиды, лица особой категории профессионального риска, заслуженные лица. В зависимости от категории им устанавливается частичная компенсация оплаты или бесплатный проезд.

Например, в России определенная категория лиц имеет право бесплатного проезда в любой конец в одну сторону, но только один раз в году. Имеются определенные ведомственные льготы. В России в 1999 г. решением премьер-министра Евгения Примакова была установлена 50%-ная льгота в стоимости железнодорожного билета для детей и школьников, следующих по туристским путевкам к месту отдыха и обратно.

Для проезда детей также устанавливается льготный тариф. Проезд детей разрешается только в сопровождении взрослых. Проезд инвалидов, требующих дополнительного обслуживания, возможен при заблаговременной информации и оплате услуг.

Blind person — слепые пассажиры. Они обычно следуют с сопровождающим. На некоторых дорогах для сопровождающего установлена 50%-ная скидка в стоимости проезда. Однако бывают случаи, когда в качестве поводья используется собака, например в Англии. На местных линиях установлены особые правила, по которым собака-поводырь слепого пассажира перевозится бесплатно.

Unaccompanied Minor — пассажир в возрасте от 6 до 12 лет, следующий с ведома компании на рейсе без сопровождения взрослых. Он находится под наблюдением бортперсонала. Его специально сопровождают на посадке и высадке по месту прибытия. В билете это будет указано, например, так: *DAVIDSON/B MISS (UM 10)*. Аналог *Unaccompanied Young Passenger*.

Туристские группы

Rax — пассажир, турист — аббревиатура, принятая в туристской индустрии. 43 *rax* — в группе 43 туриста. Для группы от 15–20 пассажиров предусматриваются скидки в цене проезда. Туристские фирмы на основании договора с железнодорожной компанией осуществляют плановую перевозку туристских групп и получают существенные скидки.

Для пассажиров, часто пользующихся определенным маршрутом, или туристов индивидуальных предусматриваются абонементные билеты. *Multiple trip services* — абонементные железнодорожные (или на иной вид рейсового регулярного транспорта) билеты. Срок действия может быть от нескольких дней до года при неограниченном количестве поездок или на строго ограниченное количество поездок в течение определенного периода времени. Обычно этот проездной билет предусматривает значительные скидки и выгоден тем, кто часто пользуется данным видом транспорта.

²⁴ В 1965 г. один из провинциальных комсомольских лидеров публично ставил себе в заслугу организацию единовременной акции проезда в Москву поездом безбилетным способом курируемой им группы трудных подростков. В довершение на предыдущем этапе «путешествия» вместе с ним эта группа украла лодку. Такой метод организации путешествия «позволил укрепить взаимопонимание между лидером и воспитуемыми». Впоследствии это деяние не помешало этому «организатору» занять достаточно высокий пост в партийной номенклатуре. Каждому свое.

Britrail pass — проездной билет для визитеров и гостей. Продается на один или несколько дней на любой класс. Молодежные билеты (со скидками) предусмотрены для проезда только во втором классе. Проездные билеты можно приобрести только в офисах железной дороги, они не реализуются туристскими агентствами.

Eurailpass — система скидок при проезде по железным дорогам — билет первого класса без лимита расстояния при следовании через 17 стран: Австрия, Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Нидерланды, Венгрия, Ирландия, Италия, Люксембург, Португалия, Испания, Швеция, Швейцария, Норвегия. Билет действителен на определенный период: от 15 дней — 498 USD, до 3 месяцев — 1398 USD и может быть приобретен до прибытия в Европу в турагентствах. Для молодежи предоставляются скидки — при наличии удостоверения международной студенческой организации *ISIC*, *ITIC*, *GO 25* можно приобрести билет *Eurail Youthpass*, который действует 15 дней — 398 USD, один месяц — 578 USD или два месяца — 768 USD. Имеются скидки по системе *Eurail Flexipass* — любые пять (10 или 15) дней в течение 2 месяцев.

Для компаньонов, следующих вдвоем или более, можно воспользоваться скидкой по системе *Eurail Savepass*, однако таковые предоставляются в сезон только для трех компаньонов и более. В несезон достаточно двух пассажиров.

В некоторых странах имеются особенные системы аналогичных проездных билетов, действующие только в пределах своей страны — *Britrail Pass*, *France Rail Pass* или двух стран *BritFrance Pass*. В регионе стран Восточной Европы действует *European East Pass* — в Австрии, Чехии и Словакии, Венгрии, Польше.

Дети младше 4 лет следуют бесплатно, от 4 до 11 лет покупают билет со скидкой до 50%.

Тарифы, сборы

Железнодорожные пассажирские тарифы — установленная плата за проезд пассажиров, перевозку грузов и багажа. Существует общий пассажирский тариф (стоимость проезда в вагоне с местами для сидения пассажирского поезда) и доплаты за дополнительно предоставляемые услуги (за скорость, за проезд в вагонах и поездах вышеоплачиваемых категорий, за провоз багажа и грузобагажа).

Общий пассажирский тариф образован таким образом, что абсолютная стоимость проезда с увеличением дальности поездки увеличивается, однако с увеличением расстояния стоимость одного пассажиро-километра снижается. Это предоставляет пассажирам, следующим на большие расстояния, существенную льготу в стоимости проезда. Доплата за скорость учитывает, что стоимость проезда в скором поезде выше на 10–12%, учитывается тип вагона (плацкартный, купейный 2-, 3-, 4-местные купе, мягкий и др.). Стоимость проезда в вагонах пульман (СВ) и вагонах международного класса выше на 40–50%. Тариф для проезда детей в возрасте от 5–10 лет установлен в размере одной четверти стоимости билета для взрослого. Однако это не распространяется на стоимость плацкарты.

Практически все путешествующие планируют свое возвращение обратно на место своего постоянного проживания в определенный срок. Они заблаговременно приобретают проездные билеты туда и обратно. «Открытый билет» (*open ticket*) — проездной, годный на какой-либо фиксированный срок, означает «открытую» дату обратного выезда в течение определенного срока (чаще всего в течение года), такой билет стоит на 10–20% дороже билета с фиксированной обратной датой. Например, билет на перевозку с открытой (не проставленной) датой, уточняемой позднее (через месяц или более). Имеют место цены на перевозку (*directional fare*), которые зависят от направления. Если покупать билет на проезд в одну сторону, то цены на проезд на пригородных поездах в Лондон и из Лондона различны.

Аннуляция

Cancellation — аннуляция заказанного бронирования услуг. Обычно, если совершается заблаговременно, не преследуется штрафными санкциями. Но если установленный срок будет упущен, то клиент будет нести штрафные санкции на аннуляцию услуг.

Last minute cancellation — отказ от забронированных услуг накануне даты начала предоставления услуги. Такая аннуляция делает практически невозможным продажу снятого с брони обслуживания, и поэтому перевозчик или предприятие, предоставляющее услуги, несет убытки, которые в полной мере обязан возместить клиент.

Partial cancellation — отказ от части забронированных услуг.

Total cancellation — отказ от всех забронированных услуг.

8.18. Ответственность за перевозку

Согласно условиям договора перевозки, перевозчик обязан доставить пассажира, купившего билет, и его багаж в место назначения с соблюдением других условий Правил перевозки каждой стороной. За несоблюдение правил и условий перевозки каждая из сторон несет ответственность, установленную правилами, нормативными актами и национальным законодательством, а на международных линиях — международными соглашениями.

Опоздание рейса относительно расписания

Железные дороги в большинстве своем имеют один рельсовый путь и маневровые разводные пути на станциях. Нью-Йорк и Чикаго соединяют 14 железнодорожных линий. Поэтому организация движения составов требует создания серьезной диспетчерской системы, регулирующей прохождение составов. Поскольку кроме регулярных пассажирских следуют и грузовые поезда и составы специального назначения, возможны нарушения графика движения, которые вызывают опоздание (*delay*) в прибытии.

Delay — условие страхования. За задержку прибытия регулярного рейса относительно времени, указанного в расписании, пассажирам компанией перевозчика выплачивается компенсация, размер которой зависит от расстояния, времени задержки и действующих правил.

Случаи нарушения регулярности движения поездов наносят материальный и моральный ущерб пассажирам и туристам, в основном в части прибытия в пункты назначения. Это вызывает простои транспорта трансферных средств в этих дестинациях, не говоря уже об опозданиях на работу или стыковочные рейсы дальнейших этапов путешествия. Транспортная комиссия Европарламента в 2005 г. предложила обязать железные дороги стран Евросоюза выплачивать пассажирам компенсации за опоздания поездов. Подобные правила уже были введены для авиакомпаний. Если предложение будет одобрено, пассажиры будут получать 25% от стоимости проезда в случае опоздания поезда на один час, 50% в случае опоздания на два часа и 75% в случае опоздания на три и более часа. Пассажир также сможет претендовать на компенсацию, если первый поезд, на котором он ехал, опоздал всего на 15 минут. Например, если из-за этого пассажир не успел на пересадку и прибыл в конечный пункт с опозданием на час. В настоящее время компенсации в различных странах Евросоюза в большинстве случаев ниже, чем предлагаемые, а в некоторых странах их нет вообще. Кроме того, сейчас многие железнодорожные компании вместо денежной компенсации предлагают пассажирам только ваучеры в счет будущих поездок.

Итальянская железнодорожная компания *Trenitalia* славится постоянными изменениями в расписании поездов. Итальянский учитель Мауро Брюнетти в

2005 г. подал иск, в котором обвиняет железнодорожников компании *Trenitalia* в «причинении экзистенциального ущерба». Из-за постоянных опозданий поезда он чрезвычайно страдает, так как не уверен, имеет ли его жизнь хоть какое-то значение. Мауро Брюнетти ездит в пригородном поезде на работу в школу, расположенную в соседнем городе Савона, и страдает, ожидая, придет ли поезд вовремя. Нарушение расписания имеет для него серьезные моральные последствия. Он предположил, что родители его учеников, в свою очередь, могут судить его за пренебрежение своими обязанностями. После долгих размышлений он решил, что имеет полное право вчинить иск компании *Trenitalia*, поскольку каждое утро вместе с потенциальным материальным ущербом, эта ситуация постоянно создает для учителя стрессовую ситуацию, последствия которой в современной юрисдикции определяются как «экзистенциальный ущерб». В Италии имели место судебные прецеденты, когда люди взыскивали компенсацию за «экзистенциальный» ущерб, причиненный в результате поведения какого-либо физического или юридического лица²⁵.

В начале ноября 2005 г. в пригороде Буэнос-Айреса на железнодорожной станции Аздо разъяренные пассажиры разгромили вокзал и подожгли вагоны. Причиной гнева людей стали постоянные нарушения в расписании движения пригородных поездов. Прибывшие на вокзал пожарные расчеты не были допущены к тушению пожара, а стражи порядка, попытавшиеся усмирить разъяренную толпу, были забросаны камнями. При подавлении массовых беспорядков были применены слезоточивый газ и резиновые пули. Ранения различной степени тяжести получили 18 человек, из них 8 полицейских. Аналогичные случаи имели место в 2005 г. в Украине. Массовые отмены пригородных поездов на киевском транспортном узле вызвали инцидент с блокированием путей, а в другой раз – к захвату скоростной электрички пассажирами отмененных обычных пригородных поездов. Такое же блокирование железнодорожных путей пассажирами произошло по той же причине в Днепрпетровске.

Страхование

Страхованию подлежат пассажиры, их багаж или имущество, следующие вместе с ними, технические средства транспорта и обеспечения, профессиональная ответственность работников.

Пассажир, купивший билет на проезд, согласно действующим инструкциям и международным соглашениям, является застрахованным централизованно. Стоимость билета включает специальный страховой сбор, который обязателен для всех пассажиров, кроме пассажиров поездов пригородного сообщения. Пассажир считается застрахованным с момента объявления посадки на поезд и до тех пор, пока не покинул территорию вокзала или станции назначения. Лица, пользующиеся правом бесплатного проезда, подлежат государственному страхованию без уплаты ими страхового платежа.

О каждом несчастном случае железнодорожное предприятие по принадлежности составляет акт надлежащей формы и содержания с подробным описанием случившегося и передает таковой в страховую компанию. *Denied-boarding compensation* — компенсация пассажиру, если последний упал или ударился вследствие резкого ускорения, торможения или иной аварии.

Возврат платежей

В смысле перевозки пассажир имеет право на возврат платежей:

²⁵ Если бы такое было в России, то железная дорога немедленно разорилась, а пассажиры озолотились.

- при непредставлении места в поезде (кроме пригородных) согласно купленному билету,
- при предоставлении места в вагоне низшей категории,
- при одновременном возврате неиспользованных проездных документов,
- при утрате багажа, сданного в перевозку.

Возврат сумм производится при отмене поезда, задержке отправления более чем на 1 час, отказе от поездки по уважительным причинам, например болезни пассажира и несчастного случая, надлежаще зарегистрированного. Рассматривается вариант компенсации при прекращении поездки в пути следования.

Точность соблюдения графика движения — важнейший показатель уровня организации перевозок на данной дороге. Кроме планирования собственно времени пассажиров существует проблема стыковки ко времени прибытия в промежуточных и конечных пунктах следования других поездов регулярных линий или наземных и иных транспортных средств. Например, в СССР и России скоростной поезд № 1 «Красная стрела» отличается исключительной точностью соблюдения графика движения. Железная дорога несет материальную ответственность за опоздание против графика.

Отставание от поезда

Приключаются случаи отставания пассажира или туриста от поезда на промежуточной станции. Пассажир обязан заявить о случившемся начальнику станции, который возобновляет действие билета на следующий поезд. Если вещи и документы отставшего остались в поезде, начальник станции немедленно дает телеграмму бригадире поезда по радио о снятии их на очередной станции или станции, которую укажет пассажир. Нередко проездные документы остаются у провожающего. Последний может в срок не менее трех часов заявить о случившемся начальнику станции, который уведомит об этом бригадира поезда, и пассажиру должны будут выдать новые проездные документы.

При опоздании на поезд с момента его отправления на срок не более 3 часов пассажиру могут быть выданы новые проездные документы при наличии мест, но с уплатой пассажиром штрафных санкций в размере 25% стоимости проезда, а при отказе от поездки возврат сумм за вычетом 25% от стоимости проезда. При утрате проездные документы не возобновляются.

8.19. Нормативное обеспечение

Железнодорожное сообщение регулируется целым пакетом национальных и международных соглашений, конвенций, договоров.

В России действует Устав железных дорог, Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам, ведомственные нормативные акты, Правила перевозок и тарифов, Соглашение о международном пассажирском сообщении, Единые пассажирский тариф, инструкции по ведению коммерческой отчетности, Правила перевозок воинских пассажиров, багажа и грузов, Правила выдачи бесплатных билетов для проезда по железным дорогам и метрополитенам, Тарифное руководство, указатели маршрутов и сообщений и другие.

Безопасность перевозок

Как только была начата первая эксплуатация железной дороги, начались и проблемы безопасности движения и собственно перевозки, как пассажиров, так и грузов.

Первые и самые распространенные — связанные с надежностью технических средств путей и подвижного состава, организацией движения поезда, неисправностью средств автоматики. Неисправность путей в силу воздействия природных сил, столкновения поездов, столкновения с другими транспортными средствами на переездах, вмешательства человека приводит к крушениям составов, причем часто с весьма трагическими последствиями. Например, на самых первых периодах эксплуатации железнодорожных путей в России была проблема — местное население отвинчивало гайки с рельсов.²⁶ Самым крупным крушением признается авария с возгоранием одновременно двух встречных пассажирских поездов, попавших в горной ложбине в облако горючего газа на Урале.

22 апреля 2004 г. в городе Йончхон (Северная Корея) произошла одна из самых масштабных катастроф в истории железнодорожного сообщения. В 13 часов по местному времени спутниковая съемка зафиксировала момент, когда северо-корейский городок Йончхон скрылся под клубами черного дыма — в реальности на станции столкнулись два поезда со взрывчатыми или горючими веществами. Власти пытались сделать все, чтобы скрыть от своих граждан и других стран мира очередную техногенную катастрофу. Произошедший под Йончхоном взрыв оказался настолько разрушительным, что власти не смогли обойтись без иностранной помощи. Первые независимые оценки количества пострадавших поступили от Красного Креста. По предварительным данным от взрыва погибли 54 человека и пострадали около 1200, впоследствии численность пострадавших увеличилась до 3000. Железнодорожная станция Йончхон и сам город выглядели так, будто подверглись массивной бомбардировке. Обломки поездов разлетелись в радиусе нескольких километров от места взрыва. По оценкам экспертов взрыв разрушил около 1850 жилых домов и 12 общественных зданий, включая школу. Еще порядка шести тысяч домов были сильно повреждены. Такой масштаб разрушений может объясняться тем, что в городе, где проживает 130 тысяч человек, расположены два хранилища горючего, в которых в результате взрыва мог начаться пожар.

Крупная железнодорожная катастрофа произошла в Японии в 2005 г. Пассажирский поезд сошел с рельсов и врезался в жилое здание. Сообщается, что в результате аварии погибли 70 человек, пострадало 300 человек. Всего же в поезде ехали около 600 пассажиров. Инцидент произошел недалеко от большого города Осака, в 400 километрах к западу от столицы страны Токио. 23-летний машинист поезда имел лишь 11-месячный стаж управления. Он пренебрег нормами безопасности и превысил скорость, пытаясь уложиться в график движения.

Другим немаловажным источником опасностей является фактор следования поездов по ненаселенным местностям, что привлекает террористов всех мастей. Подрыв мостов вместе с поездом, нападение на поезд вооруженных лиц с целью грабежа — излюбленная тема вестернов и приключенческих фильмов. Активным действиям против железных дорог в период военных действий был даже дан особый термин — рельсовая война. Отметим с сожалением, что тема безопасности железнодорожных поездов актуальна и в наши дни, в том числе и в России. Например, в 1993–96 гг. было прекращено движение поездов через Чечню по причине регулярных нападений вооруженных отрядов на поезда с целью ограбления. Не менее актуальным вопросом является обеспечение безопасности пассажиров и их имущества в поездах и на станциях. В поездах следуют сопровождающие бригады охранных служб. Службы безопасности функционируют и на станциях, где концентрируются бомжи и бродяги, профессиональные мошенники, а при наличии грузовых терминалов местные жители приобретают устойчивую специали-

²⁶ Оказалось, что гайки отлично подходили для грузила при рыбной ловле. Через двести лет феномен повторился, в последнее десятилетие в России стали вырезать медные кабели на электрофицированных дорогах.

зацию железнодорожных воров. Тщательно охраняются мосты, тоннели и другие инженерные сооружения.

Тема грабежа иностранных туристов при следовании их даже в фирменных поездах настолько актуальна, что в отношении России подробно и достаточно негативно освещена в рекомендациях, касающихся организации перевозок туристов, в популярном ежегоднике *World Travel Guide-97*. На фирменных поездах в купированных вагонах на российских трассах пассажирам выдаются специальные накидные замковые устройства, чтобы злоумышленники не смогли проникнуть в спальное купе ночью в целях грабежа.

Особые меры безопасности, адекватные системе мероприятий при воздушных перевозках, предпринимаются при организации пассажирских перевозок и грузов по Евротоннелю. Несмотря на эти меры, регулярно в тоннеле вылавливают авантюристов, которые пытаются пройти путь пешком. В 1997 г. пять молодых людей, заключив пари, прошли пешком весь путь по тоннелю с континента в Англию, что свидетельствует о ненадежности системы охраны. Пойман и один русский путешественник, который в связи с отсутствием средств решил преодолеть пролив под землей. Интересен факт, что отлавливают всех исключительно при выходе из тоннеля.

Несмотря на ужесточение режима безопасности в Великобритании после серии июльских терактов, репортеру «*Sky News*» удалось проехать из Лондона в Париж по чужому паспорту. Джонатан Сэмюэлс использовал документы своего коллеги, чтобы купить билет на поезд компании *Eurostar*. Однако ни британский, ни французский паспортный контроль, а также службы безопасности не заметили подлога. Между тем именно таким способом из Британии в Италию бежал Хусейн Осман, которого подозревают в попытке взорвать бомбу на станции лондонского метро *Shepherds Bush* 21 июля. Путешествие журналиста было снято скрытой камерой. Сначала он купил билет по чужому паспорту на вокзале Ватерлоо в Лондоне, а затем благополучно сел в поезд, идущий в Париж. Сэмюэлс отмечает, что сотрудники паспортного контроля во французской столице также не принимали активных мер для проверки документов у пассажиров, покидающих поезд. В итоге, считает репортер, его эксперимент показал полную беспечность сотрудников служб, отвечающих за безопасность на транспорте. Никто из них при проверке документов даже не обратил внимание, что в паспорте у журналиста вклеена фотография совсем другого человека²⁷.

8.20. Специальные поезда

Отдельные железнодорожные маршруты получили всемирную известность и пользуются особой популярностью в целях туризма.

В первую очередь следует назвать международный маршрут *Orient Express* (Восточный экспресс). Первоклассная железнодорожная экспресс-линия Париж–Стамбул, регулярное движение по которой было открыто в 1883 г. Сначала экспресс следовал из Парижа через Страсбург, Мюнхен, Вену, Будапешт, Бухарест и далее на пароме через Черное море в Стамбул. В 1889 г. был достроен прямой участок дороги, и поезда стали прибывать непосредственно в Стамбул. Обычно поезда ходили три раза в неделю. Было установлено два пути следования — северным и южным маршрутом. В течение многих лет обслуживание в Восточном экспрессе было столь роскошным, что он был известен как *king of trains and the train of kings*. Во время Второй мировой войны движение было остановлено, но уже в 1980 г. Восточный экспресс совершил регулярный рейс с первоклассным обслуживанием между Лондоном и Венецией.

²⁷ Имел место прецедент, когда молодой хиппующий человек на спор вклеил в паспорт вместо своей фотографии фото своего спаниеля и почти год разъезжал по странам Европы.

Австралия

Организован специальный туристский экспресс повышенной комфортности *Indian Pacific*. Поезд пересекает страну с востока на запад от Сиднея до Перса немногим меньше трех суток и активно используется в туристских целях.

Великобритания

На трассе сообщения Париж—Лондон курсирует фирменный поезд, который носит название *Golden Arrow* — «Золотая стрела» — ежедневный железнодорожный экспресс Лондон—Париж. Пролив Ла-Манш преодолевается на пароме.

Южная Африка

В Южной Африке известность получил регулярный рейсовый маршрут, следующий через всю страну — *Blue Train*. Этот маршрут был освоен в 1927 г., многократно изменялся сообразно времени. Свое наименование *Blue Train* поезд получил в 1946 г., в 1997 г. была принята новая концепция суперроскошного обслуживания. Поезд не является скоростным (движение осуществляется со скоростью всего 110 км/час) и широко используется для туристских целей, поскольку позволяет элитным туристам увидеть все климатические зоны и уникальную природу. Поезд, считающийся одним из самых роскошных в мире, пересекает всю страну за 26 часов неспешного пути от Претории до Кейптауна дважды в неделю. Состав тянут два мощных электровоза, он состоит из 18 вагонов, из них 10 роскошных спальных вагонов с кондиционерами (каждый вагон на четыре купе – три двухместных с кроватями (*twin*) и одно с двухспальной кроватью, все купе оборудованы санузлом с ванной), багажный вагон, вагон-прачечная, изысканные клубные вагоны для курящих и некурящих, вагон-ресторан, вагон-кухня, специальный обзорный вагон. Поезд рассчитан всего на 76 пассажиров, туристов обслуживает бригада из 27 высококвалифицированных специалистов и служащих. Поезд следует по четырем вариантам маршрутов: (а) 1600 км один день и одну ночь — Претория — Кейптаун, (б) 560 км Петерия-Худспрут продолжительностью 16 часов, (в) Порт-Элизабет-Кейптаун 1000 км один день и две ночи, (г) 1600 км два дня и две ночи — Зимбабве, водопад Виктория, через Ботсвану в Преторию (этот маршрут самый экзотический и проходит через территорию уникального Крюгер-парка).

Web: www.bluetrain.co.za

Америка (США)

В США в период с 1989 по 1991 г. между Вашингтоном и Чикаго функционировал специальный комфортабельный экспресс — аналог европейского, оформленный в стиле *Orient Express*. В этот состав были включены специальные вагоны, отделанные «под старину», имелись специальные клубные вагоны для развлечений, азартных игр, вагоны-рестораны.

Сингапур

Эксплуатируется восточный вариант *Luxury Train* поезда *Eastern & Orient Express*. Он проходит через территорию Таиланда и Малайзии и позволяет увидеть уникальные пейзажи и посетить лучшие курорты.

Web: www.orient-express.com

Россия

В России многие скорые поезда имеют свои фирменные наименования, как правило, определенные их направлением следования, но следует остановиться лишь на одном, имеющем свою исключительную историю.

«Красная стрела» (*Red Arrow*) — фирменный поезд Октябрьской железной дороги, следующий по маршруту Москва—Санкт-Петербург (Россия). Это лучший железнодорожный экспресс страны, отличающийся высоким комфортом и уровнем обслуживания пассажиров и следующий точно по расписанию (это одна из главных традиций, которая вынужденно нарушалась только в условиях военного времени). Движение поезда по этому маршруту установлено в 1931 году. В Москву из Санкт-Петербурга поезд следует под № 1, а обратно под № 2. Поезд отправляется ежедневно в 23:55, продолжительность пути 8 часов 30 минут. В поезде установлена сотовая телефонная связь, в стоимость билета входит постельное белье и завтрак. Состав оборудован вагонами международного (СВ, двухместные купе) и купейного класса (четыrehместные купе), имеется классный вагон-ресторан. В составе следует бригада охраны. Поезд прославился регулярностью движения — он не опоздал прибытием ни разу за всю историю своей эксплуатации.

Испания

Al Andalus — популярный железнодорожный туристский маршрут по Испании — «Андалузский Экспресс». Имеет два варианта маршрута: (1) Мадрид—Севилья—Кордова—Гранада—Рондо—Севилья—Мадрид (8 дней/7 ночей; (2) Севилья—Кордова—Гранада—Рондо—Севилья (7 дней/6 ночей). Туристы живут в пяти спальных вагонах поезда, изысканно отреставрированных «под старину» в стиле *Bella Epoque*. Купе класса *suite* оборудованы душем и туалетом, кондиционером, цветным телевизором, сотовой телефонной связью. Дополнительно имеются два вагона с душевыми. В поезде имеется два вагона-ресторана, бар, библиотека. Днем совершаются экскурсии по городам, передвижение между городами осуществляется в основном ночью.

Туристские поезда и экскурсионные маршруты в тематических парках

Железные дороги активно используются в тематических и национальных природных парках для обзорных и развлекательных поездов. Туристские маршруты подразделяются на экскурсионные, совершаемые в пределах одного дня, и туристские многодневные. Экскурсионные маршруты, в свою очередь, разделяются на исполняющие роль трансфера туристов к месту отдыха (лыжные поезда выходного дня) и обзорные. В последних туристы, следуя по маршруту в открытых вагонах или в вагонах повышенной обзорности с панорамными стенками или специальными обзорными салонами, совершают обзорную экскурсию, например по национальному парку, возможны и комбинированные варианты.

На многодневных маршрутах туристы, как правило, живут в спальных вагонах поездов, питаются в вагонах-ресторанах (в туристском поезде их предусматривается два или более). Для удобства туристов в состав поезда включаются клубные вагоны, вагоны-душевые и др. Движение между станциями осуществляется преимущественно ночью, а днем туристы заняты на мероприятиях в туристских центрах. На ряде маршрутов эксплуатируются *panoramic coach* — специальные экскурсионные вагоны с улучшенным панорамным обзором для туристов.

Национальные и тематические парки охотно используют старинные локомотивы и вагоны для организации обзорных экскурсий (*scenic railroad excursion*). К таким следует отнести обширную экскурсионную программу по национальному природному парку в США *Yosemite Mountain Sugar Pine Railroad*. Отлично используются железные дороги для обзора красивых горных местностей. Разумеется, что обзорные туры проводятся в дневное время с учетом достаточного комфорта пассажиров и возможности обзора красивых ландшафтов и местностей, проведения фото- и видеосъемок. Поезда двигаются с относительно невысокой скоростью.

В США известность получил *Montana Rockies Rail Tours* из штата Айдахо в штат Монтана.

В одном из самых популярных туристских районов — Гранд Каньоне — построена железная дорога — *Grand Canyon Railway*, которая успешно эксплуатируется в экскурсионных целях. Железнодорожные туры предлагает и компания на Аляске. В Канаде широко предлагаются туры в Скалистых горах — *Rockies Mountaineer Railtours*. *Western Maryland Scenic Railroad* одновременно предлагает туристам свадебные путешествия и пикники на природе. В Норвегии популярны туристские маршруты с осмотром самых больших и красивых фьордов в мире именно из специального поезда. В Мексике туристские поезда используются для организации туристских маршрутов в горы *Sierra Madre Mountains*. Этот уникальный тур называется *Mexican Train Ride in the Sky* — тур в мексиканское поднебесье.

Железнодорожные маршруты есть в Индии и даже в Индонезии. Для туристов, посещающих Индонезию, предлагается уникальный тур — *Tour the Steam Locomotives in Indonesia*. В это путешествие входит осмотр крупнейшей в мире коллекции действующих локомотивов и вагонов узкой колеи.

Передвижные клубные и агитационные

Исторически железная дорога использовалась для целей просвещения, образования и агитации, в том числе и в политических целях. Создаются специальные поезда, которые везут с собой клубные вагоны с коллекциями произведений искусства, антиквариатом, передвижные выставки картин и библиотеки. Отдельно от поезда едет агитбригада, которая договаривается об организации встреч с местным населением, чтении лекции, демонстраций кино и видеофильмов, подборки книг и журналов, продаже туристских товаров.

Одним из важных элементов в системе продвижения туристского продукта является привлечение жителей периферийных и удаленных от мегаполисов районов к туризму и ознакомление их с достижениями культуры, науки и техники. В России на специальном достаточно комфортабельном поезде практически через всю страну следует бригада известных артистов, писателей, общественных деятелей и агентов туристских фирм, которые устраивают на стоянках встречи с местной администрацией, туристской общественностью по типу *workshop*. Такая деятельность приносит успех при продвижении туристского продукта.

8.21. Специальные виды рельсового транспорта

Трамвай — Street Railway

Трамвай — внутригородской рельсовый транспорт для перевозки пассажиров. Исходит исторически к конной тяге вагонов по рельсам в пределах города по уличным магистралям. Первый трамвай в России был пущен по городским улицам в Киеве в мае 1892 г. Трамвай существенно отличается от городских железных дорог тем, что проходит по обычным улицам, не выделяется особо, за исключением случаев обрамления путей кустарниками или бордюром, однако чаще всего пути исполняются на уровне общего полотна дороги улицы или магистрали. Трамвайные маршруты в пределах городских кварталов имеют достаточно частые остановки.

С развитием электротяговых устройств повсеместно трамвай переведен на привод электромоторами постоянного тока. Обычно представляет собой одно-, двух- и трехвагонный состав. Устройство платформы вагонов предусматривается как можно более низкое, что позволяет удобно и быстро входить пассажирам в них с земли (преодолевая две-три ступеньки), т. е. специальных платформ для трамвая не требуется. Для входа и выхода пассажиров используются широкие проемы с

автоматически закрывающимися дверями. Трамвай перевозит одновременно до 250 пассажиров. Есть конструкции вагонов, способные перевозить до 400 пассажиров, что выгодно на коротких маршрутах с интенсивной загрузкой по типу шаттлов. Особенно отличается от автобусов и автомашин экологическими характеристиками, однако в общем случае довольно шумный вид транспорта.

Если трамвайные маршруты следуют в пределах исторической части города, они могут использоваться для туристского обслуживания — организации городских обзорных экскурсий для туристских групп. В настоящее время в связи с развитием сети метрополитена постепенно убирается из исторической части городской застройки, уступая место безрельсовому транспорту (троллейбусу и автобусу). В отдельных городах и туристских центрах трамвай является неотъемлемой частью сложившегося облика города и сохраняется в виде старинных вагонов, например в Сан-Франциско или Санкт-Петербурге²⁸ (Россия).

Скоростной трамвай

Для крупных городов, в которых жилые кварталы расположены в удалении от основных производств по соображениям экологии или безопасности, весьма актуально устройство скоростных наземных трамвайных линий. Например, таким городом является Волгоград, районы которого расположены вдоль реки Волга почти на 70 км. По существу это прототип метро в наземном варианте или внутри городской наземной железной дороги. Например, такое сообщение имеется в ряде городов США (Нью-Йорке, Чикаго и др.), Германии (Берлин) и в других странах.

Метро — Subway, Underground

Метро — разновидность городского рельсового транспорта. Но сегодня является неотъемлемой транспортной системой большинства крупных городов мира. Оно позволяет радикально решить проблемы транспорта в мегаполисах. Поскольку основные учреждения, банки, офисы крупных корпораций сосредоточены в пределах исторической части застройки столиц и крупных центров, работники, посетители и туристы обычно используют метро, как эффективное средство передвижения. По формальному признаку, без метро жизнь большого современного города уже не представляется возможной, а количество станций метро в городах, таких как Нью-Йорк и Париж, достигает 1000.

Строительство первой подземной городской дороги — *Metropolitan Railway* — началось в Лондоне в 1860 г. Она строилась методом *cut-and-cover* — траншеи были вырыты по улицам города, укреплялись с кирпичными стенами и закрывались кирпичным сводом. Первая столичная линия была открыта 10 января 1863 г. Для передвижения составов использовалась паровая тяга. В 1866 г. начато строительство второй линии лондонского метро. Для рытья тоннеля был применен специальный щит (*tunnelling shield*), который позволил совершить проходку тоннеля на достаточной глубине под Темзой.²⁹ Такой метод проходки тоннелей — без вскрышных работ на поверхности улиц позволил существенно ускорить работы и сооружать тоннели без повреждения фундаментов зданий и коммуникацион-

²⁸ Санкт-Петербургский трамвай внесен в книгу рекордов Гиннеса по трем позициям — самая протяженная сеть трамвайных линий — в городе более 700 км, эксплуатируется самый длинный трамвайный состав, самый напряженный перекресток трамвайных линий на Васильевском острове — одновременно пересекается 8 трамвайных городских маршрутов.

²⁹ Историки утверждают, что когда был прорыт первый тоннель под Темзой и проложен путь, то желающих пассажиров совершить поездку под рекой не нашлось. Тогда устроители стали наливать смельчакам по стаканчику виски, что заметно прибавляло храбрости пассажирам. Постепенно все устроилось, и сегодня уже никто не думает, где едет, в метро, под рекой или над ней. Можно со стопроцентной уверенностью утверждать, что этот исторически оправданный опыт превратился в традицию, которая вдохновленно в России поддерживается и строго исполняется при первой перевозке пассажиров при сдаче новых линий.

ных линий подземного коммунального городского хозяйства. В 1890 г. в Лондоне вошла в строй первая подземка на электрической тяге. Сегодня лондонское метро самое протяженное в мире — 410 км.

Позднее метро стали строить в других городах. Первая подземка на европейском континенте построена в Будапеште в 1896 г. В Париже строительство метро *Chemin de fer metropolitain de Paris* было начато в 1898 г., и первые 10 км дороги были открыты уже в 1900 г. Сегодня парижское метро насчитывает более 750 станций. В период с 1895–1897 гг. в США была построена первая подземная железная дорога. В Нью-Йорке первая очередь подземки вошла в строй 27 октября 1904 г. Метро Нью-Йорка (США) имеет наибольшее количество станций – 463 и самое большое количество вагонов на линиях — 6273.

Подземная дорога (*underground*) стала важным элементом городской транспортной сети и построена во многих крупных городах развитых стран: Филадельфия, Чикаго (США); Торонто и Монреаль (Канада); Мексика (Мексика); Буенос Айрес (Аргентина); Берлин, Мюнхен и Франкфурт (Германия); Милан (Италия); Каир (Египет); Токио, Киото, Осака и Нагоя (Япония). В 1934 г. метро построено в Москве, а затем в Ленинграде в 1954 г.

В современных условиях подземная дорога представляет собой комбинацию из подземных и наземных трасс, а также трасс на специальных путепроводах, поднятых над землей (*over crossroad*). В Лондоне подземная дорога проведена до двух терминалов аэропорта *Heathrow* и активно используется для трансфера пассажиров. Движение поездов на подземных дорогах высоко автоматизировано, используются современные компьютерные системы управления. Большое внимание уделяется эстетике, комфорту, безопасности и удобству подземных дорог. Схемы линий обычно организуются лучевыми трассами, которые в крупных мегаполисах объединяются в кольцевые.

Самое короткое метро в Екатеринбурге (Россия) 8 км. Самое малое количество станций в Днепропетровске – 6 (Украина). Самое малое количество вагонов метро в Тайване – 12. Самый длинный вагон метро в Гамбурге 30 м, самый короткий вагон метро — *Kobe (KNTC) subway* — 8 м.

Московский метрополитен считается самым красивым в мире, кроме того, он и самый оживленный по объему перевозок: ежегодно московское метро перевозит 2,552 млрд. пассажиров. Это — особый и привлекательный объект для экскурсий местных и иностранных туристов. Метро часто используется туристами для ознакомления с историческим центром города.

Для туристов, например, в Лондоне, Стокгольме и других крупных туристских центрах выпускаются специальные трехдневные или недельные проездные карточки. Абонементный билет включает: пластиковый футляр, карту центральной части города и схему метро, удостоверение с фото пассажира, собственно билет с магнитным слоем для многократного пользования в автомате на контрольном пункте. Для оформления такого билета обязательно необходимо фото пассажира.

В Нью-Йорке (США) для прохода в метро используется проездной жетон (*token*), дающий право на одну поездку. Приобрести проездной жетон можно в стеклянных будках на любой станции (там же можно бесплатно получить и схему метрополитена).

В Стокгольме метро именуется *tunnelbana*. Входы и выходы метро обозначены плакатами с голубой буквой «Т». Стоимость проезда в метро достаточно высока. Для туристов целесообразно приобрести специальную проездную карточку на трое суток. Этот билет дает возможность проезда практически на всех видах общественного транспорта и даже посещения некоторых музеев. Учитывая высокую стоимость проезда в стокгольмском метро, из центра города для туристов ходит специальный бесплатный автобус, который доставляет их в огромный

пригородный супермаркет за дешевыми покупками. Там же есть три большие площадки для продажи автомобилей.

В Париже есть особые скоростные линии метро *R.E.R.* Линии эффективно используются для трансфера из аэропортов в центр Парижа. На этой линии можно добраться до Диснейленда (*Euro Disneyland*) и в пригороды.

Есть подземное *U-Bahn* и наземное *S-Bahn* метро в Берлине. Название наземного берлинского метро указывается большой буквой «S». Этот вид транспорта удобен тем, что в отличие от автобуса и обычного метро *U-Bahn* следует в различные районы Берлина и даже пригороды.

8.22. Перспективные проекты

Скоростная магистраль Москва — Санкт-Петербург

Москва и Санкт-Петербург — два самых крупных, наиболее известных и активно посещаемых туристами культурных центра России. Эти же два города исторически являются центральными шлюзами (*gateway*). Но распределение туристских потоков не одинаково. Несмотря на то, что Санкт-Петербург и считается туристской столицей России, большее количество туристов прибывает именно в Москву. Главная причина — в Москве 5 крупных пассажирских аэропортов. В Санкт-Петербурге всего один относительно крупный международный аэропорт с двумя ВПП, пропускная способность которого весьма низка, и по своим техническим показателям он не входит даже в первые пять сотен международных аэропортов.³⁰ Отчасти поэтому Москва принимает значительно больше туристов, нежели Санкт-Петербург.

В этих туристских центрах имеется сосредоточение самых важных объектов туристского интереса и индустрии туризма. Большинство туристских маршрутов включают в программы посещение именно Москвы и Санкт-Петербурга и их пригородов. Расстояние между городами 760 км, что мало для эффективной организации воздушных перевозок. Путешествие на поезде занимает 7–8 часов и по современным концепциям перевозок излишне продолжительно для массовых туристских перевозок.

Пути и средства автоматики не приспособлены для скоростного движения. Один раз в неделю по трассе следует поезд ЭР-200, который по современным понятиям лишь условно можно отнести к скоростному, поскольку время следования остается недопустимо большим — 5 часов. По европейским меркам — такое расстояние для туристских целей должно преодолеваться за 3 часа. Ежедневно по этой трассе в каждом направлении следует 10–12 скорых пассажирских поездов, но лишь два-три из них пригодны по комфортности и уровню обслуживания для перевозки иностранных туристов. Основные поезда следуют ночью, что для большинства иностранных туристов неприемлемо, в связи с отсутствием навыков путешествий такого образа, плохого сна в душном спальном купе и др.

В настоящее время активно ведутся работы по сооружению скоростной магистрали, как железнодорожной, так и автомагистрали. Создано акционерное общество, привлекаются иностранные инвестиции, уже начато строительство первых объектов. Вопросы строительства магистрали являются предметом заботы Правительства страны. С постройкой магистрали ожидается интенсивный приток туристов из Москвы в Санкт-Петербург.

Ночные поезда в Европе *EuroNight*

Немецкие железные дороги и система ночных поездов *EuroNight* предлагают в октябре и ноябре недельные железнодорожные круизы по Европе по весьма при-

³⁰ В мире всего 1200 аэропортов отнесено к категории международных.

влекательным ценам. В пакет входят семь ночных переездов между туристскими центрами Европы регулярными ночными поездами. Стоимость проезда в кушеточных вагонах (до шести человек в купе) – 199 евро, в спальных вагонах (три человека в купе, с завтраком) – 399 евро. Возврат и обмен билетов не предусмотрен. Каждую ночь пассажир пересаживается в новый поезд, поэтому багаж ему приходится брать с собой или оставлять в камере хранения при вокзале. Это предложение является одним из наиболее выгодных для туриста – он может получить существенную экономию на стоимости отеля. Кроме того, подобная цена за семь ночных переездов недоступна никаким иным способом. К примеру, полный тариф по подобному маршруту составит сумму около одной тысячи евро.

Сверхскоростные поезда

Новый сверхскоростной пассажирский поезд будет запущен в коммерческую эксплуатацию к 2011 году в Японии. Поезд будет двигаться с максимальной скоростью 223 мили в час — быстрее, чем многие самолеты. Поезд *Fastech 360S*, разработанный компанией *East Japan Railway Co.*, успешно прошел первое испытание между станциями *Sendai* и *Kitakami* в северной Японии на скорости 170 миль в час. У поезда, раскрашенного в изумрудно-белые цвета, похожие на кошачьи ушки тормозные накладки, торчащие из крыши, для экстренного торможения. Тестирование закончится в начале 2008 года, как сообщает CNN, к этому времени разработчики надеются достичь максимальной скорости 250 миль в час. В 2005 г. самый быстрый поезд — французский *Alstom SAS TGV*, обладал максимальной скоростью 218 миль в час. Ожидается, что новый поезд будет обслуживать маршрут длиной 360 миль между Токио и Аомори менее чем за 3 часа, вполноу быстрее, чем это делается сейчас.

8.23. Специализированные фирмы и компании

Wagons-Lits

Пионером в области туризма следует назвать компанию *Wagons-Lits*. На данный момент эта фирма является крупнейшей величиной в туристской индустрии.

Железные дороги с конца XIX века стали предлагать состоятельным пассажирам изысканное обслуживание. С этой целью братья Пульман в США решили основать в 1872 г. компанию *Compagnie Internationale de Wagons-Lits* ([см. http://www.wagons-lits-paris.com/](http://www.wagons-lits-paris.com/)). В 1884 г. была основана компания *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens* для организации сообщения между столицами европейских стран. Можно уверенно сказать, что в начале века эта компания построила и ввела в эксплуатацию практически все классные именные маршруты, значительная часть из которых существует и в наше время — *Orient Express*, *Train Bleu*, *Golden Arrow*, *Transsiberien*. Это был золотой век для *Wagons-Lits*. Маршруты поездов соединили Париж со Стамбулом, Москву с Владивостоком и др. В 1918 г. в России было национализировано более 160 классных вагонов, принадлежащих компании. После Второй мировой войны компания была реорганизована и названа *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme*. Возобновив деятельность, компания стала расширять сферу своего обслуживания. Началось строительство отелей, ресторанов и туристских агентств, тесно связанных с железной дорогой. В 1990 г. образован международный концерн *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme*. Разработана целая стратегия привлечения туристов на эти маршруты, которые организуются с учетом развлекательных событий — соревнований, фестивалей, концертов известных артистов, увлекательных экскурсий в сочетании с высококлассным *V.I.P.*-обслуживанием в поездке. Маршрутам создается исключительно высокий имидж. Пассажирам предоставляется отличное

обслуживание, связанное с питанием, наличием в поезде есть казино, музыкальный салон, кинотеатр и др.

История создания фирменных поездов: 1883 — *Orient Express*, 1887 — *Sud Express*, 1890 — *Bombay Express*, 1890 — *Peninsular and Oriental Express*, 1890 — *Malle des Indes*, 1890 — *Rome Express*, 1894 — *Ostende Vienne Express*, 1896 — *Vienne Nice Express*, 1896 — *Le Caire Louxor Express*, 1898 — *Transsiberien*, 1900 — *Riviera Express*, 1900 — *Transatlantique Express*, 1904 — *Oberland Leman Express*, 1908 — *Rome Florence Cannes Express*, 1909 — *Andalousie Express*, 1919 — *Paris Prague Express*, 1919 — *Simplon Orient Express*, 1922 — *Train Bleu*, 1923 — *Transmandchourien Express*, 1926 — *Fliche d'or (Golden Arrow)*, 1927 — *L'Etoile du Nord*, 1927 — *Londres Vichy Pullman Express*, 1929 — *Oseau Bleu*, 1929 — *Star of Egypt*, 1929 — *Taurus Express*, 1929 — *Sunshine Pullman Express*, 1931 — *Golden Mountain Express*, 1940 — *Maroc Express*.

Специальные железнодорожные отряды

Традиции организации вагонов специального назначения для передвижения высокопоставленных лиц государства имеют исторические истоки в каждой стране, в том числе и в России. Император России, командующие войсками, члены правительства имели свой состав и личные вагоны. Эта традиция сохранилась и до наших дней. Такое обслуживание осуществляет особый (президентский) отряд Московской железной дороги. С переориентацией правительственных чиновников на авиацию, располагая высококомфортным подвижным составом, отряд переключился на активное обслуживание иностранных туристов. Сейчас этот отряд выполняет сопровождение специализированных туристских маршрутов по стране и по трассе Москва—Шанхай.

Паровоз, изготовленный до Великой Отечественной войны, будет совершать ретро-рейсы по железным дорогам Ростовской области (Россия). Первый свой рейс ретро-поезд совершит для ветеранов — железнодорожников, затем будет доступен всем желающим. Таких паровозов, украшенных красной звездой, на сегодня осталось очень мало. Когда он едет, окруженный клубами пара, со свистками колес, дети приходят в полный восторг. На своем пути поезд сделает остановку на станции Гниловской, где под открытым небом расположен музей дорожной техники, где представлены более пятидесяти раритетных образцов довоенной техники — паровозы, вагоны и целые составы прошлого века. Один из самых интересных экспонатов — вагон румынского короля Михая — единственного венценосного иностранца, получившего от советского правительства орден Победы.

8.24. Музеи

Железные дороги внесли важный вклад в развитие цивилизованного общества, заслужили всеобщий почет и уважение. Во многих странах есть железнодорожные музеи, где представлены материалы и сами объекты, имеющие историческую ценность. *National Railway Museum* — Британский национальный железнодорожный музей в г. Йорк, самый большой такого рода музей в мире. В городе Дарлингтон в той же Великобритании построен железнодорожный музей *Darlington Railway Centre*, в котором экспонируется первый паровоз Стефенсона. Железнодорожные музеи во всем мире пользуются интересом у туристов всех возрастов и являются непременно объектом посещения. Изучение истории железнодорожного дела включено в программы обучения. Для этих целей английский железнодорожный музей *Great Central Railway* эксплуатирует собственную узкоколейную ветку с натурными экспонатами между Люксбургом и Лейчестером.

В США имеется огромное количество поклонников железной дороги, создано множество музеев, которые поддерживаются ассоциациями любителей железнодорожной техники. Например, такова *Southern California Scenic Railway Association*

в Калифорнии. Члены ассоциаций, многие из которых весьма состоятельные люди, выделяют средства на содержание музеев, приобретение и поддержку в исправном состоянии натуральных и модельных экспонатов, организуют экскурсии, встречи по юбилеям. Многие из них могут продемонстрировать огромные коллекции фонограмм характерных звуков при движении поезда и локомотива и фотографий. Высшим и почетным делом считается личное вождение паровоза, о чем выдается специальная грамота.

Городской музей железной дороги есть в Лос-Анджелесе *Travel Town Museum, Los Angeles*. *San Diego Railroad Museum* и *Smoky Hill Railway* — музеи действующих натуральных экспонатов вагонов и локомотивов. В штате Южная Каролина устроен *South Carolina Railroad Museum* — в музее собраны различные виды старинных локомотивов и экспонаты, отражающие историю развития железных дорог. Музей есть во Флориде *South Florida Railway Museum*, в котором сохранились экспонаты, относящиеся к эпохе Тома Сойера.

Практически все железнодорожные музеи мира имеют свою страничку в сети Интернет. Ниже приводится лишь незначительная выборка URL адресов.

Age of Steam Railroad Museum <http://www.startext.net/homes/railroad/musmain.htm>

Alberta Railway Museum <http://www.discoveredmonton.com/Museum/index.html>

B&O Railroad Museum 901 W. Pratt Street. Baltimore, MD 21223 <http://www.borail.org/>

Burlington-Rock Island Railroad Museum <http://www.mexia.com/index.html>

Calgary & Edmonton Railway Museum <http://www.discoveredmonton.com/RailMuseum/>

California State Railroad Museum <http://www.csrnf.org/>

East Anglian Railway Museum <http://www.btinternet.com/~earm/>

Gold Coast Railroad Museum <http://www.elink.net/goldcoast/>

Центральный музей железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге

Крупнейший в России Центральный музей железнодорожного транспорта организован в Санкт-Петербурге. История его восходит к 1809 г., когда высочайшим манифестом об организации Института корпуса путей сообщения был создан первый музей машин и механизмов железных дорог. В 1902 г. на Садовой улице для музея был построен особый дворец, в котором хранились модели различных машин, чертежи, фотографии и иные документы, присылаемые организациями, выполнявшими работы по сооружению мостов, тоннелей и иных путей сообщения. В огромном здании сосредоточены множественные экспонаты, отражающие этапы развития железнодорожного дела в России и в мире. Устроено много действующих моделей, объективно демонстрирующих технические аспекты организации движения, маневровых операций, автоматизации. Имеется и отдельная площадка в пригороде, где собраны и хранятся оригинальные натурные экспонаты: локомотивы, вагоны, иные технические средства. Экспонаты музея выставлялись на всероссийских и крупнейших международных выставках в Париже в 1892 и 1900 гг. Музей переживал трудные времена и был закрыт в период мировых войн и революции. С 1924 г. музей был восстановлен силами студентов ЛИИЖТа. После Второй мировой войны музей в 1948 г. открылся вновь и существует сегодня. Интересно отметить, что по популярности у гостей и жителей города, в особенности школьников, Центральный музей железнодорожного транспорта занимает третье место, уступая Эрмитажу и Русскому музею. Музей ведет научно-исследовательскую работу по изучению истории и техники железнодорожного дела в России и в мире.³¹

³¹ Закревская Г.П. Из истории железных дорог. Центральный музей железнодорожного транспорта СССР. — СПб. Информлисток «Железнодорожное дело». № 1, 1991.

Железная дорога в СССР и в настоящее время в России состоит из ряда управлений, эксплуатирующих региональные участки самой большой по протяженности в мире железнодорожной сети, практически в каждом управлении имеется местный музей. В Санкт-Петербурге, кроме центрального музея, есть и особый музей Октябрьской железной дороги с большой площадкой натуральных экспонатов.

8.25. Модельные железнодорожные составы и дороги

Железная дорога исключительно привлекательна с точки зрения моделизма, причем можно еще поспорить, для кого больше — для взрослых (преимущественно мужчин) или для детей, разумеется, мальчиков в первую очередь. Железная дорога столь сильно поразила умы современников, что, уже начиная с момента постройки первой железной дороги (с 1830 г.) стали строиться модели, в том числе и для развлечения — как игрушки, которые быстро завоевали популярность у населения. Изготовление движущихся модельных локомотивов, вагонов всех видов, путей, зданий станций и средств автоматизации — предмет целой индустрии невероятных масштабов³² и коллекционирования. Выделяются 11 категорий моделей, в том числе три по масштабам. В Европе даже приняты надлежащие нормы для изготовления моделей железных дорог. Взрослые дяди тратят целые состояния на приобретение многих тысяч предметов и строят в своих домах (виллах, коттеджах) многокилометровые железные дороги. Есть секции любителей коллекционирования этого вида предметов, между которыми устраиваются национальные, региональные и международные конкурсы моделей. Международный конкурс проводится ежегодно. В Германии издается специальный журнал, посвященный железнодорожному моделизму.

Крупноразмерные действующие модели железных дорог используются в детских тематических и развлекательных парках для транспортировки посетителей по территории и на специальных игровых площадках. Существуют специальные клубы любителей старинных железных дорог, которые успешно совершают туристские поездки в целях осмотра натуральных экспонатов. Другим видом натурального моделизма можно назвать детские железные дороги. Это обычно узкоколейные дороги, созданные специально для детских железнодорожных кружков. Вся организация натурального движения на отдельной ветке выполняется детьми от 10–16 лет под наблюдением профессиональных работников железной дороги. Такая дорога есть в Санкт-Петербурге (Россия). Она успешно функционирует уже более трех десятков лет и пользуется успехом, планируется ее расширение. Именно на ней молодые активисты изучают сложное железнодорожное дело и готовятся к своей будущей профессии.

8.26. Информация о железных дорогах и перевозках в сети Интернет

Australian Railway Internet Resources <http://www.iinet.net.au/~espee/auslinks.html>

CalTrain Right Track for the Region <http://bayrailalliance.org/>

EuroStar <http://www.erostar.com> <http://mercurio.iet.unipi.it/eurostar/eurostar.html>

InterCityExpress (ICE) <http://mercurio.iet.unipi.it/ice/ice.html>

Luxury Rail in UK <http://www.traintours.com/>

Metro in London <http://www.londontransport.co.uk/>

Metro in Paris <http://www.ratp.fr/>

Octiaybrskaya RailRoad (Russia) <http://www.ivc.spb.ru>

Peninsula Rail 2000 <http://www.paloaltoonline.com/paw/paonline/groups/transportation.html>

³² На 1991 г. в отрасли работало более 60 крупных фирм в различных странах мира, более 300 мелких предприятий, количество наименований продукции достигает 40 тыс., а оборот отрасли составляет до 1 млрд. USD ежегодно. Информ. листок № 2, 1991, ЦМЖТ, СПб.

Peninsula Rail 2000 <http://www.rail2000.org/>
Rail Europe <http://www.raileurope.com>
Rail in Los Angeles <http://www.westworld.com/~elson/larail/>
Rail in Ottawa (Canada) http://ourworld.compuserve.com/homepages/adamson_steve/
Rail SouthWest England <http://members.tripod.com/~RailSW/index.html>
Russia Rail <http://www.russia-rail.com>
Rocky Mountaineer Railtours http://www.fleethouse.com/fhcanada/rocky_hm.htm
SNCF French National RailRoad <http://www.sncf.fr>
Swiss Rail <http://www.sbb.ch/>
Time Table for Rail <http://www.travel.net/two/twopages/twrail.html>

8.27. Транзит

Транзит — перевозка пассажиров и туристов из одной страны (области, района, города) в другую через промежуточную страну (область, район, туристский центр) и вообще через какие-либо промежуточные пункты с остановкой для пересадки на другой рейс, вид транспорта или без такового.

При пересадке на другой (стыковочный) рейс или вид транспорта транзитный пассажир должен в установленный срок по прибытии в пункт (станцию) транзита подтвердить в кассе для транзитных пассажиров продолжение путешествия. За исключением случаев, когда в проездных билетах не установлены отметки подтверждения брони. *Alternate reservation* — альтернативное бронирование. Турагент обязан обеспечить пассажира альтернативным (запасным) вариантом бронирования на спорном участке пути, где нет ясности в бронировании места при пересадке на стыковочный рейс. Однако при окончательном выборе турагент обязан подтвердить в системе выбранный вариант и отказаться от альтернативной брони.

Stopover — (а) остановка в путешествии, (б) билет, допускающий остановку в пути и продолжение путешествия через некоторое время. *Optional stopover* — плановая остановка в пути следования, которая не влечет за собой изменения программы тура. Обычно выполняется по желанию туриста. Расходы могут быть предусмотрены в общей стоимости тура или оплачены туристом дополнительно. *Technical stopover* — плановая остановка для технических целей, например, для дозаправки топливом, смены экипажа или колесных тележек.

8.28. Поезда-легенды

Golden Train — Золотой поезд. Именно так называли железнодорожный состав, который перевозил имущество отправленных в лагерь смерти венгерских евреев. История его началась в 1945 году, когда в одном из горных туннелей на территории Австрии американские солдаты случайно наткнулись на брошенный немецкой охраной эшелон. В вагонах были найдены ящики с золотом, драгоценностями и произведениями искусства. Нацисты собирались вывезти эти сокровища в Германию, но не успели.

Полный перечень имущества и сокровищ, которые находилось в составе, состоявшем почти из 40 вагонов, не сохранился. Но американские интенданты составили свою опись захваченного имущества. Она хранилась в специальных архивах и только недавно была рассекречена. «Золотой поезд» перевозил 1560 ящиков серебра, около 500 килограммов золота, 18 ящиков с золотыми украшениями. Среди «трофеев» были 1180 картин, старинные коллекции почтовых марок и более 3000 ценных ковров ручной работы. Стоимость имущества оценивалась в 200 млн. USD.

После войны правительство Венгрии обратилось к властям США с просьбой вернуть имущество «Золотого поезда» по принадлежности. Однако в таковом было отказано, поскольку «происхождение перевозимых драгоценностей дока-

зять невозможно». Имущество из этого состава, принадлежавшее венгерским евреям, было растащено, а то, что осталось — продали с аукциона в Вашингтоне. Вырученные средства были направлены через ООН «для оказания помощи беженцам».

Только в 1999 г. после длительной тяжбы американские власти официально признали существование «Золотого поезда». Министерство юстиции США неоднократно пыталось добиться отмены иска венгерских жертв Холокоста «в связи с истечением срока давности». После нескольких лет судебных разбирательств представитель Белого дома сообщил, что администрация Буша готова разрешить проблему с компенсациями жертвам Холокоста.

В октябре 2005 года правительство США принесло свои извинения за похищенную у венгерских евреев во время Второй мировой войны собственность и согласилось выплатить компенсации «тем, кто еще жив и входит в категорию нуждающихся лиц». В соответствии с решением Федерального суда в Майами, удовлетворившего исковое заявление, венгерским евреям будет выплачено 25 миллионов долларов. В рамках соглашения деньги будут постепенно выплачены социальным службам, которые займутся распределением выплат среди бывших узников фашизма, проживающих сегодня в США, Израиле, Канаде и других странах.

8.29. Туристский продукт

Пассажирские перевозки всех видов и различной классности для путешествующих, в том числе для туристов в составе туров и экскурсий (как этап перевозки), для индивидуальных туристских путешествий.

Скоростные пассажирские перевозки.

Специальные железнодорожные туры, в которых спальные вагоны служат туристам средством размещения.

Городской рельсовый наземный (трамвай) и подземный транспорт (метро) в туристских центрах.

Горные дороги, подъемники и фуникулеры, в том числе в туристских центрах и курортах.

Комбинированные путешествия с другими видами транспорта (автомобильный, водный, воздушный).

Передвижные выставки, музеи, агитпоезда.

Старинные действующие железные дороги.

Детские железные дороги и экскурсионные (исторические, парковые и другие).

Музеи железнодорожного транспорта, включая модельные и натурные. Экскурсионные объекты истории техники железнодорожного транспорта (технические средства, локомотивы, вагоны, пути, поворотные столы, вокзальные здания и сооружения и другие).

Моделирование железных дорог. Товарная сувенирная и коллекционная продукция³³, детские игрушки.

Спутный продукт:

Вокзалы и система вокзального обслуживания, питание, включая систему дорожного компакт-питания, вагоны-рестораны, система страхования, охрана, финансовые и банковские услуги, автоматизированные системы бронирования, информация и бортовые журналы, газеты для путешествующих, средства размещения транзитных путешественников, трансферы, торговля товарами туристского ассортимента.

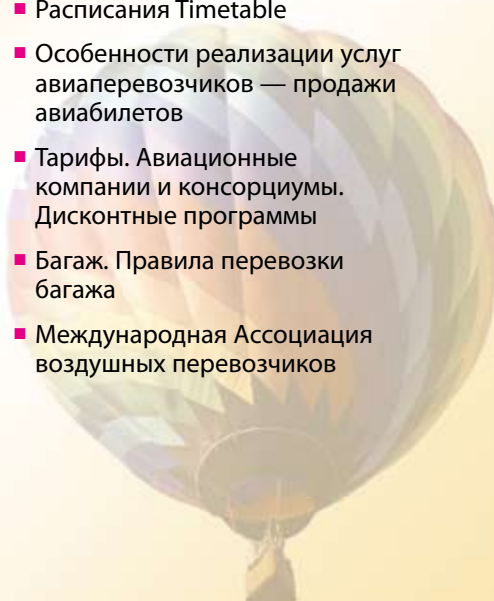
³³ У отдельных граждан, особенно в США, имеющих лишние средства, очень модно покупать старинные натурные паровозы для личного пользования в пределах своего земельного участка. Для России это не актуально (пока).



Глава IX.

Воздушные перевозки

- Воздухоплавание и авиация
- Правовые аспекты воздушных полетов. Правовое регулирование воздушных полетов и перевозок
- Средства воздушных перевозок
- Воздушные шары и дирижабли
- Планеры, парaplаны и парамоторы
- Парашют. Дельтаплан
- Вертолет. Самолеты
- Аэродромы и аэропорты
- Воздушная перевозка пассажиров
- Транзит. Чартер. Комплексные услуги перевозки. Услуги воздушной перевозки. Услуги на борту. Услуги наземных служб
- Страховка. Безопасность полетов
- Представительства авиакомпаний
- Расписания Timetable
- Особенности реализации услуг авиаперевозчиков — продажи авиабилетов
- Тарифы. Авиационные компании и консорциумы. Дисконтные программы
- Багаж. Правила перевозки багажа
- Международная Ассоциация воздушных перевозчиков



Глава IX.

Воздушные перевозки

Введение. Воздухоплавание и авиация. Правовые аспекты воздушных полетов. Правовое регулирование воздушных полетов и перевозок. Средства воздушных перевозок. Воздушные шары и дирижабли. Планеры, парaplаны и парамоторы. Парашют. Дельтаплан. Вертолет. Самолеты. Аэродромы и аэропорты. Воздушная перевозка пассажиров. Транзит. Чартер. Комплексные услуги перевозки. Услуги воздушной перевозки. Услуги на борту. Услуги наземных служб. Страховка. Безопасность полетов. Представительства авиакомпаний. Расписания *Timetable*. Особенности реализации услуг авиаперевозчиков — продажи авиабилетов. Тарифы. Авиационные компании и консорциумы. Дисконтные программы. Багаж. Правила перевозки багажа. Международная Ассоциация воздушных перевозчиков.

9.1. Введение



Какими бы быстрыми не были наземные и водные виды перевозок, тем не менее, Земля велика, путешествие в отдаленные страны и континенты, разделенные водной поверхностью, занимало месяцы и годы. Достаточно сказать, что в третье тысячелетие такая гигантская страна, как Россия, протяженная более чем на 11 тыс. км, перешла к использованию воздушных перевозок из Москвы во Владивосток¹. Как ни странно, но

это факт. В районах двух третей территории страны дорог как таковых вовсе нет². Путешествие железнодорожным путем из Москвы во Владивосток занимает минимум семь дней, т. е. туда и обратно четырнадцать дней. Это уже выходит за рамки нормального времени, обычно выделяемого путешественником на транспортный этап путешествия, не говоря уже о сомнительной перспективе просидеть 14 дней в купе, даже возможно достаточно уютном и комфортном.

Изобретение человеком воздушных средств передвижения, развитие их и использование в целях путешествий коренным образом изменило образ, стиль и методы туризма, дало мощный толчок к развитию массовости туризма и изменению географии путешествий и структуры туристских потоков и реструктурированию самой индустрии.

Современный воздушный лайнер при вместимости до 400 пассажиров позволяет преодолеть расстояние от Москвы до Владивостока за 9 часов³. В отношении

¹ Неплохое и перспективное вложение денег Стабилизационного фонда. Может быть подсказать?

² Дороги, если это можно назвать дорогами, возникают с наступлением холодов (зимники) и исчезают вместе с весенним снегом.

³ Однако, сравнивая эффективность и скорость передвижения авиации и железнодорожного транспорта, следует быть осторожным. Транссибирская магистраль построена еще век назад и не слишком далеко ушла в техническом совершенстве. Скоростные поезда по этой железнодорожной магистрали, возможно, не будут ходить никогда. Сегодня железнодорожники бьются за увеличение скорости перевозок на Транссибе хотя бы на 20 км в час. С другой стороны, европейские скоростные поезда успешно соперничают с авиацией особенно на трассах протяженностью 300–500 км, например, Париж—Лондон через Евротоннель.

трансконтинентальных перевозок с целью туризма⁴ воздушный транспорт альтернативы не имеет, за исключением путешествий со специальными целями.

Массовый туризм основан на рациональном использовании свободного времени работающего индивидуума⁵. В силу общности традиций и норм в цивилизованном мире, регулирующих трудовые отношения, отпуск, если таковой полагается, находится в пределах двух-четырех недель. Именно это обстоятельство обуславливает кратковременные путешествия от 5 до 12 дней в другие местности и страны, при этом путешественник согласен выделить из этого времени максимум два дня на перевозку, а остальное планируется на отдых сообразно выбранному стилю поездки или путешествия.

Такой образ туризма стал возможным только при создании летательных аппаратов, способных быстро, комфортно, надежно и безопасно⁶ перемещать на значительные расстояния большие потоки путешествующих пассажиров и туристов. Этим качествам отвечают современные средства воздушных пассажирских перевозок гражданской авиации.

9.2. Воздухоплавание и авиация

Все устройства, перемещающиеся в атмосфере над землей, относят к категории летательных аппаратов — воздушные суда всех типов, ракеты и космические корабли. Под воздушным судном понимается летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности. Исходя из этого, из категории воздушных судов исключаются⁷ ракеты, космические корабли⁸, суда на воздушной подушке, метеорологические воздушные шары и неуправляемые аэростаты без полезного груза.

До появления самолетов к летательным аппаратам — воздушным шарам и дирижаблям — применялось понятие «воздухоплавание». Затем, позднее, были созданы летательные аппараты, использующие подъемную силу крыла, а также винтовые — вертолеты. Обобщенно деятельность перевозок по воздуху получила название авиация и воздухоплавание. После принятия в 1944 г. Чикагской Конвенции, нормы которой распространяются на все виды воздушных судов, термин «авиация» используется обобщенно ко всем видам воздушных судов, применяется к объектам в сфере воздушных перевозок и перемещений — аэродромам, аэропортам, навигационному оборудованию и объектам. Сегодня авиация по назначению применения и использования включает в себя: военную, гражданскую, общего назначения, почтовую, санитарную, сельскохозяйственную, спортивную.

Гражданская авиация — совокупность воздушных судов, аэродромов и аэропортов и других объектов этой сферы, используемых для выполнения воздушных перевозок и авиационных работ в общественных целях, в том числе для перевозки пассажиров, их багажа и грузов. В это понятие попадает спортивная авиация и авиация, предназначенная для личных целей⁹, для спасательных, санитарных, сельскохозяйственных, почтовых работ. Среди прочих выделяется малая авиация

⁴ Напомним, что к целям туризма относятся профессионально-деловые цели путешествия.

⁵ Следует априори принять исходную концепцию, что потенциальный массовый турист обычно работающий. Конечно, есть неработающие нувориши, прожигающие заработанное, скорее всего, несправедливыми трудами состояние свое или папино, но они скорее исключение из общей массы.

⁶ Воздушный транспорт по статистике аварий IATA значимо безопаснее всех остальных — в 2004 г. было перевезено 1,8 млрд воздушных пассажиров, при этом в катастрофах погибло всего 485 человек.

⁷ В национальном законодательстве различных стран имеются и иные толкования. Например, национальное право Германии не отделяет космические аппараты от воздушных судов.

⁸ Однако космические аппараты многоцелевого использования типа «Шаттл» на этапе эксплуатации (пролета) в воздушном пространстве входят в категории воздушных судов.

⁹ Однако исключается авиация для таможенных, полицейских и военных целей.

— преимущественно небольшие воздушные суда, легкие самолеты, вертолеты, планеры. Чаще всего малая авиация используется в частных целях, для спортивных мероприятий, прыжков с парашютом, обучения.

9.3. Правовые аспекты воздушных полетов

Полеты над земным пространством

Все земное пространство, исключая Антарктиду, освоено и поделено между государствами, которые в силу национальных и международных законов обладают суверенитетом на своей территории, включая земные территории, внутренние воды и территориальные моря с воздушным пространством над ними. Несанкционированное нарушение воздушного пространства государства является нарушением суверенитета, и государство может принять адекватные меры для его защиты, вплоть до уничтожения воздушного судна.

Свободы полетов

Авиация — один из самых «молодых» видов перемещений. Активные полеты и перевозки пассажиров были начаты лишь в конце 1930-х годов. Вторая мировая война интенсифицировала развитие авиации, были созданы мощные и, главное, надежные воздушные транспортные средства, способные перевозить не только грузы, но и пассажиров. Потребовались международные нормы регулирования полетов, т. е. международные принципы организации воздушных пассажирских перевозок, включая свободу пролета над территорией или акваторией, находящейся под юрисдикцией других стран.

Эти принципы получили наименование «Свободы воздухоплавания — *Freedom of the Air*». Мировым сообществом было установлено и принято пять принципов свободы полетов в мировом воздушном пространстве, которые были провозглашены в «Соглашении о международном воздушном транспорте», более известном как Соглашение о «Пяти свободах воздуха». Соглашение было принято в Чикаго (США) 07 декабря 1944 г. на международной конференции по гражданской авиации.

Ст. 1. Каждое Договаривающееся Государство предоставляет другим Договаривающимся Государствам следующие «свободы воздуха» в отношении регулярных международных воздушных линий:

- (1) Преимущественное право пролетать над его территорией без посадки.
- (2) Преимущественное право приземляться с некоммерческими целями.
- (3) Преимущественное право выгружать пассажиров, почту и груз, взятые на борт на территории Государства, национальность которого имеет воздушное судно.
- (4) Преимущественное право брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории Государства, национальность которого воздушное судно имеет.
- (5) Преимущественное право брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории любого другого Договаривающегося Государства, и преимущественное право выгружать пассажиров, почту и груз, прибывающие с любой такой территории.

В настоящее время количество «свобод воздуха» дополнено:

(6) Право осуществлять перевозки пассажиров, почты и грузов между страной-партнером по Соглашению и третьей страной в обоих направлениях через свою территорию;

(7) Право осуществлять перевозки пассажиров, почты и грузов между страной-партнером по Соглашению и третьей страной в обоих направлениях, используя

для этого воздушную линию, не проходящую над территорией собственной страны;

(8) Право осуществлять перевозки пассажиров и грузов по внутренним линиям страны Соглашения, например, немецкая компания *Lufthansa* осуществляет перевозки между городами США — Нью-Йорком и Лос-Анджелесом.

На практике все «свободы воздуха» ограничиваются определенной частотой полетов, конкретными пунктами, странами, и иногда регионами, в пределах которых они могут быть реализованы. Беспосадочные рейсы, осуществляемые авиакомпанией конкретной страны, всегда начинаются и заканчиваются на территории этой страны. Поэтому нельзя лететь из Санкт-Петербурга в Нью-Йорк прямым рейсом *Finnair* или *Lufthansa*. Если и предположить наличие этого рейса, то непременно будет посадка в Хельсинки или Франкфурте-на-Майне, соответственно, т.е. на территории своих стран. Но это уже — не беспосадочные рейсы.

Полеты над водным пространством

В правовом отношении водные пространства, касательно проблем воздушных полетов над ними, разделяются на открытое море, территориальное море и прилегающую зону, архипелажные воды и международные проливы¹⁰. Право полетов регулируется Конвенцией по морскому праву в целом и двухсторонними соглашениями между государствами, при полетах над их территорией, на которую распространяется государственный суверенитет. Воздушное пространство над открытым морем свободно для полетов воздушных судов любых государств. Полет над территориальным морем, равно как над внутренними водами, приравнивается полету над территорией государства и носит разрешительный характер.

Архипелажный пролет — право нормального пролета над архипелажными водами и прилегающим к ним территориальным морем по установленным над морскими коридорами воздушным коридором единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита из одной части открытого моря в другую. Эти правом пользуются все летательные аппараты при условии соблюдения международных правил полетов.

Полет над международными проливами носит разрешительный характер.

9.4. Правовое регулирование воздушных полетов и перевозок

Полеты воздушных судов и перевозки пассажиров и их багажа регулируются национальными и международными нормами.

Внутренние воздушные перевозки, т.е. перевозки из пункта опарвления и пункта назначения, промежуточные посадки происходят на территории одного государства, правила этих перевозок и ответственность перевозчика регулируются национальным законодательством. В России внутренние воздушные перевозки регулируются Воздушным кодексом и Правилами воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов.

Международные воздушные перевозки — любые с пересечением воздушных границ другого государства, когда пункты отправления и назначения находятся в разных государствах или имеет место промежуточная посадка на территории другого государства. Такие воздушные перевозки регулируются Варшавской Конвенцией 1929 г., Гаагским протоколом к ней и всеми текущими дополнениями и приложениями. Разработаны и применяются пакеты правил и норм, разработанные Международной Ассоциацией Воздушных Перевозчиков *IATA*. Национальное законодательство учитывает нормы Варшавской и Гаагской Конвенций. В России

¹⁰ Определение водных пространств дается в главе XIII.

применяются Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов.

В целях применения международных норм, регулирующих воздушные перевозки, выделяются категории воздушных судов: гражданское воздушное судно и иностранное воздушное судно. Гражданское воздушное судно вносится в национальный реестр судов, несет надлежащие опознавательные знаки на борту. Иностранное воздушное судно — судно, занесенное в реестр воздушных судов иностранного государства. Следует отметить, что согласно международным нормам иностранное воздушное судно не является «летающей территорией» государства. Оно может приравниваться условно к такой территории лишь для определенных целей, например применения отдельных норм международного права. Согласно положениям Римской Конвенции 1952 г., при пролете над открытым морем (т.е. вне территории действия норм национальной юрисдикции) воздушное судно считается территорией государства по принадлежности. При полете над территорией или нахождении на территории иностранного государства, на воздушное судно распространяется действие всех законов этого государства.

Воздушная территория государства входит в состав общей территории этого государства. Это воздушное пространство, расположенное над сухопутной, водной и морской территорией государства. В принципе высотный предел воздушных границ не установлен, но ряд государств придерживается концепции ограничения воздушного пространства на высоте 100–110 км над уровнем Мирового океана. Все аппараты, летающие выше этой зоны, относятся к категории космических аппаратов, которые могут пролетать над территориями других государств (например, искусственные спутники). С позиций пространственной теории границ, воздушные границы «следуют» в горизонтальной плоскости за горизонтальными границами государств на поверхности земли (воды). Для пролета воздушных судов в целях установления порядка полетов и предупреждения аварий устанавливаются воздушные трассы — условный коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине, обеспеченный запасными аэродромами, оборудованный средствами навигации и управления воздушным движением. Установление воздушных коридоров регулируется национальным и международным законодательством. В России действует Положение об использовании воздушного пространства.

Для регулирования полетов используется порядок эшелонирования трасс полетов для рассредоточения воздушных судов в вертикальной и горизонтальной плоскостях. Особенно это важно на оживленных трассах и в районах аэропортов для предотвращения опасного сближения и столкновения судов. Имеет место вертикальное, боковое и продольное эшелонирование. В эшелоне от нижнего до 8100 м интервал следования судов по вертикали составляет 300 м, в эшелоне 8100 м до 12000 м — 500 м, в эшелоне выше 12000 м — 1000 м соответственно. В пространстве ниже нижнего эшелона интервал следования судов по вертикали составляет 150 м при скорости до 300 км в час и менее и 300 м, если скорость движения выше 300 км в час. При полете на одной высоте продольное рассредоточение составляет не менее 2 км при скоростях движения менее 300 км в час, при больших скоростях это расстояние увеличивается до 5 км, 20 и 30 км в зависимости от района полета. Взлет и посадка воздушных судов, полет в районе аэропорта, в районе оживленных воздушных трасс обеспечиваются диспетчерской службой аэродромов, регулирующих движение судов.

9.5. Средства воздушных перевозок

Среди известных средств воздушных пассажирских перевозок будем рассматривать используемые для целей туризма и перевозки путешественников¹¹:

- воздушные шары и дирижабли;
- парашюты и дельтапланы;
- вертолеты;
- самолеты всех видов, предназначенные для пассажирских перевозок.

В XXI веке следует рассматривать и космические аппараты, поскольку эра космических путешествий в целях туризма открыта и перспективы развития этого вида туризма весьма положительны не только с выводом туристов в космос на челночных аппаратах, но и вплоть до коммерческих полетов на Луну и далее.

9.6. Воздушные шары и дирижабли

Полеты на воздушном шаре были красочно описаны писателем Жюлем Верном в его фантастических рассказах. Многие из его предположений стали былью, вошли в нашу жизнь и превратились в обыденную реальность. Воздушному шару более 220 лет, у него сложная и драматичная история развития: возвращение в конце XX века и интенсивное развитие в целях туризма, рекламы, спорта. Сегодня баллонинг — это уникальная и доходная отрасль системы предприятий и уникальный, привлекающий внимание всех без исключения метод аттракции¹². Катание на воздушных шарах — элитное развлечение для состоятельных туристов¹³.

История

Первый воздушный шар был придуман и построен в 1783 г. братьями Монгольфье¹⁴ из городка Анной во Франции. Это был огромный воздушный шар, который заполнялся горячим воздухом и в присутствии короля Луи XVI и членов его семьи успешно поднялся в воздух на высоту 1,8 км. Для начала в качестве пассажиров в гондолу посадили утку, петуха и овцу. Первым человеком, кто совершил полет на воздушном шаре, был *Jean-Francois Pilatre de Rozier*. Это событие произошло 15 октября 1783 г. и стало началом эры воздухоплавания.



Конструкция воздушного шара мало изменилась с момента его изобретения до настоящего времени. Воздушный шар почти всегда имеет сферическую или грушевидную форму. Оболочка воздушного шара представляет собой огромный мешок из ткани, покрытой каучуком или некоторым другим веществом, обеспечи-

¹¹ Порядок рассмотрения можно было бы изменить, например, исходя из исторических этапов развития технических средств. Однако настоящий выбран из критерия массовости перевозок и значимости для целей туризма.

¹² Для России пригодный лишь для информации в газетной рубрике «Их нравы».

¹³ Наличие денег у состоятельной части населения генерирует платежеспособный спрос на туристские услуги, отсутствие таковых (денег) мотивирует их экономию и, следовательно, генерирует нищего туриста, который никому не нужен и которого никто не любит.

¹⁴ *Joseph-Michel and Jacques-Etienne Montgolfier*.

вающим эластичность и его герметичность. Внизу имеется отверстие для подогрева газа, в верхней части устроен выпускной клапан. Оболочка снабжена прочной облегающей сетью, к которой прикреплена пассажирская или грузовая гондола. В качестве балласта использовались мешки с песком. До середины XIX века воздушные шары были не управляемые. Поднявшись в воздух, шар просто дрейфовал по ветру. Горячий воздух остывал, просачивался через оболочку, шар терял высоту. Регулирование высоты полета осуществлялось сбросом балласта, загруженного перед началом полета в гондолу или выпуском воздуха через клапан. Были предприняты попытки устройства регулируемых парусов, но это успеха не принесло.

В 1852 г. Генри Гиффард установил небольшой паровой двигатель в гондоле воздушного шара. Этот двигатель вращал пропеллер, который позволял совершать направленное движение воздушного корабля со скоростью 8 км в час против ветра. Однако паровая машина была слишком тяжела и неуклюжа для воздушного шара. Лишь через 46 лет в 1898 г. Альберто Сантос-Дюмонт, богатый бразилец, живущий в Париже, начал экспериментировать с бензиновыми двигателями внутреннего сгорания для привода пропеллера воздушных шаров. 19 октября 1901 г. он поднял в воздух сигарообразный воздушный шар и совершил 11-километровый полет над Парижем. За этот полуторачасовой полет Сантос-Дюмонт получил приз 125000 франков.

В силу трудности управления и высокого риска воздушные шары без тяговых двигателей редко использовались для путешествий. Но зато военные быстро оценили преимущества всех видов воздушных шаров и кораблей и стали активно их использовать. В период франко-прусского конфликта в 1870–71 гг. 65 воздушных шаров были использованы для переброски пассажиров и груза из осажденного Парижа. В 1875 г. были предприняты попытки пересечь на воздушном шаре пролив Ла-Манш. Однако это мероприятие имело сомнительный успех. Пилоты были вынуждены выбросить из гондолы все оборудование, снаряжение и даже одежду. Пилот *Pilat de Rozier* погиб, его воздушный шар загорелся. В начале XX века воздушные шары стали использовать для научных целей при изучении стратосферы, и в 1901 г. был совершен первый высотный подъем. Проф. А. Берсон и Р. Дж. Сюринг достигли на воздушном шаре высоты 10,1 км и совершили полет протяженностью 3053 км. В 1930-х годах последовали несколько высотных подъемов для достижения рекордов. Рекордная высота была достигнута в 31 км. С высоты 12 км с воздушного шара были совершены несколько затяжных прыжков с парашютом. В начале века, в 1914 г., Ганс Берлинер совершил путешествие на воздушном шаре из Германии до Урала.

Дирижабли

Неуправляемые воздушные шары были реконструированы в дирижабли, которые несли моторы и воздушные винты, сложные системы управления. В Германии успешно развивалось дирижаблестроение — строились и эксплуатировались огромные воздушные корабли с прочным каркасом из легких сплавов, обтянутым прорезиненной тканью, газонаполненным многосекционным корпусом. Фердинанд Цепеллин стал гениальным конструктором воздушных кораблей. Он начал свои работы в 1871 г. и стал основателем целого направления в воздухоплавании. Сконструированные им воздушные корабли приобрели имя цепелины, в честь их создателя. Дирижабли летели со скоростью до 130 км в час. Самый крупный корабль имел сигарообразную форму 245 м в длину и 41 м в диаметре, он мог нести 50 пассажиров с командой 60 чел. в прицепляемой гондоле или груз 215 тонн.

В 1910 г. Цепеллин открыл компанию, которая осуществила в течение трех лет коммерческие перевозки более 14 тыс. пассажиров. Это воздушные корабли пок-

рыли расстояние более 161 тыс. км без аварий. В 1919 г. дирижабль впервые пересек Атлантический океан. В 1929 г. дирижабль «Граф Цепеллин» совершил беспримерный полет вокруг Земли. Была сделана попытка организовать регулярные рейсы на дирижаблях между Европой и Америкой. Дирижабль *Hindenburg* совершил десять регулярных коммерческих рейсов через Атлантику. Но конструкции дирижаблей были несовершенны, и они один за другим терпели аварии. В 1937 г. *Hindenburg* взорвался на аэродроме в США, при аварии погибли 35 из 97 пассажиров, присутствовавших на борту. Потерпели тяжелые аварии и многие другие крупные корабли в Европе и США. Погиб и сам конструктор. Один из дирижаблей погиб при полете в район Северного полюса. После 1935 г. крупные дирижабли уже не строились, хотя мысль об их совершенствовании и создании новых конструкций имеет место и в наши дни.

Использовались дирижабли и в военных целях. В период Первой мировой и Второй мировой войн дирижабли и воздушные шары различных конструкций применялись в боевых действиях для наблюдений и разведки, охоты за подводным лодками, для устройства противовоздушных заграждений. Германия использовала дирижабли для бомбардировок Лондона, но эти тяжелые и неповоротливые воздушные корабли были легкой добычей для английских истребителей. Заводы Цепеллина работали всю войну, и после ее окончания на них был построен большой дирижабль для США. Формально последний дирижабль был снят с вооружения в США только в 1962 г.

Перспективные разработки дирижаблей в современности

Самый большой в мире дирижабль «Акрон» (США) существовал в 1930-х годах, его объем — 184 000 куб. метров. Он был способен нести на своем борту до семи самолетов и 200 пассажиров, осуществляя «броски» на расстояние 17 000 километров без приземления.

Американский Конгресс одобрил программу строительства дирижаблей в рамках проекта HULA WALRUS. Технические данные будущего воздушного монстра весьма внушительны: грузоподъемность — от 500 до 1000 тонн, дальность полета без остановок — 22 000 километров, продолжительность перманентного полета — более недели.

Сегодня отдел исследований Пентагона (*Dapra*) пересмотрел свое отношение к дирижабельным системам и заявил о необходимости их развития. Воздушное судно, создаваемое сегодня по заказу Пентагона сочетает в себе качества космического спутника и самолета-шпиона. Но, как признают эксперты, есть большая политическая проблема, без решения которой проект не может быть реализован. В отличие от космоса, земная стратосфера считается свободной зоной для международных полетов, но она рассматривается как воздушное пространство государств — это верхняя граница территории каждой страны.

Американский дирижабль *Walrus* компании *Locheed Martin* будет иметь классическую сигарообразную форму, согласно предварительным данным. А секционные модули дирижабля будут напоминать равнобедренный треугольник с закругленными углами. Другая американская компания *JP Space* развивает еще один гипердирижабль: проект *Dark Sky Station* даже по названию напоминает научно-фантастический фильм. Его оболочка будет иметь длину 1,8 километров, а способен он будет достигнуть высоты 30–42 километра.

В эпоху интенсивного развития научно-технического прогресса воздушные шары стали активно использоваться для целей совершения путешествий, туризма и спортивных соревнований.

Дирижабли в России XXI в.

Дирижабли и аэростаты планируется применять для регулирования наземного движения в Москве. Парк воздухоплавательной техники автоинспекции будет состоять из двух дирижаблей Аи-12 и трех аэростатов Аи-17 производства российского НПО «РосАэроСистемы». Экипаж дирижабля состоит из двух человек, летательный аппарат способен подниматься на высоту 1,5 тыс. метров и двигаться со скоростью до 100 км/ч. В отличие от дирижаблей, аэростаты не имеют экипажа и могут подниматься на высоту до 750 метров, зависая в воздухе. Воздушные суда оснащены видеокамерами, информация с которых будет передаваться в единый Центр навигации. На основе полученных данных ГИБДД сможет контролировать транспортные потоки на МКАДе и оперативно реагировать на происшествия и возникающие в результате них заторы на дорогах и автомагистралях.

Траснконтинентальные полеты и полеты around world

С 1958 г. предпринимались активные, но безуспешные попытки перелететь океан. Однако совершить перелет через Атлантику удалось лишь 11 августа 1978 г. подготовленной группе пилотов — Бен Абруццо, Макс Андерсон и Лари Ньюмен — на воздушном шаре *Double Eagle II*, полет занял 5 дней 15 часов. Протяженность маршрута составила 5020 км. В 1981 г. эта же группа пилотов в составе — Бен Абруццо, Лари Ньюмен, Рон Кларк и Роки Аоки — совершила перелет на воздушном шаре через Тихий океан. Они стартовали из Японии на шаре *Double Eagle V* и прилетели в Северную Калифорнию. Перелет длился 84,5 часа, протяженность перелета составила 8380 км. Полет в одиночку на воздушном шаре через Атлантику совершил в 1984 г. Джозеф Киттингер. Свое путешествие он начал в Мексике и через 84 часа приземлился в Италии, успешно пролетев 5690 км. Кругосветное беспосадочное путешествие вокруг Земли на воздушном шаре удалось лишь в 1999 г.

Несколько позднее была организована групповая гонка на воздушных шарах через Атлантику. Команды из Германии, Бельгии, Нидерландов и США совершили перелет через океан из Мексики в Европу. Победила команда Бельгии, она преодолела океан за 114 часов и достигла Испании (4150 км). Один из воздушных шаров этой группы был унесен в сторону Африки и пробыл в воздухе 146 часов.

Путешествие на воздушном шаре — ballooning tours



С конца 1960-х годов настала эпоха массовых путешествий на воздушных шарах. Созданы новые материалы, конструкции аппаратов для генерации горячего воздуха посредством мощных легко управляемых газовых горелок. Шары стали красочными, разноцветными. Была достигнута высокая безопасность полетов, созданы фирмы, организующие полеты на воздушных шарах. Создан принципиально новый и доступный массам туристский продукт и продукт аттракций. Организовались клубы любителей воздушных шаров, количество любителей стало исчисляться тысячами в Европе, Америке, Австралии. Зародились традиции фестивалей и праздников. Количество шаров, одновременно поднимавшихся в воздух, стало исчисляться тысячами. Фестивали воздушных шаров в Швейцарии привлекают до 15 тыс. участников. Многие прибывают со своими собственными шарами, стоимость каждого из которых примерно равна стоимости средней автомашины.

Полеты над горными долинами, реками и городами в хорошую погоду исключительно привлекательны своей неповторимой красотой и информативностью, оригинальностью ощущений, и множество туристов пользуются услугами туристских фирм, организующих путешествия этого рода. Например, прекрасен полет в хорошую погоду над долиной Рейна в Германии, где вдоль реки сохранилось более 200 средневековых замков. С высоты полета открываются отличные виды и ландшафты, предоставляются возможности сделать уникальные фотографии. Полеты над городом организуются в Санкт-Петербурге и Москве¹⁵. Для организации полетов требуются надлежащие разрешения, опытные пилоты, погодные условия¹⁶ и команда, которая найдет и подберет шар после полета через десятки километров.

В связи с активным развитием воздухоплавания на воздушных шарах разработаны международные и национальные правила, установлены категории воздушных шаров по их размерам и конструкциям. Применяются шары на горячем воздухе (*hot air*), воздух в оболочке шара подогревается через отверстие внизу оболочки мощными газовыми горелками, установленными в гондоле. Известны шары, оболочка которых герметична и накачивается легким газом, например гелием; эти шары более активны при подъеме, способны держаться в воздухе длительное время и используются при длительных путешествиях. Есть конструкции, представляющие нечто среднее между заполняемыми горячим воздухом и газовыми шарами, — *rozier*. В комбинированной конструкции сферическая герметичная газовая ячейка оболочки шара заполнена газом типа гелия. Ниже газовой ячейки, часть оболочки заполняется нагретым воздухом от пропановых горелок. Газовая ячейка обеспечивает главную силу подъема для воздушного шара, в то время как часть шара с горячим воздухом используется для регулировки высоты.

С развитием баллонинга созданы ассоциации и клубы воздухоплавателей. Один из крупных клубов *Albuquerque* создан в Нью Мехико в США в 1972 г. Разработаны процедуры сертификации шаров и оборудования, школы подготовки пилотов и порядок выдачи удостоверений на право полетов. Разрабатываются методы навигации, трафика на местности, а также решаются вопросы страхования как путешественников, так и собственно оборудования, а также ущерба, который может быть нанесен третьим лицам и их собственности. Ежегодно, уже 27 лет, клуб устраивает осенние фиесты воздушных шаров, поднимая в воздух до 900 шаров одновременно¹⁷.

Клуб изготавливает по заказу воздушные шары типа *Cameron*. Предлагается шесть типов воздушных шаров с различными видами оболочек. Можно заказать супергладкую оболочку типа *N* или *O*, пригодную для раскрашивания, коммерческих сообщений, есть виды оболочек сложных геометрических форм, отличных от обычных шарообразных или грушевидных, например, в виде головы вурдалака или какой-либо другой необычной формы. Есть спортивные шары, шары для забав и игр, мощные шары, способные поднять большое количество пассажиров. Простой формы шар изготавливают за 4–6 недель, шар сложной конфигурации изготавливают несколько месяцев. Осуществляются ремонтные работы, продаются аксессуары, горелки, тросы, гондолы, баллоны со сжиженным газом, транспортные и складские услуги. Важным являются услуги наземного сопровождения полета — группа сопровождения преследует шар в период его полета к месту планируемого и фактического приземления, складывает шар и оборудование и везет на базу снаряжение и туристов. Клуб может подготовить пилота или инструктора. Обучение пилота-любителя до 8 часов, для коммерческой работы в качестве инс-

¹⁵ Где современные коттеджи покруче, чем замки на Рейне, и числом побольше.

¹⁶ В общем случае гондола открытая, кроме того, на высоте 200–300 м более прохладно, чем на земле.

¹⁷ *Albuquerque International Balloon Festa* <http://www.aibf.org/> Address: 4800 Eubank Blvd NE Albuquerque, New Mexico 87111 U.S.A.

труктора или пилота требуется более длительное обучение (около 60 часов, в том числе 20 летных) и сдача экзаменов с получением соответствующего диплома. Полная программа обучения пилотов высшего класса рассчитана на два года.

Туристам предлагается полет на клубном воздушном шаре, который сопровождается на время его полета инструктором и пилотом. Одновременно в хорошую погоду может быть поднято до 60 и более воздушных шаров¹⁸. Туристское обслуживание весьма разнообразно: бронирование полетов, трансфер и размещение в гостинице, питание, трансфер к месту старта, инструктаж, старт, полет, в полете непременно шампанское, фотографирование. Продолжительность полета обычно составляет от одного часа до трех (не более двенадцати). По завершению полета с благополучной посадкой выдается свидетельство участника полета на воздушном шаре, памятные подарки, медали. Стоимость от 500 USD и выше. В случае плохой или нелетной погоды — старт отменяется и стоимость путешествия клиенту-заказчику возвращается, за исключением наземного обслуживания (размещение, питание). Виды путешествий самые различные, в том числе туристам предлагается совершить свадебное путешествие на воздушном шаре. С высоты полета открываются красивые виды, и поэтому высокую активность проявляют компании, производящие фотоаппараты и фототехнику, в частности *Canon*.

Фестивали и фиесты воздушных шаров собирают до 10 тыс. зрителей и представляются важными туристскими событиями. Клуб *Albuquerque* осуществляет широкую программу продвижения своих услуг по телевидению, рационального взаимодействия с религиозными, национальными и местными праздниками. Огромные средства вкладываются в популяризацию катания на воздушных шарах как прогрессивного и модного вида отдыха и вложения средств. В силу естественной привлекательности, воздушный шар — удачное место для рекламы продукции и широко используется в этих целях. Особо программируются массовые полеты в период важных событий и праздников.

Воздушные шары следуют течению воздушных потоков и слабо управляются. Они могут быть унесены потоками в воздушное пространство над водной поверхностью, в воздушное пространство других государств. Последствия могут быть непредсказуемы. В 1994 г. воздушный шар европейских путешественников залетел в воздушное пространство Белоруссии и был без промедления расстрелян военным истребителем, путешественники погибли.

Многие туристские фирмы предлагают своим клиентам услуги по совершению обзорных путешествий над местностями на воздушных шарах. Фирма «Елена Тревел» (Намибия) предлагает часовые сафари на воздушных шарах (*hot air balloon safari*) по Намибии.

При посещении водопада Виктория в Зимбабве наряду с пешеходными прогулками по парку, сафари на слонах, обзорными поездками на железной дороге, самолетными и вертолетными экскурсиями активно предлагается полет над водопадом на большом воздушном шаре. Это особый туристский продукт, доступный для туристов любого возраста. Группу туристов до 30 человек перевозят в большой корзине, удобно открытой для обозрения и снабженной средствами защиты (крупноячеистой сеткой). Экскурсия довольно продолжительная, и туристам даются закуски и напитки. Эта услуга популярна, экскурсия информативна, позволяет продолжительное время обозревать чудо природы с высоты птичьего полета, снять уникальные кадры фильма. Экскурсия организуется круглогодично согласно погодным условиям, бронировать такую экскурсию следует заранее в фирме *The Vic Falls Balloon Company*.

В Турции две энергичные женщины — *Derya Köksaloğlu* и *Şeniz Evcı* — овладели навыками организации полетов на воздушных шарах и являются членами *Turkish*

¹⁸ Количество поднятых шаров ограничивается лишь возможностями их наземного сопровождения.

Aviation Board. В течение нескольких лет они работают в Каппадокии — одном из самых красивых регионов Турции и предлагают туристам увидеть достопримечательности своего региона с высоты птичьего полета. На воздушном шаре они не только совершают короткие прогулки, но и путешествуют из региона в регион. Полеты интересные, вызывают бурю эмоций у туристов и дарят им прекрасные впечатления. Этот регион Турции знаменит своими долинами вулканов, кратеры которых прикрыты природными каменными плитами, словно волшебными шапками. Именно поэтому прогулки на воздушном шаре стали самым излюбленным развлечением для туристов, предпочитающих экстремальный отдых. Туристы могут сфотографировать местности или снять видеофильм туристских объектов с высоты птичьего полета.

Туристский продукт

Обзорные и развлекательные, полеты на воздушных шарах над объектами туристского интереса, туристскими центрами и труднодоступными территориями национальных природных парков.

Массовые и аттрактивные полеты на воздушных шарах в праздники, шоу.

Спортивные полеты на установление рекордов.

Обучение пилотированию воздушных шаров, а также тренировочные в рамках обучающих программ.

Использование воздушных шаров для целей рекламы.

Спутный продукт

Хранение, транспортировка, предполетная подготовка, обслуживание воздушных аппаратов, сопровождение полетов. Изготовление и ремонт собственно воздушных шаров и оборудования.

Ballooning on Web:

<http://www.marvelousadventures.com/outadven.htm>

<http://www.dkflight.dk/ballon/balloon.html>

<http://www.travelturkey.com/ita.htm>

<http://www.roanoke.com/smithmtlake/activities.html>

<http://www.sealetter.com/Jul-98/balloon.html>

<http://www.tourism.co.cr/touoper/eurotur/sports.htm>

http://www.nbs.at/auav/avlink_2.htm

<http://www.filipinolinks.com/sports/othersports.html>

<http://www.hot-air.freeseerve.co.uk/links.htm>

9.7. Планеры, дельтапланы, парaplаны и парамоторы

Идея с помощью крыльев, подражая птицам, парить в воздухе владела человеком с древности. Альбатрос, способный часами парить в воздухе, подвигнул в 1855 г. моряка *Jean Marie Le Bris* на создание модели летательного аппарата, подобного птице. Воздушный змей — исходная конструкция, был известен в Китае и является до сего времени национальным развлечением. Однако создать воздушный аппарат с крыльями, способный нести человека и парить в воздухе без мотора, удалось лишь в конце XIX века.

Первоначально была создана конструкция летательного аппарата — планера *glider* — аэродинамически совершенного, способного, используя подъемную силу воздушных потоков, бесшумно парить (*gliding*) часами в воздушном пространстве. Пионером планеризма был немец Отто Лилиенталь (1848–96 г.). Он с братом Густавом начал работать в направлении создания летательного аппарата в 1867 г. и построил первый планер в 1891 г.

Джон Монтгомери (США) примерно в эти же годы построил планер и спускал его с воздушного шара. Несколько позднее в 1896 г. *Octave Chanute*, американский изобретатель, построил легко и устойчиво управляемый планер. Его конструкция оказалась удачной, и за 2000 полетов не было ни одной аварии. Изобретатели *Orville* и *Wilbur Wright* в 1902 г. усовершенствовали планер за счет регулировки элементов крыла и хвостовой части. В общем случае планер обрел формы привычного нам сегодня самолета¹⁹.

Поскольку планер не имеет мотора²⁰, то чтобы осуществлять полет, аппарат необходимо сначала разогнать до определенной скорости. Скорость движения планера различна и зависит от потока воздуха и метода планирования, однако не превышает 100 км в час.²¹ Это осуществляется путем буксировки его тросом (длиной примерно 60–300 м) другим самолетом или с земли автомашиной или специальным натяжным устройством²². При достижении надлежащей скорости движения, обеспечивающей подъемную силу, трос отцепляется и планер парит в воздухе свободно.

Начиная с 1935 г. планеры, оборудованные научной аппаратурой, широко применялись для аэронавигационных и метеорологических целей. Планеры использовались во Второй мировой войне для доставки небольших разведгрупп и десанта. В 1940 г. Германия использовала планеры для заброски десанта при вторжении в Бельгию, Нидерланды и Люксембург. Воздушные силы США начали обучать пилотов планера в 1941 г. На вооружение были приняты многочисленные грузовые и пассажирские планеры. 6 июня 1944 г. силы союзников использовали планеры во вторжении в Нормандию.

В послевоенное время разработаны весьма аэродинамически совершенные формы фюзеляжа для планеров. Одноместные и двухместные планеры используются для спортивных соревнований и развлечений. Максимальная дистанция полета составляет 700 км в одну сторону и 1000 км туда и обратно. Есть сведения о новых рекордах дальности полета до 1450 км. Максимальная высота полета достигнута около 14000 м. Управление планером требует определенных летных навыков, умений и подготовки пилота (а также получения сертификата). Содержание и обслуживание планеров, организацию полетов, подготовку летчиков осуществляют в аэроклубах.

9.8. Парашют

Парашют — устройство из прочной ткани, которое раскрывается в воздухе подобно зонтику и используется для замедления спуска предмета или человека на землю с высоты в воздухе. Исходно — парашют придуман для обеспечения спасения из поврежденного самолета или летательного аппарата и используется для этих целей до сего времени, за исключением гражданской авиации в целях пассажирских перевозок.

Парашют был изобретен одновременно с воздушным шаром, однако независимо от этой конструкции (и в точном переводе с французского означает «предотвращающий падение»). Принцип парашюта был предложен многими изобретателями, включая Леонардо да Винчи. Есть сведения, что в 1306 г. в Китае акробаты использовали зонты для прыжков с высоты. Впервые демонстрация парашюта была осуществлена во Франции в 1783 г. Некто Луи Себастьян Ленорманд при-

¹⁹ Отметим, что некоторые самолеты малой авиации могут планировать в воздушных потоках непродолжительное время без мотора.

²⁰ Есть конструкции планеров, в которых имеется мотор, служащий для подъема аппарата в воздух, затем мотор убирается в обшивку и аппарат планирует, используя подъемную силу воздушных потоков.

²¹ Предельная скорость на планере достигнута австрийским пилотом Реннером в 1982 г. — 190 км в час на дистанции 100 км.

²² По принципу рогатки.

людно прыгнул с дерева с двумя пляжными зонтиками.²³ Позднее площадь парашюта была увеличена и стали совершать прыжки с воздушных шаров. Француз Андре-Жак Гарнерин был первым профессиональным парашютистом, он совершил множество прыжков с парашютом, включая один с высоты 2400 м в Англии в 1802 г.

Первый успешный прыжок с парашютом из самолета был совершен капитаном армии США Альбертом Берри в 1912 г. К концу Первой мировой войны парашюты стали обязательны для летчиков и экипажей самолетов. Во Второй мировой войне парашюты активно использовались для высадки десанта, поставки продовольствия и оружия партизанам, заброски агентов на территорию противника. Сегодня на парашютах сбрасывается даже тяжелая военная техника. Отметим еще раз, что в гражданской авиации при перевозке пассажиров парашюты не применяются и отсутствуют на борту в принципе. Для скоростных самолетов была применена катапульта, выбрасывающая в экстренной ситуации пилота с креслом и парашютом. Парашют используется для гашения скорости самолетов при посадке и доставке на Землю космических аппаратов.

Ранние парашюты были сделаны из холста, позднее стали использовать шелк, как более скользкий — для лучшего раскрытия из упаковки. Современные парашюты изготавливаются из нейлона. Они специальным образом компактно укладываются в мешок²⁴, укрепляемый на груди или спине парашютиста. Парашют раскрывается в нужный момент²⁵, либо вручную самим парашютистом, либо автоматически линем, прикрепленным к самолету.

Форма и конструкция купола парашютов различны (круглые, треугольные, секционные и иные). Известны конструкции из лент, отдельных секций, с отверстиями в куполе для прохождения воздуха и иные для придания стабильности полета и транспортировки тяжелых грузов или торможения летательных аппаратов при посадке. Важно, чтобы стропы, на которых подвешен парашютист, или груз не спутались и позволяли их натяжением управлять спуском. Среди многих упражнений есть и прыжки на точность приземления.²⁶



²³ Однако не всем сразу далась эта простая идея. Зонтик зонтиком, но несовершенство конструкции парашюта приводило (и приводит) к фатальным исходам. В историю вошли кадры кинохроники неудачного прыжка с примитивным парашютом с Эйфелевой башни в Париже.

²⁴ Правильно сложить огромное полотно купола парашюта — дело далеко не простое и граничит с искусством, но от правильности укладки зависит жизнь парашютиста. Поэтому этой операции уделяют большое внимание. Складывать парашют должным образом должен уметь каждый парашютист, однако в клубах есть специальные работники, осуществляющие такую операцию. Профессиональные спортсмены никогда не доверят упаковку парашюта другому.

²⁵ После выбрасывания из люка самолета парашютист должен отлететь в свободном падении на некоторое расстояние от хвоста самолета и лишь затем раскрыть парашют, в противном случае — парашют может зацепиться за хвостовой фюзеляж самолета.

²⁶ На точность приземления в значимой мере влияют погодные условия, наличие, интенсивность и направление ветра и умение управлять спуском парашюта. Приземлиться парашютист должен на ровную площадку и желательно на землю. Приземление на кроны деревьев, крыши зданий, скалы и другие препятствия может иметь неприятные последствия, вплоть до фатальных. Весь мир видел по телевидению душераздирающие кадры приземления неудачливого парашютиста в бассейн с крокодилами. В качестве экстремального вида спорта практикуется затяжной прыжок с вертолета в жерло пещеры с последующим раскрытием парашюта.

Парашютинг (*parachuting* или *skydiving*) стал популярным спортом, международные соревнования проводятся с 1950 г. Создана Федерация парашютного спорта. Активно участвуют военнослужащие, молодежь и даже инвалиды. Наиболее массовые прыжки совершаются с высоты 3000 м. На авиационных шоу, праздниках или на военных учениях культивируются массовые прыжки до 500–1200 человек одновременно. При прыжках с большой высоты можно раскрыть парашют не сразу, а совершить довольно протяженный свободный полет. При прыжке с высоты 5 км свободный полет может длиться несколько минут. Зарегистрирован вынужденный прыжок летчиков с парашютом с высоты 17 км. С воздушного шара был совершен прыжок с высоты 31 км.

Разработаны приемы управления свободным падением и приемы воздушной акробатики в свободном полете, в том числе в группе. Практикуются затяжные прыжки тандемом. Обычно прыжок тандемом с высоты 3500 м с инструктором на управляемом парашюте с круглым куполом совершают начинающие — наиболее популярное и безопасное развлечение. Есть особый вид прыжков с малой высоты (например, 800 м) с принудительным раскрытием парашюта.

Для занятия этим видом спорта и развлечения (кому что нравится) следует пройти курс обучения, например *static line*, овладеть основными приемами и навыками свободного падения, управления и маневрирования и, далее, получить лицензию. Лишь тогда можно участвовать в групповых прыжках и заниматься воздушной акробатикой. Создан новый вид развлечения и спорта *skysurfing* — свободный полет с использованием широкой лыжи от сноуборда. Спортсмены совершают в свободном полете акробатические трюки и кулбиты. По этому виду спорта проводится чемпионат мира. Спорт развивается, и сегодня популярен воздушный фристайл.

Парашют используется для высадки групп туристов в труднодоступные районы, например, на Северный полюс, а также спасателей. Прыжки с парашютом — распространенный спорт и развлечение. Прыгают молодые и старые. Самый пожилой парашютист совершил прыжок в возрасте 95 лет. Женщины, хотя и живут дольше мужчин, но в старости ведут себя более скромно. Самой пожилой парашютисткой считается 86-летняя Сильвия Брет. Прыгают по службе и в удовольствие, ради спорта. Известный в России генерал А.И. Лебедь, ставший известным политическим деятелем на рубеже тысячелетия и затем губернатором Красноярского края, был заядлым парашютистом.

Прыжки с парашютом осуществляются не только с самолетов, но и с высоких обрывов и горных склонов и даже с крыш высотных зданий. Известен парный прыжок с горного склона с высоты 5 км. Более примитивным и доступным является использование полета на парашюте с буксировкой за катером. Парашютист на спину может привязать легкий моторчик и тогда получится парамотор. При наличии мощных потоков воздуха на парамоторе можно совершить протяженный полет.

Прыжки с парашютом далеко не дешевое развлечение. Простой прыжок с парашютом стоит около 1000 руб., показательный прыжок с парашютом «капля» 1500 руб. Аренда снаряжения еще 200 руб., укладка парашюта 50 руб. Только страховка на прыжок стоит около 100 руб. Обучение, даже самое краткосрочное, от 2000 руб. Элитный костюм 150–300 USD и более, собственный парашют до 5000 USD. Цены, разумеется, зависят от престижности фирмы и предела не имеют.

Прыжки с парашютом и полеты с его помощью — экстремальное развлечение для любителей адреналина и острых ощущений. Есть немало случаев, когда полет заканчивался неудачно.

9.9. Дельтаплан

В конце XX века был изобретен и быстро обрел популярность дельтаплан (*hang gliding*). Легкое крыло дельтавидной формы (10–15 м) из прочной ткани, натянутое на каркас из алюминиевых труб, позволяет пилоту, подвешенному на тросах под крылом, совершать длительные полеты в воздухе, используя подъемную силу восходящих потоков воздуха. Изменение конфигурации крыла и положения тела пилота позволяет регулировать направление полета. Обычно старт дельтаплана осуществляется с высокой горы, возможен разгон с земли или воды с помощью буксировки автомобилем или катером. С 1974 г. проводится чемпионат мира по дельтапланеризму. Самый протяженный полет по прямой на дельтаплане составляет почти 500 км, этот полет совершил в 1994 г. Ларри Тюдор (США), для женщин это расстояние несколько меньше — около 335 км. На дельтаплане можно подняться в воздух до высоты 4,3 км.

На дельтаплан можно установить легкий моторчик с воздушным винтом, в этом варианте возможности полетов расширяются и менее зависят от наличия воздушных потоков. Дельтаплан может нести двух человек и совершить достаточно протяженный полет. Эти летательные аппараты активно используются для развлечения туристов на морских курортах.²⁷ В г. Стрельна под Санкт-Петербургом на дельтапланах с мотором в хорошую погоду развлекают желающих острых ощущений зимой и летом. На водном празднике на пороге в пос. Лосево (Ленинградская область, Россия) дельтапланы с мотором и водными лыжами применяются в качестве аттракции для зрителей, желающих обозреть водный порог и соревнования с высоты, снять любительский видеофильм или фотографии. Катание на дельтаплане предлагается²⁸ на туристской базе в г. Луга Ленинградской области и во многих аэроклабах.

9.10. Вертолет

Вертолет — уникальный летательный аппарат, способный вертикально взлетать и садиться на небольшую площадку, висеть в воздухе, осуществлять горизонтальный управляемый полет, в том числе в разных направлениях — вперед, назад, боком, совершать виражи и другие фигуры пилотажа.

В отличие от обычного самолета, вертолет не имеет крыльев. Подъемную силу создает горизонтально расположенный над кабиной винт (или два) с регулируемым углом установки лопастей. Вращаясь, винт создает подъемную силу, которая обеспечивает перемещение машины в воздухе. Изменение угла установки ротора позволяет осуществлять горизонтальные перемещения. Для придания устойчивости применяется дополнительный пропеллер, вынесенный на хвостовое оперение фюзеляжа на расстояние от оси вращения главного винта и установленный перпендикулярно ему.²⁹ Этот пропеллер позволяет создать силу, противодействующую вращению корпуса в сторону, противоположную направлению вращения главного винта. Этим же винтом устанавливается направление курса горизонтального полета, т. е. он действует подобно рулю. Оба винта приводятся во вращение двигателем. В носовой части фюзеляжа устроена кабина пилота с органами управ-

²⁷ Однако таковое экзотическое развлечение интересное, но не безопасное. Известны случаи падения с фатальными исходами. Так, при падении в море с парамотора в 1997 г. на курорте Анталья (Турция) погибла молодая туристка из России. Это не только омрачило пребывание и отдых всей туристской группы, но принесло огромный ущерб отправляющей фирме. Этот случай не был признан страховщиками как страховой и оплата всех расходов по вывозу тела (4000 USD) была за счет туристской фирмы, которая тщетно добивалась погашения этих расходов за счет родственников.

²⁸ Тем, кто умеет.

²⁹ Имеются конструкции тяжелых армейских вертолетов в США, где оба винта вращаются в горизонтальной плоскости, но в разные стороны, движение обеспечивается турбореактивным двигателем.

ления. Для посадки на землю нижняя часть фюзеляжа снабжается либо салазками, либо колесами.

Вертолет способен нести груз или пассажиров. Пассажирские вертолеты разделяются на три категории по пассажироместимости: первая от 2 до 5 пассажиров; вторая от 5 до 12 пассажиров. Для этих категорий обычно используются небольшие вертолеты с одним двигателем. Третья категория крупных машин способна перевозить от 12 до 40 пассажиров и используется в коммерческих перевозках. Эти машины снабжаются двумя или более поршневыми или газотурбинными двигателями.

История создания

Вращающийся винт в качестве игрушки был известен в Китае в 1100 г. (такого рода игрушки-поделки используются и сегодня). Гениальный Леонардо да Винчи в 1438 г. создал предпосылки конструкции вертолета и разработал винт, способный подниматься и снижаться вертикально, но реализовать его идею³⁰ на практике стало доступно лишь значительно позднее.

Первый прототип современного вертолета был построен французами *Launoy* и *Bienvenu* в 1784 г. (т. е. значительно ранее самолетов и планеров). В 1843 г. англичанин Д. Кейлей соорудил паровой вертолет, однако конструкция была слишком громоздка и тяжела и могла подниматься от земли на метр. Вертолет, способный подняться в воздух и висеть несколько минут над землей, удалось соорудить французу Полю Корну лишь в 1907 г., однако способов управления машиной в полете не было создано, и на испытаниях аппарат привязывали к земле канатами. В 1916 г. австрийцы создали более удачную конструкцию аппарата, который поднялся в беспилотном режиме на 200-метровую высоту и пробыл в воздухе один час, однако по-прежнему аппарат был привязан к земле тросами.

В 1931 г. была реализована идея конвертоплана, т. е. самолета с моторами, которые могли поворачиваться из горизонтального положения в вертикальное и обеспечивать практически вертикальную посадку и взлет. В настоящее время такие самолеты широко используются в военной авиации. Разработки конструкций вертолетов проводились довольно интенсивно в разных странах, но только к 1938 г. удалось создать вертолет, который достиг высоты 3000 м и выполнил более чем часовой пилотируемый полет. Активно в различных странах вертолетостроение стало развиваться лишь после Второй мировой войны. В СССР было создано несколько удачных конструкций вертолетов, в том числе самый мощный — МИ-26, способный поднимать до 40 т груза.

Сегодня вертолеты обладают высокой надежностью, способностью долго находиться в воздухе, использоваться в сложных погодных условиях. Скорость перемещения вертолета достигает 200–220 км в час, дальность полета ограничивается вместимостью топливных баков. На вертолете в 1982 г. совершено кругосветное путешествие, которое заняло 29 дней и 3 часа. Средняя скорость полета составила 55 км/час.

Целевое использование вертолета

Вертолет — многоцелевая машина. В силу присущих ему выгодных характеристик конструкции, таких как: компактность, способность вертикального взлета и посадки, отсутствие необходимости специальных аэродромных площадок, возможности оперативной доставки небольших партий грузов и людей в труднодоступные районы, высокая надежность — определяет широкую сферу применения в военных и гражданских целях. Вертолет эффективно используется при боевых действиях, при патрулировании, операциях спасения на земле и воде, оператив-

³⁰ Как и многие другие идеи и изобретения.

ной доставке медперсонала, больных и раненых в госпитали. В хозяйстве вертолет используется для доставки людей и грузов при отсутствии других путей сообщения. В промышленности вертолет применяется для монтажных работ на высоких объектах, доставки вахтового персонала на удаленные объекты, например на морские нефтяные платформы. Эффективно применение вертолетов в сельском хозяйстве, при дорожном и пожарном патрулировании. Вертолет широко используется для фотосъемок местности и объектов, производства киносъемок на киностудиях, как воздушное такси. Для оперативных целей перемещения человека создан ранцевый мини-вертолет.

В сфере туристских перевозок вертолет широко используется:

- для целей трансфера от аэропортов, перевозки *V.I.P.*-пассажиров. Организация этапа трансфера с помощью вертолета высоко оперативна и достаточно комфортна, она позволяет избежать необходимости использования автотранспорта, автомобильных пробок на дорогах, улучшить безопасность. Особенно ярко это проявлялось при полетах на сверхзвуковых лайнерах. Стоит ли использовать исключительно дорогой сверхзвуковой самолет для перевозки пассажиров и туристов, чтобы сэкономить два-три часа полета, а затем простоять в очереди к иммиграционному чиновнику, в очереди за багажом или застрять в автомобильной пробке по дороге к отелю. Именно поэтому все операции наземного обслуживания (*land services*) пассажиров сверхзвуковых лайнеров были организованы на принципах максимальной минимизации времени операции или этапов, и для трансфера использовался вертолет. В отдельных туристских центрах вертолеты используют как такси — *hellybus*³¹;

- при организации обзорных туристских экскурсий в туристских центрах. Взгляд с высоты птичьего полета дает человеку совершенно иное и необычное представление³² об облике архитектурных ансамблей, центров исторической или суперсовременной застройки городов, дворцово-парковых построек, уникальных природных ландшафтов. В Санкт-Петербурге в сезон от Петропавловской крепости регулярно совершаются вертолетные экскурсии над городом и окрестностями. Вертолетные экскурсии организуются над водопадом Виктория. При полярных круизах в Арктике и Антарктике всегда судно имеет посадочную площадку и в составе оснащения имеет вертолет, который осуществляет ледовую разведку и обзорные экскурсии для туристов;

- для организации оперативной доставки туристов к удаленным и труднодоступным объектам туристского показа, в местности, где нет аэродромов и площадок для малой авиации. Обычно это расстояние 50–300 км от туристского центра. Например, туристов вертолетами доставляют на лед в район Северного полюса, где они с минимумом снаряжения преодолевают 20–25 км на лыжах и с надувной лодкой³³ к желанной точке, затем туристскую группу забирает вертолет

³¹ Однако заметим, что такси-вертолет существенно дороже всех других видов наземного транспорта, используемых для этих целей.

³² Обычно человек обзоревает все с уровня земли, точнее — с высоты своего роста, любое изменение высоты обзора, как повышение, так и понижение, изменяет восприятие объекта или местности. Так, интересен и взгляд с уровня воды. Например, в градостроительстве есть концепция, что Санкт-Петербург строился специально для обозрения его с уровня воды, т.е. при катании на лодках по каналам. Отметим, что доля правды в этом есть, город отлично смотрится с плоскодонных катеров, которые плавают по каналам и рекам Санкт-Петербурга. Такие экскурсии пользуются большой популярностью у туристов в силу необычайной красоты архитектуры зданий, построенных вдоль набережных. Аналогична экскурсия по реке Сена в Париже.

³³ *High season* на Северном полюсе для туризма — апрель. Именно в это время погодные условия благоприятствуют для посещения этого труднодоступного места. Ежегодно более тысячи туристов со всех концов света прибывают на полюс. Стоимость дешевого вертолетного тура составляет от 5000 USD. Как ни странно, но по свидетельству практически всех путешественников, в районе полюса в это время года обычно имеется полынья с крошеным льдом, которую приходится преодолевать на надувной лодке.

и перевозит обратно на континент. Практикуется доставка вертолетом туристов в Республике Карелия на о. Валаам, на о. Кижы к памятникам культурного наследия, к монастырям.

Не менее популярен спорт *heli-ski* — заброска вертолетом горнолыжников на неподготовленные горные склоны с последующим головоломным³⁴ спуском. Это составляет сущность данного вида горнолыжного спорта *X-treme*;

- для организации поиска и спасания туристов при несчастных случаях³⁵ или стихийных бедствиях. На подледном лове в Финском заливе и Ладожском озере ежегодно вертолетом спасают тысячи рыбаков. Час работы вертолета МЧС стоит более тысячи долларов США³⁶.

9.11. Самолеты

Типы самолетов для пассажирских перевозок

По типу двигателей:

- винтовые, турбовинтовые, турбовентиляторные, турбореактивные.

По вместимости, взлетно-посадочным характеристикам и дальности полетов:

- местной авиации для посадки на грунтовых и снежных ВПП;
- дальней и сверхдальней авиации;
- гидросамолеты.

Главными критериями являются, безусловно и прежде всего, высокая надежность (самолеты безаварийно находятся в эксплуатации до 25 лет), грузоподъемность (до 100 т полезной нагрузки), пассажировместимость (до 560 чел.) и дальность полета с полной нагрузкой без дозаправки топливом до 12 тыс. км.³⁷ Последнее важно при организации трансокеанских перелетов. Другим критерием является критичность к длине ВПП. Созданы самолеты, которые способны не только взлетать с очень короткой ВПП, но и даже осуществлять вертикальную взлет-посадку. Есть варианты гигантских авиалайнеров, способных взлетать и осуществлять посадку на грунтовые ВПП. К таковым относится военно-транспортный самолет АН-124 «Руслан» (для целей пассажирских перевозок не используется).

Сверхзвуковые пассажирские самолеты

Конкорд (*Concorde*) — единственный в мире сверхзвуковой пассажирский реактивный самолет (*SUPERSONIC TRANSPORT — SST*). Он был создан англо-французским консорциумом *British Aerospace* и *Sud-Fvia (Aerospaciale)* специально для гражданской авиации. Самолет имеет дельтаобразные аэродинамические формы и четыре мощнейших двигателя, созданных специально для этого проекта фирмой *Bristol Siddeley (Roll-Royce)* и *SNECMA* (Франция). Чтобы улучшить видимость при посадке, передняя часть — клюв самолета — опускается. Самолет совершает полеты при скорости, вдвое превышающей скорость звука — *Mach 2*, которая составляет 2,125 км/ч. С такой скоростью самолет способен лететь почти три часа. Вместимость 125–130 пассажиров. Количество багажа строго лимитировано (не более 20 кг). Всего до 2000 г. эксплуатировалось 13 машин этого типа. Вся про-

³⁴ Нередко и в прямом смысле.

³⁵ Так, в национальном парке ЮГДЫ ВА в Коми, который имеет площадь 1800 тыс. кв. км и является популярным у самостоятельных туристов, ежегодно проводится поиск 25–30 потерявшихся или заблудившихся туристов. Поиск пропавших туристов осуществляется вертолетом и часто безуспешно.

³⁶ Желание ловить рыбу со льда столь заманчиво и привлекательно, что спасенные с уплывающих в открытую воду или крошащихся льдин рыбаки (спасенные от смертельной опасности), по высаживанию на берег, мгновенно устремляются обратно на лед для продолжения рыбалки.

³⁷ Для военных самолетов практикуется дозаправка топливом в воздухе. Для пассажирских самолетов не применяется.

грамма полетов осуществлялась на основе государственной финансовой поддержки Великобритании и Франции.

Первые полеты были совершены в марте 1969 г., а в 1976 г. установлены регулярные рейсы через Атлантику. Последовала длительная конкурентная борьба, некоторые страны, например США, пытались запретить полеты по экологическим соображениям из-за повышенного шума. В настоящее время разногласия урегулированы и полеты производятся регулярно. Базовые регулярные авиалинии из аэропортов Лондона и Парижа совершают полеты в Вашингтон, Нью-Йорк (два рейса из Лондона ежедневно), Бахрейн, Сингапур, Мельбурн, Каракас, Дакар (Сенегал) и Рио-де-Жанейро. Время полета «Конкорда» из Лондона на остров Барбадос — всего пять часов, а стоимость обычно авиабилета в одну сторону без групповой скидки — 1533 фунтов стерлингов, а в пиковый туристский сезон — 2114 фунтов.

14 июля 1995 года сверхзвуковой лайнер «Конкорд» компании *British Airways* совершил первый чартерный полет из Лондона в Санкт-Петербург (Россия). Полетное время составило 2 часа 9 минут. Один из сверхзвуковых самолетов «Конкорд» используется в чартерных программах фирмы «*Good Travel*», которая обслуживает узкий круг богатых клиентов, генерируя для них уникальную годовую программу еженедельных путешествий по всему свету. Перевозки в destination в этих турах в целом или частично производятся на самолете «Конкорд». Годовая программа начинается с полета в Финляндию, в Рованиemi к Санта-Клаусу на Рождество, следующий тур — на Новогодний бал в Санкт-Петербург (Россия), и далее еженедельно по всему свету по европейским столицам, в Австралию, Сингапур, Южную Африку, на американский континент. Каждое путешествие стоит весьма не мало. Есть варианты комбинированных туров, предусматривающие другие виды перевозок, например, в сочетании с морскими и речными круизами (круиз по Нилу в Египте), путешествием на роскошных поездах типа «Ориент Экспресс» и других.

В СССР в 1968 г., опередив на целый год англо-французский проект «Конкорд», был создан самолет такого же класса и характеристик — ТУ-144. Самолет успешно прошел все испытания и даже некоторое время находился в эксплуатации на линии Москва–Алма-Ата. По скоростным характеристикам самолет ТУ-144 превосходил «Конкорд». Его максимальная скорость полета составила 2587 км в час. Однако этот самолет был снят с эксплуатации после двух катастроф, одна из которых произошла в 1973 г. на авиационном шоу во Франции³⁸. Сегодня ТУ-144 — экспонат музея авиационной техники на аэродроме в Чкаловском под Москвой, работы по проекту приостановлены. Главной причиной прекращения проекта было отсутствие платежеспособного спроса отечественного пассажира на полеты самолетом данного класса. Франция и Великобритания выделяют огромные государственные субсидии на поддержку программы полетов этих самолетов. Без финансовой поддержки стоимость перелета была бы абсолютно неприемлема даже для западного рынка клиентов высокой платежеспособности (всего четырнадцать самолетов вполне удовлетворяли потребности в полетах).

Программа сверхзвуковых самолетов Конкорд была рассчитана на эксплуатацию машин до 2005 г., затем с 2110 г. должен был начаться следующий проект «Супер-Конкорд».

³⁸ По ошибке пилот стал осуществлять посадку на ВВП не предназначенную для такового. Кроме того, его трасса полета пересеклась с полетом французского истребителя. Пилот во избежание столкновения машин сделал вираж, превышающий расчетную нагрузку. Также второй пилот, вместо управления лайнером осуществлял видеосъемку и, не будучи пристегнутым, при маневре упал на приборную панель. В результате стечения обстоятельств и нерасчетного маневра, у самолета отвалилось крыло и он рухнул на жилые кварталы городского предместья близ аэродрома, где проходило авиационное шоу, со всеми трагическими последствиями. Погибли экипаж и несколько жителей разрушенных домов.

В июле 2000 г. один из самолетов *Air France* потерпел аварию и разбился на взлете. Он должен был осуществить трансатлантический полет и перевозил 100 немецких туристов в США.³⁹ Это была первая катастрофа самолета «Конкорд», который считался самым безопасным (за 25 лет эксплуатации это была первая катастрофа). На отработку систем безопасности этих лайнеров было истрачено 2,5 млрд. USD.

В 2003 г. программа сверхзвуковых пассажирских полетов на лайнерах «Конкорд» завершена.

На 28-ю годовщину первого коммерческого рейса этого лайнера, который состоялся 21 января 1976 г., компания *British Airways* передала бортовой журнал администрации аэропорта *Heathrow*, где при въезде будет установлен один из лайнеров как музейный экспонат.

Есть сведения о разработке в Японии сверхзвукового воздушного пассажирского лайнера нового поколения, скорость полета которого будет в 10 раз выше скорости звука.

Аэробус

Аэробус (*airbus*) — широкофюзеляжный пассажирский самолет, обычно двухъярусный, рассчитанный на перевозку большого количества пассажиров одновременно (до 380 чел.). Самый распространенный вариант А-300. Этот самолет создан компанией *Airbus Industrie* и впервые был представлен общественности на авиационном салоне в Бурже (Франция) в 1969 г. Международный консорциум выпускает широкий спектр пассажирских лайнеров (от 107-местного до дальнемагистральных рейсов вместимостью до 380 чел.), продукция корпорации занимает 26% мирового рынка. На предприятиях и офисах концерна трудятся 37 тыс. человек. Сегодня концерн выпускает до 25 крупных лайнеров в месяц. Проводятся научно-исследовательские работы, в конструкцию самолетов постоянно применяются инновационные решения, намеченные на снижение расхода топлива, снижение шума, повышение надежности, безопасности и комфорта. Проектируется аэробус вместимостью 800–1000 пассажиров.

К категории аэробусов относятся самолеты Боинг 747 — самые большие пассажирские самолеты в мире. Этот лайнер имеет столь внушительные размеры, что получил прозвище Джамбо, по имени самого крупного слона в неволе. Этот воздушный гигант был введен в эксплуатацию в 1989 г. компанией *Nord-West Airlines* (США). Размах крыльев 64,9 м, дальность полета 13340 км. Боинг 747 принимает на борт 566 пассажиров. В России строятся и эксплуатируются аэробусы ИЛ-86 и последующие модификации.

Европейский концерн Airbus представил крупнейший в мире пассажирский самолет А-380. Его создатели предлагают совершенно новый уровень комфорта, меняющий традиционные представления об авиаперелетах. Это уже не просто быстрое перемещение в пространстве, скорее круиз. На борту двухпалубного лайнера — магазины, спальни, каюты и даже казино. На двух палубах нового А-380 могут разместиться до 840 пассажиров в салоне эконом-класса, и 550 человек, если формировать все три класса обслуживания. Создание машины обошлось в 12 миллиардов EUR и заняло больше десятилетия. Но руководство Airbus полагает, что увеличение объемов перевозок между крупными аэропортами оправдывает закупку этих машин даже притом, что для их использования необходима модификация пассажирских отсеков в аэропортах.

Технические характеристики А-380

Длина: 73 м

³⁹ Все пассажиры и экипаж погибли, кроме того, огромный лайнер упал на небольшой отель, вызвав дополнительные жертвы. Катастрофа произошла на том же аэродроме и недалеко от места, где разбился советский сверхзвуковой лайнер ТУ-144.

Размах крыльев: 79,8 м

Высота: 24,1 м

Типичная вместимость: 555 пассажиров

Максимальная вместимость: 840 пассажиров

Двигатели: 4

Крейсерская скорость: 900 км/ч

Конкуренты Airbus — американская корпорация Boeing — считают, что наиболее продаваемыми будут не гигантские самолеты, ради которых аэропортам придется менять расположение пассажирских отсеков, а лайнеры более мобильные, хоть и менее вместительные. Главные надежды Boeing возлагает на выводимый на рынок в 2007 году Боинг-787 с кодовым обозначением Dreamliner. Этот новый лайнер создается при сотрудничестве авиаконструкторов США и России.

Российские пассажирские воздушные лайнеры

Отечественной авиационной промышленностью выпускаются и активно эксплуатируются авиакомпаниями на внутренних и зарубежных линиях пассажирские лайнеры:

ТУ-134

Технические характеристики: длина 37,5 м, размах крыльев 29 м, двигатели Д-30 SRS-II, количество кресел 74–82, грузоподъемность 47 т, крейсерская скорость 850 км в час, высота полета 11000 м, дальность полета без дозаправки 2800 км.

ТУ-154

Технические характеристики: длина 47,9 м, размах крыльев 37,55 м, двигатели НК-8-2U, количество кресел 160–180, грузоподъемность 98 т, крейсерская скорость 850 км в час, высота полета 11000 м, дальность полета без дозаправки 4000 км.

Ил-86

Технические характеристики: длина 59,54 м, размах крыльев 48,06 м, двигатели НК-86, количество кресел 350, грузоподъемность 206 т, крейсерская скорость 900 км/час, высота полета 11000 м, дальность полета без дозаправки 5000 км.

ИЛ-96-300

Технические характеристики:

Длина, 55,35 м, размах крыла 57,66 м, число мест 235, максимальная взлетная масса 240 000 кг, двигатели *Soloviev PS-90A* х 4, крейсерская скорость, 900 км/ч, максимальная высота полета 13 000 м, дальность полета 10 000 км.

Имеются в эксплуатации пассажирские лайнеры с винтовыми и турбореактивными двигателями серий АН и ЯК.

Бизнес-джет

Специальный самолет с турбореактивными двигателями *business-jet*, оборудованный для перевозки VIP-пассажиров, государственных деятелей, музыкантов и др. В мире эксплуатируется более 2000 больших реактивных лайнеров типа *business-jet*, в том числе в России — более 100. За рубежом для этой цели чаще всего используются американские самолеты *Senna*, французские — *Falcom* и британские — *BAe-125*. В России чаще всего это ЯК-40 с салоном, оборудованным под летающий офис (такие самолеты имеет, например, Автоваз). Многие современные западные бизнесмены используют для быстрых поездок небольшие военные сверхзвуковые самолеты, приобретаемые для этой цели в частное пользование. Например, сверхзвуковой истребитель СУ-27 позволяет бизнесмену⁴⁰, лично управляя самолетом, перелететь за один час с одного побережья США на другое.

⁴⁰ Или кандидату в президенты.

Anchor AMR COMBS Charter — крупнейший в мире оператор по предоставлению услуг на небольших турбореактивных самолетах бизнес-класса. Обычно предоставляются следующие типы самолетов:

Large Jets — дальность полета без посадки 4900 миль, салон-люкс на 10–12 пассажиров, полный набор оргтехники, компьютерного оборудования, связи; питание — полный сервис.

Midsize Jets — дальность полета без посадки 2900 миль, салон-люкс на 8–9 пассажиров, компьютер, факс, связь; питание — буфет.

Small Jets — дальность полета без посадки 2000 миль, салон-люкс на 6 пассажиров, связь; питание — буфет.

Turboprops — небольшой турбовинтовой самолет, дальность полета без посадки 1900 миль, салон на 5–8 пассажиров, связь; питание — буфет. Оператор обслуживает клиентов круглосуточно и предоставляет самолеты немедленно по заявкам бизнесменов и организаций.

Российский вариант самолета типа *business-jet* — ЯК-40.

Гидросамолеты

Гидросамолет (*flying boat, seaplane*) имеет водонепроницаемый обтекаемый корпус и поплавки на крыльях, позволяющие осуществлять взлет с водной поверхности и посадку на воду. Широко используется для доставки туристов на небольшие тропические острова и на озерных пространствах. В Савонлинне (Финляндия) на озере Саймаа имеется гидросамолет для экскурсионных полетов над красивым озером с большим количеством островков, над городом и старинной крепостью. Туристы могут посмотреть на местность с высоты птичьего полета, сделать уникальные фотографии.

Обычно гидросамолеты — небольшие винтовые конструкции, но есть примеры гидросамолетов с турбореактивными двигателями. Уникальный российский самолет серии БЕ был показан на авиасалоне в Геленджике (Россия) в 2000 г.

Специальные типы самолетов

В северных широтах, где строительство и содержание грунтовых аэродромов затруднено, используют взлетно-посадочные полосы с уплотненным снежным покрытием. Самолеты для заснеженных аэродромов имеют вместо колес специальные лыжи. В основном это легкие самолеты местной авиации.

Самолеты малой авиации

Легкие самолеты, авиетки (*baby plane*). Чаще всего винтомоторные, моно- или бипланы, вместимостью от 1 до 10 человек. Используется в местной, сельскохозяйственной, почтовой, спортивной и частной авиации. Последняя — исторически отсутствует в России по политико-экономическим соображениям⁴¹ и правовым нормам Воздушного Кодекса СССР. В постперестроечное время правовая позиция в отношении частной авиации несколько смягчилась, но развития, за исключением единичных случаев, не получила.⁴² Максимум, на что способны изобретатели-самodelкины, — на создание паромотора или дельтаплана с легким мотором.

⁴¹ В СССР строительство личных самолетов гражданам-изобретателям не поощрялось. Но, если кто-то и мог построить самодельный летательный аппарат, а таковое в истории случалось, то выше деревенского забора взлетать было не разрешено.

⁴² Поскольку легкомоторные самолеты в воздушном пространстве полетов не осуществляли, то и ПВО СССР не было готово к их обнаружению. Так, немецкий спортсмен Матиас Руст на одномоторном самолете без надлежащего разрешения на низкой высоте пролетел незамеченным через государственную границу и тысячу километров над территорией России до Москвы и приземлился на Красной площади на Васильевском спуске. Несомненно, что такой полет весьма тщательно готовился. Смелычака арестовали, посадили в тюрьму за нарушение границ и хулиганство, а десяток высших военных ВВС лишились погон и высокооплачиваемых должностей.

Тем не менее, отдельные конструкции легкомоторных самолетов, например для спортивных целей, производятся в России серийно и считаются одними из лучших в мире.

В настоящее время разрабатывается новая туристская услуга для представителей бизнеса — воздушное такси. Воздушное такси в пределах городов и мегаполисов в США планируется открыть в 2006 г. Идея создания подобного сервиса принадлежит основателю компании *Citrix Systems*. Небольшие самолеты будут совершать перелеты между аэропортами средних по величине городов США и транспортировать порядка 3–4 человек за раз. Планируется, что система воздушных такси — *DayJet* — будет использовать в своем арсенале 239 самолетов *Eclipse 500*, которые способны совершать полеты на расстояния в 300–600 миль и перевозить 5–6 человек на борту (включая пилотов). Стоимость такого самолета составляет 1,3 млн. USD. Сеть *DayJet* свяжет порядка 150 аэропортов США, а в 30 или даже 50 из них будут открыты кассы по продаже и бронированию билетов на рейсы такси. Перелеты планируются по цене за милю полета от 0,75 до 3 USD.

9.12. Аэродромы и аэропорты

Аэродром — земельный или водный участок с комплексом инженерных сооружений и зданий, специально выделенный и оборудованный для взлета и посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов. Аэродромы, находящиеся на высоте свыше 1000 м, считаются горными, находящиеся в пересеченной местности с относительными превышениями свыше 500 м — аэродромами в горной местности. Аэродромы разделяются на основные (на которые посадка предусмотрена планом полета) и запасные (предназначенные для посадки, когда таковая на основной невозможна по каким-либо причинам). Термин используется в большой общности, но чаще обычно для обозначения площадок обслуживания самолетов транспортного и военного назначения (аэропорт — преимущественно для пассажирских перевозок). За рубежом, в частности в Великобритании, под это понятие попадают небольшие местные аэропорты для самолетов малой авиации.

Главное сооружение аэродрома — взлетно-посадочная полоса — ВПП (*flight-landing strip*) — одна или несколько, а также пространство для рулежки и стоянки воздушных судов. Это специально оборудованная полоса с твердым покрытием на аэродроме для взлета и посадки самолетов. ВПП оборудуется световыми и электронными средствами навигации и обеспечения полетов. На современных аэродромах надлежаще оборудованный лайнер может быть посажен в автоматическом режиме без участия пилота.

Длина взлетной полосы (*airport runway lengths*) — важный показатель в технических характеристиках аэропорта. Взлетная полоса в современных аэропортах достигает нескольких (до 4-х) километров в длину, что необходимо для посадки крупных авиалайнеров⁴³. Дополнительно имеются параллельные полосы с твердым покрытием для рулежки самолетов и следования их к началу взлетной полосы и по прибытию к терминалу. Именно ВПП определяет пропускную способность аэродрома, так в аэропорту Heathrow (Лондон, Великобритания) периодичность взлета и посадки тяжелых пассажирских лайнеров составляет менее минуты на каждой из четырех полос. Самая длинная в Европе взлетно-посадочная полоса 4,4 км построена в мадридском аэропорту *Barajas* (Испания). Ее сооружение обошлось в 214 млн. USD. По техническим данным полоса позволяет поднимать или принимать до 25 самолетов в час. Это третья взлетно-посадочная полоса

⁴³ В Рованими (Финляндия) власти переоборудовали военный аэродром для приема гражданских пассажирских самолетов всех типов, включая сверхзвуковой «Конкорд». Это позволило небольшому городку в течение кратчайшего времени стать популярным туристским центром, принимающим 350 тыс. туристов, прибывающих в гости к местному Санта-Клаусу.

в этом аэропорту, и в целом этот порт способен принимать и отправлять до 75 самолетов в час.

Аэропорт — комплекс сооружений, зданий, предназначенный для приема и отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий в комплексе аэродром, аэровокзал, наземные сооружения технического обслуживания воздушных судов.⁴⁴

Класс аэропорта определяется годовым объемом пассажирских перевозок (пассажирообменом), т.е. суммарным количеством всех прилетающих и вылетающих пассажиров, включая транзитных пассажиров (с пересадкой из одного воздушного судна в другое).

Классы аэродромов согласно российским стандартам: В зависимости от длины ВПП и несущей способности покрытия аэродромы разделяются на 6 классов:

А	3200 x 60
Б	2600 x 45
В	1800 x 42
Г	1300 x 3
Д	1000 x 28
Е	500 x 21

Классификация аэропортов в зависимости от годового объема пассажирских перевозок:

Класс аэропорта	Годовой объем пассажирских перевозок, тыс. человек
I	10000-7000
II	7000-4000
III	4000-2000
IV	2000-500
V	500-100

Аэропорты с годовым объемом перевозок более 10000 тыс.чел. следует относить к внеклассным, а с годовым объемом перевозок менее 100 тыс.чел. — к неклассифицированным.

В зависимости от интенсивности полетов аэропорты разделяются на 5 классов: 1, 2, 3, 4, 5.

В соответствии с руководящими документами ИКАО классификация аэродромов осуществляется по кодовому обозначению. Кодовое обозначение состоит из двух элементов. Элемент 1 является номером, основанным на длине летной полосы, а элемент 2 является буквой, соответствующей размаху крыла самолета и расстоянию между внешними колесами основного шасси в соответствии с таблицей:

Кодовый номер	Длина ВПП	Кодовая буква	Размах крыльев	Колея основного шасси
1	Менее 800 м	А	Менее 15м	Менее 4,5 м
2	800–1200 м	В	15–24 м	4,5–6 м
3	1200–1800 м	С	24–36 м	6–9 м
4	1800 м и более	Д	36–52м	9–14 м
		Е	52–60 м	9–14 м

⁴⁴ Аэропорт — сложный и многофункциональный комплекс. Чтобы лучше понять принципы работы и обслуживания в аэропортах, рекомендуется прочитать роман Артура О'Хейли «Аэропорт», обращая внимание на подробности предметного содержания.

Пример: Самолет Ил-62М с расчетной длиной взлета при стандартных атмосферных условиях 3 280 м, размахом крыла 43,2 м и расстоянием между внешними колесами основного шасси 8,0 м соответствует по классификации аэродрому 4D.

Внутренние и международные аэропорты

Аэропорт внутренний (*internal airport*) — обслуживающий внутренних перевозчиков — предназначен для обслуживания внутренних рейсов воздушных судов (в пределах территории данного государства), международный аэропорт обслуживает международные полеты. Однако на практике — международные аэропорты обслуживают и внутренние рейсы, хотя собственно терминалы внутренних и международных рейсов разделены.

Международный аэропорт (*international airport*) — обслуживающий рейсы международных перевозчиков. Аэропорт имеет карантинные, таможенные, пограничные и фискальные службы, обслуживает экипажи воздушных судов иностранных перевозчиков. В мире насчитывается около 1000 международных аэропортов. 50 аэропортов входят в категорию наибольшей пропускной способности — свыше 10 млн. пассажиров в год, причем более половины из них находится в США. Шесть крупных аэропортов пропускают свыше 30 млн. пассажиров ежегодно. Аэропорт в Чикаго *Chicago's O'Hare International Airport* (США) обладает самой высокой пропускной способностью — 60 млн. пассажиров в год. В Европе самым мощным считается аэропорт Heathrow близ Лондона (Великобритания).

Крупнейшие аэропорты мира

Рейтинг самых крупных аэропортов мира выглядит следующим образом:

Город (аэропорт)	Количество пассажиров, млн. чел.
Атланта	83 606 583
Чикаго	75 533 822
Лондон	67 344 054
Токио	62 291 405
Лос Анджелес	60 688 609
Даллас	59 412 217
Париж	51 260 363
Франкфурт	51 098 271
Амстердам	42 541 180
Денвер	42 393 766
Лас Вегас	41 441 531
Мадрид	38 704 731
Бангкок	37 960 169
Нью-Йорк	37 518 143
Гонконг	36 711 920
Хаустон	36 506 116
Детройт	35 187 517
Сан-Франциско	32 247 746
Лондон	31 461 454
Орlando	31 143 388
Сингапур	30 353 565
Майами	30 165 197
Сиэтл	28 804 554
Торонто	28 615 709
Филадельфия	28 507 420

Интересно рассмотреть структуру международного пассажиропотока в аэропорту Майами (США) из 10 стран и распределение рынка по регионам.⁴⁵

Страна	Пассажиры
Бразилия	1,278
Мексика	1,131
Венесуэлла	992
Ямайка	949
Великобритания	808
Колумбия	711
Доминика	590
Перу	527

Доля рынка международных прибытий, тыс. чел.	
Южная Америка	69%
Центральная Америка	55%
Карибы	38%
Африка	15%
Мексика	11%
Европа	6%

В России принята классификация аэродромов в зависимости от их использования, размеров взлетно-посадочной полосы и несущей способности их покрытия, а также в зависимости от оборудования аэродромов средствами связи и радиотехнического обеспечения полетов определяется специальными нормативными документами. В зависимости от вида поверхности взлетно-посадочной полосы аэродромы могут быть с искусственным покрытием, грунтовые, снежные, ледовые и гидроаэродромы.

Аэродромы в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации.

Воздушным кодексом России определены понятия «Гражданская авиация» — это авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики; авиация, используемая для воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и авиационных работ, которые осуществляются за плату, относится к коммерческой гражданской авиации. Гражданская авиация, используемая на безвозмездной основе, относится к авиации общего назначения.

Государственная авиация — это авиация, используемая для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач, относится к государственной авиации. Использование государственной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Экспериментальная авиация — это авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации. Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

В 2006 г. в России в реестр аэродромов гражданской авиации включено 393 аэродрома. 62 аэропорта имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации. В настоящее время только 58 % аэродромов имеют взлетно-посадочную полосу с искусственными покрытиями, остальные аэродромы имеют грунтовые ВПП. Более 20 лет назад были построены 70 % взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями, из них только на 24 % за последние 10 лет проводилась реконструкция. Системой светосигнального оборудования оснащены только 48 % аэродромов. Статус международных имеют 48 аэропортов и количество их постоянно увеличивается⁴⁶. Российские авиалинии

⁴⁵ Источник: *Airport Council Int. (ACI)*, 1998

⁴⁶ Во времена СССР аэропортов, принимающих и отправляющих международных авиарейсы, было всего два — Москва и Ленинград (для советских граждан). Поэтому для того, чтобы из Владивостока перелететь в Токио, советскому гражданину необходимо было прибыть в Москву.

осуществляют рейсы в 152 крупных аэропорта 111 стран мира. Согласно опубликованным статистическим данным по 1995 г., функционирует 418 авиакомпаний, которые эксплуатируют 8553 лайнера (из них 1904 магистральные, 886 грузовые, 3264 самолеты малой (местной) авиации, 2498 вертолеты).

Рейтинг ведущих аэропортов России по объему перевозок пассажиров за 2004 г.

Наименование аэропорта	Отгружено и прибыло пасс., тыс. чел.
Москва («Шереметьево»)	12716,61
Москва («Домодедово»)	12066,79
Санкт-Петербург («Пулково»)	4337,61
Москва («Внуково»)	2473,38
Екатеринбург («Кольцово»)	1461,07
Новосибирск («Толмачево»)	1416,57
Сочи («Адлер»)	1191,49
Красноярск («Емельяново»)	1162,09
Краснодар («Пашковский»)	1092,25
Самара («Курумоч»)	922,92
Владивосток («Кневичи»)	869,07
Хабаровск	861,63
Уфа	798,28
Сургут	759,40
Иркутск	736,47
Калининград («Храброво»)	637,73
Ростов-на-Дону	631,54
Тюмень («Рощино»)	612,86
Минеральные Воды	563,57
Нижневартовск	558,02

В задачи аэропорта входит обслуживание пассажирских перевозок, грузов и почты, обеспечение полетов воздушных иностранных и национальных авиакомпаний в пределах аэропорта, обеспечение регулярности и безопасности полетов, метеорологических наблюдений, надлежащей работы средств связи и световой сигнализации. Осуществляется техническое обслуживание воздушных судов и заправка их топливом, смена танков туалетов, уборка мусора. Важная операция — оперативное приготовление и подача компакт-питания на каждый полет.

Аэронавигационные и аэропортовые сборы

Аэропорт осуществляет обслуживание воздушных судов и взимает за такое обслуживание различные аэродромные сборы: сбор за аэронавигационное обслуживание на воздушных трассах; сбор за аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома. Аэропортовые сборы включают: сбор за взлет-посадку; сбор за стоянку воздушного судна; сбор за обеспечение авиационной безопасности; сбор за пользование терминалом аэровокзала.

Сбор за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов на воздушных трассах и маршрутах спрямления воздушных трасс предусматривает выполнение следующих работ (услуг):

- организацию воздушного движения;
- планирование и координацию использования воздушного пространства; предоставление средств навигации, радиотехнического обеспечения и связи, каналов связи;
- оповещение и координацию полетов при проведении поиска и спасания;

- передачу экипажам оперативной аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке;
- передачу экипажам метеорологической информации;
- обеспечение функционирования органов обслуживания воздушного движения на запасных аэродромах.

Сбор за аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома устанавливается за аэронавигационное обслуживание воздушных судов при посадке на аэродром (аэроузел) на этапах снижения для посадки, захода на посадку, посадки и руления до места стоянки и при вылете с аэродрома (аэроузла) на этапах руления с места стоянки, взлета и набора высоты до выхода на воздушную трассу или маршрут спрямления воздушной трассы, включая выполнение следующих работ (услуг):

- организацию воздушного движения;
- планирование и координацию использования воздушного пространства;
- предоставление средств навигации, радиотехнического обеспечения и связи, каналов связи;
- аварийное оповещение и координацию полетов при проведении поиска и спасания;
- передачу экипажам оперативной аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке;
- предоставление экипажам метеорологической информации.

Сбор за взлет–посадку устанавливается за:

- предоставление взлетно-посадочной полосы, рулевых дорожек, перронов;
- светотехническое обеспечение аэродрома;
- поисково-спасательное обеспечение в районе аэропорта;
- аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение в районе аэропорта;
- орнитологическое обеспечение безопасности полетов в районе аэропорта;
- формирование и предоставление экипажам, вылетающим из аэропорта, и органам обслуживания воздушного движения России аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке по аэродромам и воздушным трассам (NOTAM), предусмотренных приложением 15 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.);

■ предоставление места стоянки воздушному судну на аэродроме в течение 3-х часов после посадки. Время стоянки определяется как разность между временем посадки и вылета воздушного судна, уменьшенная на 15 минут.

Сбор за стоянку устанавливается за предоставление места для стоянки воздушного судна на аэродроме. Ставка сбора устанавливается на одни сутки стоянки в процентах от сбора за взлет — посадку в дневное время. Сбор взимается по установленной ставке за каждые сутки стоянки воздушного судна или часть суток. При стоянке менее 3-х часов сбор не взимается. Время стоянки определяется как разность между временем посадки и вылета воздушного судна, уменьшенная на 15 минут. Сбор за стоянку воздушного судна не взимается за время задержки вылета воздушного судна из аэропорта при задержке вылета воздушного судна по вине аэропорта.

Сбор за обеспечение авиационной безопасности устанавливается за:

- осуществление пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту;
- охрану контролируемой территории аэропорта, охрану воздушных судов на стоянках и объектов жизнеобеспечения аэропорта;
- досмотр членов экипажей воздушных судов;
- поддержание готовности сил и средств аэропорта к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства;
- координацию деятельности служб авиационной безопасности иностранных эксплуатантов и российских организаций гражданской авиации в зоне аэропорта;

- досмотр пассажиров и ручной клади;
- досмотр багажа;
- досмотр грузов и почты.

Сбор за пользование аэровокзалом устанавливается за предоставление привокзальной площади, помещений и зон аэровокзала: вестибюля, справочно-информационной зоны, помещений и зон ожидания, помещений обязательного дополнительного обслуживания пассажиров (комнаты матери и ребенка, медпункта, туалета и т.д., за пользование которыми отдельная плата не взимается), а также за информационное обеспечение пассажиров. Ставка сбора устанавливается на одного пассажира (прибывающего, убывающего и транзитного (прямой транзит)). Сбор взимается по установленной ставке за общее количество пассажиров (прибывающих, убывающих и транзитных). При наличии в аэропорту 2-х и более аэровокзалов (терминалов) ставки сбора могут устанавливаться для каждого аэровокзала (терминала) отдельно.

Сбор за пользование аэровокзалом не взимается: за пассажиров некоммерческих рейсов (правительственных, поисково — спасательных, испытательных, перегоночных); за детей до 2-х лет.

Аэронавигационные и аэропортовые сборы не взимаются с иностранных эксплуатантов при выполнении ими полетов, связанных с поиском и спасением людей и воздушных судов, терпящих бедствие, и из-за чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Аэропортовые службы и услуги

В аэропорту сосредоточены службы регистрации пассажиров и их багажа, хранения багажа, грузов и почты. Аэропорт предоставляет большой объем обслуживания в сфере туристских услуг, как пассажирам, так и летному и обслуживающему составу — услуги питания на борту и терминалах (в залах ожидания), стоянки автомашин, размещения в отелях. На его территории располагаются предприятия, огромные магазины *duty free*, почты, охраны, отделения банков, представительства авиакомпаний и другие. На территории аэропортов сооружаются мощные аэровокзалы отправки и прибытия пассажиров, отели для пассажиров и бортперсонала.

Количество магазинов и офисов на территории аэропортов

Торговая площадь, тыс. м ²	>100
Бары и рестораны, ед.	>130
Места розничной продажи, ед.	>725
Бренды, ед.	>170
Продажи	
Виски, тыс. бут.	2000
Вино, тыс. бут.	360
Парфюм, тыс. бут.	5000
Общий доход, млн. £	373

Source: BAA annual report 2004-2005

Доход аэропортов от розничной торговли
tax-free/duty-free

	2005, млн. £	2004, млн. £
Аэропорты Великобритании	448	411
World Duty Free	373	372
Себестоимость реализованной продукции	233	235
Общий доход	588	548

Source: BAA annual report 2004-2005

Прибыль аэропортов Великобритании от торговли
tax-free/duty-free

Аэропорт	Общая прибыль, млн. £	Прибыль от рознич- ной торговли, млн. £
Хитроу	936	230
Гатвик	314	108
Санстед	156	66
Глазго	73	18
Эдинбург	69	16
Эбердин	29	5
Саутгемптон	17	5
Итого	1594	448
World Duty Free	373	373
Общий доход	1967	821

Source: BAA annual report 2004-2005

Аэровокзал с залами прибытия, регистрации и отправки пассажиров и багажа, залами ожидания для различных классов обслуживания — *air terminal*, — это сложнейший комплекс технических и иных служб, обеспечивающих деятельность аэропорта. В международных портах обычно там же размещаются таможенные, санитарные и пограничные службы, кассовые залы, администрация, страховые компании, магазины *duty free*, рестораны, бары, камеры хранения багажа. Конструкция зданий обеспечивает парковку одновременно большому количеству авиалайнеров и следование пассажиров по специальным переходам непосредственно в самолет. Предусматриваются специальные залы для встречающих (*meeting point*). Все публичные помещения аэропорта и терминалов оснащены единой службой аудио и видео-информации. Для удобства пассажиров и рациональной организации трансфера к терминалам аэропортов подходят автомобильные магистрали, железнодорожные пути, а иногда даже ветки подземной дороги (метро). Таков, например, терминал аэропорта Heathrow в Великобритании.

В зданиях терминалов имеются залы ожидания, бары и рестораны, иные пункты быстрого питания, бизнес-центры, медпункты, культовые помещения для верующих (протестантские, католические, мусульманские, иудейские), обслуживаемые священнослужителями по принадлежности конфессии. Имеются аптеки, комнаты матери и ребенка, специальные помещения с ванными и душевыми, парикмахерские и салоны красоты, массажные кабинеты, сувенирные, канцелярские, книжные и цветочные магазины, выставочные галереи, клубные помещения и дискотеки. Большое значение имеют отделения банков, пункты обмена валюты и возврата НДС (*Tax Refund*) за товары, купленные иностранными гражданами и туристами в магазинах *tax-free*. Непременны имеются бюро путешествий и туристские агентства⁴⁷, пункты проката автомашин одной или нескольких прокатных фирм. Дополнительно имеется обычный супермаркет, местные и международные таксофоны, камеры хранения багажа, служба бюро находок (*Lost & Found*), служба носильщиков (*Porter Services*), ручных тележек, службы ремонта одежды и обуви, туалеты и др.

Аэропортовые формальности (*airport formalities*) — таможенный и пограничный (паспортный) контроль, санитарный контроль, аэропортовые сборы, регистрация пассажиров и багажа. Международные рейсы обслуживают на специальных терминалах, оборудованных пунктами со специальным оборудованием для действенной организации функционирования служб. Совершение этих процедур проверки пассажиров и багажа необходимо, требуется международными нормами и правилами организации полетов, может занимать достаточно длительное время, которое для коротких рейсов сводит «на нет» все преимущества авиаперелета по срав-

⁴⁷ В аэропорту Франкфурта-на-Майне (Германия) имеются представительства более 30 ведущих туристских агентств и туроператоров, которые имеют стойку, как минимум, на двух терминалах.

нению с наземным транспортом. Поэтому при наличии альтернативных наземных линий сообщения авиaperевозки эффективны примерно после часового летного времени. Все авиакомпании и аэропортовые службы стремятся снизить время, затрачиваемое пассажирами на выполнение аэропортовых формальностей.

Для профессиональных целей аэропорты выпускают специальные путеводители (*professional travel planner's reference*) и мультязыковые брошюры (*maps, directory, accessible services, taxi-guide*) для пассажиров и туристов, где описываются все службы, планы и схемы устройства терминалов и располагаемых служб, схемы дорожной сети и маршрутов транспорта, таблицы и стоимости трансферов на экспресс-автобусах, железных дорогах, метро и другими видами транспорта. В сети Интернет на страницах сайта <http://olu.no-ip.info/airports of the world/> можно найти исчерпывающую информацию практически обо всех крупных аэропортах мира, авиакомпаниях, расписания полетов, статистику, туристские новости, сводку погоды, а также путеводители по туристским центрам. Кроме того, практически все аэропорты имеют собственную страницу.

9.13. Воздушная перевозка пассажиров

Воздушная перевозка — транспортировка пассажиров и их багажа, грузов и почты на воздушных судах происходит в соответствии с Правилами воздушных перевозок (национальных и международных) и договором перевозки.

Воздушные перевозки подразделяются на внутренние и международные. Внутренняя воздушная перевозка — воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации. Международная воздушная перевозка — воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: соответственно на территориях двух государств; на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Воздушный перевозчик — авиакомпания (*air line company*), предприятие, осуществляющее пассажирские и/или грузовые перевозки (регулярные или чартерные). Авиакомпания содержит воздушные суда (в собственности или в аренде), летный состав и бортперсонал и осуществляет их эксплуатацию, как проведение полетов (*flight*), так и наземное обслуживание собственно судов и пассажиров. Наземное обслуживание воздушных судов и пассажиров осуществляется службами аэропортов по заказу перевозчика (перевозчиков). Аэропорт принимает и обслуживает воздушные суда различных авиакомпаний, осуществляет техническое обеспечение, снабжение и обслуживание воздушных судов, включая техническую профилактику и ремонт. Наземные службы осуществляют контроль, регулирование и сопровождение полетов в воздушном пространстве.

Небольшие местные авиакомпании (*commuter*) совершают рейсы на небольшие расстояния с мелких пригородных аэродромов. Они эксплуатируют небольшие винтовые самолеты, гидросамолеты, в том числе челноки (*shuttle*) от крупных международных аэродромов в небольшие города страны.

Договор воздушной перевозки пассажира, перевозки груза и почты

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздуш-

ную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

Перевозочные документы

Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом, багажной квитанцией, грузовой или почтовой накладной. Таким образом, важно указать, что билет и иные перечисленные выше документы, **договорами не являются**.

Формы билета, багажной квитанции и грузовой накладной устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации. Форма почтовой накладной устанавливается уполномоченным органом в области почтовой связи совместно с уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Прямые и стыковочные маршруты

Прямой полет (*direct flight*) или прямой рейс (*through flight*) — перелет между двумя точками с одной или несколькими посадками, но без смены самолета. Всегда указывается в транспортных условиях тура. Однако посадка по техническим причинам не может служить основанием для претензий туристов.

Как бы ни был обширен ареал направлений перевозок, отдельной авиалинии охватить все разнообразие маршрутов невозможно. Для большого количества направлений (особенно дальних) пассажирам приходится совершать пересадку на рейсы другой авиакомпании и продолжать полет. Формирование маршрута по заказу клиентов — забота (*itineraries*) агентств по продаже авиабилетов. Подсоединенный, стыковочный, смежный, согласованный рейс (*connecting flight*) — рейсы, взаимоувязанные по времени прибытия и отправки. Они рассчитываются в целях рационального планирования времени перевозки и удобства пассажиров при пересадке с одного маршрута на другой. Особо планируются челночные рейсы, которые специально ждут международный рейс для оперативной доставки пассажиров по местам назначения в стране.

Согласованные авиамаршруты (стыковочные рейсы) — это элемент тура (путешествия), предусматривающий пересадку туристов с одного самолета на другой, например, другой авиалинии, с местной на международную. Компании заинтересованы в максимальном сокращении потерь времени пассажиров на пересадки, поэтому при организации стыковочных рейсов вводятся специальные (фирменные) скоростные автобусные рейсы и даже скоростные поезда для трансфера на другой аэродром. Если временной разрыв достаточно большой (более суток), то авиакомпания предоставляет пассажиру на этот период ожидания стыковочного рейса отличный туристский сервис (трансфер, размещение, питание, экскурсии), часто входящий в стоимость перелета.

Специальные фирмы занимаются вопросами согласования маршрутов авиалиний. Такова компания *Leat* Восточных Карибов — крупный международный аэропорт построен на Антигуа, а на острова региона туристы доставляются согласованными рейсами местных авиалиний. Время на ожидание отправления согласованного рейса — минимальное. Аналогично туристов доставляют с островов в аэропорт к сроку вылета международных рейсов. В Англии авиакомпания *British Airways* специально вводит класс обслуживания *Super shuttle* — местные авиали-

нии (*connecting flight*), доставляющие пассажиров из двух международных лондонских аэропортов Gatwick и Heathrow в другие города Англии, Шотландии и Ирландии.

На трансконтинентальных и дальнемагистральных рейсах используется практика построения маршрутов через ключевые аэропорты, получившие наименование *gateway* или *hubs*. По существу, это аэропорты-сборники в пределах страны. Именно из этих крупных региональных международных аэропортов осуществляются основные дальние перевозки. В каждой стране есть минимум один или два-три таких аэропорта. Обычно это столичные аэропорты (за исключением Германии, где крупнейший аэропорт расположен во Франкфурте-на-Майне). На восточном побережье США крупными аэропортами являются порты Майами, Вашингтона, Нью-Йорка, Чикаго. На западном побережье США — это Лос-Анджелес и Сан-Франциско. Из Европы большинство рейсов в США вылетает из аэропорта Шенон в Ирландии. Разработаны уникальные маршруты, в которых участвуют российские авиаперевозчики — региональные линии подвозят пассажиров, направляющихся в США, в Шенон, далее осуществляется пересадка на стыковочный рейс аэробуса другой авиакомпании, следующего трансконтинентальным рейсом. На этапе пересадки организован таможенный и иммиграционный контроль США. Это позволяет максимально разгрузить пункты контроля в порту прибытия и избежать возможных коллизий с нежелательными пассажирами, которых могут не пропустить в США (чтобы не катать их через океан два раза). Использование аэропортов-сборников позволяет рационально увеличить коммерческую загрузку трансконтинентальных рейсов и применять на них крупные и надежные авиалайнеры.

Интересна проблема составления расписаний. Каждая авиакомпания твердо ориентируется на наиболее преимущественные группы клиентов и выгодное использование времени путешествия. Если внимательно посмотреть на расписание полетов различных авиакомпаний, то увидим, что отечественные компании, осуществляющие перевозку туристов на курорты Средиземноморья в пределах 3–5 часов полета, планируют вылет ранним утром, чтобы прибытие в дестинацию и размещение в отеле состоялось после 13:00⁴⁸, а туристы активно использовали вторую половину дня в дестинации. Именно в это время обычно происходит освобождение номерного фонда в гостиницах и у персонала остается два-три часа на подготовку номеров. Обратный рейс планируется на 15:00–18:00, чтобы увезти туристов с расчетного часа из отелей в аэропорт (трансфер обычно не менее 1–2 часа, регистрация за 2–3 часа, часок-другой туристы должны «на совесть» потрудиться в магазине *duty free* и оставить там всю имеющуюся валюту и удовлетворить неумную страсть к тратоголии) и к позднему вечеру привезти туристов домой. Все, разумеется, кореллируется к местному времени. Адекватно поступают и зарубежные авиакомпании, планирующие свои рейсы к интересам национального потребителя.

При расчетах загрузки, необходимого количества топлива на рейс, условий полета, взлета и посадки учитывается средний вес пассажира (*air passenger average weight*). Условно принимается средний вес пассажира с багажом, который он берет с собой в салон самолета (ручной багаж). Для американских путешественников на местных авиалиниях США принято считать средний вес пассажира 86,2 кг. На международных линиях для первого класса этот показатель несколько выше — 97,5 кг, а для туристского класса — 90,7 кг. На европейских международных авиалиниях учитывается несколько меньший вес — от 77 до 84 кг.

⁴⁸ Расчетный час (*chick-out*) практически во всех отелях 12:00.

Расписание полетов

Полеты в целях перевозки пассажиров осуществляются по твердому расписанию (годовому или сезонному) *time table* — регулярные перевозки или по заказным рейсам вне расписания — чартерные перевозки. Регулярные рейсы могут совершаться по установленным направлениям с частотой, обусловленной постоянной загрузкой пассажирскими потоками. Ежедневно, в том числе несколько раз в день. Ежедневный авиарейс (*daily flight*), еженедельный рейс (*weekly flight*). При увеличении пассажиропотока может быть введен дополнительный рейс (*extra flight*). Выполняются специальные заказные рейсы (*special flight*) и коммерческие рейсы (*commercial flight*). В отношении времени суток различаются дневные рейсы или ночные. Дневные рейсы обычно совершаются на коротких трассах между парами городов (*city pair*) или туристских центров. Ночной рейс (*night flight*). Такие рейсы планируются и выполняются с различными целями, например, для удобства туристов и сокращения затрат дневного времени на перевозку, разгрузки дневной регулярной программы. Иногда на ночные рейсы устанавливаются пониженные тарифы. Ночные рейсы используются на протяженных дальних маршрутах, например при трансокеанских полетах. Однако кресла самолета, за исключением раскладывающихся кресел типа *Espace* в первом классе самолетов некоторых авиакомпаний, плохо приспособлены для нормального сна пассажиров.

Расписание регулярных рейсов авиакомпании или иной транспортной компании (автобусной, железнодорожной, морской, речной) на следующий сезон, объявляемое заблаговременно — *advance timetable*. В текущем расписании могут быть изменения и уточнения, вызванные задержками рейсов по техническим причинам, погодным условиям, экстремальным ситуациям.

Авиакомпании, осуществляющие регулярные перевозки (*Scheduled Airline*), выпускают сезонные расписания полетов в виде брошюры, плакатов, публикуют их полностью или частично в специализированных и периодических изданиях. Эти брошюры *Timetable* раздаются бесплатно в представительствах авиакомпаний, в аэропортах, на выставках, в агентствах по продаже авиабилетов. Кроме собственно расписаний в брошюрах публикуется полезная информация, в том числе коды, примеры формуляров авиабилетов, условия перевозки, планы терминалов аэропортов и другая информация. Имеют место специализированные издания, в которых приводятся расписания всех (по возможности) авиакомпаний. Это либо печатные издания (*OAG World Wide Edition*, *OAG Travel Planner & Hotel/Motel Guide*, *ARC Industry Agent's Handbook*), выпускаемые раз в квартал или с другой периодичностью, либо CD-диски. В настоящее время информация по расписаниям полетов доступна в автоматизированных сетях бронирования или на сайтах авиакомпаний в сети Интернет.

Информация о воздушном движении

В аэропортах имеется оперативная информация о регулярных и чартерных рейсах. Информация об авиарейсе на информационном табло в аэропорту (*flight information*). Обычно включает: дату и время отправления/прибытия; номер рейса; терминал для регистрации и посадки/прибытия и встречи пассажиров; также приводится информация о задержке рейса.

Имеет место система авиаперевозок на небольшие расстояния нерегулярными авиарейсами легкомоторными самолетами — аэротакси (*air taxi*). Услугами аэротакси пользуются в основном деловые люди, туристы на островных курортах.

Отклонения в графике полетов, опоздание, задержка прибытия (delay)

Земля, как известно, не является по своей форме круглым шаром. Поэтому при выборе маршрута учитываются многие факторы, но главный — наикратчайшее расстояние. Маршрут из Москвы в Нью-Йорк по данному критерию пролетает через Северный полюс, а не по широте через Атлантику. Для перевозок важно действительное время полета в пространстве при изменении часовых поясов (*actual flying time*). Аналог — *elapsed flying time*.

Полеты в воздухе в большой мере зависят от погодных условий. Пока человек не научился управлять погодой, и возмущения в атмосфере оказывают влияние на процесс воздушных полетов. Современные пассажирские лайнеры осуществляют полеты на высоте около 10 км, выше облачного покрова, где нет сильных движений воздушных масс, осадков. Тем не менее, наличие попутного или встречного ветра на многочасовом полете может оказать существенное влияние на расчетное время полета, соответственно время прибытия и расход топлива. Могут быть неплановые изменения маршрута полета. При полете на Сицилию в период активности вулкана Этна шлейф дыма из жерла вулкана меняет свое направление в зависимости от направления и интенсивности ветра. Аэропорт «Катани» находится практически у подножия вулкана, и для осуществления безопасной посадки самолетам иногда приходится изменять маршрут полета и делать большой круг для захода на посадку на ВПП.

Взлет и посадка авиалайнера требуют наличия относительно спокойных погодных условий. Несмотря на то, что современные средства воздушной навигации позволяют осуществлять взлетно-посадочные операции по приборам и даже в полной темноте — сильный снег, ливень и гроза, туманы, сильные порывы ветра, обледенение дорожки и фюзеляжа самолета и другие неблагоприятные метеорологические условия усложняют или даже делают невозможным осуществление полетов по соображениям безопасности. Это является одной из важных и объективных причин изменения расписания и задержки планового времени вылета. Иногда аэропорты по погодным условиям закрываются на несколько дней. Невозможность полетов по причине непогоды — *grounding*.

Задержки рейса воздушного судна, кроме как по погодным условиям, могут быть вызваны и другими причинами: технического (неисправность оборудования самолета, аэродромного оборудования, помехи на ВПП) и организационного характера (неготовность документации, опоздание подвоза питания, опоздание экипажа⁴⁹). Возможна замена воздушного судна по техническим причинам по пути следования (*aircraft change enroute*).

К проблемам задержки отправки рейса относятся и такие ситуации, как задержка группы пассажиров, например первого класса или класса VIP.⁵⁰ Задержка взлета, естественно, вызывает и задержку прибытия. Встречающие томятся в терминале прибытия, самолет ожидают работники наземных служб, таможенники, пограничники и другие работники. Существенные сдвиги в расписании прибытия вносят неразбериху. В мае 2000 г. в аэропорту Анталия (Турция) по причинам неготовности питания произошла задержка вылета нескольких чартерных рейсов.⁵¹ В результате по прибытию нескольких лайнеров с туристами в Пулково

⁴⁹ Например, по причине транспортной пробки на этапе трансфера в аэропорт из гостиницы.

⁵⁰ Последнее часто сильно раздражает пассажиров, когда 300 человек ждут нувориша или олигарха, задержавшегося в ресторане на утреннем завтраке. На одном из аэродромов стран Юго-Восточной Азии в 1999 году произошел инцидент. Пассажиры после трехчасового ожидания в душном салоне самолета, пришли в неистовство и просто не пустили в самолет опоздавших на рейс VIP-пассажиров.

⁵¹ Причина проста. Чартеры были «отстойные», вне расписания, и организаторы полетов забыли заказать питание для нескольких вечерних неплановых рейсов. Для изготовления более 1000 комплектов питания требуется достаточно большое время. Вылет самолетов был задержан на 4 часа.

(Санкт-Петербург) одновременно на КПП образовалось так много пассажиров, что произвести таможенную проверку в разумное время оказалось просто невозможно. Пришлось к неописуемой радости пассажиров вынужденно организовать «зеленый коридор».

Время задержки прибытия авиалайнера (или иного перевозчика) в пункт назначения (*delay time*). За задержку прибытия регулярного рейса против времени, указанного в расписании, пассажирам престижных авиакомпаний перевозчиком выплачивается компенсация, размер которой зависит от расстояния перелета и времени задержки:

Полетная дистанция, км	опоздание, час	компенсация, ECU
До 3500	Менее 2	75
До 3500	Более 2	150
Более 3500	Менее 4	150
Более 3500	Более 4	300

9.14. Транзит

Конвенция и Статут о свободе транзита (*Convention and Statute on Freedom of Transit*) приняты под эгидой Лиги Наций в Барселоне (Испания) 20 апреля 1921 г. Участники конвенции обязывались способствовать друг другу в осуществлении транзитных перевозок по железным дорогам и воздушным путям сообщения.

Транзитными признаются пассажиры и их багаж, грузы, пассажирские и грузовые вагоны и суда, другие транспортные средства, если их перемещение через территорию, находящуюся под суверенитетом или властью одного из участников конвенции (с перегрузкой, перевалкой, пересадкой, с переменной вида транспорта или без таковых), являлось лишь частью пути следования, начинающегося и заканчивающегося за пределами государства, по территории которого осуществляется транзитная перевозка. Транзитные права и условия предоставляются без каких-либо различий, основанных на национальности лиц, флаге судов, пунктах отправления и назначения, производства, ввоза и вывоза, принадлежности судов или иных транспортных средств.

Транзитные пассажиры стыковочных рейсов находятся на территории аэропорта в ожидании посадки, и специальная транзитная виза не требуется. Если время ожидания превосходит разумное, то оформляется транзитная виза, которая предусматривает пассажиру разрешение находиться на территории государства. Особо решается вопрос транзита для круизных пассажиров — они могут находиться в порту транзита и выходить на берег на срок до 72 часов (в России до 36 часов) без оформления транзитной визы.

В Санкт-Петербурге (Россия) для круизных пассажиров организован экскурсионный однодневный авиарейс в Москву. В 2000 г. было совершено более 20 рейсов, популярность этих программ возрастает.

9.15. Чартер

Под чартером понимается фрахт воздушного судна с экипажем для выполнения единичного рейса или определенной программы полетов вне твердого расписания.

Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чарту) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, бага-

жа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок в России регулируется Воздушным Кодексом.

Чартерные рейсы и программы

Чартерные рейсы организуются авиакомпаниями, выполняющими регулярные перевозки, но есть и авиакомпании, специализирующиеся исключительно на чартерах (*charter airline/air charter company*). Чартер осуществляется обычно на условиях заказа и оплаты самолета в целом. Риск недобора пассажиров до расчетного количества несет заказчик (фрагтователь). Обычно при недоборе пассажиров и веса багажа, а также на холостых прогонах, авиакомпания имеет право перевозить других пассажиров, почту или груз без какой-либо компенсации заказчику чартера.

Авиакомпания производит всю предполетную подготовку маршрута, согласование формальностей и разрешений, относящихся к полету, оформление виз для экипажа и других. Чартерная перевозка пассажиров и их багажа осуществляется строго в соответствии с Правилами воздушных перевозок. Авиакомпания может переносить или отменять рейс по метеоусловиям или условиям обеспечения безопасности полетов, уменьшать коммерческую загрузку в случае неблагоприятных метеоусловий. Если того требует обстановка и требования обеспечения безопасности полетов, могут быть сделаны промежуточная посадка, остановка, изменение маршрута или прекращение полета. Тем не менее, авиакомпания несет ответственность за опоздание вылета и прибытия рейса в место назначения. При задержке рейса по вине чартерной авиакомпании таковая производит обслуживание пассажиров в соответствии с Правилами международной воздушной перевозки. При задержке вылета более чем на один час по вине авиакомпании заказчику выплачивается неустойка в размере до 20%⁵² стоимости одного летного часа. Однако если задержка рейса происходит по вине заказчика — то последний несет штрафные санкции и расходы по обеспечению пассажиров, экипажа, за простой судна и аэродромные издержки.

Чартерные авиарейсы обычно организуются в случаях, когда плановые рейсы авиалиний не справляются с нагрузкой (в сезон), или когда в данный пункт нет прямых рейсов или на конференции, съезды, визиты делегаций, доставки зрителей на популярные соревнования, для туристских программ. Например, Сицилия является весьма заманчивым для туристов курортным местом, однако из России нет прямых рейсов ни в Палермо, ни в Катани, где расположены два крупных сицилийских аэропорта. Пересадка туристов на местные линии очень невыгодна экономически и связана с потерей драгоценного времени отдыха туристов. Аэрофлот организует по заказу туристских фирм чартерные рейсы и доставляет российских туристов в Палермо и Катани, а обратными рейсами — итальянских туристов в Москву и Санкт-Петербург.

Заказчиком чартера обычно выступает туристская фирма или группа фирм, т.е. производится совместная аренда (фрагт) чартерного рейса самолета — *aircraft sharing*. Однако перевозчики предпочитают иметь дело с одним заказчиком. Он закупает самолет целиком и несет риск продажи билетов, т.е. загрузки самолета. Перевозчику чартер выгоден, поскольку он получает плату предварительно за весь чартер независимо от загрузки. Туроператор, выступающий от нескольких заказчиков, называется консолидатор. Именно этот оператор осуществляет деятельность по организации совместного использования несколькими туристскими фирмами одного чартерного рейса (*consolidation*), например, в Испанию; организация продажи различных туров, совпадающих по дате отправления, через агентов и оптовиков в конкретной местности. В частности, это касается организации туров на крупные соревнования, например, на Олимпийские игры, в период массовых

⁵² Размер неустойки определяется договором чартера.

отпусков, в общие праздники (Новый год, Рождество, Пасху). Авиапредприятие совместно с консолидатором разрабатывает сезонную чартерную программу и оперативно следит за ее реализацией. Оно не заинтересовано в разорении партнера. Если по объективным причинам спрос падает, то на чартерный рейс ставят самолет меньшей пассажироместимости или чартер снимают совсем, если спрос повышенный, то используют аэробус. Консолидатор осуществляет все финансовые расчеты с партнерами и от их лица с авиакомпанией.⁵³

Сезонные программы чартеров бывают весьма напряженные.

Израильская фирма СЕНАТОР-ЧАРТЕРС специализируется на сезонных чартерах богатых клиентов из Израиля в Турцию (в Израиле запрещены азартные игры и казино, а до Стамбула — всего час лету), Венгрию и другие страны. Для участников туров в казино разрабатываются специальные 2–3-дневные программы, за них централизованно вносится депозит, создаются все условия для активной и увлекательной азартной игры и отдыха. Аналогичным образом осуществляются перевозки родственников и эмигрантов из стран СНГ (из Санкт-Петербурга, Москвы, Кишинева) и Латвии (Рига).

Программа чартера между двумя или более портами (*back-to-back*), в которой запланирована минимальная по времени стоянка самолета в аэропорту прибытия в целях ожидания пассажиров для обратного полета по тому же маршруту. Такая программа в России называется «цепочка» и используется в сезон для осуществления крупных туристских программ. Первый чартер летит: (а) туда полный и обратно пустой, (б) все последующие с частотой, адекватной времени пребывания туристских групп, например, неделя, с полной загрузкой туда и обратно, (в) последний — туда пустой, обратно полный. Таким образом, получается один пролет туда и обратно без загрузки. Это чистый убыток, который избежать невозможно, и он распределяется между всеми чартерными рейсами программы. Чем больше полетов по программе, тем она выгоднее. Основная трудность в организации чартера состоит в том, что самолет, доставив туристов в порт назначения, обычно не может долго стоять в аэропорту — посадка, стоянка и обеспечение взлета оплачивается отдельно и, если обратной загрузки нет, то рейс обходится очень дорого. Перегонка самолетов, технический маршрут — *empty lag*.

Компании всегда стремятся использовать чартерные рейсы на цепочке групп, чтобы исключить «холостые» пролеты. Кроме того, сама организация чартерного рейса всегда связана с большой подготовительной работой: обучение летного состава особенностям нового маршрута и условиям обслуживания наземными службами зарубежных аэропортов, заказ и получение всех разрешений на воздушный коридор над третьими странами, оплата обслуживания в порту и т. д. Поэтому чартерный рейс всегда дороже планового, так как осуществляется по разовым контрактам и связан с большими трудозатратами на подготовку.

Иногда используются чартерные программы с отстоем самолета в порту дестинации на время пребывания туристской группы или делегации. Это допускается авиакомпаниями в несезон, когда загрузка самолетов не является максимальной. Но тогда следует оплатить стоянку самолета в порту и расходы по пребыванию экипажа (трансфер, размещение, трехразовое питание).

В Великобритании специальные чартеры для подвозки туристов на крупные спортивные соревнования или музыкальные фестивали называются *bespoke charter*. Аналогично организуются чартерные рейсы на крупные религиозные праздники для паломников — *pilgrim tours*. Многие религиозные праздники имеют большую общность в христианском мире, например Рождество и Пасха. К этим

⁵³ И неплохо зарабатывает на этой операции. Маржа крупного консолидатора, монопольно захватившего рынок перевозок направления туристского потока, может достигать до 40 USD на билете. Собственно туризмом можно уже и не заниматься.

датам приурочены плановые каникулы и отпуска. Авиакомпаниями, соответственно, организуют чартерные рейсы в туристские и религиозные центры.

Когда недостаточно туристов, чтобы снять самолет полностью, туристская фирма может забронировать часть мест на сезон на рейсовом маршруте. Такая организация перевозок называется блок-чартером (*block charter, part charter*). При этом туристская фирма обязана заранее оплатить все эти места на заказанное количество рейсов независимо от их заполнения.

9.16. Комплексные услуги перевозки

При воздушных перевозках выделяются несколько видов обслуживания.

Основной вид транспортной услуги — чисто воздушная перевозка + услуги, связанные с перелетом (*Flight Only Arrangement*). Этими услугами пользуются туристы-индивидуалы, туристские группы и иные категории путешественников.

Но воздушная перевозка довольно специфична. Аэропорты требуют большого пространства, сложны в организации, генерируют шум при полетах авиалайнеров и поэтому располагаются либо на окраинах городов, либо в некотором отдалении от них. Некоторые аэропорты выполняют функции *gateway* для континентов и стран, а дальнейшее перемещение наземное или водное в дестинацию или место назначения пассажиры осуществляют другими перевозчиками (водным транспортом, железной дорогой или автомобильным). В целях расширения услуг и удобства путешествующих клиентов воздушные перевозчики консолидируются с наземными и морскими (речными) и предлагают клиентам комбинированные виды перевозки. Если в путешествии имеется несколько увязанных этапов перевозки, то выгодно предоставить эти услуги в пакете. Для этого необходимо соглашение между различными перевозчиками и туристскими фирмами. Иногда крупная авиакомпания создает дочерние транспортные и туристские фирмы.

Fly & drive — комплексная услуга, пользующаяся популярностью у бизнесменов. В пакет услуг перевозки, кроме собственно перелета, включена аренда автомашины. По прибытию авиарейса в аэропорт назначения — пассажира ожидает автомашина, взятая им в аренду. Агент компании встречает пассажира и передает ему ключи от автомашины. Это существенно сокращает время путешествия, что важно для деловых людей. По завершению срока аренды машина может быть сдана в это же агентство проката или в другом городе.

Аналогично в пакет услуг может входить перевозка по железной дороге (*fly & rail*) или морская перевозка (*fly & sea*). Последнее — чаще всего круиз, в состав которого входит перелет до порта, из которого отходит круизное судно, и обратно из порта, где заканчивается круиз. Нередко в пакет услуг включается размещение и другое туристское обслуживание.

9.17. Услуги воздушной перевозки

В состав услуг перевозки входят услуги наземных служб при подготовке к рейсу: регистрация пассажиров и багажа, ожидание рейса, сопровождение к авиалайнеру, охрана, а также и главная услуга — собственно воздушная перевозка или полет. По завершению полета следует высадка пассажиров и не менее нервная операция, чем сам полет — получение багажа⁵⁴, и трансфер в дестинацию. Фактическая продолжительность путешествия (*elapsed travel time*), включая перелет и пересадки с рейса на рейс, если таковые были.

⁵⁴ По какой-то уникальной схеме регулярно происходит стечение обстоятельств, по которым багаж пассажира не доставляется в пункт назначения, теряется (повреждается) или доставляется в другой порт на борту другого авиалайнера. Взбешенные пассажиры в состоянии полного аффекта требуют розыска багажа и удовлетворения сатисфакции. Их можно понять — каково остаться без всех необходимых вещей одновременно, прилетев на курорт или в деловую поездку. В лучшем случае багаж найдут через пару дней.

Чистое летное время без учета времени наземных операций *elapsed flying time*.

Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов

Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

Пассажир воздушного судна имеет право:

1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

2) бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира;

3) бесплатного, при международных воздушных перевозках — в соответствии с льготным тарифом, перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается авиационными правилами.

9.18. Услуги на борту

Услуги на борту в салоне самолета в полете включают номинальные, включенные в стоимость авиабилета, и дополнительные.

Классность салонов

Салон многоместного самолета делится на отсеки соответственно классу обслуживания пассажиров — *class of service*. На международных авиалиниях различные крупные компании вводят свои правила и обычаи, однако имеется некоторая общность:

- F — первый класс
- P — первый класс
- C — класс для членов клуба, бизнес-класс
- J — класс для членов клуба, бизнес-класс
- M — Word Traveller/Euro Traveller – эконом-класс
- M or Y — эконом-класс

В США имеется понятие *Budget or Coach Class*. Бизнес-класс (*business class*) — класс сервиса, который находится между первым и экономическим (туристским) классом. Авиакомпания вводит особый класс обслуживания для членов клуба — *club class*. В 2000 г. авиакомпания *British Airways* ввела промежуточный класс *World Travel Plus* — среднее между экономическим и бизнес-классом — предусмотрено более свободное место вокруг кресла, большее пространство для ручной клади, улучшенное питание.

В салонах высокого класса повышенный уровень обслуживания, питания, включая спиртные напитки, радио и TV, кресла установлены несколько свободнее. Устанавливается особый режим сопровождения багажа. Более высокое наземное обслуживание, специальные залы ожидания с буфетом, отдельная стойка таможни, регистрации билетов, проход на посадку и получение багажа и выход.

Аналогично обслуживанию — официальные делегации или пассажиры класса *V.I.P.*⁵⁵ Сообразно уровню услуг устанавливается и цена билета.

Дополнительно используются коды:

G — бронь, которую необходимо выкупить до определенного срока, *Conditional Reservation*;

U — челночный рейс на короткое расстояние с гарантированным местом — *Shuttle Services*;

E — челночный рейс на короткое расстояние с неподтвержденным местом (номер места подтверждается при регистрации).

Дополнительные услуги пассажирам, не включенные в стоимость проездного билета (*extra service*). На международных рейсах в самолетах предлагают товары магазина *duty free* (духи, алкоголь, шоколад, печенье, орешки, небольшие электро-товары, сувениры и др.). Можно отправить телеграмму «Пролетая над..., посылаю вам (тебе, всем, всех, вас...)» домой или друзьям и знакомым. В некоторых лайнерах, особенно в салонах бизнес-класса и первого класса, имеется связь, факс, телекс и другие элитные (и дорогостоящие) дополнительные услуги. Возможны услуги сопровождения детей без взрослых, больных и инвалидов, дополнительные услуги пассажирам с грудными детьми, пассажиров с животными⁵⁶. За рубежом особо выделяются услуги сопровождения слепых с собаками-поводырями (собака следует бесплатно).

Регистрация и проверка перед посадкой

Перед посадкой в самолет в аэропорту производится тщательная регистрация пассажиров и багажа (*chick-in*). Эта процедура регулируется международными правилами и нормами. Доступ на воздушное судно разрешается только зарегистрированным пассажирам, что диктуется жесткими нормами и требованиями обеспечения безопасности полетов. Время регистрации (*chick-in time*) употребляется для обозначения времени начала регистрации пассажиров на обозначенный рейс.

До или после регистрации производится таможенный контроль, проверка ручной клади и личных вещей, и затем, для международных рейсов, пограничный контроль (проверка паспортов и виз). Эти процедуры в целом иногда занимают весьма значительное время. Пассажир, следующий в страны СНГ на самолете ИЛ-86, должен прибыть в аэропорт за 3 часа 20 минут. Не лучше дело обстоит в зарубежных аэропортах мирового класса. Для вылета в Тель-Авив в *Heathrow* регистрация начинается за 120 минут до вылета. Основное время уходит на таможенный контроль, собеседование каждого пассажира с представителем службы безопасности, выборочный досмотр, регистрацию багажа и переходы по бесконечным тоннелям и коридорам. Учитывая длительные периоды регистрации, в залах ожидания располагаются множественные магазины *duty free*, киоски страховых компаний, бары. Пассажиры, томящиеся в ожидании посадки, обязательно посетят магазины, несомненно, купят товар в беспопылинной зоне со скидкой, выпьют чашку кофе, пиво, а кто и напиток покрепче, возьмут закуски⁶⁰. Для первого и бизнес-класса устраивается отдельный зал ожидания, где кофе, прохладительные напитки, мелкие закуски предлагаются бесплатно. Для пассажиров класса *V.I.P.* имеется специальный зал ожидания и особый пропускной пункт таможенного и пограничного контроля. Если предусмотрено протоколом или оплачено, а самолет стоит на стояночной площадке вдалеке от терминала, то к трапу самолета подается роскошный лимузин.

⁵⁵ Кто заплатил существенно побольше. Стоимость *V.I.P.*-обслуживания находится в пределах от 40 до 250 USD.

⁵⁶ Кошками, собаками, птицами, змеями и крокодилами. Впрочем, нередко возникает проблема перевозки лошадей, но это уже осуществляется грузовыми рейсами.

Авиакомпании, особенно на коротких и местных линиях, стремятся уменьшить время регистрации и ожидания посадки на рейс. Многие авиакомпании, особенно для стыковочных рейсов и клубных классов обслуживания, стремятся сократить это время. В расписаниях и авиабилетах специально указывается минимальное время регистрации (*minimum chick-in time*). Пассажиры с ручным багажом, следующие только первым и бизнес-классом, выделяются особо и могут воспользоваться регистрацией (*chick-in with hand baggage only*) по телефону и прибыть за 20 минут, а на местных линиях за 10 минут до отправления рейса.

Сопровождение

Пассажирский самолет обслуживают летный состав и бортпроводники авиакомпании. Все члены экипажа судна или воздушного лайнера (*crew*) постоянно находятся в передвижении и, как путешественники или временные посетители дестинации, с точки зрения туризма, относятся к категории экскурсанта (резиденты) или категории туриста (нерезиденты). Персонал, обслуживающий туристов на борту авиалайнера, — *flight attendant*. Обычно это стюардессы (*stewardess*) — женщины, стюарды (*steward*) — мужчины. На борту аэробусов иногда одновременно работает до 20 человек и более обслуживающего персонала. Иногда в составе сопровождения следуют сотрудники службы безопасности.

Проблема организации работы стюардесс и стюардов весьма сложна и специфична. Эта работа хорошо оплачивается и считается престижной. На практике, чаще всего, стюардессами работают молодые незамужние женщины, не имеющие детей, красивые и обаятельные, стройного телосложения, невысокие (однако достаточного роста, для того чтобы достать вещи и предметы с верхних багажных полок над креслами), выносливые к частым перелетам и физическому дискомфорту, знающие несколько языков и имеющие склонность к работе в сфере обслуживания, знающие правила оказания первой медицинской помощи. Требования к физическим внешним данным обусловлены особенностью обслуживания пассажиров обоего пола (женщинам это делать проще, чем молодым мужчинам) и стесненным пространством на борту самолета, в котором приходится работать этому виду персонала. Бортперсонал иногда работает непрерывно до 20 часов и более на длительных трансконтинентальных полетах. Ограничения в семейном положении вызваны фактором частого отсутствия в месте постоянного проживания, работа связана с постоянными перелетами. Длительное отсутствие не способствует семейной жизни и уходу за детьми.

В обязанности бортперсонала входит: организация быстрой рассадки пассажиров в салоне в начале рейса, создание пассажирам должного комфорта, соответствующего классности обслуживания, обеспечение информацией, в том числе ознакомление с правилами пользования спасательными средствами и кислородными приборами, проверка использования привязных ремней, разноска газет и журналов, раздача (а на длительных рейсах и подогрев) питания и напитков, уборка использованных приборов, уход за пассажирами и оказание первой помощи при плохом самочувствии, выдача одеял и подушек на ночных рейсах, организация выхода пассажиров по завершению полета. Важной обязанностью является оказание экстренной помощи при срочной эвакуации. От слаженной работы стюардесс зависит настроение пассажиров и успешное преодоление естественных неудобств и трудностей длительного полета. Руководство авиакомпаний уделяет большое внимание подбору, обучению и переподготовке бортперсонала. Разрабатываются программы тестирования и отбора претендентов, интенсивного индивидуального обучения, психологической подготовки. На международных рейсах бортпроводники подбираются со знанием иностранного языка адекватно региону полетов.

Бортперсонал обязан вежливо и предупредительно обращаться с пассажирами, что обычно и происходит. При этом стюарды и стюардессы ожидают от пассажиров встречного понимания. Однако пассажиры бывают разные, встречаются хулиганы, шалуны⁵⁷, невоспитанные и невыдержанные люди.

Инструктаж

Перед началом полета бортпроводники обязаны дать краткую информацию пассажирам (на доступных языках) о полете, его продолжительности и условиях, маршруте следования, возможности или запрете курения, расположении туалетов, распорядке питания, правилах пользования спасательными жилетами и порядке экстренной эвакуации, погодных условиях в пункте назначения.

Питание

Служба организации питания на борту авиалайнера — *Food Service*. Буфетчик или работник службы питания — *Food Service Assistant*.

На коротких рейсах, где по существу полет состоит из взлета и посадки, пассажирам дают леденцы или конфетки, прохладительные напитки, соки, минеральную воду, чай и кофе. Посасывание и глотательные движения позволяют снять пассажирам неприятное ощущение в ушах при наборе высоты и снижении. Если время полета превышает три часа, то всем пассажирам предусмотрено обязательное специальное питание. Объем и частота подачи питания зависят от продолжительности рейса и класса обслуживания. Для первого, клубного и бизнес-класса обслуживания полагается улучшенный (иногда изысканный) ассортимент питания и напитков, индивидуальные металлические столовые приборы. На рейсах, которые длятся более 3 часов, обязательно подается питание не менее чем из трех-четырех перемен, чай или кофе, минеральная вода.

На дальнемагистральных и трансконтинентальных рейсах каждые 4 часа подается горячее питание. Крупные авиакомпании разрабатывают свои собственные особенные программы питания пассажиров. Если горячего питания два и более, то каждое последующее отличается от предыдущего по составу блюд и продуктов. Проблема организации и подачи компакт-питания одновременно на весь состав пассажиров (200–300, а то и 500 человек) в полете и уборка использованных приборов — задача исключительно сложная и хлопотная, требующая хорошей организации и слаженности работы целой группы стюардесс. Для упаковки питания применяются легкие и прочные особо компактные одноразового пользования пластиковые приборы унифицированных размеров и форм международных стандартов. Обычно максимальный срок хранения в глубоко замороженном виде питания 12 часов. В любом международном аэропорту в авиалайнер оперативно загрузят должное (заказанное заранее) количество комплектов питания в стандартной упаковке, готовой к употреблению и разогреву в микроволновых бортовых печах. Компания «Аэромар», обслуживающая иностранные авиалинии в Москве, ежедневно в сезон готовит от 40 до 60 тыс. единиц компакт-питания, перерабатывая 20 т различных продуктов 600 наименований.

Особое внимание уделяется составу пищи и ее качеству. Она должна быть достаточно калорийна, не слишком объемна, хорошо дробима на мелкие кусочки, преимущественно без костей, одинаково приемлема всем пассажирам и удовлет-

⁵⁷ В октябре 2000 г. при посадке в Санкт-Петербурге в самолет компании *British Airways* один весьма почтенный (по возрасту) шалун в расслаблении уцепился за мягкое место, чем вызвал бурю законного негодования, хотя, видимо, рассчитывал на иные знаки взаимности. Самолет еще не взлетел, и экипаж, посоветовавшись, дружно встал на защиту оскорбленной дамы, шалуна ссадили с рейса, билет его был аннулирован. Шалун прибыл на мероприятие рейсом другой авиакомпании на следующий день, трезвый как стекло и тихий к изумлению окружающих. Знающие пассажиры высказали мнение, что ему несказанно повезло, что это недоразумение не произошло в полете, ибо в Англии ему бы досталось «на орехи» и сполна.

ворять самым разным вкусам и привычкам питания. В общем случае на все самолеты подается пища одинаковая, однако, если таковое заказано, будет подано специальное питание. Пища готовится оперативно в аэропорту в специальных цехах, там же упаковывается в компакт-пакеты и затем централизованно подается на все авиалайнеры, готовящиеся к рейсу. Состав питания (хлеб, булка, салат, мясо или рыба с гарниром, соль, горчица или острая приправа, соус пакетированный, сыр и/или колбаса, масло, печенье или пирожное, сахар, сухие сливки, джем, чай или кофе). При подготовке рациона питания учитывается, что на вкусовые качества влияет высота полета и пониженное давление.

На продолжительных рейсах подается второе, а иногда и третье питание, по составу пищи несколько отличное от первого. В состав иногда включены вино, коньяк, виски, тоник, орешки или чипсы. Априори это полагается в салонах первого и бизнес-класса. Учитываются стесненные условия приема пищи. На задней спинке предыдущего кресла укреплен раскладывающийся компактный пластмассовый столик. В состав пакета питания непременно входят увлажненные гигиенические салфетки. Все, что возможно, пакетируется заранее в размерах и объемах, рассчитанных на индивидуальное разовое потребление (сахар, сливки, горчица, соль, масло, плавленый сыр, джем). В полете металлические ножи, ложки и вилки выдаются только в первом классе, во всех остальных — пластмассовые одноразовые. Однако часто учитываются и национальные традиции питания, если рейс совершается в арабские страны и др. Израильская компания *EL AL* (при следовании из Израиля) предоставляет всем своим пассажирам кошерное питание с приложением кошерного сертификата.

Если рейсы короткие и удастся уложиться в лимит хранения питания, то авиакомпании берут питание в своем аэропорту, например, так поступает компания *Finnair* на рейсах Хельсинки–Санкт-Петербург. Крупные авиакомпании для пассажиров первого класса используют специальное изысканное питание 5–7% и спиртные напитки (шампанское, виски, водка, вино, джин, пиво). Средняя стоимость питания существенно зависит от традиций авиакомпании и колеблется от 3 USD (*Trans World Airlines*) до 8 USD (*American Airlines*).

Примерное меню бортового питания:

- закуска: рыба холодного копчения (лосось), соус, горчица, хлеб (булочка), сливочное масло;
- основное блюдо: макароны с грибами, кура или индейка (грудка), зелень, лимон;
- десерт: сыр деликатесный или пикантный, апельсин, печенье или пирожное;
- кофе, чай, выбор соков, пива, крепких напитков.

Дополнительно: соль, сахар (или заменитель), перец, салфетки, пластиковые ложка, вилка, нож, зубочистка. Заметим, что обязанность предоставления питания пассажирам возникает при вынужденной задержке рейса более чем на 4 часа.

Магазин

На международных рейсах в полете бортперсонал предлагает пассажирам парфюм, спиртные напитки, табачные изделия, шоколад, наборы конфет, мелкие предметы туристского ассортимента, например фен. Формально это филиал магазина *duty free* на борту. Туристы охотно покупают товары, особенно спиртное на обратном пути, если настроение после туристской поездки хорошее, а местные торговцы не сумели вынуть все деньги, имеющиеся у туриста. В общем случае опытный турист хитрый и находчивый. Он никогда не истратит все имеющиеся деньги к отбытию из дестинации до взлета самолета, даже учитывая соблазн магазинов *duty free*, которые в избытке предлагают дешевые товары в залах ожидания перед посадкой.

А вдруг задержка рейса на пару часов, а то и на десять. И это не факт, что самолет долетит туда — куда вылетел. При внезапном изменении погодных условий или других обстоятельств вполне может быть посадка в другом аэропорту, в другой стране. Что делать без денег? Поэтому запасливые туристы сберегают некоторое количество денег в валюте напоследок. Но чтобы удовлетворить страсть туристов к тратам «до конца», при завершении полета в зале прибытия до таможни есть магазин *duty free*, где турист окончательно может расстаться с остатком денег (валюты) и обрести полное счастье. Это истинная и сердечная забота перевозчика о туристе (пассажира) с пониманием всех его душевных помыслов и чувств.

Телевидение, связь

Классные салоны самолетов радиофицированы и оборудованы телевидением. На каждые пять рядов кресел есть небольшой припотолочный телевизор, в процессе рейса пассажирам показывается карта с маршрутом полета и указанием точного местонахождения самолета по пути следования. В салонах первого и бизнес-класса телевизоры положены на каждое место с возможностью выбора программ.

В общем случае на борту самолета запрещается пользоваться нештатными радиоприемниками, магнитофонами и телефонными аппаратами, в том числе и сотовой связи. На современных лайнерах используется специальная телефонная связь — *airphone*. Телефоны на борту самолетов для пассажиров начали внедряться с 1984 г. В настоящее время средствами двусторонней телефонной связи оснащены более 70% самолетов американских авиалиний. Система позволяет осуществлять телефонный звонок на борт самолета и на землю, посылать факсимильные сообщения и телеграммы. Можно осуществлять связь между самолетами. Основным лидером является компания *GTE-Airfone*, на услуги которой подписались более 100 тыс. путешественников и бизнесменов только в США. Пока технические возможности ограничивают количество линий для абонентов. Пассажир должен зарегистрировать свое место в системе *GTE* (оплачивается регистрация и каждое соединение абонента по вызову).

Многие деловые люди, часто пребывающие в командировках, использовали полетное время для работы. На современных пассажирских самолетах предусматривается бортовая сеть питания для подключения портативного компьютера.

В 2006 г. имел место скандал, связанный с некачественными аккумуляторными батареями для ноутбуков, выпущенными фирмой Sony и установленными в компьютерах производства Dell и некоторых других. Ноутбуки с такими батареями могли самовоспламениться при работе; в связи с чем авиакомпаниями были установлены строгие ограничения на пронос в салон лайнеров целого ряда моделей ноутбуков. В последнее время многие авиакомпании вообще стали запрещать пронос любых ноутбуков на борт самолета, предписывая сдавать их в багаж.

Бортовые журналы и газеты

В полете в салоне самолета пассажирам предлагаются свежие газеты и журналы на различных языках, учитывающих типовой контингент пассажиров и принадлежность авиакомпании. Это позволяет пассажирам «скоротать» время перелета, получить информацию, развлечься. Все солидные авиакомпании издают свои иллюстрированные бортовые журналы — журналы, которые распространяются преимущественно на борту самолета или в авиакассах и представительствах авиакомпании. Объем журналов до 200 страниц, дорогая полиграфия, отличные иллюстрации. Журналы бесплатные, пассажир может взять с их собой по завершению полета. Эти журналы прочитываются пассажирами за время полета два-три раза от корки до корки. А поэтому информационное пространство широко используется для рекламы собственно компании, ее услуг, а также товаров, напри-

мер аэропортовых магазинов *duty free*. На страницах бортовых журналов публикуются схемы географии полетов компании, таблицы трансферов в аэропортах, полетные инструкции для пассажиров, например по пользованию спасательным жилетом, выходу из самолета при аварии, методам разминки и другая полезная информация. Публикуются актуальные статьи о бизнесе, путешествиях, промышленности, моде и т.д.

Blue Wings — красиво иллюстрированный бортовой журнал для пассажиров на авиалиниях компании *Finnair*. Официальный бортовой журнал авиакомпании Пулково — *REVIEW*, часть статей приводится на русском языке, часть — на английском языке.

Туалет

На борту самолета устроены туалеты для пассажиров и экипажа. Обычно в салоне для пассажиров имеется световое табло, сигнализирующее, занят туалет или свободен. В туалетах категорически запрещается курение.

Курение

Значительная часть авиакомпаний на рейсах продолжительностью менее 4-х часов курить в салонах запрещает. Категорически запрещается курить в туалетах. Если курить разрешено, то только в определенном салоне самолета. Некоторые авиакомпании ввели запрещение курения на любых рейсах.

Одеяла

На длительных ночных рейсах пассажиры могут отклонить спинки кресел и спать. Для удобства желающим выдают легкие пледы. Одеяла хранятся в багажных отделениях на потолке над креслами салона. Бортовой комплект предусматривает наличие одеял по количеству мест в салоне.

Разминка

Полет обычно продолжается несколько часов. Сидеть в кресле утомительно, тело затекает, у некоторых пассажиров в таком состоянии создается дискомфорт. Несколько раз за полет пассажиру необходимо размять мышцы, и самочувствие улучшается. Однако хождение пассажиров по салону самолета в процессе полета ограничено в силу стесненности пространства. *Fly & Smile* — специальный комплекс упражнений (*package of exercises*) для пассажиров авиалайнеров на длительных перелетах, позволяющий избежать утомляемости, затекания конечностей и дискомфорта. Эти упражнения предусматривают совершение определенных телодвижений, не вставая с кресла: вращение головой (*neck roll*), движение руками (до локтя) и кистями рук (*arm curl*), вращение плечами (*shoulder roll*), вращение стопами ног (*ankle circles*), сгибание ног с помощью рук (*knee to chest*), наклоны вперед (*forward flex*). Детально рекомендации для таких упражнений описываются в бортовых журналах, предлагаемых пассажирам в полете, например, в журнале *REVIEW* авиапредприятия Пулково (Санкт-Петербург).

Экстремальные условия

Для пассажирских перевозок создаются максимальные условия безопасности полетов. Прежде всего, не все люди нормально переносят полет. Некоторые пассажиры, особенно при взлете и посадке или тряске самолета в воздушных турбулентных потоках, испытывают тошноту, головокружение. Для них выдаются специальные гигиенические пакеты. При недостаточности кислорода имеются индивидуальные кислородные аппараты. Пассажирам, которые боятся высоты, не рекомендуется сидеть в креслах у окна. Не допускается массовое хождение пасса-

жиров по салону, курение разрешается только в отведенных местах или вообще запрещается. Любая паника в полете недопустима.⁵⁸ На борту пассажирского воздушного судна не предусматривается парашютов.

При технических неисправностях, не позволяющих продолжать полет, или иных экстремальных обстоятельствах, производится аварийная посадка авиалайнера на землю или на воду (*emergency landing*). Следует отметить, что далеко не все конструкции самолетов допускают таковое вне подготовленных аэродромов и ровных площадок. Посадка суперлайнера на автомобильное шоссе — домысел кинорежиссеров. Однако приводнение как вариант аварийной посадки на мелководье — возможен. Однажды авиалайнер при аварии шасси совершил приводнение на реке Нева близ Ленинграда, пассажиры не пострадали.

Однако если объявлена аварийная посадка, то пассажирам необходимо застегнуть привязные ремни (*fasten seat belts*) и достаточно подтянуть их (*tighten*). При аварийной посадке рекомендуется: вынуть из одежды расчески, авторучки, другие колющие предметы, очки, снять галстук, туфли на каблуках и сгруппироваться — занять позу сидя в кресле — нагнувшись и обхватив колени руками, голову прижать к рукам.

На случай аварийной посадки самолета и экстренной высадки пассажиров на землю (воду) из салона устроены несколько аварийных выходов (люков), снабженных надувными трапами, по которым пассажиры могут быстро скользнуть на землю. Возможно приводнение самолета, для этого случая всем пассажирам выдаются спасательные надувные жилеты (*safety life-jackets*), которые находятся в багажных отделениях над (или под) каждым креслом. Однако надувать спасательный жилет следует вне самолета, т. к. в надутом жилете будет трудно выйти через люк. На борту имеется (может иметься) надувная спасательная лодка.

9.19. Услуги наземных служб

Разнообразные услуги наземных служб предоставляются в аэропорту в связи с осуществлением полета на стадии подготовки или его завершения. Аэропорт обычно удален от городского или туристского центра или курорта. Для улучшения качества и оперативности обслуживания организуется городской (центральный) аэровокзал (*city terminal*), где продаются билеты на авиарейсы, организуется централизованная отправка пассажиров и багажа в аэропорт.

От аэровокзала в аэропорт, обычно удаленный от города на 15–50 км, следуют специальные автобусные экспресс-рейсы из города в аэропорт и обратно. Обычно аэровокзал расположен недалеко от центра города. Наземные услуги предоставляются специальными подразделениями, часто самостоятельными, действующими на условиях агентства. Это транс агентства и билетные кассы, организации, предоставляющие трансфер, услуги всех служб на аэровокзалах: ожидание, регистрация пассажиров и их багажа, совершение формальностей, организация посадки и высадки пассажиров, прохождение аэродромных формальностей, залы для ожидания и встреч прибывающих пассажиров и другие, включая магазины, стоянки для автомашин. Отметим, что анализ доходности аэропортов показывает, что наибольший доход они получают от эксплуатации стоянок автомашин и аренды для торговых площадей магазинов и ресторанов,⁵⁹ а вовсе не от обслуживания воздушных судов.

⁵⁸ Однажды пассажиры на рейсе из Алма-Аты в Москву решили пошутить и сказали бортпроводнице, что у них из мешка уползла ядовитая змея. Самолет немедленно вернули с рейса, посадили на аэродром, высадили всех пассажиров, вызвали специалиста и три часа искали змею по всем углам салона, несмотря на заверения о шутке. Злостных шутников наказали крупным штрафом.

⁵⁹ Но только там, где стремятся к получению дохода от увеличения объема и повышения качества предоставляемых услуг пассажирам и туристам.

Пассажирам могут предоставляться услуги, выходящие за рамки услуг собственно воздушной перевозки. Авиакомпании содержат в своем составе туристские агентства, осуществляющие предоставление различных и полнообъемных туристских услуг пассажирам и туристам.

Наземное обслуживание туристов (трансфер, размещение, питание, экскурсии) — *ground arrangements* (амер.). Вместе с авиабилетом пассажир может приобрести и специальный ваучер на наземное обслуживание (трансфер, размещение, питание, экскурсии, прокат автомобиля) — *Ground Service Voucher*. При покупке у авиакомпании тура *all-inclusive* (все включено и оплачено), кроме авиабилета, на наземную часть обслуживания туристу выдается дополнительный ваучер (или несколько ваучеров), по которому в дестинации он получит заказанное туристское обслуживание. Обычно такое обслуживание предоставляется в отелях, прокатных фирмах и других организациях, которые принадлежат авиакомпании полностью или частично или являются ее партнером.

По совершению посадки на ВПП, авиалайнер немедленно освобождает ее для следующего самолета и в сопровождении автомашины лидера следует в наземном режиме по специально выделенным дорожкам (вне ВПП) к месту стоянки или терминалу аэровокзала для высадки и посадки пассажиров (*apron*). Однако самолет более приспособлен летать, чем кататься по земле, поэтому на аэродромах организована специальная служба, которая посредством мощных тягачей осуществляет транспортировку авиалайнеров к стояночным площадкам, в том числе доставку, либо самолета к терминалу аэровокзала, либо пассажиров автобусами большой вместимости к авиалайнеру.

Для удобства посадки-высадки устраиваются трапы или сходни для пассажиров — *alleyway, passageway, companionway, corridor*. Некоторые самолеты в силу конструкции корпуса требуют достаточно высоких трапов. Имел место случай, когда самолет с советским лидером прибыл в США, и на аэродроме не нашлось трапа должной высоты. Правительственная делегация более двух часов вынужденно сидела в самолете, а встречающие в полном составе томились на аэровокзале, пока в аэродромных мастерских нарастили трап, после чего состоялась торжественная встреча на высшем уровне с надлежащим церемониалом.

Организация посадки на борт транспортного средства (*boarding priority*). Приоритет имеют женщины с детьми и инвалиды, пассажиры более высокого класса. Однако пассажиры первого класса могут быть посажены в самолет в последнюю очередь, чтобы сократить время ожидания взлета.

9.20. Страхование воздушных перевозок

Как и любая перевозка, воздушный транспорт подвержен опасностям. Институт страхования традиционных и разнообразных рисков на воздушном транспорте развит достаточно интенсивно⁶⁰. Страхование подлежат пассажиры, совершающие перелет на воздушном судне, их багаж, экипаж и собственно воздушное судно. Отдельно страхуется ответственность перевозчика и ущерб третьих лиц, который может возникнуть в результате аварии.

Общие вопросы

Страхование средств воздушного транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного

⁶⁰ Читателю дополнительно предлагается глава 6 «Страхование в хозяйственной деятельности предприятий и организаций» в книге «Основы договорных отношений в экономическом пространстве СНГ» /Под ред. М.Б. Биржакова. — М.: ФИЛИНГ—ОЛБИС, 1997, с. 397–464.

лица), связанный с владением, использованием, распоряжением воздушным судном, вследствие повреждения или уничтожения (угона, кражи) средства воздушного транспорта, включая моторы, мебель, внутреннюю отделку, оборудование и др.

Авиация стремительно и прочно заняла свое место в перевозках пассажиров и грузов. Современный уровень техники позволяет обеспечить высокий уровень надежности летательных аппаратов. При анализе аварийности выясняется, что аварийность на воздушном транспорте даже ниже, чем на железнодорожном. Усугубляется дело тем, что катастрофы с воздушными судами, как правило, имеют тяжелые последствия. Все воздушные суда, включая перевозки пассажиров и грузов, подлежат страхованию.

Авиационное страхование — это отдельная отрасль в страховом деле. Она включает априори страхования не только собственно воздушных судов (самолетов, вертолетов и других технических средств), аэропортов, но и страхования ответственности за жизнь, здоровье и багаж пассажиров. Также осуществляется страхование ответственности перед третьими лицами за возможный вред в результате эксплуатации воздушных судов; страхование ответственности владельцев аэропортов и сооружений, страхование прибыли из-за невозможности эксплуатировать воздушное судно. К страховым случаям относятся любые произошедшие в воздухе, а также на земле в период подруливания, стоянки и пребывания на воде (для гидросамолетов).

Отграничения по страховой ответственности примерно аналогичны общим правилам, применяемым в транспортном страховании, однако имеют место и особые случаи, как то: использование воздушного судна не по назначению, указанному в договоре страхования; в несогласованном районе; использование необорудованных или непригодных взлетно-посадочных площадок; пилотирование судов лицами, не имеющими на это надлежащих прав; перевозка грузов и пассажиров сверх нормы и другие. Договоры страхования могут заключаться на срок или даже на единичный полет. Также страхование может осуществляться на организацию выставки авиационной техники и осуществление демонстрационных полетов.

Исторически в России авиационное страхование до известного времени развивалось слабо. К концу 1980-х годов страховалась только ответственность самолетов «Аэрофлота» при полетах за рубеж в соответствии с требованиями законодательств других государств. Практически во всех странах мира этот вид страхования является обязательным. Геополитические и экономические изменения, происшедшие в последние годы в России, затронули очень серьезно и гражданскую авиацию. Абсолютное большинство гражданских самолетов ранее летало под флагом «Аэрофлота», считавшегося самой большой авиакомпанией мира. После всех изменений и трансформаций «Аэрофлот» превратился в обычную авиакомпанию — в одну из многих, хотя и самую крупную в России. В тот же период образовалось множество крупных, средних и мелких авиакомпаний. Практически каждый авиаотряд, авиапредприятие, авиаэскадрилья и даже кафедры институтов гражданской авиации получили хозяйственную самостоятельность и стали выполнять самостоятельно деятельность по перевозке грузов и пассажиров. Резко увеличилось количество полетов за рубеж и число воздушных судов, летающих в другие страны. Многие аэропорты (в России более 50) стали принимать пассажирские и грузовые лайнеры зарубежных авиалиний. Сегодня большинство российских авиакомпаний и авиапредприятий являются негосударственными, и государство не несет ответственности за содержание и сохранность их воздушных судов. Это задача самих компаний, равно как и защита интересов пассажиров, грузоотправителей.

В настоящее время российские воздушные суда пересекают воздушное пространство других стран с полисами страхования гражданской ответственности.

Наиболее дальновидные авиапредприятия страхуют гражданскую ответственность и при полетах внутри России. Владельцы авиакомпаний активно страхуют и сами воздушные суда, стоимость которых в настоящее время очень велика и составляет многие миллиарды, а часто десятки миллиардов рублей. Некоторые авиакомпании берут в лизинг западную авиационную технику. Например, «Трансаэро» летает в основном на самолетах фирмы *Boeing*. Страхование таких самолетов сопряжено с рядом дополнительных сложностей.

В настоящее время методология авиационного страхования отработана, российские страховщики предлагают страхование непосредственно воздушных судов всех типов и гражданской ответственности, связанной с их эксплуатацией, при полетах по всему миру, включая ответственность перевозчика перед пассажирами, за багаж и груз, а также страхование экипажей. Возмещаются убытки от пожара, молнии, внешнего взрыва и взрыва моторов или баков с горючим, столкновения, удара или опрокидывания в результате несчастного случая, злоумышленных действий третьих лиц, кражи воздушного судна. При надлежащем оформлении страхового договора оплачиваются также расходы по спасанию, охране и транспортированию воздушного судна до ближайшего места ремонта.

Дополнительно могут быть застрахованы военные риски, угон, акты терроризма, саботажа в отношении воздушного судна, риск гибели или повреждений, вызванных военными действиями, забастовками, гражданскими волнениями. Новыми направлениями деятельности в сфере авиационного страхования являются: страхование товаропроизводителей авиационной техники, страхование ответственности управления воздушным движением, страхование ответственности аэропортов.

Космические программы

С развитием космической техники возник новых вид страхования — страхование космических рисков. На рынка туристских услуг имеются предложения осуществления космических полетов для индивидов в порядке развлекательных туристских программ. Пока стоимость довольно высока — до 50 млн. USD. В целом космические программы представляют собой обособленную сферу страхования.

Выделяются особые виды рисков:

- во время сборки и испытания ракет и носителей спутников;
- во время предстартовой сборки, включая транспортировку космического корабля к месту старта;
- страхование на процессе запуска и вывода спутника на орбиту и его пребывание на орбите;
- ответственность перед третьими лицами;
- дополнительные расходы при приземлении спутника;
- упущенная прибыль при повреждении спутника.

Страхованию подлежат автономные и пилотируемые космические летательные аппараты. При реализации космических проектов особое место отводится обязательствам по возмещению ущерба третьим лицам. Данное требование закреплено Законом РФ «О космической деятельности». Отметим, что космические пилотируемые программы, как правило, осуществляются непосредственно государством, которое и берет на себя полную ответственность за их реализацию. Хотя страхование космонавтов имеет место, проблема страхования авиационных и космических рисков достаточно сложная и адекватное ее решение практически невозможно без объединения резервов перестраховочных пулов. Создан Международный союз авиационных страховщиков, который решает вопросы международного регулирования страховой деятельности.

На рынке воздушных перевозок действует много страховых компаний. Пассажирам предлагаются самые различные программы страхования, например, специальный вид страховки (*flight insurance*) на конкретный авиарейс, на случай опоздания туриста и перевозчика (*delay*), отдельное страхование жизни, багажа. Страховку можно приобрести в агентстве страховой компании, в туристском агентстве. Обычно офисы этих компаний или представительства расположены в аэропортах, а стойки страховых компаний для пассажиров находятся при залах регистрации и пассажирам предлагается восемь-десять дополнительных программ страховых услуг.

9.21. Безопасность полетов

Проблема безопасности воздушных полетов является чрезвычайно актуальной, и ей авиаперевозчики уделяют большое внимание. Главное, надлежащее техническое состояние воздушного судна, второе — обеспечение безопасности полетов. Первое достигается постоянным совершенствованием и отработкой конструкций исключительно высокой надежности и ресурса, надлежащей профилактикой состояния технических средств и их ремонта, надлежащей технической эксплуатацией воздушного судна. Второе — подготовкой и высокой требовательностью к профессионализму летного состава (его подготовка и регулярная переподготовка, проверка состояния здоровья, соблюдение режима работ) и бортпроводников, а также подготовкой и организацией полетов и их сопровождения, как в полете, так и на земле. Другим важным фактором является тщательная проверка и недопущение к воздушной перевозке пассажиров, способных нанести ущерб, помешать полету, совершить экстремальные действия, а также неразрешенного к провозу багажа. Обеспечение безопасности воздушной перевозки — целая развитая система взаимосвязанных мероприятий, малейшее отклонение от правил которых может иметь неблагоприятные или катастрофические последствия. Последнее весьма значимо дисциплинирует участников.

В общем, воздушная перевозка считается более безопасной, нежели все иные виды перевозок. Аварии и катастрофы случаются, но значительно реже, чем с другими транспортными средствами. Но, если экстремальная ситуация приводит к падению воздушного судна, даже с небольшой высоты, то шансов на выживание практически не бывает.

Безопасность полетов и эксплуатации воздушных судов — проблема, которой уделяется особое внимание каждым перевозчиком. Разрабатываются и активно используются единообразные международные и национальные нормы обеспечения безопасности.

Охрана

Службы безопасности осуществляют контроль и предупреждение экстремальных ситуаций на земле и в воздухе. Самолеты являются привлекательным объектом для террористов и диверсантов, шизофреников и буйствующих пассажиров, чаще всего из-за перепития⁶¹. Опасность, как на земле, так и в воздухе, представляют собой террористические группы и одиночки, криминальные элементы, политические эмигранты, контрабандисты, просто неуравновешенные люди.⁶² Захват самолета в воздухе происходит чуть ли не ежемесячно. Несмотря на всю тщательность контроля при посадке, террористам часто удается пронести оружие на борт судна.

Любой экстремальный инцидент в полете в воздухе нежелателен, поскольку может иметь необратимые последствия. Иногда вместе с пассажирами в рейсе сле-

⁶¹ В отношении последних составляются «черные» списки нежелательных пассажиров, которыми обмениваются все авиакомпании, также проектируются (но пока не используются) специальные кресла, в которых буйного пассажира (точнее пьяного хулигана) можно привязать.

⁶² Следует внимательно прочитать роман Артура О'Хейли «Аэропорт».

дует группа охраны, но чаще всего достаточно символическая. Любые беспорядки, перестрелки с террористами и разрушителями и взрывы гранат в салоне самолета в полете могут привести к разгерметизации корпуса, его деформации или разрушению. При падении самолета даже с небольшой высоты шансов выжить у людей, находящихся на борту, — практически нет. Поэтому главные и основные профилактические и оперативные мероприятия осуществляются наземными службами.

Прежде всего, осуществляется тщательный контроль технического состояния воздушных судов и их охрана в порту. Все самолеты на стоянках и боксах технического обслуживания и ремонта тщательно охраняются. На этапе регистрации в аэропорту производится визуальный контроль (и иногда и мануальный досмотр) пассажиров с применением металлоискателей и других технических средств, для поиска наркотиков используются тренированные собаки. На некоторые рейсы авиакомпаний вводят собственные службы безопасности, которые проводят короткое собеседование с каждым пассажиром или группой пассажиров, в особенности туристом и иным путешественником, не имеющим гражданства страны назначения.

Задаются типовые вопросы: *куда следуете и зачем, есть ли знакомые и родственники в месте назначения, есть ли приглашение, оплачено ли проживание и в каком отеле, есть ли туристский ваучер, когда обратный вылет, сколько дней намерен пробыть, куда следует дальше транзитом?*

Другую серию вопросов образуют: *кто Ваши спутники, как их зовут, где с ними познакомились, почему летите вместе, куда и к кому они направляются, если вместе работаете, то где и на каких должностях?*

Особое место занимают вопросы по багажу: *кто упаковывал Ваш багаж, оставляли ли багаж без присмотра после упаковки, везете ли Вы подарки, предметы, не принадлежащие Вам лично, посылки третьих лиц, имеются ли предметы, запрещенные к перевозке, наркотики, лекарства, литература, видео, фото и электронную технику, компьютер, электронные приборы...?*

Естественные трудности вызывает языковой барьер. Тогда используется набор этих вопросов в печатном виде на картонке на шести языках. Ответы опрашиваемого могут быть только «да» или «нет». Система вопросов достаточно хорошо продумана, составлена опытным психологом, и тренированный работник службы безопасности легко выявляет индивидуума, вызывающего сомнения и подлежащего более тщательному мануальному контролю.

Служба безопасности производит выборочный контроль багажа и личных вещей и при необходимости осуществляет личный обыск и медицинский осмотр.⁶³ Для этого в составе службы есть мужчины и женщины и врач. При малейшем несоответствии ответов на вопросы или подозрении пассажир может быть задержан и снят с рейса. Особо контролируется провоз оружия и боеприпасов, взрывчатых веществ, наркотиков, драгоценностей, особо ценных картин, редких животных и птиц и других запрещенных предметов. Особое внимание уделяется транзиту боевиков в зоны военных действий, преступников, находящихся в розыске, нелегальных эмигрантов, лиц, следующих на работу без соответствующих разрешений.

Службы безопасности осуществляют контроль до посадки в самолет и по прибытию в место назначения. Даже при наличии оформленных виз и разрешений пассажиру может быть отказано во въезде в страну, и он будет отправлен обратно. В ноябре 1999 г. службой безопасности в аэропорту Бен-Гурион (Израиль) была задержана и депортирована на родину группа туристов из Санкт-Петербурга. Они

⁶³ Фантазия контрабандистов не имеет предела. Эпоха чемоданов с двойным дном ушла в вечность. Теперь наркотики перевозят в прочных небольших ампулах до 1 кг, которые курьер заглатывает перед полетом, и таким образом пытается провести их в собственном желудке. Не менее изобретательно провозят золото и драгоценности в пакетах в толстой кишке.

следовали по групповой визе. Согласно установленной процедуре на момент происшествия необходимо было предъявить паспорта или иные документы, удостоверяющие факт посещения ранее зарубежной страны в Западной Европе, США или Израиля. Не у всех туристов таковые документы были в наличии, направляющая фирма предоставила им копии сфальсифицированных документов. Туристы не смогли ответить на элементарный вопрос — в каком отеле они жили в Германии при посещении этой страны. Это вызвало подозрения службы безопасности, и туристам было отказано во въезде в Израиль.

Службой безопасности активно используются и компьютерные базы данных для проверки личности, наличия претензий, нарушений порядка, объявления в розыск или занесения в «черный список» по другим причинам.

Терроризм и угоны воздушных судов

Несмотря на мероприятия по охране воздушных судов и наземной проверке пассажиров и их багажа при регистрации и посадке на рейс, с достаточной регулярностью происходят захваты террористами самолетов в воздухе, угоны воздушного судна в другую страну. С начала организации гражданской авиации, исключая периоды войн, зарегистрировано несколько более 1000 террористических актов и угонов больших воздушных судов. Начало было положено в 1931 г. захватом перуанского авиалайнера. С 1948 г. начался активный период угона самолетов. 40% таких актов приходилось на долю СССР и Китая, особенно в период 1969–1976 гг. В 1990 г. был совершен 41 террористический акт в отношении воздушного судна.

Крупный воздушный лайнер — не автомашина, топлива у лайнера хватает только на рейс по назначению, и приземлится он может, как правило, только в оборудованном аэропорту. В настоящее время во всех аэропортах организованы и содержатся надлежащие боевые группы захвата, при необходимости их доставляют из ближайшего центра. Захват заложников более сотни человек числом и последующее их освобождение — операция рискованная для жизни многих и не так красочна, как ее показывают в кинобоевиках, но, тем не менее, драматична и часто сопровождается жертвами. Эти события волнуют общество, и ход операции всегда показывают по телевидению. Большая доля работы выпадает психологам, организующим переговоры.

9.22. Представительства авиакомпаний

По установившейся практике организации международных воздушных сообщений авиакомпании, открывая регулярные перевозки по маршрутам, всегда одновременно открывают в стране свое представительство. Представитель компании в зарубежном порту всегда присутствует при регистрации пассажиров и формировании рейса вплоть до его отправки. Он встречает каждый регулярный или чартерный рейс, контролирует и, если таковое необходимо, организует сопровождение прохождения формальностей, организует техническое и организационное обслуживание воздушного судна, профилактический или текущий ремонт.

Авиакомпания «Пулково» (Россия) имеет представительства в аэропортах России, а также зарубежные представительства (в Израиле, на Кипре, в Австрии, Болгарии и других странах). В Германии имеется 7 офисов — в Берлине, Франкфурте-на-Майне, Ганновере, Дюссельдорфе, Мюнхене, Гамбурге.

9.23. Особенности реализации услуг авиаперевозчиков — продажи авиабилетов⁶⁴

Авиаперевозчики формируют агентскую сеть продажи авиабилетов на рейсы, осуществляемые по регулярным программам, через центральные агентства, представительства и трансагентства, через сети бронирования всем другим агентствам, в том числе и туристским. Обычно организуется центральная (городская) касса по продаже билетов на авиарейсы (*city ticket office*).

Для продажи авиабилета агенту необходимо иметь следующую информацию:

- номер рейса;
- класс перелета (обслуживания);
- дату отправления;
- дату возвращения (если предусмотрено тарифом);
- место (аэропорт) отправления;
- место (аэропорт) назначения;
- необходимое количество мест;
- фамилии, инициалы пассажиров и номера паспортов (для международных рейсов);
- телефон рабочий или домашний для оперативного контакта;
- имя агента или наименование туристского агентства, занимающегося формированием маршрута;
- необходимость трансфера или иных услуг наземных служб (заказ прокатной автомашины, дальнейшей перевозки и др.);
- наличие условий для скидок.

Билет

Билет — персонифицированный документ установленной формы (формуляр), удостоверяющий наличие договора перевозки. Билет дает пассажиру право на перелет между указанными точками в билете по маршруту, устанавливает обязанность данного перевозчика (а также других перевозчиков по стыковочным рейсам) совершить перевозку в указанное время, расстояние, класс обслуживания, из указанного места в место назначения. Билет является доказательством оплаты перевозки в размере, указанном в формуляре. Билет содержит всю информацию, необходимую и достаточную для осуществления взаиморасчетов между перевозчиками в рамках одного маршрута.

Для международных воздушных пассажирских перевозок применяется единый формуляр, устанавливаемый IATA. В рамках внутренних перевозок авиакомпании могут устанавливать свои формуляры авиабилетов, однако выгоднее применять стандартизированные, поскольку в этом случае нет необходимости разрабатывать и применять собственные билетные принтеры.

Билет может быть выписан на одно лицо или на группу лиц, например по льготному семейному тарифу — билет выписывается на главу семьи с указанием лиц, следующих с ним вместе. Однако в любом случае билет позволяет идентифицировать лиц, следующих перевозкой.

Билет обычно оформляется в красочную фирменную обложку с эмблемами и товарными знаками авиаперевозчика и несколькими страницами текста с выписками из общих правил перевозки пассажиров и багажа. Собственно билет — формализованный бланк — исполняется в четырех копиях на самокопирующейся бумаге. Каждый бланк формуляра несет свою функциональную нагрузку и направляется в соответствующую службу по выписке и регистрации, один форму-

⁶⁴ Индустрия туризма и практика деятельности туристических агентов. Часть I. *Travel & Tourism Management. Global Management & Technology, Inc. International Management Institute, NY, USA, 1996.*

ляр (или несколько при стыковочных рейсах или пересадках) остается у пассажира. Формуляр билета содержит большое количество информации, часть которой указывается в кодах. Непременно имеется наименование перевозчика, маршрут следования и номер рейса, аэропорт, дата, время отправки и прибытия по назначению, промежуточные остановки, если предусмотрено, отметки о бронировании и регистрации, номер места⁶⁵, наличие багажа, цена, тип самолета (*aircraft type*)⁶⁶, код трансфера, другая служебная информация. Дополнительно имеются багажные квитанции. Указывается дата начала перевозки (*date of commencement of carriage*). Обычный авиабилет действителен один год с даты начала перевозки, но если один из купонов был использован, то — с даты выдачи авиабилета. Это обычно указывается в билете, тарифных справочниках, в условиях перевозки или иных правилах. Заполнение билета осуществляется на специальных принтерах, например, матричных.

Формуляры билетов являются бланками строгой отчетности. Они должны храниться и учитываться установленным Правилами образом в соответствии с их номерами.

Не допускается производить на билете поправки, подчистки, исправления от руки. Если имеет место ошибка в заполнении бланка, следует пометить его как «недействительный» (*Void*) и выписать новый формуляр. Все недействительные формуляры билетов в части (*agent coupon*) хранятся установленный срок и уничтожаются по процедуре. Не допускается использовать формуляры авиабилетов для оформления сопутствующих услуг.

Каждая авиакомпания, заключая с турагентством контракт о продаже билетов, выдает этому агентству специальный штамп (*airline identification plate*) с наименованием компании и регистрационным кодовым номером этого агентства. Агент перевозчика по продаже билетов — *counter agent*. Если рейс сложный и участвует несколько перевозчиков, то в билете указываются все или выдается несколько билетов. Авиабилет на многозвенный перелет по маршруту с несколькими пересадками — *passanger coupon*. Билет имеет несколько купонов — по одному на каждый отрезок (сегмент) маршрута. Купон агента — *agents coupon*, стандартный формуляр, например авиабилет (отрывная часть блока авиабилета, в американской практике розового цвета, которая остается у агента после продажи авиабилета клиенту). Указанные в билете перевозчики обязаны предоставить надлежащее обслуживание по данному билету, связанное с данной перевозкой по определенному маршруту. Перевозчик, выдающий билет для перевозки по воздушным (или иным) линиям другого перевозчика, действует как агент последнего. Таковое должно быть указано в билете.

В ряде случаев билет аннулируется и взамен его выдается другой, например, в случае ошибки в информации, указанной в билете. На такой билет ставится штамп «ОБМЕНЕН» (*exchanged*) — надпись или штамп на авиабилете, который был выдан клиенту взамен выданного первоначально, например, в связи с изменениями или другими обстоятельствами.

Следует учесть важный правовой аспект операции по продаже билетов, имеющий общность для всех видов перевозок. Клиент, приобретая билет на перевозку, совершает акт безоговорочного присоединения к договору и Правилам перевозки. Правила перевозки всегда должны быть доступны потенциальному клиенту, и он должен **иметь возможность и обязан** с ними ознакомиться.

В формуляре указывается дата, с которой или до которой билет действителен:

- действителен только с ... (дата) — *Not Valid Before*;
- недействителен после с ... (дата) — *Not Valid After*.

⁶⁵ Номер места может уточняться или определяться при регистрации и указываться только в посадочном талоне.

⁶⁶ Указывается в кодах — *airline codes*.

Может быть установлена открытая дата вылета (*outbound flight*), причем не только «обратно», но для первого и бизнес-классов даже и «туда».

В билете указывается стоимость перевозки с указанием кода валюты, если оплата произведена в другой валюте, то указывается дополнительно стоимость в валюте платежа, также форма оплаты (наличные — *cash*, кредит-карта — *credit card*, чек — *cheque*). Также указываются коды аэропорта отправления и назначения, код типа самолета.

Важно определить и указать место продажи билета по *ISI* кодам:

SITI — *Sold Inside Ticketed Inside* билет продан и выдан в агентстве;

SOYO — *Sold Outside Ticketed Outside* билет выдан и продан вне туристского агентства;

SOTI — *Sold Outside Ticketed Inside* билет продан вне агентства, выдан в агентстве;

SITO — *Sold Inside Ticketed Outside* билет продан в агентстве, выдан вне агентства.

Если маршрут сложный и входит в состав тура, то указывается код тура — *Code Tour* (если таковой имеется). Время вылета и прибытия указывается по местному времени.

Электронные авиабилеты E-Ticket

Международная ассоциация воздушного транспорта (*IATA*) призвала всех своих членов с 1 января 2007 г. отказаться от продажи авиабилетов на бумажных бланках. Использование электронных билетов принесет авиакомпаниям прямую выгоду. Оно будет способствовать росту прямых продаж, повысит контроль над ними, а также сократит расходы и время на управление бумажным потоком. Один электронный билет экономит авиакомпании 9 USD, а общая сумма сэкономленных средств для отрасли составит более 3 млрд. USD.

Для пассажиров электронный билет также предоставит ряд удобств. Это, прежде всего, возможность покупки билетов при помощи Интернета, упрощение и сокращение времени процедуры регистрации, электронный билет невозможно потерять. Билет как таковой существует только в централизованной базе данных, где отслеживаются все операции, включая бронирование, оплату, регистрацию, пролет, обмен, возврат и другие действия.

Российские авиакомпании готовы перейти на электронную систему бронирования билетов, да и туристы в нетерпении. Однако ради новых технологий придется менять Налоговый кодекс, что далеко не просто. В связи с необходимостью существенного совершенствования правовой базы для осуществления продаж авиабилетов в электронной форме возможно внесение ряда изменений в законодательство. В настоящем Налоговом кодексе установлена необходимость бумажного формуляра проездного документа, удостоверяющего наличие договора безоговорочного присоединения пассажира и перевозчика. Однако теоретически формулировка правового статуса бланка строгой отчетности, коим и является билет, не содержит данных о носителе данного документа, в связи с чем возможно введение его электронной формы без изменения Налогового кодекса.

В технологии продаж электронных билетов задействованы многие элементы, используемые при оформлении обычного проездного документа. Пассажир приходит за билетом в аккредитованное агентство, кассу авиакомпании или связывается с терминалом продаж через Интернет, сообщает маршрут следования и планируемую дату вылета. Кассир или терминал предлагает пассажиру имеющиеся рейсы. Затем определяется оптимальный тариф для клиента, происходит знакомство с правилами обмена и возврата билета, вводятся паспортные данные пассажира, бронируется место. В авиационной распределительной системе создается запись, в которой содержатся паспортные данные пассажира, перевозчик, пункт назначения, номер рейса, дата вылета.

На стойке регистрации агент просит пассажира предъявить распечатанный авиабилет или документ, удостоверяющий личность, после чего сверяется с базой данных, содержащей сведения о данном электронном билете. Далее пассажир предъявляет ручную кладь для оформления на рейс и получает посадочный талон, проходит личный досмотр, паспортный контроль и направляется на посадку в самолет. Одним из основных преимуществ электронного билета является возможность самостоятельного изменения через Интернет маршрута, регистрации на рейс, выбора места в салоне самолета, заказа сопутствующих услуг.

Предшественник электронных билетов — система взаиморасчетов по выручке в гражданской авиации России — была создана в результате перехода российских авиапредприятий на рыночные условия хозяйствования в период 1991–1993 годов. За прошедшие 12 лет участниками системы взаиморасчетов стали 130 авиакомпаний, открывшие около 6000 пунктов продажи билетов. На данном этапе внедрены различные системы бронирования авиаперевозок, с 2003 года осуществлен выход на рынок продажи международных авиаперевозок. Данная система может позволить начать продажу электронных билетов уже в ближайшее время.

Основными проводниками идеологии новации — электронных билетов *E-Ticket* на мировой рынок — стали так называемые низкобюджетные (*low cost*) авиакомпании. В Северной Америке и Европе на долю *E-Ticket* приходится почти 90 % суммарных продаж в системах пассажирских перевозок. Международная ассоциация гражданской авиации IATA отнесла развитие такого направления к числу приоритетных для своей деятельности и разработала несколько программ распространения *E-Ticket* по всему миру. Известны и применяются на практике несколько систем взаиморасчетов между всеми продавцами авиабилетов и авиакомпаниями. Начало электронной торговли авиабилетами положено американской системой *ASP — Area Settlement Plan*. В двенадцати странах СНГ функционирует *CBBT* — система взаиморасчетов на воздушном транспорте. В России 43,1 % авиабилетов продается таким образом. Система *BSP — Billing and Settlement Plan* получила наибольшее распространение в мире: ее используют в 150 странах. Сейчас рассматривается вопрос и о присоединении России к этой системе.

Кстати, пассажиры американских авиалиний тоже не промах. Они обнаружили, что заказывать билеты через Интернет получается дешевле, потому что вам не приходится платить 20 или 30 USD за кусок бумаги, который выдается при покупке у стойки терминала. А обслуживание непосредственно оператором компании на самом терминале добавит к общему счету от 5 до 10 USD.

И все же для тех, кто не так часто пользуется таким видом транспорта, как самолет, есть новые правила, введенные авиакомпаниями, которые могут удивить и даже оскорбить. Волна сообщений о банкротстве авиаперевозчиков любого масштаба заставила многие авиакомпании требовать плату с пассажиров за различного рода дополнительные удобства. В категорию платных удовольствий попадают: билеты, подушки, одеяла, превышение веса багажа, а также заказ определенных мест в салоне. Часть компаний ввела оплату за места с дополнительным пространством для ног (разница с обычным в 5 дюймов — 10 см), места у прохода, а также возле переборок, разделяющих салоны.

Безбилетный полет

По халатности персонала или другим обстоятельствам возможны случаи проникновения на борт воздушного судна безбилетного пассажира. Другой вариант, вполне реальный — утрата пассажиром билета в процессе посадки или на терминале после прохождения регистрации. Это экстремальная ситуация, разрешаемая на внутренних линиях по нормам национальных Правил перевозки пассажиров воздушным транспортом.

В случае международной перевозки — отсутствие у пассажира или пользователя билета или иного документа⁶⁷ на борту воздушного судна, совершающего международную перевозку, удостоверяющего договор перевозки — не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке.⁶⁸ Воздушная перевозка в таком случае не превращается в «безбилетный полет» и обязательства и ответственность перевозчика усиливаются. Перевозчик должен допускать на борт судна только зарегистрированного пассажира или груз. Это диктуется правилами максимального обеспечения безопасности полетов.

Агентство по продаже авиабилетов

Авиакомпании имеют во всех пунктах, куда осуществляются полеты, свои представительства, которые организуют продажу авиабилетов на эти рейсы, а также организационное сопровождение полетов.

Система продажи авиабилетов весьма совершенна, и имеются фирменные агентства, продающие авиабилеты только данной авиакомпании, и общие — продающие авиабилеты на рейсы многих авиакомпаний. Применительно к перевозкам — агентство — официальный представитель по продаже билетов авиакомпании, круизной линии и др. (*appointment*). Агентство, которое по договору с авиакомпанией осуществляет продажу авиабилетов и иных услуг перевозчика, — *appointed agency*. Современные агентства имеют терминалы компьютерных автоматизированных сетей систем бронирования авиаперевозок, специальное оборудование для оформления стандартизованных билетных формуляров. Функционируют системы автоматизированного оформления билетов и посадочных талонов (*automated ticket/boarding pass*). В США действует *Electronic Ticket Delivery Network — ETDN* система продажи билетов на авиарейсы в туристских агентствах.

Заметим, что сам факт бронирования авиабилета не является фактом его продажи. Любая бронь является предварительной до тех пор, пока не получено подтверждение и не выписан авиабилет. Если на маршруте предусматривается использование рейсов нескольких авиакомпаний, то бронирование осуществляется только через одну компанию. Двойное бронирование не допускается. В случае отмены брони клиентом агент обязан сдать освободившееся место компании, он не имеет права самостоятельно перепродать это место другому клиенту.

Подсадка (лист ожидания)

При отсутствии свободных мест в сети бронирования заявка клиента ставится на лист ожидания. При появлении свободной брони она удовлетворяется.

Практикуется подсадка пассажиров на текущий рейс — *Stand By Passangers*. Большинство авиаперевозчиков поощряет прибытие пассажира в аэропорт к отправке рейса, и при освобождении места ему предоставляется возможность совершать перелет. Однако никаких гарантий авиакомпания не дает.

Автоматизированная система на авиалиниях для расчетов с туристскими агентствами и оформления авиабилетов — *bank settlement plan*. Она содержит несколько баз данных и информационных систем, облегчающих проведение процедур бронирования и продажи авиабилетов. Служащие агентства посредством сети могут получить доступ к информационным базам данных, надлежаще выбрать путешественнику самый оптимальный и возможно сложный маршрут, даже включающий несколько пересадок на рейсы различных авиакомпаний, а также возврата обратно через определенный промежуток времени (обычно не более года). Агентство рассчитывает тариф перевозки и формирует цену авиабилета.

⁶⁷ Багажной квитанции, грузовой или почтовой накладной и др.

⁶⁸ Ст.3 Варшавской Конвенции 1929 г.

Функции агентства по продаже авиабилетов могут быть поручены по договору туристской фирме — туроператору и туристскому агентству.

Стыковочные рейсы

Агентство обязано обеспечить пассажира альтернативным (запасным) вариантом бронирования на спорном участке пути (альтернативная бронь — *alternate reservation*), если нет ясности в бронировании места при пересадке на стыковочный рейс. Однако при окончательном выборе агент обязан подтвердить в системе выбранный вариант и отказаться от альтернативной брони.

Прямая продажа туристских услуг — *direct sell*

В настоящее время в цивилизованных странах развиваются методы прямой продажи туристских услуг клиенту, в том числе авиабилетов — *direct sell*. Новая методология бронирования авиабилетов и других услуг реализована в компьютерной сети *Sabre* и других. Она предусматривает непосредственное бронирование услуг самим клиентом без участия агентства или туристской фирмы. Для пользователей вводится упрощенный вариант диалоговой системы. Предусматривается доступ из сетей *Internet*, *Microsoft Network*.

Перевозка детей

Ребенок независимо от пола в возрасте от 2 до 12 лет — *children* — *CHI*. Верхняя граница возраста определяется от 11 до 16 лет в зависимости от вида перевозки и назначения, обычаев страны или международных правил. Дети в возрасте до 2-х лет *infants* — *INF* на местных авиалиниях обычно перевозятся бесплатно, на международных рейсах бесплатно или предоставляется скидка до 90%. При авиаперевозках дети в возрасте от 2-х до 12 лет получают скидку до 50%. Сколько детей можно везти со скидкой — устанавливается каждой компанией по-разному. На чартерных рейсах для детей старше 2-х лет и занимающих отдельное кресло — скидок обычно нет.

Инвалиды и несопровождаемые дети, больные

Инвалиды, в том числе с ограниченной подвижностью, с колясками перевозятся по предварительному согласованию. Для инвалидов с ограниченной подвижностью предоставляются услуги доставки в самолет и из него. Эти услуги заказываются предварительно. Больные следуют с врачом или в сопровождении и по его разрешению. Беременных женщин со сроком беременности свыше 28 недель к полетам не допускают, в любом случае воздушная перевозка для этих пассажиров требует разрешения врача. Слепые пассажиры *blind person* обычно следуют с сопровождающим. На некоторых авиалиниях для сопровождающего установлена 50%-ная скидка. Однако бывают случаи, когда в качестве поводья используется собака, например в Англии. На местных авиалиниях установлены особые правила, по которым собака-поводырь слепого пассажира перевозится бесплатно.

Возможно следование детей от 3–12 лет без сопровождающих *Unaccompanied Minor* — *UN*. Бортпроводник доставляет ребенка на борт судна, заботится о нем в период полета, помогает ему заполнить декларации и документы на международных рейсах, он сопровождает ребенка к терминалу вокзала, проходит с ним все формальности и передает его встречающему. Такая услуга осуществляется за дополнительную плату и заказывается предварительно.

Нежелательные пассажиры

Авиакомпании ведут специальные «черные списки» пассажиров (дебоширов, пьяниц, хулиганов, душевнобольных), когда-либо негативно проявивших себя в

полете или при обслуживании. Некоторые авиакомпании отказываются осуществлять перевозку заключенных с вооруженными конвоирами. На каждую перевозку этого рода от руководства компании получается специальное разрешение.

Создание системы коллективной безопасности широко практикуется в системе международных альянсов по типу *Sky Team*. Многие авиакомпании ведут список нежелательных пассажиров и обмениваются этими сведениями. Российские авиаперевозчики по примеру западных коллег решили создать информационную базу данных об авиахулиганах. В «черный список» попадают пассажиры, чье поведение создавало угрозу для пассажиров и выполнения рейса. Человек из этого списка навсегда лишится возможности летать самолетами компании, которой он доставил хлопоты, а также самолетами других компаний альянса. «Аэрофлот» начал работу над списком еще в прошлом году: за этот период в него попали 11 пассажиров, «отличившихся» неадекватным поведением на зарубежных рейсах компании. А это значит, что 11 пассажиров из «черного списка» Аэрофлота в недалеком будущем не смогут летать самолетами *Air France*, *Aero Mexico*, *Alitalia*, *Czech Airlines*, *Delta*, *Korean Air* и, возможно, *KLM*.

Интересно, что в основном буянят российские туристы, когда возвращаются в Россию обратно, а не покидают пределы родины. Специалисты компании объясняют этот факт тем, что в России воздушное хулиганство по-прежнему считается легким проступком: нарушитель порядка отделяется штрафом в 500 руб. или просто получает предупреждение от сотрудников милиции. В США же штраф за подобные нарушения исчисляется десятками тысяч долларов, а в некоторых случаях это может стать поводом для уголовного дела. Создание «черного списка» призвано компенсировать излишнюю мягкость отечественного закона в этом вопросе.

Английские авиакомпании борются с хулиганами спортивными приемами в аэропорту, до посадки в самолет: *British Airways* стала первой авиакомпанией в мире, которая ввела систему «желтых карточек» в качестве последнего предупреждения. «Желтая карточка» выдается каждому из пассажиров, позволившему себе некорректное поведение по отношению к сотрудникам наземной службы *British Airways*. В случае дальнейшего проявления несдержанности пассажира не допустят к посадке.

Профессиональная этика туристского агентства при бронировании авиабилетов

В каждой профессии есть свои этические правила осуществления деятельности. Для целей рациональной организации процесса бронирования и повышения оперативности и качества обслуживания клиентов работник туристского агентства или транспортного агентства обязан придерживаться следующих правил:

- неукоснительно следовать правилам процедур бронирования билетов, установленным данной авиакомпанией или в сети;
- не заказывать двойную бронь для одного и того же клиента;
- непозволительно выписывать два билета в случае, если априори известно, что пассажир одним из них не воспользуется;
- необходимо (желательно) всегда иметь информацию, достаточную для оперативной связи с клиентом в случаях изменения расписания или других;
- при аннуляции клиентом брони следует немедленно отменить бронь в авиакомпании;
- не выписывать авиабилет с гарантированным местом, до тех пор пока не получено твердое подтверждение авиакомпании;
- все забронированные места на перелет должны быть надлежаще документированы в соответствии с правилами.

9.24. Тарифы

Цены на воздушные перевозки — *air fares*. Средние цены на воздушные пассажирские перевозки (пассажиров и их багажа) регулируются принципами соглашений IATA. Они, в частности, устанавливают обязательность скидок для детей с 2 до 12-лет, инфантов младше двух лет. Предусматривается ценовая разница, учитывающая класс обслуживания (экономический или туристский, первый или бизнес-класс).

Однако первый и главный принцип, характерный и общий для перевозок и свойственный именно туризму, — неременная поездка в оба конца, т. е. «туда и обратно» — *round trip (circle trip, open jaw)*. Разумеется, есть пассажиры, которые совершают путешествие в один конец — *one way* (эмигранты, дипломаты, иностранные рабочие, и другие, но эти категории путешествующих, в общем случае, не относятся к туристам). Загрузка в оба конца всегда выгодна, и поэтому всегда такая поездка дешевле, чем поездка в один конец. Пусть клиент вернется хоть через год, но заплатит сразу за билет сразу по тарифу «туда и обратно».⁶⁹

В тарифной политике различают:

- *constructed fares* — цены, отличные от цен экономического или туристского класса с учетом дополнительного сервиса или услуг, например обслуживания бизнес-класса, V.I.P. и др.;

- *joint fares* — усредненные согласованные цены, используемые при организации перевозки пассажиров, в которой участвуют не один, а два или более перевозчиков;

- *normal fares* — обычные тарифные цены на регулярных рейсах, указанные в расписании или прейскуранте. Они указываются без любых скидок и поэтому являются максимально высокими. Клиент может выбрать тариф со скидками и купить перевозку по меньшей цене;

- *sectional fares* — цены с учетом класса обслуживания, выбранного или примененного тарифа, учитывающего скидки, особые условия перевозки, цены других перевозчиков, участвующих в перевозке. Это может быть цена до промежуточного пункта общего рейса;

- *through fares* — общая цена перевозки от пункта начала (*point of departure*) рейса до конечного пункта назначения (*point of destination*), указанного в расписании.

Каждая авиакомпания содержит специальный тарифный отдел, который формирует принципы тарифной политики, осуществляет расчет тарифов. Любой агент при необходимости может связаться с этим отделом и уточнить необходимые сведения для расчетов цены перевозки. Для системы продажи билетов издаются специальные тарифные справочники в виде набора таблиц, позволяющих легко рассчитать тариф перевозки в данном направлении, в том числе по сложному маршруту. Справочники имеются в печатном виде, содержатся в информационных базах данных компьютерных систем бронирования.

Общие принципы формирования цены можно изложить следующим образом:

- стоимость перевозки зависит от расстояния (*Mileage*), на которое совершается перелет. В сезон на внутренних рейсах может быть повышение тарифов (для международных таковое исключено);

- для каждой пары городов в рамках базового тарифа устанавливается максимальное допустимое расстояние перелета (*Maximum Permitted Miles — MPM*). Если расстояние перелета превышает заданное за счет промежуточных посадок, то тариф увеличивается;

- при расчете тарифа имеет место преобладание более высокого тарифа (*Higher*

⁶⁹ Начала этой гениальной идеи тарифной политики — тариф «туда и обратно» дешевле, чем только «в один конец» — ввел именно Томас Кук.

Intermediate Points — HIPs). Если стоимость перелета между двумя промежуточными точками в ходе сложного маршрута выше, чем стоимость прямого перелета между пунктом отправления и пунктом конечного назначения, то пассажир оплачивает перелет по более высокому тарифу;

- при расчете сквозного тарифа на перелет между несколькими пунктами к базовой стоимости перелета между несколькими городами производится надбавка к тарифу (*Add-on*);

- при расчетах тарифов перелета с использованием перевозчиков разных стран используются нейтральные единицы расчетов (*Neutral Units of Construction — NUC*). В 1989 г. IATA приняла всемирную систему конвертации валют, используемую при расчетах авиационных тарифов, в которой используется искусственная расчетная единица *NUC*. Основная задача устранить необходимость учета колебания курсов валют при расчетах цены и осуществлении взаиморасчетов перевозчиков.

При организации сложных маршрутов с участием нескольких перевозчиков может возникнуть проблема частичного наличия мест на рейс (*incomplete confirmation*). На сложных маршрутах может быть не ясно, имеются ли места для пассажира на пересадочном узле на стыковочный рейс. Такие места называются спорными. Если есть заявка на бронирование, но мест в наличии в системе нет, то она ставится на лист ожидания. При разбронировании мест на рейс заявка на перевозку удовлетворяется.

Промежуточная остановка

Пассажир имеет право прервать рейс на промежуточной остановке в порту по маршруту, пробыть в этом пункте несколько дней или обусловленный период и затем продолжить путешествие по данному маршруту. Это операция называется *Stopover* и должна быть зарегистрирована в транзитном бюро (транзитной кассе), транспортном или туристском агентстве по принадлежности. Если турист знает точно дату своего предполагаемого продолжения путешествия, то ему сразу бронируют место на надлежащем рейсе, если нет, то ему придется обратиться еще раз за подтверждением наличия места на данном рейсе в желаемую дату. В сезон могут иметь место трудности с наличием мест. Туроператоры *FIT* туризма, обслуживающие преимущественно туристов-индивидуалов, активно пользуются возможностями для генерации оригинальных заказных туров.

Льготные тарифы на пассажирские перевозки

АПЕКС *Advance Purchase Excursion Fare (APX)* — специальный льготный тариф пассажирских авиаперевозок. Пассажир, решивший воспользоваться этим тарифом, не может изменять дату бронирования. Устанавливается определенный период (дедлайн — *deadline*) до начала перевозки (обычно — от 7 до 28 дней в зависимости от маршрута), после которого запрещается продажа билетов по этому тарифу. В случае возврата билета до начала действия «дедлайна» — получает назад всю истраченную на билет сумму, после «дедлайна» — у него вычитается определенный штраф.

Существуют четыре основные разновидности тарифа АПЕКС:

AP1M — тариф АПЕКС (*APX*) сроком на 1 месяц. Срок пребывания за рубежом: *min* — с захватом воскресенья, *max* — 1 месяц. Продажа билетов не позднее определенного срока. Даты вылета «туда и обратно» фиксируются при продаже. Изменения даты вылета, маршрута, возврат денег за билет в случае отказа от полета возможны только до начала путешествия, с удержанием штрафов и только в пределах действия данного тарифа.

AP2M — тариф АПЕКС (*APX*) сроком на 2 месяца. Срок пребывания за рубежом: *min* — с захватом воскресенья, *max* — 2 месяца. Продажа билетов не позднее

определенного срока. Даты вылета «туда и обратно» фиксируются при продаже. Изменения даты вылета, маршрута, возврат денег за билет в случае отказа от полета возможны только до начала путешествия, с удержанием штрафов и только в пределах действия данного тарифа.

AP3M — тариф АПЕКС (APX) сроком на 3 месяца. Срок пребывания за рубежом: *min* — с захватом воскресенья, *max* — 3 месяца. Продажа билетов не позднее определенного срока (в зависимости от направления — 7, 14 дней). Даты вылета «туда и обратно» фиксируются при продаже. Изменения даты вылета, маршрута, возврат денег за билет в случае отказа от полета возможны только до начала путешествия, с удержанием штрафов и только в пределах действия данного тарифа (то есть установленных сроков пребывания за границей) до 3 месяцев.

Еще большие ограничения устанавливаются для самых дешевых тарифов *SUPER APX* (на разных маршрутах эти тарифы устанавливаются по-разному и никаких единых правил нет). Пример такого тарифа:

PX1M, SX1M — тариф СУПЕРПЕКС сроком на 1 месяц. Срок пребывания за рубежом: *min* — с захватом воскресенья, *max* — месяц. Бронирование и продажа билетов в один день. Изменения даты вылета невозможны.

Имеется множество тарифов на воздушные перевозки, часть из них имеют значительную общность и применяются повсеместно, другие вводятся и применяются отдельными авиакомпаниями. Кроме того, имеют место взаимные льготы (*bias*) в бронировании услуг авиаперевозчиков в компьютеризированных системах США, Канады и некоторых странах Европы. Так, билеты на международные рейсы «Аэрофлота» проще и надежнее купить в системе «Габриель», чем в «Сирене», которая принадлежит «Аэрофлоту» и обслуживает его. Более того, авиабилеты на перелет из Москвы в Нью-Йорк дешевле заказать и оплатить в США⁷⁰.

Устанавливаются льготные тарифы для паломников, следующих на Святую землю или на хадж в Мекку. Израильская авиакомпания *El Al* предоставляет скидки для православных паломников из России. Для получения скидки туристская фирма должна предъявить компании список туристов, согласованный с Епархией по принадлежности. Широко применяются системы льготных тарифов для детей, школьников и особо для студентов. Понятие студент трактуется в каждом государстве и каждой авиакомпанией по-разному. Едино лишь все в одном — это учащийся дневной формы обучения с загрузкой не менее 40 часов в неделю и возрастом не старше: для компании *KLM* — 28 лет, *Air France* — 29 лет, *British Airways* — 32 года *Finnair* — 35 лет. В США нет предела возраста для студента. Кроме того, учитывается возможность льготы для учителя, сопровождающего студенческую группу. Студенческая скидка может составить до 30% и более от стоимости обычного тарифа.

Молодежные тарифы

Молодежные тарифы широко используются на практике туристскими компаниями, специализирующимися на планировании и продаже путешествий для молодежи и студентов. Основанием для предоставления студенческой скидки обычно является молодежный студенческий билет *ISIC*. Кроме собственно скидки в цене студентам и молодежи предоставляются иные льготы и удобства, например: свобода выбора маршрута, гибкость при планировании путешествий, максимум

⁷⁰ Аналогичное явление присутствует при телефонных переговорах по системе *call back*. На телефонный звонок из России в США тариф существенно выше, чем из США в Россию. Нашлись мудрецы (или экономические гении), которые организовали компанию и применили уникальную технологию переговоров. Звонок из России длится несколько секунд, необходимых для регистрации вызываемого абонента. Затем автоматом организуется соединение из США по пониженному тарифу. Прибыль (весьма существенная) делится пополам с клиентом. Организаторы получают баснословные доходы, а телефонная компания терпит убытки.

независимости, возможность изменения маршрутов и планов путешествий, поддержка путешественников в критических ситуациях в пути, вдали от дома.

Основные условия молодежного тарифа

- билет действителен в течение одного года;
 - бронирование можно осуществить за 365 дней, а выкупить за неделю;
 - возможность изменения даты отправления;
 - возможность поменять билет в любом молодежном агентстве за границей.
- Максимальные штрафные санкции — 25 USD;
- билет можно купить и в одну сторону. Стоимость билета в одну сторону составляет обычно 50% от полной стоимости тарифа «туда-обратно»;
 - практически со всеми молодежными авиабилетами авиалинии разрешают остановки по пути следования без взимания доплат, в отличие от обычных тарифов;
 - предоставляется возможность купить билет с прилетом в один город и с вылетом из другого, даже если он находится на территории другого государства. В таком случае стоимость билета будет складываться из суммы стоимости пролета в одну сторону в каждый из выбранных городов;
 - возможности комбинирования маршрута;
 - отсутствие правила «выходного дня» и более низкая стоимость по сравнению с обычными билетами. Например, Лондон, тариф «туда-обратно» — 320 USD, в одну сторону — 160 USD (для сравнения — обычный билет: «туда-обратно» — 350 USD, в одну сторону — 228 USD).

Однако для молодежных тарифов каждая авиакомпания устанавливает особые ограничения и правила на приобретение и использование авиабилетов данного тарифа: территория, на которой билеты действительны для продажи; ограничения по бронированию определенных классов; правила и сроки подтверждения бронирования; условия *Open jaws*, то есть возможность лететь в один город, а возвращаться из другого; ограничения по перелету из зарубежных стран (например, в компании *Lufthansa* не разрешено приобретение билета из другой страны в Санкт-Петербург в одну сторону), ограничения (*stopover*). Особо пользуются уважением небольшие группы. Если купить авиабилет на перелет в пределах Европы на группу 3–5 человек, то *Lufthansa* предоставит групповую льготу: один билет будет по полному тарифу, а остальные по минимальному.

Государства заключают двусторонние соглашения (*bilateral agreement*) об организации авиаперевозок, лимитов перевозок, политике тарифов и продажи билетов, а также иных условиях, которые обеспечивают равные условия для национальных перевозчиков двух государств. Если устанавливается линия Москва–Нью-Йорк, то каждая сторона имеет право на равное участие в проекте или справедливую экономическую компенсацию своих интересов. При этом стороны договариваются о ценовой политике и тарифах с учетом классности услуг.

Международные организации контролируют тарифную политику. Испанская компания «Иберия» в целях интенсификации въездных туристских потоков получила значимую финансовую поддержку из государственного бюджета своей страны, что позволило этой компании ввести пониженные тарифы на международные перевозки. Это дало компании Иберия преимущества на рынке перевозок. Антимонопольный комитет IATA оштрафовал компанию Иберия на весьма солидную сумму за проведение политики, ущемляющей интересы авиакомпаний других государств и международных альянсов авиационных перевозчиков.

Web:

Air Fire <http://www.study-abroad.org/intercross/airfare.htm>

Air Fires Discounters <http://www.traveldiscounters.com>

Ticket <http://www.pctravel.com>

Ticket Master Online <http://www.ticketmaster.com/spotl/travel/>

International Airport Codes <http://www-iwi.using.ch/~mmarchon/airline/>

Fly Info <http://yahoo.flifo.com/cgiiprograms/ar.cgi?averq.htm>

Аэродромные сборы

Отдельные государства национальными законами вводят налог за пересечение государственной границы, это может распространяться на всех путешествующих лиц и транспортные средства или только на иностранных граждан. Сбор взимается на границе при въезде или выезде или учитывается в стоимости перевозки автоматически.

Сбор аэродромный (*airport fee, airport tax, head tax*) — сбор, взимаемый с пассажиров, вылетающих международными рейсами из аэропорта. Сбор принят в некоторых аэропортах (в основном развивающихся стран — Бразилия, Гайана, Гвинея, Египет, Зимбабве, Китай) и составляет обычно от 5 до 50 USD США. Таким сбором, как правило, не облагаются: официальные представители иностранного государства, сотрудники ООН и члены их семей, транзитные пассажиры, вылетающие в день прилета и тем же самолетом, а также дети в возрасте до 2–10 лет.

Если сбор уплачивается лично туристом и в состав цены авиаперелета (тура) не включен, согласно установленным правилам, то туриста следует предупреждать заблаговременно.

9.25. Авиаационные компании и консорциумы

Организация воздушных перевозок сложна, требует привлечения значительного финансирования и капитальных вложений для приобретения, содержания и обслуживания воздушных судов, систем полетного и наземного обеспечения, сложнейшего и разнообразного аэродромного хозяйства, ремонтной базы, системы агентств по реализации авиабилетов, автоматизированных систем бронирования и многого другого. Заниматься этой деятельностью могут лишь крупные компании и консорциумы. Часто основные перевозчики являются национальными компаниями или компаниями, в которых основной долей акций владеет государство. Крупная национальная авиакомпания, совершающая авиарейсы по стране и за рубеж — *major airline*. Авиакомпания, действующая внутри определенного региона одной страны или региона, объединяющего несколько небольших стран, — *regional airline*.

В доперестроечный период в СССР была лишь одна государственная авиакомпания «Аэрофлот», в начальный период реформ «Аэрофлот» распался на тысячи мелких предприятий, и в России образовалось до 500 воздушных перевозчиков, значительная часть которых не выдержала конкуренции. Сегодня на рынке услуг воздушной перевозки функционируют лишь два десятка российских региональных перевозчиков, способных содержать парк современных воздушных лайнеров.

На рынке международных авиаперевозок работают несколько крупных авиационных консорциумов, объединяющих мощности и капиталы различных национальных компаний. Все компании ведут конкурентную борьбу за пассажира, разрабатывают разнообразные привлекательные программы обслуживания, множественные льготные тарифы, клубные программы. Огромное внимание уделяется безопасности и комфортности полетов.

Некоторые консорциумы и компании четко ориентируются на региональный рынок услуг воздушных пассажирских перевозок. Южно-Азиатский регион обслуживают 44 авиакомпании: *Air Hong Kong Limited, Air India, Air Mauritiuis Limited, Air New Zeland Limited, Airlanka Limited, Airitalia, Asiana Airlines, Biman Bangladesh*

Airlines, Cargolux Airlines International, Cathay Pacific Airways Limited, China Airlines, Czechoslovak Airlines, Emirates, Eva Air, Federal Express Corporation, Finnair Oy, Garuda Indonesia, Japan Airlines Co Limited, JAT Yugoslav Airlines, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air, Lufthansa German Airlines, Malaysia Airlines, Myanma Airways Co., Nippon Cargo Airlines, Northwest Airlines Inc., Pakistan International Airlines, Pelangi Air Sdn Bhd, Philippine Airlines Inc., Qantas Airways Limited, Royal Brunei Airlines Ltd., Royal Jordanian, Royal Nepal Airlines, Saudi Arabian Airlines, Scandinavian Airlines System, Sempati Air, SlinkAir, Singapore Airlines Limited, South African Airways, SwissAir, Tarom Romanian Air Transport, Thai Airways International Ltd., THY Turkish Airlines, UTA French Airlines.

Для изучения отдельных крупных консорциумов, в качестве примера, рассмотрим несколько наиболее представительных. Обращаем внимание читателя, что деятельность авиакомпаний развивается стремительно, они возникают, соединяются в международные и национальные альянсы и консорциумы, разъединяются, преобразовываются. Адекватно этому изменяются объемы и количественные показатели их деятельности, ареал и сегменты рынка. Данная информация не является официальной информацией этих перевозчиков, не является их рекламой, за исключением случаев прямого указания такового в баннере под статьей. Для получения оперативной информации рекомендуем обратиться на сайт компании в сети Интернет.

Airbus Industry

Airbus Industry — крупнейший европейский авиационный консорциум, созданный в декабре 1970 г., в который входят французская компания *Aerospatiale* (37,9%), немецкая *Deutsche Aerospaes* (37,9%), английская *British Aerospace* (20%) и испанская *Construccion Aeronauticas* (4,2%). Консорциум является одним из самых крупных производителей самолетов в мире и успешно конкурирует с американской компанией *Boeing*. Самый современный и популярный пассажирский самолет *Airbus Industry* — A-340 — четырехмоторный, 270-местный пассажирский аэробус, который серийно производится с середины 1993 г. Всего за 1994 г. консорциумом было продано более 130 крупных самолетов типа A-300 и аналогичных.

«Аэрофлот — российские международные авиалинии»

«Аэрофлот — российские международные авиалинии» — одно из крупнейших российских авиапредприятий.⁷¹ Компания выполняет 68 % пассажирских авиационных перевозок в России, осуществляя полеты в 139 пунктов 70 стран мира. На территории бывшего СССР авиакомпания связывает Москву с 40 городами России, СНГ и Балтии.

Аэрофлот имеет 130 представительств за рубежом и в России. В парке самолетов — 118 машин собственных и арендованных, парк самолетов постоянно обновляется, за 1999–2000 гг. в компанию поступило десять самолетов Боинг 737-400, два Боинг 777-200, четыре Боинг 767 и три аэробуса A-310. Компания имеет в собственности более 650 объектов недвижимости, в том числе и за рубежом для обеспечения деятельности представительств в 137 странах мира. В состав общества входят 60 предприятий.

В авиакомпании работают более 15 тыс. высококвалифицированных специалистов. 49 экипажей допущены к полетам III категории сложности ИКАО, когда посадка воздушного судна допускается при высоте облачности до 15 м и видимости ВПП до 200 м. По стандартам ИКАО уровень надежности достигает 99,95–99,98%.⁷² В апреле 1999 г. «Аэрофлот» начал осуществление программы для часто

⁷¹ Открытое акционерное общество «Аэрофлот — российские международные авиалинии» создано решением Правительства РФ № 527 от 28.07.1992 г.

⁷² Российская туристская газета, №35, 20.08200.

летающих пассажиров «Аэрофлот-бонус». В течение года в программе приняло участие 16 тыс. пассажиров. Бонусную карточку следует предъявлять при покупке авиабилета и при регистрации. Расчет ведется — один бонус за 1 км полета в экономическом классе, за полет в бизнес-классе и первом классе количество баллов увеличивается 1,5 и 2 соответственно. Набрав 30 тыс. баллов, можно получить бесплатный билет на рейс в европейской части России, 50 тыс. баллов — бесплатный билет в Европу, более 70 тыс. баллов — бесплатный билет для полета в Северную Америку или Азию. За 1999 г. «Аэрофлот» перевез 4 млн. 607 тыс. пассажиров, среди которых почти половину на внутренних авиалиниях, 90,3 тыс. тонн грузов. В состав компании входит предприятие «Аэромар», которое обеспечивает бортовое компакт-питание для пассажиров «Аэрофлота» и самолетов других авиакомпаний. Ежедневно «Аэромар» готовит 15 тыс. порций бортового питания 500 видов примерно на 110 рейсов.

Web: <http://www.aeroflotbonus.ru>

Боинг

Боинг (*Boeing*) — крупнейшая в мире авиастроительная компания, расположена в Сиэтле, штат Вашингтон, США. Основана в 1916 г. Виллиамом Боингом. Первоначально именовалась как *Pacific Aero Products Company* и начала строить небольшие самолеты преимущественно для почтовых рейсов. Впоследствии компания вышла на мировой рынок с суперкрупными военными самолетами В-17, В-47 и В-52, хорошо известными по военным действиям в период мировой войны 1940–1945 гг. Сегодня «Boeing» известен самыми крупными пассажирскими лайнерами *Boeing 707, 727, 747*. Самолет находится в эксплуатации более 20 лет и пока не превзойден по своим техническим характеристикам и показателям надежности.

Технические параметры	Боинг 747-200	Боинг 747-400
Длина, м	70,51	70,66
Размах крыла, м	59,64	64,44
Высота, м	19,33	19,40
Ширина каюты, м	6,13	6,13
Крейсерская скорость, км/ч	920	920
Подъем на высоту, м	13700	13700
Места		
Первый класс	12	20
Бизнес-класс	56	75
Эконом-класс	318	292

DELTA Airlines

Авиакомпания «Дельта» (США) была создана в 1924 г. Первый пассажирский рейс осуществлен в 1929 г. С 1970 г. выполняет трансатлантические рейсы на суперлайнерах БОИНГ. В настоящее время лайнеры авиакомпании совершают 5016 рейсов в 330 городов 53 стран мира. «Дельта» занимает ведущее место среди американских авиакомпаний и третье после супергигантов *American AirLines* и *United Airlines*. Авиакомпания насчитывает в своем парке 567 самолетов, среди них *Air bus A-310, Mc.Donnell Douglas M-11, MD-88, Boeing 727, 737, 757, 767*. Средний возраст самолета — девять лет. Партнеры компании — *SwissAir, Singapour AirLines, AeroMexicoAustrian Airlines, Air New Zeland, Sabena, Varig*.

«Дельта» — одна из немногих компаний в мире, работающая с рекордной прибылью и обеспечивающая 100%-ную гарантию сохранности багажа. Большое внимание уделяется качеству обслуживания и борьбе за постоянного клиента. Введены существенные скидки для постоянных клиентов *Sky Miles*. Тезис руководства авиа-

компании: «Дельта» — всемирная компания — должна не обязательно достичь всех городов мира, а лишь тех, где она уверенно предоставит достойный уровень обслуживания». Штаб-квартира компании расположен в городе Атланта (штат Джорджия, США).

Web: <http://www.delta-air.com>

Finnair

Finnair OY — финская авиакомпания, основанная в ноябре 1923 г. под наименованием Aero OY. В 1930 г. фирма была преобразована в *Scandinavian Air Express*. В 1947 г. компания стала именоваться *Finnish Air Lines* и приобрела статус международной авиалинии, получила надлежащий код IATA. Свое наименование — *Finnair* — компания получила лишь в 1953 г.

Сегодня *Finnair* не только авиакомпания, но и крупный туристский концерн, включающий авиакомпанию, гостиничные и ресторанные цепи, туристские агентства во многих странах. *Finnair* отличается высокой безопасностью полетов и высокой культурой обслуживания клиентов. На рынке СССР *Finnair* работает с 1964 г. Объем перевозок *Finnair* достиг в 1997 г. 4 млн. международных и 2 млн. внутренних пассажиров. Из десяти пассажиров аэропорта *Vantaa* (Хельсинки), считающегося одним из самых современных аэропортов мира, — семь являются пассажирами *Finnair*.

Сеть внутренних линий весьма обширна — компания обслуживает 27 финских городов. Компания совершает 47 международных маршрутов, в том числе в Нью-Йорк, Сан-Франциско, Токио, Осаку, Пекин, Сингапур. 100 млн. человек живут в 90 минутах полета от Хельсинки. Годовой доход компании составляет 1,4 млрд. USD. В 1998 г. компания выполняла в неделю 8 рейсов в Москву и 9 рейсов в Санкт-Петербург.

Finnair <http://www.interactive.line.com/finland/>

ТРАНСАЭРО

ТРАНСАЭРО — первая в России негосударственная авиакомпания. Работает на рынке внутренних и международных авиационных пассажирских и грузовых перевозок с 1991 г. «Трансаэро» имеет сильные и прочные позиции на рынке авиационных перевозок. Развитая сеть продажи включает собственные офисы и более чем 250 агентов в России, СНГ и дальнем зарубежье. Компания «Трансаэро» является членом основных международных систем продажи авиабилетов. Имеется сертификат Федеральной авиационной администрации США на самостоятельное техническое обслуживание самолетов американского производства. Собственный Центр подготовки авиационного персонала, сертифицированный российскими авиационными властями, готовит специалистов не только для «Трансаэро», но и для других авиакомпаний России и СНГ. Успешно работают дочерние компании — «Трансаэро-экспресс» и «Трансаэро-тур-групп». Создан уникальный для России продукт в области пассажирских авиаперевозок, соответствующий международным стандартам.

«Трансаэро» сегодня — это безопасность и пунктуальность полетов, максимум комфорта для пассажиров и доступные цены. Компания владеет большим парком современных воздушных лайнеров. Самолеты авиакомпании выполняют более 8000 рейсов в год. Объем перевозок более полумиллиона пассажиров. Регулярность полетов — 88% при уровне международных стандартов 83%. В расписании полетов более двух десятков маршрутов в города России, СНГ (Азербайджан, Казахстан, Молдавия, Узбекистан, Украина, Белоруссия) и дальнего зарубежья (Англия, Германия, Израиль, Кипр, Франция). Во всех ключевых точках полетов имеются представительства.

Компания уделяет большое внимание авиационной безопасности и безопасности полетов. Показатели безопасности полетов в четыре раза превышают мировой уровень. На рейсах авиакомпании не зарегистрировано ни одного случая нарушения паспортно-визового режима тех стран, куда выполняются полеты, «Трансаэро» — мировой лидер в этой области по оценке ИАТА. Услуги компании доступны широким слоям потребителей — предлагается широкая гамма тарифов, скидки для детей и пожилых людей, семейные, студенческие скидки, сезонное снижение цен, «социальные билеты» для малоимущих. Пассажирам предоставляются высококомфортные услуги перевозки полетного и наземного обслуживания — современные самолеты, обученный персонал, бизнес и экономический классы обслуживания, услуги бизнес-залов в Шереметьево и других аэропортах, бесплатная доставка из Шереметьево в центр Москвы. Имеются специальные программы для частолетающих пассажиров — система льгот для постоянных клиентов компании — «Трансаэро Привилегия», «Трансаэро Клуб», «Корпоративный Клуб».

В составе компании — дочерняя фирма «Трансаэро-тур-групп» имеет 15 туристских агентств в России и за рубежом, пассажирам предлагается широкий спектр туристских услуг и турпакетов туристского обслуживания. Для VIP-персон — дочерняя фирма «Трансаэро-экспресс» обеспечивает бизнес-полеты по индивидуальным заказам.

Web: <http://www.transaero.ru>

* * *

Практически каждая авиакомпания имеет свой сайт в сети Интернет, где можно познакомиться с историей компании, современным состоянием, перечнем услуг, расписанием полетов, особенными условиями обслуживания и др.

Airlines on Web:

<http://airlines-online.com/>

<http://haas.berkeley.edu/~seidel/airline.html>

9.26. Дисконтные программы

Воздушные перевозки удобны, в определенных условиях существенно быстрее наземных позволяют достигнуть намеченной цели пункта назначения путешествия. Особенно часто воздушными сообщениями пользуются деловые люди, которые повторно летают по определенным маршрутам или различным направлениям и образуют категорию «частолетающих пассажиров» (*frequent traveller*). К тому же деловые путешественники не сами платят за путешествие, за них платит фирма, во многих случаях уровень перевозки выбирается достаточно высокий (первый или бизнес-класс) из целей престижа фирмы или компании. За каждого такого выгодного пассажира на рынке авиаперевозок идет борьба. Закрепить за собой выгодного клиента важно, и все авиакомпании практически без исключения создают дисконтные программы для клиентов, предоставляя им различные дополнительные услуги, страховку, скидки на авиабилеты. Например, политика организации перевозок немецкой компании *Lufthansa* практически полностью ориентирована на пассажиров и туристов, следующих в путешествие с профессионально-деловыми целями.

Каждая авиакомпания создает свой клуб для пассажиров, который осуществляет популярные дисконтные программы воздушных полетов (*frequent flyers program*). Каждому члену клуба выдается именная номерная пластиковая клубная карта, которая позволяет получить разнообразные услуги и скидки на воздушную перевозку или в связи с ней. Основным критерий уровня дополнительных услуг — расстояние, которое пролетел пассажир на самолетах данной авиакомпании или группы авиакомпаний. В экономике авиаперевозок используется главный показатель для оценки загрузки транспортной пассажирской линии — пассажиро-

миля *available seat miles*.⁷³ Чем больше пассажиро-миль набрал клиент — тем он более уважаем. Среди прочих услуг немаловажная — особая забота о багаже и его страховка. Применяемые методы сопровождения багажа клиентов обеспечивают 100%-ную сохранность багажа.

IAPA

International Airline Passenger's Association (IAPA) — Международная ассоциация авиационных пассажиров и крупная дисконтная программа для частолетающих пассажиров. IAPA занимается страхованием авиапассажиров, предоставляет скидки при оплате отелей и аренде автомобилей и различные льготы «частолетающим путешественникам».

Ассоциация выпускает специальные пластиковые карты IAPA, которые сегодня уже предлагаются российским бизнесменам и туристам в крупнейших банках России. Владельцы «золотой» карты IAPA получают ряд существенных скидок в путешествии: 40%-ная скидка предоставляется при оплате проживания в 4000 лучших отелях мира сети *Mandarin Oriental*, *Hilton Hotels USA*, *Hilton International* и др.; 30%-ная скидка предоставляется при оплате автомобиля, взятого на прокат, причем независимо от срока аренды и т. п. Стоимость такой карты примерно 100 USD. Ассоциация функционирует более 30 лет и гарантирует своим членам (их более 500 тыс.) привилегированное обслуживание в любой стране мира. Ассоциация выпускает ежемесячный бюллетень — *Travel Safety Alert*. Владелец карты IAPA обеспечивается персональной страховкой при аренде автомобиля с покрытием страховых расходов до 50 тыс. USD. Туристская страховка *Travel Accidental Insurance Protection* предоставляется с лимитом ответственности до 2 млн. USD. Члены IAPA пользуются услугами бизнес-центров и системой специального сопровождения багажа *Bag-Guard*, которая обеспечивает практически 100%-ную сохранность багажа путешественника. Предусмотрена поддержка при утере кредит-карты, денег и самой карты IAPA.

Дисконтные клубы авиакомпаний

Air Miles — дисконтная программа авиакомпании *British Airways* для частолетающих пассажиров. Пассажирам, использующим рейсы этой авиакомпании, выдается специальный ваучер (*Air Miles voucher*), позволяющий получить скидки на поездку туда-обратно (*round trip*) (скидки начинаются от расстояния в 750 миль и далее суммируются). *Ambassador Club* — дисконтный клуб для частолетающих пассажиров на авиалинии TWA — *TWA Frequent Fliers' Club*. *Al Fursun* — дисконтный клуб авиакомпании *Saudi Arabian Airline* для частолетающих пассажиров.

Business-Elite — программа для пассажиров бизнес-класса межконтинентальных рейсов авиакомпании *DELTA Air Lines*. Более удобное расположение кресла, повышенный сервис обслуживания в полете, более широкий спектр услуг наземного обслуживания в залах ожидания и погрузки багажа. Участникам программ *SkiMiles* начисляются 125% от действительного количества расстояния полета. Некоторые авиаперевозчики эмитируют собственные кредит-карты для расчетов за авиаперевозку для частолетающих пассажиров — *Air Travel Card*, иногда такая программа именуется *Universal Air Travel Plan*.

Аналогичные дисконтные клубные программы вводятся практически всеми авиакомпаниями, кроме российских.

Web:

Frequency Flyers Programs, <http://www.stratrav.com/freqfly.htm>

⁷³ Аналогичен показателю пассажиро-километр.

Международные альянсы авиаперевозчиков

Кроме международных ассоциация, таких как IATA, всеобъемлюще контролирующих рынок международных перевозок, имеются союзы или альянсы чисто производственного характера, возникающие в противовес деятельности крупным авиакомпаниям.

К таковым следует отнести альянс авиакомпаний *STAR ALLIANCE*⁷⁴, объединяющий 16 авиакомпаний, которые в целом осуществляют пассажирские и грузовые перевозки в 155 стран мира и 840 аэропортов. В состав альянса⁷⁴ входят следующие компании: *Air Canada, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, BMI, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, Spanair, TAP Portugal, THAI, United, US Airways and VARIG Brazilian Airlines. South African Airways и SWISS войдут в состав альянса в 2006 году.*

Слоган альянса: **840 destinations in 155 countries (840 дестинаций в 155 странах).**

Члены альянса предоставляют друг другу значимые приоритеты в наземном обслуживании самолетов в аэропортах, приоритеты свои клиентам при резервировании на листе ожидания, приоритеты при регистрации пассажиров, обслуживании их багажа. Компании осуществляют перевозки по согласованным расписаниям и удобную стыковку рейсов, имеют гибкие дисконтные программы и другие отличия, позволяющие предоставить клиентам высокий сервис и привлечь их к перелетам на самолетах компаний, входящих в этот альянс.

Total of 16 member airlines	million
Annual passengers	382.61
Daily departures	15,000
Number of employees	341,117
Countries served	138
Airports served	790
Fleet	2832

*Figures relate to data compiled as of July 2005 by Star Alliance Corporate Office

Carrier	Fleet size	Number of employees	Major hub airports
Air Canada	289	33,000	Toronto, Montreal, Vancouver
Air New Zeland	89	10,394	Auckland, Los Angeles
ANA	181	20,530	Tokyo Haneda, Tokyo Narita, Osaka Itami, Osaka Kansai
Asiana Airlines	59	7,068	Incheon and Seoul
Austrian	100	7,400	Vienna, Innsbruck
BMI	43	4,079	London Heathrow, Manchester
Polish Airlines	54	3,910	Warsaw
Lufthansa	377	92,718	Frankfurt, Munich
Scandinavian Airlines	200	8,661	Copenhagen, Oslo, Stockholm
Singapore Airlines	96	14,418	Singapore Changi
Spanair	54	3,099	Madrid, Barcelona
TAP Portugal	40	5750	Lisbon
THAI	80	25,463	Bangkok, Chiang Mai, Phuket, Had Yai
United	494	61,200	Chicago, Denver, San Francisco, Los Angeles, Washington, D.C.
US Airways	282	27,848	Charlotte/Douglas Intl, Philadelphia Intl
Varig	81	11,432	Rio de Janeiro, Sao Paulo

Более полную информацию следует получить на сайте альянса в Интернет.

Web: www.staralliance.com

⁷⁴ По состоянию на ноябрь 2005 г.

9.27. Низкобюджетные воздушные перевозчики

Ценовая конкуренция на рынке воздушных перевозок вызывает к жизни новые продукты, а именно низкотарифные (низкобюджетные) — *low cost*, или попросту дешевые⁷⁵, варианты услуг перевозок. Идея формирования таких услуг зародилась в конце 1990-х гг. Низкобюджетные авиакомпании достигают преимуществ в основном за счет уменьшения места в салоне в расчете на одного пассажира, уменьшения объема услуг в полете, использования новых технологий прямых продаж билетов на свои рейсы через Интернет и ограничения количества персонала, ориентации на определенный класс малосостоятельных пассажиров, например, студентов. В структуре доходов таких авиаперевозчиков значительное место занимают смежные, не связанные напрямую с перевозками доходы. Так, авиакомпания *RyanAir* получает около 16% доходов от посредничества при продаже автомобилей, страховок и мобильных телефонов. Также низкобюджетные перевозки активно действуют на новых направлениях, например, в Макао, где развивается игорный бизнес и в непосредственной близости и транспортной доступности для туристов расположен Гонконг. Макао является прекрасным транспортным узлом для продолжения путешествия в Китай, Гонконг, Юго-Восточную Азию и даже Австралию. Из аэропорта Макао имеются низкобюджетные рейсы в Таиланд, Сингапур, Малайзию и Филиппины. Объявленные тарифы гонконгской *low cost* авиакомпании *Oasis Hong Kong Airlines* просто фантастические. Цена для полета из Гонконга в одну сторону в города Европы начинается от 1000 гонконгских долларов (примерно 129 USD), без учета сборов, что является беспрецедентно низкими — найти нечто подобное у обычных авиакомпаний даже при бронировании за год практически нельзя.

Инициатором и первопроходцем этого вида авиаперевозок является американская компания *Southwest Airlines*, которая сегодня обслуживает около 70 млн. человек в год. Низкая стоимость этапа перевозки позволяет расширить категорию туристов, выезжающих в другие регионы на выходные дни или краткий период (2–3 дня). Так, в Эдинбурге (Шотландия) установлено, что именно с введением низкобюджетных авиаперевозок количество туристов возросло в 3 раза. Причем 50% туристы из европейских стран, а 31% — туристы из Северной Америки.

Следует отметить, что предложение дешевых перевозок на туристском рынке позволило не просто охватить новую категорию туристов, сформировать новые потоки, но и качественно изменить въездного туриста как такового. Вместо состоятельного массового туриста в дестинацию на краткосрочные туры прибывают туристы категории средних и ниже средних доходов, студенты. Этой категорией туристов востребован совершенно иной туристский продукт, часто довольно низкопробный, секс-услуги и иные, что вызывает озабоченность туристской общест-венности и иногда является предметом разбирательства на государственном уровне. Вместе с тем рынок предложения низкобюджетных воздушных перевозок в 2006 г. уже становится насыщенным и в европейском регионе. В Дублине, Кельне и Брюсселе у дешевых авиакомпаний существует превышение предложения над спросом; в Лондоне, Ливерпуле и Стокгольме достигнута граница насыщения рынка. Из-за слабого спроса и недобора пассажиров имели место отмены рейсов, таких, например, как Лондон-Марсель. Слишком высокое и агрессивное пред-

⁷⁵ В России также была попытка минимизировать цены перевозок в начале 1990-х. Некоторые туристские фирмы стали перевозить туристов на деревянных скамейках военно-транспортных самолетов и вдобавок без страховки. Однако это начинание было прекращено указом президента об обязательности страхования пассажиров воздушных перевозчиков. Другая попытка установления низких тарифов была предпринята авиакомпанией «Сибирь» уже в 2005 г. Были организованы полеты из Нижнего Новгорода в Москву за 300 руб. в одну сторону, но вскоре из-за роста затрат на авиационное топливо тарифы выросли до 989 руб., хотя и остались самыми низкими на этом направлении.

ложение продукта низкобюджетных перевозчиков приводит к снижению доходов авиакомпаний в расчете на одного пассажира. Прогнозируемого потенциала рынка потребителя многим дешевым авиаперевозчикам не хватит, чтобы остаться прибыльными.

WindJet итальянская *low cost* авиакомпания, созданная в 2003 г., имеет два базовых аэропорта — в Катанье и в Форли и осуществляет регулярные и чартерные *low cost* перевозки в Париж, Дюссельдорф, Монако, Ибицу, Занте, а также по шести маршрутам внутри Италии. В настоящее время парк воздушных судов авиакомпании включает восемь самолетов типа A320. В 2006 г. в состав самолетного парка авиакомпании планируется включить еще четыре A320. *WindJet* один из немногих низкобюджетных авиаперевозчиков, выполняющих в 2006 г. полеты в Россию в аэропорт «Внуково». Другим *low cost* перевозчиком является авиакомпания *Germania Express*, осуществляющая с 2003 г. рейсы из Москвы в города Германии. Немецкий *low cost* перевозчик *Germanwings* с 2005 г. осуществляет регулярные рейсы из Домодедово (Москва) в Кёльн и Берлин. *VIVA Macau* третья *low cost* дальнемагистральная авиакомпания, которая в 2006 г. начинает полеты из Макао в Москву и Владивосток. В парке авиакомпании в 2006 г. шесть арендованных самолетов *Airbus 330* и *Boeing 767*, далее *VIVA Macau* предполагает купить 12 самолетов *Airbus 350* или *Boeing 787* и расширить ареал перевозок по дальнемагистральным маршрутам, включая Северную Америку, Европу и Ближний Восток. Отметим, что в Европе рынок воздушных перевозок на 16% освоен именно низкобюджетными авиаперевозчиками, к 2010 г. планируется занять 24% рынка перевозок.

9.28. Багаж

Багаж путешественника присутствует всегда. Термин *baggage* употребляется преимущественно в США; в английском языке принят другой термин — *luggage*. Количество его зависит от цели путешествия, сроков и потребностей. Различные виды средств пассажирских перевозок по-разному лимитируют багаж. Морское судно несравнимо по возможностям перевозки багажа туристов с воздушным лайнером. В авиации вес и размеры багажа ограничиваются в зависимости от вида самолета и класса обслуживания. Обычно это 30 кг для первого класса и 20 кг для остальных классов. Кроме проблем технического характера при международных перевозках имеет место таможенные ограничения. Национальными правилами устанавливается багаж, по предметным и количественным характеристикам, который пассажир может провозить без уплаты пошлины (*duty free baggage*).

В общем случае отдельные конструкции самолетов могут брать на борт и перевозить значительное количество груза. Но пассажирские лайнеры для этого не приспособлены, и количество, вес, а, главное, объем багажа ограничен. Крупный пакетированный багаж — чемоданы, сумки, пакеты — специально регистрируется (каждое место) и сдается в багажное отделение самолета, мелкие личные вещи и предметы пассажиры берут с собой в салон. В практике путешествий туристы сообразно целям поездки не берут с собой много багажа.⁷⁶ Исключение составляют эмигранты, лица, следующие на длительный срок проживания в дестинации, например дипломаты, специалисты⁷⁷, а также и «шоппинг-туристы» (челноки). Для них предоставляются контейнеры, либо их груз следует специальным грузовым самолетом другим рейсом, либо им приходится выбирать другой вид транспорта для перевозки.

⁷⁶ Более того, для того, чтобы туристы не брали с собой много багажа, организуются туры, в состав и цену которых включается определенный набор предметов личного пользования, например, белье на каждый день, пляжная одежда, солнечные очки, предметы личной гигиены и другие. Эти предметы турист получает в местном бутике при курортном отеле на самый изысканный выбор.

⁷⁷ Не относящиеся к категории туристов.

Путешествующие воздушным транспортом могут взять с собой лимитированное количество багажа бесплатно — до 30 кг и некоторое количество мест за дополнительную плату. Багаж проходит контроль, полностью и без исключения просвечивается и, при необходимости, проверяется на контрольных пунктах на наличие запрещенных к перевозке предметов, проходит выборочную проверку службой безопасности. Все единичные пакетированные предметы регистрируются, им присваивается идентификационный номер, на каждое место багажа наклеивается бирка с номером рейса, места, номера билета. В объем обычной обязательной страховки входит страховка багажа, но возмещение, как правило, при утере и повреждении такового при воздушной перевозке не превышает 100 USD.

9.29. Правила перевозки багажа

Багаж пассажира, сданный им для перевозки и следующий на транспортном средстве вместе с пассажиром, — *accompanied baggage*. Этот багаж разделяется на провозимый бесплатно (*baggage allowance*) и за дополнительную плату. Транспортные компании ограничивают не только вес, но и габариты багажа, принимаемого для перевозки. Вводятся ограничения на состав предметов, входящих в багаж, в аспектах безопасности. На некоторых чартерных рейсах, перевозящих туристов в специализированные шоппинг-туры (Турция, Арабские Эмираты и т. п.), предельный вес бесплатного багажа может быть значительно повышен (до 50 и даже 100 кг). Излишек багажа (*excess baggage*) оплачивается дополнительно по тарифу, который различен на авиалиниях.

Весь перевозимый пассажирами на воздушном судне багаж должен быть зарегистрирован. Зарегистрированный багаж (*registered baggage, checked baggage*) — багаж, который сдан пассажиром авиакомпании для перевозки под ее ответственность. На любой зарегистрированный багаж пассажиру выдается специальный номерной талон (персональный идентификатор места багажа *baggage tag*), по предъявлению которого пассажир в порту назначения может получить свой багаж. Отрывная часть талона с этим же номером наклеивается на багажную единицу (чемодан, сумку, тук, ящик, пакет). При стойках регистрации билетов и багажа имеются контрольные весы и транспортеры, по которым багаж следует в отсеки-накопители и далее направляется в самолет по назначению.

Часть багажа (личные вещи) может быть взята пассажиром с собой в салон самолета. Однако и на них пассажиру при регистрации выдается специальная бирка с надписью «ручная кладь» *hand baggage/luggage*. В Великобритании чаще пользуются термином *luggage ticket/receipt*. Пассажирам рекомендуется не выбрасывать бирки до выхода из аэропорта; в любой момент специальный контролер может проверить соответствие этих двух квитанций, чтобы убедиться, свой ли багаж вы взяли.

Выдача пассажирам багажа (*baggage claim*) в аэропорту прибытия — процедура достаточно сложная и хлопотная. Прежде всего, необходимо организовать быструю разгрузку багажных отсеков самолета и доставить багаж пассажирам в зал прибытия (после прохождения паспортного контроля). Там устраиваются специальные отсеки, куда доставляется багаж, и пассажир сам находит принадлежащий ему багаж, если необходимо пользуется тележкой, на выходе предъявляет багажную квитанцию контролеру. Для удобства нахождения своего багажа пассажирами в крупных аэровокзалах устраиваются движущиеся круговые транспортеры, называемые «карусель» — *carousel*. Таких транспортеров в залах прибытия крупных аэропортов бывает до десяти или более. При каждом транспортере или отсеке устанавливается световое табло с указанием номера рейса, багаж которого находится на раздаче.

Для хранения багажа транзитных пассажиров используются специальные камеры хранения багажа — *baggage-room* (в Англии чаще пользуются термином *luggage office*).

Коллизии с багажом пассажиров

Повреждение или недостача багажа (*damage to baggage*) — «притча во языцах» у всех перевозчиков⁷⁸. Чемоданы и сумки повреждаются, вскрываются грузчиками, утрачиваются ценные предметы, багаж теряется, его крадут, он направляется на другой рейс в другой порт на другой конец света, в другую страну и т. д. Эти неприятности приключаются с именитыми путешественниками и обычными туристами.

Это вполне возможно на любом рейсе любой авиакомпании. Потерянный багаж объявляют в розыск (*baggage tracing*) и через неделю-другую — он (возможно) находится. Разумеется, пассажир не бывает безучастным и пишет жалобы, требуя компенсации. Но, если только багаж не застрахован отдельно, то сумма компенсации не превышает 100 USD, однако компенсацию за моральный ущерб получить не удастся практически никогда. Кроме того, пассажиру придется пару раз съездить в аэропорт за багажом по его нахождению. Нередки случаи, когда недобросовестные грузчики обшаривают кладь, вынимают наиболее ценные вещи. Возможны варианты, когда при погрузке чемодан повреждается либо по причине вскрытия, либо от удара при падении с высоты при погрузке. Для избежания обшаривания и краж применяют чемоданы с легким, но прочным корпусом и кодовыми замками.⁷⁹

Чтобы багаж не потрошили лукавые грузчики и иные лица, имеющие профессиональный несанкционированный интерес к содержимому чемоданов, при стойках регистрации введена услуга обматывания чемодана или сумки широкой пластиковой лентой типа «скотч». Это мероприятие дает шанс на сохранность клади. Учитывая наличие риска утраты или повреждения багажа, страховые компании предлагают дополнительную страховку багажа, а пассажирам — членам клубов «частолетающих пассажиров», пассажирам первого и бизнес-класса — непременно предоставляется услуга особого наблюдения за багажом. Система специального сопровождения багажа при авиаперевозках для членов IAPA — *Bag-Guard*, которая обеспечивает почти 100%-ную сохранность багажа путешественника.

Подноски и транспортировка багажа

Подноски багажа — важная операция, услуги носильщиков имеются практически на всех аэропортах. Однако на этапе регистрации к рейсу пассажир прибывает с багажом и лично обязан предъявить его контролеру или таможеннику. Как услуга пассажиру с несколькими единицами багажа в каждом аэропорту в залах регистрации и залах получения багажа по прибытию пассажирам предлагаются удобные багажные тележки, в большом количестве имеющиеся в каждом из залов. Специальные служащие собирают тележки в залах регистрации и на стоянках транспорта и доставляют их в накопители к месту хранения и выдачи пассажирам. Как правило, тележки предоставляются бесплатно. Но в странах, где тележек по объективным или субъективным причинам мало⁸⁰, таковые выдаются за плату⁸¹ или под залог.

⁷⁸ Без исключения.

⁷⁹ Но если замок нельзя открыть, его можно сломать.

⁸⁰ Или очень хочется заработать. Или их, эти тележки, крадут сборщики металлолома.

⁸¹ Этот парадокс трансформации традиций и методов обслуживания мы наблюдали в Германии на железнодорожных вокзалах. На станциях, которые расположены на территории Западной Германии, свободных багажных тележек на вокзалах просто уйма. Как только переехали на территорию бывшей Восточной Германии — на перроне всего одна-две тележки и за пользование надо опустить монетку.

Особо рассматривается подножка багажа на этапе трансфера. Как правило, она оплачивается носильщику (*baggage-man*) дополнительно. Порядок этой платы различен и зависит от местных обычаев. Всегда следует узнать традиции и, если это необходимо, оговорить всю процедуру в договоре на обслуживание туристов с указанием стоимости, количества мест и т. д. Подножка багажа туристам в Египте и других восточных странах — «священная корова», и местные жители очень ревностно относятся к этому, непременно требуя «бакшиш».

Предметы, запрещенные к перевозке воздушным транспортом

Правилами перевозки из соображений безопасности полетов вводится ряд ограничений на перевозку воздушным путем предметов и материалов. Установлен перечень опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке в багаже (*dangerous articles in baggage*). Большинство транспортных компаний к этому типу относят различные газы (*gases*): сжатые (*compressed*), сильно охлажденные или замороженные (*deeply refrigerated*), горючие (*flammable*) и негорючие (*non-flammable*), бутан (*butan*), кислород (*oxyden*), жидкий азот (*liquid nitrogen*), заряженные баллоны аквалангистов (*cilinders*); яды (*poisonus*), едкие вещества (*corrosives*); кислоты (*acids*), щелочи (*alcalis*), ртуть (*mercury*) и аккумуляторные батареи (*wet cell batteries*).

Особо выделяют запрещенные к перевозке: взрывчатые вещества (*explosives*), осветительные патроны (*fireworks*), сигнальные ракеты и бенгальские огни (*flares*), боеприпасы (*munitions*), пистолетные пистоны (*pistol caps*), пистолеты и револьверы (*hand gan*).

Запрещены к перевозке легковоспламеняющиеся жидкости или предметы, радиоактивные, намагниченные агрессивные и раздражающие материалы: зажигалки (*bispossable lighter*), легковозгораемые вещества (*lighter fuel*), баллончики для заправки зажигалок (*lighter refills*), радиоактивные материалы (*radioactive materials*), намагниченные материалы (*magnetised materials*), агрессивные материалы (*offensive materials*), раздражающие материалы (*irritating materials*). Спички и карманные зажигалки могут быть взяты в салон самолета пассажиром. Не разрешается перевозить в самолетах портфели или кейсы с сигнальными устройствами (*brief-cases & attache cases with installed alarm devices*).

Однако данный перечень затрагивает предметы и вещества, запрещенные к перевозке по соображениям безопасности полетов. Есть и иные ограничения, устанавливаемые таможенными и фискальными правилами и законами государств на провоз контрабанды (товаров сверх нормы для личного пользования, валюты, наркотиков и лекарств, предметов и веществ, а также животных, запрещенных к вывозу-ввозу).

При регистрации пассажиров в аэропорту отправки и в аэропорту прибытия осуществляется контроль багажа путем просвечивания на специальном терминале каждого места груза, внешний осмотр с собаками, натасканными на наркотики или взрывчатые вещества. При возникновении подозрений возможен тщательный досмотр багажа и даже личный обыск⁸². За нарушение правил перевозки багажа пассажир может быть привлечен к административной, гражданской или уголовной ответственности. По прибытию международного рейса в некоторых странах устанавливается два варианта прохода: (а) через контрольный пункт: по «зеленому коридору» без проверки, и (б) по «красному коридору» с проверкой и досмотром. Пассажир сам выбирает вариант прохода, но контрольная служба имеет полное право остановить любого пассажира и произвести досмотр багажа, личный досмотр.

⁸² Контрабандисты умудряются провозить капсулы с наркотиками в желудке, а иные специалисты-курьеры — пакеты с драгоценностями в заднем проходе.

Для личного досмотра имеются специальные комнаты и понятые. При необходимости ведется видеосъемка.⁸³ Для производства личного досмотра имеются врачи и специальный персонал пола по принадлежности субъекта досмотра. Оперативно производится контроль всех пассажиров путем прохождения через ворота-металлоискатель или ручным металлоискателем, возможна ситуация с простым ощупыванием одежды.⁸⁴ При этом все металлические предметы, находящиеся в карманах одежды, пассажиру необходимо выложить на специальный поднос для досмотра. Ручная кладь подлежит детальному досмотру просвечиванием или визуальным осмотром.

Предметы и вещи, которые пассажирам разрешается брать в салон самолета

Отдельные небольшие и ценные предметы и вещи личного потребления пассажирам разрешается взять с собой в салон. Прежде всего, в салоне все пространство заполнено креслами и имеются небольшие потолочные ящики, в общем случае закрывающиеся крышками с защелками.⁸⁵ Там лежат одеяло, спасательные жилеты и имеется небольшое пространство для ручной клади. Если рейс не заполнен полностью и есть свободные места, то, возможно, будет разрешено взять с собой легкий чемодан или не слишком большую спортивную сумку, если борт полный, то места в салоне для багажа практически нет. В проходе между креслами багаж ставить нельзя, поскольку это пространство предназначено для перемещения пассажиров, бортпроводников, тележек с питанием. Какое-то небольшое пространство имеется под креслом. Тем не менее, количество и объем вещей и аксессуаров, которые разрешается пассажирам брать с собой в салон самолета (*free items*), ограничено: дамские сумочки (*ladies' handbag*), пальто (*overcoat*), зонтики (*umbrella*), плащи и накидки от дождя (*walking stick*), плед или шерстяное одеяло (*wrap or blanket*), фотоаппараты (*small camera*), бинокли (*binoculars*), разумное количество литературы для чтения (*reasonable amounts of reading matter*), детская еда (*infants' food*), детская корзина или коляска (*infants' carrying basket*), разборный или складной детский стул/кресло (*infants' fully collapsible stroller/pushchair*).

Для того чтобы туристы брали с собой в путешествие меньше багажа, немецкие туристские фирмы для своих клиентов ввели новую практику включения в состав стоимости тура на морские курорты 20 самых необходимых бытовых предметов, которые турист получает по своему выбору в местном бутике курортного отеля (пляжные очки, шорты, сандалии, белье, предметы гигиены и др.). Это позволяет существенно снизить объем багажа и путешествовать практически «налегке».

Контейнеры для перевозки багажа и животных

При перевозке массовых грузов — багажа пассажиров на самолетах — значительно большее значение играет объем грузов, нежели их вес, хотя последнее немаловажно. Эта проблема резко встала при интенсификации шопинговых рейсов. Мелкооптовые торговцы, используя таможенные преференции, предоставляемые туристам, в начале 1990-х стали интенсивно возить в Россию одежду, промышленные товары, причем иногда вес багажа превышал тонну на пассажира. Челночный туризм не является российским изобретением. Он существует, пока

⁸³ Уникальные душераздирающие кадры которой демонстрируют по телевидению, например, детали операции по извлечению через задний проход из желудка наркокурьера капсул с наркотиками.

⁸⁴ По чисто формальному признаку такой личный досмотр должен производиться лицом одного пола с досматриваемым. Но в спешке могут быть коллизии. На финской таможне мужчина таможенник прилюдно общал туристку-женщину на глазах у пораженной публики. Дама была потрясена случившимся до глубины души, но вышла из положения с юмором. По завершению такого осмотра она обошла таможенника и предложила совершить эту процедуру еще раз.

⁸⁵ Однако на некоторых конструкциях самолетов эти ящики открыты, и при резком наборе скорости или торможении и посадке предметы из этого пространства падают на головы пассажиров.

есть ценовые и ассортиментные различия, был и будет элемент использования туризма для целей мелкооптовой торговли и транспортировки товаров через границу.

Для упрощения процедуры перевозки используются грузовые контейнеры стандартизированных размеров, соответствующих конструкции грузовых отсеков самолетов. Контейнеры для авиаперевозок имеют особые размеры и конструкции. По классификации IATA для международных воздушных перевозок наиболее широко используются стандартные контейнеры следующих классов:

Тип самолета	MD-11	DC10-30	DC10-10	B-767	A-300
Класс RATE CL,	8	7A	6	5	2BG
Размеры, см	152x	152x	152x	244x	244x
	201x	244x	318x	318x	318x
	163	163	163	163	163
Вес груза, кг	136	172	236	308	113

Пассажир имеет право арендовать контейнер и сам уложить в него свои вещи, токи, сумки, чемоданы, установить кодовый замок. Это упрощает процедуру погрузки багажа, снижает риск его утраты и порчи. Все контейнеры имеют дверцу для укладки груза и снабжены надежным запором. Аналогичные контейнеры используются «Аэрофлотом» при организации шопинг-туров в Турцию и Объединенные Арабские Эмираты.

9.30. Международная Ассоциация воздушных перевозчиков

Международная ассоциация воздушных перевозчиков — *International Air Transport Association* — IATA. Впервые ассоциация была создана на раннем этапе становления авиации — в 1919 г. как *Intrenational Air Traffic Association*. Учредителями ассоциации стали Англия, Дания, Германия, Швеция и Норвегия. В 1945 г. на основе этой ассоциации было создано новое объединение — *International Air Transport Association* — IATA, которое существует в настоящее время и является одной из крупнейших ассоциаций воздушных перевозчиков в мире. Первоначально членом ассоциации могла стать авиакомпания, которая имела лицензию на регулярные авиаперевозки, которую выдает *International Civil Aviation Organization* — ICAO. Позднее, кроме регулирования собственно международного авиационного сообщения, в сферу деятельности IATA вошли аспекты регулирования бронирования услуг перевозчиков, включая системы автоматизированного бронирования, и методы взаимных расчетов между компаниями, в случаях, когда в перевозке участвует не один, а несколько перевозчиков. Таким образом, в Ассоциацию входят не только собственно перевозчики, но и другие компании, в том числе и туристские агентства.⁸⁶

Сегодня IATA выполняет следующие функции:

(а) технические: согласование и регулирование технических аспектов и требований организации международных полетов; работы метеослужб, систем связи; организации питания и медицинского обслуживания;

(б) юридические: межправительственные соглашения, конвенции, генеральные условия перевозок, агентские соглашения, навигационные и другие;

⁸⁶ Для туристской фирмы или агентства стать членом IATA достаточно сложно. Ассоциация предъявляет очень высокие требования к организации процесса производства, оборудованию и помещению, а также к квалификации персонала и регулярной переподготовке. Обучение и документация стоят очень дорого. В целом членство в IATA весьма престижно, а для некоторых видов деятельности — необходимо.

(в) координация общей политики перевозок на правительственном уровне: грузовых, пассажирских, почтовых;

(г) финансовый сервис: анализ финансовой деятельности, регулирование взаиморасчетов перевозчиков, согласование тарифной политики, автоматизированные системы расчетов и др.;

(д) организация перевозок: согласование общих процедур обслуживания пассажиров и багажа, контроль и досмотр багажа, перевозки животных;

(е) агентская работа: аккредитация агентств по продаже билетов, обучение специалистов;

(ж) информация: издание информационных бюллетеней, правил, нормативной документации;

(з) стандартизация процедур: упрощение и стандартизация таможенных, иммиграционных и иных процедур;

(и) безопасность: системы безопасности полетов, охраны, безопасности пассажиров и багажа, почты и др.

В настоящее время в ассоциацию входят практически все авиакомпании мира, осуществляющие регулярные международные перевозки (более 272) более чем в 100 стран. По регионам авиакомпании, выполняющие международные авиaperезвозки, распределяются следующим образом:

Регион	кол-во авиакомпаний
Северная Америка	18
Северная Атлантика	1
Центральная Америка	14
Южная Америка	25
Европа	97
Ближний Восток	18
Африка	35
Азия	50
Океания	6
другие	6

Эти авиакомпании совершают 95% пассажирских перевозок (256 миллионов пассажиров в 1991 г., дальнейший рост объемов перевозок почти 4% ежегодно).

IATA разрабатывает и вводит стандарты на все международные авиaperезвозки, регламентирует многочисленные правила воздушных перевозок. Организует деятельность по взаимодействию перевозчиков, их финансовые взаиморасчеты, бронирование услуг. Организуется широкомасштабное обучение специалистов, в том числе для работы в автоматизированных системах бронирования. Сертификат IATA необходим для организации продажи авиабилетов в туристском агентстве. По правилам IATA у всех авиакомпаний мира существует некий диапазон, внутри которого только и может компания проявлять ценовую самостоятельность. Выходить за эти пределы, руководствуясь лишь собственной выгодой, не может ни одна компания.

IATA условно курирует три зоны трафика (*Traffic Conference Areas*): TC1 — Северная и Южная Америка, Карибский бассейн, Гавайи, острова Океании; TC2 — Европа и Африка; TC3 — Юго-Восточная Азия, Австралия и Новая Зеландия.

Членам международной ассоциации воздушных перевозчиков (руководителям и работникам) предоставляются скидки на перевозку *Agent's Discount*. Члены IATA имеют право на получение авиабилета с 75%-ной скидкой два раза в год в любой авиакомпании, входящей IATA. Отметим, что членом IATA может стать не только авиакомпания, но туристское агентство или туроператор, однако правилами ассоциации установлены очень жесткие требования к оснащению и технологии обслу-

живания клиентов, соблюдения которых предоставляется возможным достаточно немногим фирмам и предприятиям. Поэтому членство в IATA весьма престижно, что хорошо знают и пассажиры.

Web: IATA — International Air Transport Association <http://www.iata.org/>

Ассоциация выполняет консалтинговые работы, подготовку и переподготовку персонала, как летного, бортперсонала, персонала наземных служб, так и персонала транспортных и туристских агентств. *IATA Consultancy Services* — специальная служба консалтинга. Эта служба выполняет различные исследования и оказывает практическую, в том числе и юридическую помощь членам ассоциации.

Программы IATA — Консультационные услуги:

- Туристское прогнозирование и анализ рынка,
- Планирование,
- Менеджмент управления проектами,
- Индивидуальные и рыночные стратегии,
- Ситуационный анализ,
- Изучение развития аэропортов,
- Деятельность по планированию развития аэропортов,
- Развитие поддержки аэропортам,
- Развитие системы безопасности в аэропортах,
- Информационные технологии планирования и снабжения,
- Обучение персонала,
- Оценка деятельности,
- Разработка программного обеспечения.
- Разработка информационных систем анализа и планирования.

International Airlines Travel Agents Network — международная организация агентов авиакомпаний. Объединяет аккредитованные в IATA туристские агентства. Каждое агентство получает после аккредитации специальный учетный номер (референс), по которому агент осуществляет расчеты по операциям, связанным с продажей авиабилетов и других услуг авиакомпаний. IATAN устанавливает стандарты взаимодействия, требования к участникам, предоставлением льгот, выполняет функции связующего звена между агентствами и IATA.

IATA-UFTAA training courses — специальное обучение, организованное IATA совместно с *Universal Federation of Travel Agency Association* в 1972 году и успешно осуществляемое и сегодня в 240 специализированных учебных заведениях. Обучение продолжается примерно 200 часов и рассчитано на служащих авиакомпаний, работников служб аэропортов, туроператоров, туристских агентств, а также *beginners*, желающих работать в туристской индустрии. Руководители и служащие туроператоров и туристских агентств, которые кроме собственно продажи туристских услуг продают еще и услуги авиационных перевозчиков, как минимум авиабилеты, обязаны пройти курс обучения. Предлагается обучение по программам четырех уровней:

Level 1 Foundation (основное)

Начальные требования: высшее образование и хорошее знание английского языка и математики. В программу входят 12 модулей (дисциплин)

- География туризма (первый курс)
- Организация бизнеса в индустрии туризма и путешествий
- Туристские формальности
- Наземный транспорт (железные дороги, первый курс)
- Наземный транспорт (автомобильные перевозки, первый курс)
- Водный транспорт — паромные перевозки
- Воздушные перевозки

- Авиационные цены и тарифы (первый курс)
- Отели
- Формирование турпакетов (первый курс)
- Таможенное дело
- Технология туристской индустрии (первый курс)

Документ: *Foundation Certificate*

Level 2 Consulant (консультант)

Начальные требования: *Foundation Certificate* и некоторый опыт работы в туризме. В программу входят 9 модулей (дисциплин)

- География туризма (второй курс)
- Наземный транспорт (железнодорожные перевозки, второй курс)
- Наземный транспорт (автомобильные перевозки, второй курс)
- Размещение
- Водный транспорт (круизы)
- Формирование турпакетов (второй курс)
- Правовое регулирование туризма и смежных отраслей
- Теория продаж
- Авиационные цены и тарифы (второй курс)

Документ: *Consultant Certificate + GDS Proficiency Certificate = Advanced Consultant Diploma*

Level 3 Management (менеджер)

Начальные требования: *Consultant Certificate* и два года работы в туризме, опыт работы с автоматизированными сетями бронирования. В программу входят 7 модулей (дисциплин):

- Искусство управления (первый курс)
- Искусство переговоров
- Формирование специальных туров по интересам
- Конгрессный и инсентив-туризм, выставки
- Администрирование и бухгалтерский учет
- Маркетинг
- Технология туристской индустрии (второй курс)

Документ: *Management Diploma*

Level 4 Senior Management (менеджер высшего звена)

Начальные требования: *Management Diploma*, три года работы в должности менеджера по специальности. В программу входят 5 модулей (дисциплин)

- Маркетинг (второй курс)
- Правовое регулирование (второй курс)
- Технология туристской индустрии (третий курс)
- Искусство управления (второй курс)
- Бизнес-планирование

Документ: *Senior Management Diploma*

Web: <http://www.iata.org/atdi>

9.31 Авиационные шоу

Авиационные шоу — программы, связанные с показом новой техники и пилотажного искусства летчиков. Эти шоу занимали и продолжают занимать свое активное место в ряду событийных зрелищных мероприятий. Практически каждый авиационный салон, а их в году проводится несколько в разных странах,

сопровождается представлением новых образцов продукции авиапромышленности, а следовательно, развлекательным шоу. Без демонстрационных полетов не обходится ни один военный парад по торжественным датам.

В России и за рубежом созданы особые коммерческие отряды летчиков, исполняющих на новейших самолетах и даже вертолетах индивидуальные и групповые трюковые полеты с показом фигур высшего пилотажа и имитацию боевых ситуаций. Чаще всего такие представления исполняются на специальных винтовых самолетах, но и реактивные истребители также используются для этих целей. Зрелища собирают до 100 тыс. и более зрителей. С начала создания авиации особой привлекательностью пользуются полеты в узкостях, под мостами⁸⁷, арками.

Так, в России создан летный полк особого назначения, имеющий три группы летчиков — «Русские витязи», «Стрижи», «Русские гусары», которые участвуют в таких представлениях на коммерческой основе. Программа показательных полетов включает: групповой высший пилотаж четырех и шести самолетов; синхронный, встречный пилотаж двух самолетов; одиночный высший пилотаж. Есть также особая группа демонстрации парашютных систем, которая была образована в 1996 году как структурное подразделение Центра показа авиационной техники в составе поисково-спасательной и парашютно-десантной службы. Группа предназначена для демонстрации парашютных систем, проведения показательных прыжков с парашютом на авиационных праздниках. Все парашютисты группы — выдающиеся спортсмены, неоднократные чемпионы и призеры многих российских и международных соревнований, имеют по несколько тысяч прыжков с парашютом. Парашютисты группы неоднократно занимали призовые места на чемпионатах мира по купольной акробатике.

Российская пилотажная группа на истребителях Су-27 и Су-30 предполагала пролететь через пещеру Тяньмэнь в Китае. Полет должен был состояться 17–18 марта 2006 г. Эта пещера представляет собой своего рода гигантскую арку, образованную выветриванием. Ее длина составляет 280 метров, высота — 130 метров. В самом узком месте ширина пещеры составляет всего 28 метров, в самом широком — 57 метров. Размах крыльев самолета Су-27 составляет 14,5 метра. Атракцион организован в рамках празднования «Года России» в Китае. Для зрителей смертельный атракцион платный — чтобы посмотреть на полет российских истребителей сквозь пещеру, следовало заплатить 840 долларов, количество зрителей было менее 20 тысяч. Атракцион не состоялся по погодным условиям и низкой облачности. Были показаны только фигуры группового и одиночного высшего пилотажа.

С момента создания авиации шоу с воздушными трюками на самолетах стали привлекать огромное количество зрителей и туристов и традиционно являются одним из привлекательных массовых событийных мероприятий и крайне опасных как для исполнителей, так и для зрителей. Смертельная опасность исполняемых трюков в воздухе не исчерпывает страсть увидеть смерть своими глазами. Самолет или иной летательный аппарат может упасть и не обязательно в чистое поле. Далеко не редко страдают случайное местное население и зрители на трибунах. Однако все без исключения зрители, приходя на такое представление, уверены, что на них-то ничего не упадет и они, если даже и что случится, будут только зрителями.

Однако это не так. На авиашоу снова и снова случаются ужасающие катастрофы, которые происходят по самым невероятным причинам, а поскольку главным является перенапряжение летчиков, участвующих в показательных полетах, то человеческий фактор является часто приоритетно определяющим. При этом

⁸⁷ Известен полет легендарного летчика В. Чкалова под пролетом Троицкого моста в Санкт-Петербурге.

виноватыми оказываются не только сами летчики, но и организаторы шоу, командиры летных групп, отвечающие за безопасность полетов, диспетчеры. Трагедии сопровождаются большими разрушениями не только самолетов, имеющих огромную стоимость, но и разрушением построек, жилых домов, других средств транспорта и самолетов, а также человеческими жертвами, исчисляемыми нередко сотнями за раз. Эти действия, как правило, несут за собой большие экономические потери. Многие зрители приходят специально не столько посмотреть блистательные полеты, сколько увидеть и заснять на видео или фотокамеру саму смерть и ее торжество. Это характерно для таких рискованных показов, в том числе на автомобильных и мотоциклетных гонках, а сами кадры хроники катастроф служат отличным развлекательным и высококоммерческим видеорядом и многократно показываются по телевидению, продаются на кассетах и дисках.

Ниже — далеко не полная хроника самых страшных катастроф. Причем гибнут не только пилоты и пассажиры рекламных рейсов экспонатов авиасалонов, но и зрители авиашоу и случайные жители близлежащих местностей.

6 сентября 1952 года, Великобритания — 65 человек погибло, когда британский реактивный истребитель взорвался и упал на толпу зрителей, присутствовавших на авиашоу в английском городе Фарнборо.

Это был первый послевоенный авиасалон в Фарнборо, который собрал на летном поле Испытательного центра королевских ВВС более 100000 зрителей. Тест-пилот фирмы «Де Хевилленд» Джон Дерри «угощал» посетителей невиданным (вернее, неслыханным) доселе фокусом — он разгонял свой серебристый «DH110» (дальнейшее развитие истребителя «Вампир» и прототип будущего двухдвигательного палубного многоцелевого самолета «Си Виксен») до сверхзвуковой скорости и пикировал прямо на трибуну, стараясь направить ударную волну в сторону ошеломленных зрителей. Первый скоростной проход закончился, с точки зрения Дерри, весьма удачно — от дикого рева турбин и грохота звуковой волны собравшиеся втянули головы и присели, с опаской провожая глазами маленький, но очень шумный самолетик, который уже разворачивался на второй круг. Чуть позже выяснилось — боялись они не зря. Когда «DH110» на сверхзвуковой скорости проходил границу аэродрома, он в мгновение ока перевернулся на спину и, разваливаясь на куски, врезался в землю. Обломки самолета, словно гигантская шрапнель, изрешетили плотно стоявшую толпу. Джон Дерри и летчик-наблюдатель Тони Ричардс погибли в момент удара о землю. Их лихачество закончилось весьма трагически — 28 зрителей было убито на месте, еще 69 тяжело ранено.

19 июня 1965 года, Франция — во время международного авиасалона в парижском аэропорту «Ле Бурже» итальянский военный самолет Фиат G-91 при посадке не попал на взлетно-посадочную полосу. Ему удалось приземлиться на автостоянку, расположенную вдоль ВВП. Самолет рухнул на 50 припаркованных там автомобилей. 9 человек погибло, 12 получили тяжелые ранения.

24 сентября 1972 года, США — во время исполнения трюка реактивный истребитель попал в штопор и загорелся в воздухе. После этого самолет упал на кафе-мороженое в Сакраменто (Калифорния): 22 человека погибло, в их числе 10 детей. Пилот отделался легкими травмами.

3 июня 1973 года, Франция — на парижском авиасалоне взорвался и упал на жилой поселок советский сверхзвуковой самолет Ту-144. Десятки коттеджных строений были сметены с лица земли. Погибли шесть членов экипажа и 8 жителей городка Гуссенвиль, 28 человек были ранены.

Причины трагедии описываются примерно следующим образом: выполнив положенную программу и в очередной раз, сорвав аплодисменты, экипаж капитана Козлова повел свой «Ту-144» на посадку. Но то ли по ошибке руководителя поле-

тов, то ли по невнимательности летчиков самолет начал заходить на нерабочую полосу. Диспетчер вовремя заметил ошибку и предупредил советских пилотов. Но вместо того, чтобы выполнить стандартный маневр ухода на второй круг, Козлов заложил крутой вираж и оказался прямо перед носом истребителя «Мираж» французских ВВС. Пытаясь избежать столкновения, он энергично отдал штурвал от себя. Второй пилот, который вместо того, чтобы на самом ответственном отрезке полета помогать командиру пилотировать тяжелую машину, снимал кинокамерой сюжет об экипаже «Ту» для французского телевидения и поэтому не был пристегнут, во время этих маневров вылетел из своего кресла и упал на центральную консоль. Пока он приходил в себя и пытался вернуться на место, «Ту-144» потерял довольно много высоты. Возникла опасность врезаться прямо в многотысячную толпу зрителей авиасалона. И тогда пилот резко потянул штурвал на себя, значительно превысив при этом эксплуатационную перегрузку машины. Правое крыло «Ту-144» не выдержало и разломилось пополам. Обломки «Ту-144» рухнули в окрестностях аэропорта Ле Бурже. Весь экипаж самолета в составе 6 человек и 8 человек на земле погибли мгновенно.

5 сентября 1982 года, Германия — при демонстрации фигур высшего пилотажа в Бад-Дюркхайме пять человек было убито упавшим американским бипланом. Пилот получил тяжелые ранения.

11 сентября 1982 года, Германия — все 46 пассажиров военного вертолета США типа *Giant Chinook CH 47* погибли, когда вертолет, на борту которого находились парашютисты из Франции, Англии и Германии, во время празднования международного дня дирижабля в Маннгейме упал на скоростную автомобильную магистраль.

23 мая 1983 года, Германия — шесть членов семьи одного священника сгорели в собственном автомобиле, когда во время авиашоу во франкфуртском аэропорту *Rhein-Main* на шоссе упал канадский реактивный истребитель и врезался в их машину. Пилот успел катапультироваться и остался жив.

27 июня 1988 года во время демонстрационного полета во Франции рухнул на землю *Airbus A-320* компании *Air France*, на борту которого находились 136 человек. Трое погибли, 98 человек получили тяжелые ранения. Причиной аварии стала недостаточная подготовленность экипажа.

28 августа 1988 года, Германия — три реактивных самолета итальянской эскадрильи высшего пилотажа *Frecce Tricolori* во время демонстрационного полета на американской военно-воздушной базе Рамштайн столкнулись, загорелись и упали на зрителей. Три пилота и 31 зритель погибли. В течение следующих недель от травм скончалось еще 36 человек из 388 раненых. Причина катастрофы — человеческий фактор.

8 июня 1989 г. во время показательного полета истребителя МиГ-29 на авиашоу в Ле-Бурже в воздухозаборник правого двигателя попала птица. Самолет рухнул на землю, летчик катапультировался с высоты 90 м и остался жив.

22 октября 1989 г., Эквадор — 10 человек погибло, когда на авиашоу эквадорский военный «Ягуар» упал на жилые дома портового города Гваякуиль. Семь жителей получили тяжелые ожоги.

9 сентября 1990 г. на аэродроме Сальгареда недалеко от Венеции во время демонстрационного полета на авиашоу при выходе из петли врезался в землю истребитель Су-27. Погибли летчик и сотрудник службы охраны аэродрома. По данным комиссии по расследованию, летчик не смог справиться с возникшей просадкой истребителя по высоте.

28 июня 1992 г. в Омске (Россия) во время авиашоу, посвященного дню города, у спортивного самолета Як-52 отказал двигатель, и самолет рухнул на здание местного Дома печати. Пилот погиб.

9 мая 1993 г., Россия — во время празднования 48-й годовщины окончания ВОВ на авиашоу в Нижнем Тагиле (Урал) упал спортивный самолет Як-52. Погибло не менее 18 человек, многие получили тяжелые ранения.

24 июля 1993 г. на авиашоу в британском Фэйфорде, выполняя двойную петлю на малой высоте, столкнулись два истребителя МиГ-29. Пилотам удалось катапультироваться. Причиной столкновения признана ошибка летчиков: они не рассчитали точку сближения.

1 июня 1997 г. в Колорадо при демонстрации фигур высшего пилотажа внезапно потерял управление и упал истребитель А-86. Пилот погиб.

21 июня 1997 г. на международном авиашоу в аэропорту Братиславы (Словакия) при посадке четверки истребителей пилотажной группы ВВС РФ «Русские витязи» не выпустилось шасси у одного из самолетов Су-27. Летчик сумел посадить самолет на брюхо. Пострадавших не было.

26 июля 1997 г., Бельгия — во время международной авиационной выставки в Остенде при выполнении мертвой петли потерял управление и загорелся биплан Королевских ВВС Иордании ХТ-300. Девять человек: пилот и восемь зрителей погибли, 57 человек получили ранения. Предположительная причина несчастного случая — ошибка пилота.

14 сентября 1997 г. в ходе Чесапикского воздушного шоу в окрестностях Балтимора на жилой район упал истребитель-бомбардировщик *F-117 Nighthawk*. Пострадали шесть местных жителей. Пилот катапультировался.

19 апреля 1998 г. во время авиационного праздника близ города Киссимми (штат Флорида) столкнулись два одномоторных биплана. Погибли оба пилота, главная причина катастрофы — облачность и сильные порывы ветра.

30 мая 1999 года во время авиационного ретрошоу на военно-морской базе «Альбатрос» в Австралии разбился одномоторный самолет выпуска 1950-х годов. Два пилота погибли.

6 июня 1999 г. во время проведения в словацкой Братиславе международного авиационного праздника разбился британский военный учебный самолет Hawk-200. Погибли пилот и одна зрительница, четыре человека на земле получили ранения.

12 июня 1999 г., в день открытия 43-го Парижского авиасалона, в зоне показательных полетов аэропорта Ле-Бурже, выполнив на предельно малой высоте «нисходящую бочку», хвостом зацепил землю и разбился многоцелевой истребитель Су-30МКИ. Летчики смогли катапультироваться. Причиной аварии стала ошибка пилотов, не рассчитавших высоту вывода самолета из штопора.

29 июля 1999 г. на авиашоу в американском городе Ошкош (штат Висконсин) во время взлета *F4U-1A Corsar* задел крылом другой боевой самолет времен Второй мировой войны, рухнул на полосу и загорелся. Пилот *Corsar* получил тяжелые ранения.

9 марта 2000 г. во время шоу, проходившего близ авиабазы Кингсвилл (штат Техас), потерпел катастрофу истребитель F-16. Пилот погиб.

18 июня 2000 г. во время показательных полетов на базе ВМС США Уиллоу-Гроу (штат Пенсильвания) при выполнении завершающего маневра за минуту до посадки упал на землю истребитель F-14 *Tomcat*. Пилот и штурман самолета погибли.

14 марта 2001 г. на севере Перу во время предпродажного демонстрационного полета для перуанских парламентариев разбился МиГ-29. Пилоту, который был признан виновником катастрофы, удалось катапультироваться.

2–3 июня 2001 г. произошли две катастрофы подряд на авиашоу в Биггин-Хилл в английском графстве Кент. Самолет «Белл Кинг Кобра» времен Второй мировой войны упал на границе аэродрома в стороне от собравшихся зрителей и

взорвался. После этого инцидента шоу было остановлено, а аэродром — закрыт. Накануне на последнем выступлении дня здесь же потерпел аварию самолет «Де Хэвилленд Вэмпайр». Погибли оба члена его экипажа, сэр Кен Хейр и Джонатан Керр. Британское Управление по расследованию аварий в воздухе начало расследование этого инцидента. После первой катастрофы с согласия членов семей погибших пилотов было решено не отменять второй день авиашоу, которое проходит уже в течение 39 лет и привлекает около 35 тысяч зрителей.

10 июня 2001 г. на авиашоу под Санкт-Петербургом (Россия) столкнулись два Л-39 пилотажной группы «Русь». Один пилот при катапультировании погиб. Второму удалось спастись.

17 июля 2001 г. в окрестностях города Остров Псковской области во время демонстрационного полета на празднике, посвященном 85-летию создания морской авиации, разбился палубный истребитель Су-33. Летчик — заместитель командующего военно-морской авиацией, Герой России генерал-майор Тимур Апакидзе погиб. Комиссия по расследованию заявила, что причиной аварии стала ошибка при пилотировании.

20 апреля 2002 г. во время авиашоу на базе ВМС США Пойнт-Мугу (штат Калифорния) истребитель QF-4 *Phantom* врезался в землю при заходе на посадку. Оба пилота погибли. Причиной катастрофы стали неполадки в двигателе.

27 июля 2002 г. Украина — на авиашоу под Львовом во время выполнения фигуры высшего пилотажа на зрителей упал истребитель Су-27. Авиашоу проводилось по случаю 60-летия 14-го авиационного корпуса Военно-воздушных сил Украины на аэродроме «Скнилив» где присутствовало более 10 тыс. зрителей. Погибли 83 человека, 199 получили ранения, пострадали 543. Многим зрителям, находившимся близко от случившегося ужаса, потребовалась помощь психолога. Предполагается, что причиной падения самолета стал отказ двигателей. Реактивный самолет Су-27 после выполнения эффектного маневра не вышел из пике и, перегруженный двумя тоннами топлива, упал на летное поле и попал на трибуны зрителей, сокрушив стоявшую на выставке авиатехнику. Пилоты успели катапультироваться и остались в живых. За ошибочные действия в полете и трагические последствия аварии командир экипажа получил 14 лет лишения свободы, второй пилот 8 лет. Суд также обязал командира летного экипажа выплатить около 1,3 млн. USD, а второго пилота — около 450 тысяч USD. Осуждены на 6 лет лишения свободы также заместитель руководителя полетов и командующий авиакорпусом с обязанностью выплаты по 130 тысяч USD пострадавшим. Четыре года условно получил начальник службы безопасности полетов, он должен будет выплатить около 35 тысяч USD компенсации пострадавшим. Родственники погибших и многочисленные пострадавшие считают истинными виновниками трагедии организаторов авиашоу, которые допустили полеты над зрителями.

10 ноября 2002 г. катастрофа на авиашоу в Индии. В небе над городом Журнигар, штат Гоа, столкнулись два военных самолета Ил-38, закупленных Индией еще во времена СССР. Катастрофа произошла в ходе авиашоу, проведенного индийскими ВВС. На борту каждого самолета находилось 6 членов экипажа. Пролетая над окраиной города, самолеты столкнулись в воздухе. В результате крушения погибло 15 человек, однако очевидцы утверждают, что один из самолетов после столкновения рухнул на территории военной базы, второй врезался в строящееся здание.

9.32. Туристский продукт

- Дальнемагистральные воздушные перевозки и трансконтинентальные пассажиров и багажа, грузов и оборудования.
- Местные воздушные перевозки и трансферы пассажиров и их багажа.

- Перевозки средствами малой авиации и вертолетами туристов в труднодоступные районы, в том числе доставка спасательных групп.
- Комбинированные перевозки с другими видами и средствами транспортных трансферов и перевозок.
- Обзорные экскурсии над туристскими объектами, центрами и территориями, в том числе на воздушных шарах.
- Специальные полеты на военных самолетах, космических аппаратах.
- Спортивные соревнования, авиационные шоу и авиационные выставки (салоны), наблюдение стартов космических кораблей и ракет на космодромах.
- Музеи авиационной техники.
- Моделирование воздушных аппаратов всех видов.

Спутные виды продуктов

- Содержание аэродромов и технического обслуживания средств перевозок.
- Торговля и сервисные наземные услуги.
- Системы профессионального обучения и переподготовки кадров.
- Автоматизированные системы бронирования и продажи услуг воздушных перевозчиков.

9.33. Космический туризм

*Космос должен быть открыт для всех,
а не только для государственных агентств
и супербогатых людей.*

Деннис Тито

Введение

Человечество многие тысячелетия с восторгом смотрело на недостижимое небо. Хотя пороховые ракеты изобрели китайцы во II в.⁸⁸, лишь совсем недавно в порядке очередного стремительного движения научно-технического прогресса был сделан первый шаг в космос.⁸⁹ После создания и освоения воздухоплавательных летательных аппаратов в XX в. началось освоение космоса. Сегодня в космос запущены тысячи спутников, космических аппаратов, которые доставили людей на Луну. Автоматические станции достигли других планет — Венеры, Марса и Сатурна, прокладываются маршруты в пределах Солнечной системы.

Начало освоения космоса человеком — полет первого в истории человечества⁹⁰ космонавта Ю. Гагарина — ознаменовало новую эру научно-технического прогресса. Прошло уже почти полвека с этой эпохальной даты. Международная бригада космонавтов составляет теперь почти роту, преимущественно военных летчиков. Совершен полет на Луну, космонавты вышли на ее поверхность и заглянули на невидимую человеку сторону.⁹¹ Сейчас космическая деятельность и полеты стали

⁸⁸ Китайская «огненная стрела», примитивная ракета древних — бумажная трубка, заполненная порохом (бумага и порох изобретены в Китае) и привязанная к обыкновенной стреле. Лучник поджигал порох в трубке и пускал стрелу с проторакетой. Это увеличивало дальность полета до 300 м. Надлежащее оперение обеспечивало устойчивость в полете, попадая в цель, стрела пробивала и поджигала объект. У китайских воинов имелось тяжелое реактивное оружие аналогичной конструкции — «копья яростного огня», которое впоследствии использовали и воины Чингизхана во время татаро-монгольских нашествий.

⁸⁹ Есть сведения о том, что в XV в. некий китайский экспериментатор снабдил себя воздушными змеями и пороховыми зарядами и после одновременного поджигания взмыл в воздух — со всеми вытекающими печальными последствиями.

⁹⁰ 12 апреля 1961 г.

⁹¹ Луна всегда обращена к Земле одним и тем же полушарием — видимая сторона Луны. Период обращения Луны относительно Солнца составляет 29,53 суток. Лунный день и лунная ночь длятся почти по 15 суток. 21 декабря 1968 г. американские астронавты Фрэнк Борман, Джим Ловелл и Уильям Андерс стартовали к Луне на борту корабля «Аполлон 8». Это был первый полет за

обыденными и не вызывают такого восторга и внимания публики. Теперь это уже мощная космическая индустрия со своими целями и методами их достижения, с законами и принципами, правовым регулированием этой международной деятельности, это наука и техника на уровне высочайших технологий.

Околоземное пространство⁹² выше 100 км от поверхности моря (земли) называется космосом, а человек, поднявшийся на высоту более 100 км, в наше время получает почетный титул астронавта. Для получения от NASA официального статуса астронавта необходимо подняться на высоту 80,5 км. Создано международное космическое право, или, точнее, его начала. До 2003 г. отправку людей в околоземное пространство могли обеспечить только две страны — СССР (а впоследствии Россия, как правопреемник) и США. В прошлом году к ним добавился Китай. Бригада космонавтов (астронавтов) планеты Земля на сегодня составляет весьма внушительное число специалистов, прошедших многомесячную, а иногда и многолетнюю подготовку. Многие провели в кабинах космических орбитальных станций более года.⁹³ Были и трагедии, далеко не все вернулись на землю живыми.⁹⁴ И эта группа космонавтов, отдавших жизнь науке и человечеству, составляет по числу свыше двух десятков. Их имена вписаны в историю космонавтики.

В планетарных масштабах — космос пока доступен единицам — профессия космонавта овеяна легендой; миллионы людей, особенно молодых, желают совершить полет в космос, отдельные даже за собственный счет. Понятие «космический туризм» возникло достаточно недавно. В настоящем космонавтика поглощает гигантское количество бюджетных средств без реального (адекватного вложенным средствам) экономического выхода для сообщества. Автоматические орбитальные станции активно используются для военных и хозяйственных целей, например, для связи, обнаружения при спасании, фотографировании поверхности участков земли. Современная техника позволяет осуществлять с МКС работы по дистанционному зондированию природных ресурсов. Специальные фотокамеры позволяют получать изображение земной поверхности с повышенными оперативными характеристиками и разрешением, формально детальность изображения с высоты 100 км такова, что можно прочитать название газеты, лежащей на земле. Есть специальные метеорологические спутники, в том числе для предупреждения о землетрясениях.⁹⁵

пределы околоземной орбиты. «Аполлон 8» сделал несколько витков на лунной орбите, после чего успешно вернулся на Землю. 16 июля 1969 г. в космос стартовал корабль «Аполлон 11» (астронавты Нил Армстронг, Майкл Коллинз и Базз Олдрин). 20 июля Нил Армстронг стал первым человеком в истории Земли, ступившим на поверхность Луны. Высадку человека на поверхность Луны наблюдало более полумиллиарда зрителей на всем земном шаре.

⁹² Высоты около 10 км — для полетов гражданских воздушных судов, специальные и военные воздушные суда поднимаются до 30 км (где становятся недосягаемы для наземных систем противовоздушной защиты).

⁹³ Российский космонавт Валерий Поляков установил рекорд по продолжительности орбитального полета. Он находился на космической орбитальной станции в условиях невесомости непрерывно 14 месяцев. Кроме того, в настоящее время также рассматривается возможность наземного моделирования 500-суточного полета на Марс.

⁹⁴ На самом деле с массовыми полетами в космические дали не так все просто. Космос был и остается привлекательной и одновременно чрезвычайно враждебной средой для человека. 1967 г. — гибель троих американских астронавтов во время пожара на космическом корабле «Аполлон». В 1971 г. во время спуска с орбиты из-за разгерметизации спускаемого аппарата погибли три советских космонавта. В 1986 г. катастрофа с американским шаттлом «Челленджер», на борту которого находилось семеро астронавтов. 2002 г. — гибель «Колумбии» потрясла весь мир. Все эти катастрофы произошли, несмотря на все мыслимые и немыслимые меры по обеспечению безопасности полетов и совершенствованию спасательных средств.

⁹⁵ Оказалось, что метеорологи, даже имея информацию о землетрясении и цунами 27 декабря 2004 г., не решились обнародовать таковую вовремя, опасаясь исков турфирм и срыва курортного сезона в Юго-Восточной Азии. В результате такой нерешительности погибло 170 тыс. человек, нанесен ущерб свыше 4 млрд. USD. Если бы пятую долю этих денег вложить в финансовую гарантию сейсмиков и научные исследования по этой тематике — ущерб был бы значительно меньше.

Истинная польза обществу либо скрывается, либо отсутствует в силу отсутствия доказательств.⁹⁶ Польза космонавтики в настоящем — проблема дискуссионная, скорее это будущее человечества.⁹⁷ Многие программы замораживаются или прекращаются по причине недостаточности ассигнований. В силу последнего фактора использование возможностей космических путешествий для целей туризма открывает для организаторов и организаторов космических полетов новый и достаточно стабильный источник финансирования программ освоения.

По крайней мере, по состоянию вопроса на 2005 г., два ярких примера есть. «Росавиакосмос» (Россия) обошел на кривой своих американских коллег и прокатил в космос двух весьма состоятельных частных лиц — миллиардеров. Такими космическими нуворишами стали американец Деннис Тито и южноафриканец Марк Шаттуорт, каждый из которых купил право на туристский полет в космос на российском космическом корабле «Союз». Американская фирма *Space Adventures* помогла Деннису Тито достичь соглашения с «Росавиакосмосом» о полете на орбитальную станцию. Шестидесятилетний калифорнийский бизнесмен Тито за претворение в жизнь своей мечты — полет на международную космическую станцию (МКС⁹⁸) — заплатил ни много, ни мало как около 20 млн. долларов США. По удачному завершению космического путешествия новоиспеченный космонавт господин Тито заявил, что совершенный полет стоит истраченных на него денег.⁹⁹ «К сожалению, это очень дорого сейчас, но есть люди, которые могут себе позволить подобные расходы¹⁰⁰, и я призываю их последовать моему примеру, — сказал Тито, — Я провел на Земле 60 лет и 8 дней я провел в космосе. С моей точки зрения это две отдельные жизни». Что же касается обрушившейся на него мировой славы, то Тито хочет, чтобы о нем думали как о человеке, который имел большую мечту и через долгие годы реализовал ее.¹⁰¹

Второй космический турист — миллиардер Марк Шаттуорт — совершил полет на Международную космическую станцию и составил компанию двум профессиональным космонавтам — гражданину России Юрию Гидзенко и итальянцу Роберто Виттори. Во время недельного пребывания на МКС господин Шаттуорт провел ряд научных экспериментов по собственным программам, однако в основном 28-летний бизнесмен занимался фото и видеосъемкой в личных, а возможно коммерческих, целях. Точная сумма контракта господина Шаттуорта с «Росавиакосмосом» неизвестна и тщательно скрывается.¹⁰² Однако она не меньше, чем заплатил первый космический турист — Деннис Тито.

⁹⁶ Для Санкт-Петербурга космонавты сделали доброе дело. Им удалось зафиксировать прорыв ядовитых отстойных вод целлюлозно-бумажного комбината в Ладожское озеро. Это грозило не только экологической катастрофой, поскольку озеро является источником питьевой воды для Санкт-Петербурга. Авария была ликвидирована, завод закрыт.

⁹⁷ И не совсем понятно — положительное или отрицательное. Так, в настоящее время часть ученых громко бьет в свой научный набат о губительности для планеты Земля неких чужеродных бактерий и иных неизвестных форм жизни.

⁹⁸ Орбита МКС находится на высоте около 400 км, а для преодоления земного притяжения шаттл развивает скорость почти 30 тыс. км/час.

⁹⁹ Ну, если деньги не считаны и есть в достатке, а почему бы и нет? Одним супчик — жидкий, другим жемчуг — мелкий. Простым смертным эта философия не доступна.

¹⁰⁰ Если объявить международную или хотя бы национальную налоговую амнистию при покупке космического путешествия — строй космонавтов существенно пополнится сотней-другой, а космические ведомства перестанут искать средства на осуществление полетов на далекие планеты.

¹⁰¹ В самом начале эры самолетостроения только богатые люди могли себе позволить путешествие на самолете. Теперь, через 100 лет самолет стал обычным средством передвижения. Что же, поживем — увидим. С точки зрения критерия доходности это не слишком большие деньги — только в Дубае (ОАЭ) проживает более 95 человек, чье состояние официально оценивается около миллиарда. Сколько в России — не знает никто. Часть сидит в тюрьме и их фамилии известны, иные уж далече, трети тщательно хоронятся и ездят на «Жигулях». Отдельные неразумно занимают высокие посты. Пока занимают.

¹⁰² Видимо, от местной налоговой инспекции.

Третий, официально объявленный претендент на космический полет в порядке туризма — Грегори Олсен — сошел с дистанции марафона олигархов, поскольку не был допущен к полету по состоянию здоровья.¹⁰³ Российский бизнесмен Сергей Полонский, также претендовавший на таковой полет, не стал космическим туристом опять же по медицинским показаниям. Однако наверняка туристская очередь на космический полет есть, хотя и не афишируется. Известно уже, что эпоха государственной монополии на космос скоро будет разрушена — есть фонды, частные фирмы и консорциумы, даже частные космодромы, которые готовятся к битве за жирный пирог космического туризма.

Таким образом, эпоха космического туризма открыта практически. Обозначились претенденты, американский бизнес активно инвестирует новую отрасль. Бизнесмен из Лас-Вегаса (США) Роберт Биглоу готов потратить на собственную космическую программу миллиард долларов. В 1999 г. им основана частная компания *Bigelow Aerospace* с целью развития аэрокосмического бизнеса, способного обеспечивать пилотируемые космические полеты¹⁰⁴ без участия государства. Насколько эта эпоха будет долговременна и развита — покажет время.¹⁰⁵ Учитывая наличествующий опыт, можно начать теоретизировать на темы будущего и перспектив космического туризма.

Перспективные подвиды космического туризма

Вторая половина XX в. ознаменована бурным развитием авиации и космической техники. Первые шаги практической деятельности в космосе уже совершены, остальное — приходится додумывать фантастам¹⁰⁶ и ученым. Сугубо теоретически, имеющихся на основе знаний и опыта, можно представить себе направления и подвиды этого туризма:

(а) полеты «космических» туристов на орбитальных и межпланетных кораблях в составе экипажа.

Таковое, как было указано выше, осуществляется уже давно. Катание псевдокосмонавтов из братских стран на борту советских космических аппаратов не знает числа — монголы, болгары, венгры, индусы — все дружественные нации были осчастливлены своими «космонавтами». Поскольку это действие выполнялось (и выполняется поныне) в порядке государственных программ — такие полеты к туристским (пока) не относятся. В них участвуют обычно военные летчики из отряда космонавтов или ученые. Было ли это совершено за деньги или это были дорогостоящие подарки дружественным нациям за счет налогоплательщика — покрыто мраком секретности и вряд ли будет достоверно озвучено.¹⁰⁷ Однако с определенной степенью приближения все они были рудиментарными туристами в военных мундирах — нет сомнения. Почти два года после катастрофы корабля

¹⁰³ Оказывается, не всегда деньги — главное. Здоровье дороже.

¹⁰⁴ По условиям конкурса, объявленного Робертом Биглоу, — космический корабль должен быть многоразовым, должен совершить два полета за определенный промежуток времени, должен быть построен непременно на деньги частной компании, должен достигнуть определенной высоты и вернуться на землю, априори он должен нести пассажиров. Победителю конкурса обещано 50 млн. USD и контракт на 800 млн. USD за 24 полета на период от четырех до четырех с половиной лет.

¹⁰⁵ И налоговая инспекция, которая после успехов с ЮКОСОМ, вполне возможно, возьмется и за «Росавиакосмос», который не уплатил сполна налоги и не имеет лицензии на туроператорскую деятельность. Но это уже заботы федерального агентства по туризму. Случай с Ходорковским показывает, что можно сидеть не только за кражу хомячка в зоомагазине. Как это он упустил шанс слетать в космос?

¹⁰⁶ Многие из того, что выдумывают эти провидцы впоследствии, в тех или иных формах реализуется. Многие гениальные идеи, казавшиеся современникам горячечным бредом, нашли свое практическое воплощение позднее. Наполеон Бонапарт предложил прорыть тоннель под Ла-Маншем. Немногим менее чем через 200 лет тоннель прорыли, и он успешно действует, хотя и не назван его именем.

¹⁰⁷ Однако кое-что известно. Японец Тохиро Акияма провел целых семь дней на космическом корабле «Союз ТМ11». За своего астронавта японская сторона заплатила России 25 млн. долларов, формально положив тем самым начало космическому туризму.

«Колумбия»¹⁰⁸ и введения моратория на полеты американских шаттлов — вся тяжесть по доставке на МКС экипажей и грузов легла на российскую сторону — американские космонавты доставлялись на МКС российскими носителями.

Затем наступила эра коммерческого туризма, россияне первыми встали на тропу космического бизнеса и уже успешно прокатили¹⁰⁹ двух представителей стран другого идеологического лагеря — американца и южноафриканца. Объявлено, что с 2006 г. Россия больше не будет бесплатно возить американских астронавтов на МКС¹¹⁰, доставка космонавтов других стран на орбиту будет осуществляться на коммерческой основе.

Пока катали друзей, никто в налоговой инспекции не шевелился, но как зазеленели реальные деньги — стали появляться статьи¹¹¹ о нарушениях закона «Об основах туристской деятельности в РФ», мотивы привлечения организаторов к ответственности за отсутствие лицензии на туроператорскую деятельность (?), нелегитимности деятельности в принципе¹¹² и необходимости цивилизованного подхода к правовому регулированию этого супердоходного бизнеса.

Для осуществления таких проектов с использованием орбитальных станций в виду сложности подготовки экипажей с одним или двумя туристами требуется одновременная подготовка претендентов на роль космического туриста. Пока такая деятельность, видимо достаточно длительное время, останется в рамках межгосударственных программ, хотя привлечение средств частных инвесторов заманчиво. Скорее всего, частные инвесторы будут ориентированы именно на туристские части космических программ. Немаловажно заметить, что участки лунной поверхности уже реально продаются¹¹³, стало быть, будут желающие топнуть ногой по своей собственности.

В 2005 г. мировой общественности на авиационно-космической выставке в Ле Бурже (Франция) представлен российский космический челнок (корабль много-разового использования) «Клипер» — новейшая разработка ракетно-космической корпорации «Энергия». Аппарат может быть использован не только для полетов на МКС, но и к Луне. Новый корабль весьма комфортабелен, на нем есть капсула-салон, в которой находятся космонавты. Она оборудована удобными креслами для шести членов экипажа точно так же, как в комфортабельном самолете биз-

¹⁰⁸ Космический челнок «Колумбия» сторел при входе в атмосферу на высоте около 62 км над территорией штата Техас 01 февраля 2003 г. за 16 минут до расчетного времени посадки корабля в Космическом центре им. Кеннеди в штате Флорида. Все семеро астронавтов, находившихся на борту челнока, погибли. У США осталось три шаттла — «Дискавери» — первый полет 30 августа 1984 г., последний 10 августа 2001 г.; «Атлантис» — первый полет 3 октября 1985 г., последний раз летал в космос 7 октября 2002 г. «Эндевор» — первый полет 7 мая 1992 г., последний 7 декабря 2002 г.

¹⁰⁹ Отметим, что авантюристические предложения на туристском рынке были уже в 1993 г. — на выставке WTM в Лондоне. Однако все воспринимали предложения прокатиться в космос за 100 млн. USD как шутку или прикол. Желающих не нашлось. Однако, как мы узнали позднее, — демпинговая сумма 20 млн. долларов стала реальной для рынка. Желающие нашлись, по крайней мере, три, и два из них стали космонавтами.

¹¹⁰ На 2005 г. приняли временную бартерную схему эксплуатации МКС с расчетом по зачету человеко-часами.

¹¹¹ Жилин А. Налогообложение космического туризма. В журнале «Туризм: право и экономика». № 2/2003. — М.: ИГ «Юрист», 2003. С 20–22.

¹¹² Чем это кончается — мы хорошо знаем на примере ЮКОСА.

¹¹³ Реально продается вообще все, например можно купить право наименования своей фамилией какой-либо звезды (видимая — дороже). Невидимая звезда — разумеется, дешевле и их больше по числу предложений. Все зарегистрированные возвышенности и каньоны на Луне уже обозначены и названы. Идет продажа бугров с обратной, невидимой, стороны Луны. Есть целая команда (говорят и не одна), продающая такие услуги. Бизнес процветает. По понедельникам в агентства стоят очереди. Да что там небосвод. СССР в 1980-х гг. купил право добычи железомарганцевых конкреций на гигантской площади дна Тихого океана в поле Клайперон Клиппертон (примерно напротив Перу) на глубине 6 тыс. м за сумму более 2 млн. долларов. Еще столько же истратили на разработку технических средств добычи, после перестройки эту идею бросили.

нес-класса. Новый корабль способен садиться на обычные аэродромы с покрытием первого класса, как простой самолет. Масса «Клипера» 14,5 т, объем грузов, которые он может брать на борт при доставке на космическую станцию, — 700 кг, а возврат — 500 кг. Конструкция космического челнока обеспечивает экипажу и пассажирам щадящие условия во время возвращения космонавтов на Землю — перегрузка будет не больше 2,5 единиц. «Клипер» рассчитывается на 25 спусков.

(б) строительство гигантских орбитальных станций — космических гостиниц с организацией челночной доставки отдыхающих для развлечения или оздоровления.¹¹⁴

Постановка космического туризма на широкую коммерческую стезю — вполне реальная перспектива в недалеком будущем. Маркетинговое исследование потенциального рынка гражданских туристов-космонавтов при средней стоимости полета около 100 тыс. USD — показывает оценку емкости потребительского рынка только в США до 10 тыс. человек. Именно таково количество состоятельных американских граждан¹¹⁵, способных потратить столь немалую сумму на мучения подъема и удовольствие пребывания в космосе. Разумеется, часть из них отпадет по состоянию здоровья — пока еще для такого путешествия необходимо иметь определенные показатели, чтобы не прибыть обратно в ящике или инвалидом. Потенциальный континент туристов-астронавтов увеличится, если добавить еще столько же с учетом потенциала состоятельных людей Юго-Восточной Азии и Европы.

Современные МКС, создаваемые путем пристыковки модулей, вполне могут образовать довольно крупную и вместительную космическую гостиницу. Самое большое количество человек, одновременно пребывавших на МКС, не превышает 10. Отработаны технологии длительного нахождения в совместном экипаже космонавтов не только разных национальностей, рас, языков, возрастов и разного пола. Можно пристыковать еще несколько модулей, и месяцок-другой сможет отдохнуть и снять стресс еще десяток «туристов». «Росавиакосмос» и компания *Space Adventures* в будущем могут отправить в космос туристов-молодоженов. По ценам 2004 г. медовый месяц на орбите с размещением в отдельном отсеке обойдется 40 млн. долларов (на двоих).

Проблема лишь будет в надежности и регулярности поставки не только постельцев и возвращения их обратно, но и в регулярном жизнеобеспечении станции в полном объеме, что не так уж просто, как показывают реалии. Пока в космосе общими усилиями русских и американцев действует одна МКС на всех. В конце 2004 г. с поставкой провизии для космонавтов на станцию, а кроме провизии необходим и кислород и многое другое — случилась заминка. Очередной космический челнок из России¹¹⁶ вовремя не прибыл, а американцы вовсе прекратили полеты. Как оказалось, предыдущий экипаж космонавтов съел больше положенного (правда, с разрешения центра управления полетами), и нынешним обитателям станции пришлось основательно поголодать или существенно сократить свой пищевой рацион. В результате вынужденного сокращения рациона питания они похудели на 5 кг каждый. При тщательной инвентаризации питания оказалось, что (а) имел место недокомплект рационов питания, (б) положенный ассортимент продуктов, важных для поддержания работоспособности космонавтов, отсутс-

¹¹⁴ Или дожития, эдакий летающий хоспис в невесомости для престарелых нуворишей.

¹¹⁵ Обратимся к проблемам истории развития круизного дела. Основу устойчивого сегмента круизных туристов в общем объеме туристских показателей составляют именно американцы. После терактов 11 сентября число круизеров существенно возросло, и общий показатель составляет до 7,4 млн. круизных пассажиров. Аналогично — исторически именно американцы — самые активные потребители любых дорогостоящих туристских услуг, в том числе и в индустрии проката автомобилей.

¹¹⁶ Программа американских космических челноков замерла на несколько лет после трагической аварии и гибели всей команды при выходе на орбиту.

твовал, (в) многие продукты были с просроченным сроком годности. Как указано в выводах комиссии, экспедиция была обеспечена питанием всего на 105 суток, хотя вернувшись на Землю в октябре космонавты пролетали 188 суток. В декабре запасов продовольствия на МКС осталось только до Нового года. Если бы челнок не пристыковался к МКС 26 декабря, то космонавтов пришлось бы снимать со станции в режиме аварийной ситуации.

Однако на этот раз все кончилось хорошо, еда прибыла, космонавтов заменили до их истощения. Этот случай показал, что резервирование систем, в том числе программ аварийного снятия космической вахты, пока находится на грани риска.

(в) челночная доставка туристов на специальном самолете-модуле на высоты более 100 км с кратковременным пребыванием в невесомости, как аттракции. Это реальное и интенсивно развивающееся направление в туристской космической индустрии, основанное на минимизации затрат клиента, т.е. туриста. Прогнозируется снижение цены для массового туриста за трехминутное пребывание в невесомости и кратковременный взгляд на Землю и черное звездное небо, в целом за трехчасовой полет — до 100 фунтов стерлингов в пятиместном малокомфортном салоне (видимо, это устойчивая рыночная цена, исчисленная маркетологами и отвечающая возможностям потенциального потребителя именно за 3-минутное «удовольствие»). При массовом предоставлении услуг космического туризма и изучении вопроса места предоставления услуг с позиций налогообложения — получается 3-часовое обслуживание в пространстве национальной юрисдикции и три минуты в космосе — вне действия национальной юрисдикции, а также и обширные услуги наземного комплекса.

(г) наземный осмотр космических аппаратов в камеральных музеях и на площадках натуральных образцов.

По существу это рудиментарная экскурсия научно-технического характера, может быть массовой при снижении научности и увеличении уровня аттрактивности. Музеи космонавтики есть, много лет такой музей функционирует в Москве близ ВДНХ, однако по интенсивности посещения ему еще далеко до Эрмитажа. На одном из подмосковных аэродромов устроен музей натуральных образцов всей авиационной техники. К сожалению, он малодоступен и совсем не продвигается на рынок экскурсионных программ. В России создана Ассоциация музеев космической техники, которая участвует в организации экскурсионных программ, в том числе и на космодромы, полигоны и даже для полетов на военных самолетах. На базе Центра подготовки космонавтов им. Ю. Гагарина предлагается широкий спектр видов космического туризма, включая полеты на сверхзвуковых истребителях Миг-29, Миг-25, Су-30, Л-39, полеты на невесомость на Ил-76, *scuba*-дайвинг и технический дайвинг (макет космической станции «Мир», космический скафандр «Орлан»), подготовка к полету в космос, туры на выживание для космонавтов, тесты на центрифуге, экскурсии на Байконур, образовательно-познавательные программы для детей.

Именно в таких музеях на площадках натуральных образцов авиационной и космической техники можно увидеть ставший раритетом музейных коллекций пассажирский сверхзвуковой самолет: в России ТУ-144, а за рубежом — «Конкорд».

«Конкорд» реально использовался для развлечения очень богатых клиентов. Перелет через океан из Парижа в Нью-Йорк — хорошо, но только для имиджа, например, мадам Левински.¹¹⁷ Сверхзвуковой полет для коммерческой воздушной перевозки пассажиров не оправдал себя также и по потусторонним причинам — стоит ли лететь быстрее времени в воздухе за безумные деньги, чтобы затем

¹¹⁷ Непонятно, кто кому создавал имидж: этот перелет — мадам Левински, о путешествии которой на «Конкорде» звенели все бульварные газеты, или самой программе «Конкорд».

стоять часами в очереди у стойки погранца¹¹⁸ или таможенника в терминале аэропорта или же в автомобильной пробке на дороге из аэропорта к отелю.

(д) аттрактивное испытание желающих на тренажерах, моделирующих частично условия полета в космосе.

Например, на стендах-иммитаторах невесомости в бассейне, центрифугах и иных тренажерах в Звездном городке под Москвой. Чего стоит удовольствие залезть в скафандр космонавта и сфотографироваться в нем (минимум 500 р. с каждого экскурсанта). Фимиа, который искусственно полвека курится в обществе вокруг космических полетов и тайны подготовки и запуска¹¹⁹, вполне сформировал потребительский рынок экскурсионного предложения на осмотр Центра подготовки космонавтов. При определенных условиях это все вполне реально и осуществимо для любых организованных туристских групп.

(е) посещение космодромов для участия в запуске космических аппаратов в качестве зрителей.

Вполне освоенная аттракция, достаточно легко осуществляемая и присутствующая на туристском рынке. Это чисто событийный туризм, адекватный поставке зрителей на спортивные соревнования. Технология такого туризма — вполне освоенная и масштабы ограничиваются лишь наличием мест размещения в бараках полевых космодромов. Рассчитывать на классное размещение, кроме как для единиц, не приходится.¹²⁰ Например, на космодроме «Плесецк» проводятся выставки российской ракетно-космической техники. Открытие очередной экспозиции состоялось 24 декабря 2004 г. Выставку космической техники на северном космодроме посетил министр обороны РФ Сергей Иванов и наблюдал вместе с гостями и туристами за стартом ракеты-носителя «Циклон-3» и испытательным пуском межконтинентальной баллистической ракеты. Основные экспонаты космической техники развернуты в монтажно-испытательном корпусе, куда доставлены и размещены ракеты-носители «Космос-3М» и «Молния-М».

(ж) наблюдение и изучение НЛО в местностях наиболее частого проявления¹²¹ этих необъяснимых явлений.

Эта тема бездонна и пока коммерчески не освоена, исключая отели с привидениями в Великобритании. В США таких мест тьма в каждом штате, в России также есть, например, в Новохоперске в Воронежской области.¹²² Миллиардер из США Роберт Биглоу имеет два хобби — покорение космоса и изучение НЛО и иных паранормальных явлений. Он является учредителем «Национального института научных открытий», спонсирующего поиски НЛО и исследования других явлений в жизни людей. Любой, кто обратится с рассказом об увиденном и пережитом в связи с НЛО или полтергейстом, будет обласкан, и все сведения, которые он

¹¹⁸ Готовится прорыв в организации этой процедуры идентификации пассажира — применением электронных паспортов с биометрическими данными. Это новшество теоретически будет революционным с точки зрения качества проверки и контроля, но не быстроты прохождения поста контроля. Тогда возникнет какой-либо другой тормозящий и труднопреодолимый фактор, например, туалет. Например, прохождение пограничного контроля на посту в Ивангороде на российскоэстонской границе 40 пассажирами автобуса занимает час, в том числе собственно паспортного контроля — 10 минут (быстрее некуда), остальное время люди стоят в очереди в туалет. Есть два революционных решения: (а) закрыть туалет вовсе, что негуманно; (б) построить десять туалетов. Последнее — вымалывается у властей коммерческими структурами. Третьего не дано.

¹¹⁹ А вдруг не получится? Этого не может быть. Однако на автогонки многие ходят специально как на реалитишоу, чтобы посмотреть на эффектные аварии, а кадры крутящегося в воздухе болида, разваливающегося на мелкие части, — показываются многократно и имеют коммерческий успех.

¹²⁰ На корабле за деньги капитан уступает свою каюту гостю. На космодроме генерал — вряд ли. Впрочем, смотря за какие деньги. Такой традиции пока нет.

¹²¹ Официальные власти отрицают факт изучения явлений НЛО, равно как и эти — неких загадочных волосатых людей гигантских размеров, а также полтергейста и иных потусторонних сил. Бюджетные средства на эти нужды якобы не выделяются.

¹²² Где местные энтузиасты планируют создать космические Васюки и принимать тысячи иностранных туристов за валюту. В основном с активным энтузиазмом обсуждается последнее.

сообщит в здравом уме, будут занесены в банк данных и изучены. В штате Юта миллиардер купил ранчо, близ которого проявлялась деятельность НЛО — теперь там живут ученые, готовые немедленно по предложению вступить в контакт с инопланетянами.

Сотрудник редакции журнала «Туристские Фирмы» издательства «Невский Фонд» господин Итингоф А.С. в августе 1998 г. находился в командировке в США в городе Салем (штат Орегон). Утром в среду по местному телевидению была передана информация, что вертолет пожарной охраны при облете местности обнаружил следы пребывания НЛО на пшеничном поле одного фермерского хозяйс-



тва (примерно в 10 км от города Салем). На фотографии показаны следы НЛО, оставленные в виде кругов, полос, точек плотно придавленной пшеницы. Немедленно к месту события прибыли журналисты и местные жители. С разрешения владельца поля была произведена фотосъемка и осмотр местности. Колосья на кругах и спиралях были прижаты к земле по спирали, как будто кто закатал

их паровым катком. Никаким земным и рукотворным механизмом совершить таковое просто не представлялось возможным.¹²³ Дом фермера расположен неподалеку, и жители его не слышали ночью какого-либо шума и активности. Данное явление следует рассматривать как какой-то, наверное, не законченный рисунок, который должен нести информационное сообщение землянам.

Местные жители рассказывали, что такие явления в штате наблюдаются достаточно часто и уже не вызывают восторгов у фермеров — фактически была уничтожена значительная часть злакового поля и нанесен солидный ущерб. И не ясно, будет ли расти что-либо в будущем на этом месте. Однако интерес у приезжей публики и туристов к явлению — несомненный.

(3) космические ритуальные услуги — похороны в космосе с присутствием или без.

¹²³ Хотя в американских газетах выдвигалась версия о том, что некие шутники специально вытаптывают поля, формируя подобие рисунков. Поскольку наносится ущерб частной собственности — полиция — наheckу, но поимка шутников не произведена, а загадочные и малообъяснимые следы на фермерских полях продолжают появляться.

Опыт и начала ритуальной космической индустрии есть. В апреле 1997 г. впервые таковое действо было совершено с прахом 24 первопроходцев космоса, а также иных известных личностей, выразивших желание еще при жизни и оплативших таковые услуги заранее. Стоимость космических похорон составила 5 тыс. USD на единицу, т.е. урну. На орбите урны с прахом пробудут до 10 лет, после чего носитель снизится и сгорит при вхождении в атмосферу.

Пока акции не предусматривали участие сопереживающих, но все впереди. Проектируются космические колумбарии, отрабатываются технологии церемоний ритуальных процедур в невесомости при стоимости по современным ценам до 100 тыс. долларов с участника.

(и) фантазии идут и дальше — свадьбы¹²⁴ и медовый месяц в космосе, и другие туристские услуги.

Далее можно прогнозировать туристские прогулки¹²⁵ по Луне, но это на обозримом временном пространстве не более чем фантастическое предложение. Но мы уже знаем, что фантастика может стать реальностью.

Коммерческие суборбитальные полеты

С точки зрения перспективы организации массовых космических полетов в целях туризма можно рассматривать (пока!) только кратковременный подъем в космос на суборбитальном корабле на высоту свыше 100 км. Это предусматривает трехчасовой полет, четырехкратные перегрузки на взлете к границе космоса и пребывание несколько минут в невесомости на высоте свыше 100 км. Что-то вроде аттракциона в парке Диснея. Полет рискованный, как и любая экстремальная перевозка, на сегодня находящаяся на грани деятельности по установлению рекордов достижения высоты на летательных аппаратах.

Во много раз более сложная экспедиция на МКС менее опасна, чем любой коммерческий суборбитальный полет к нижней границе космоса. Вопрос, на который не так и просто дать однозначный ответ — смогут ли конструкторы современных туристских кораблей, которые совершают суборбитальные полеты¹²⁶, обеспечить такую же безопасность пассажиров, как на серийных кораблях и ракетах-носителях? Что будет с туристом, если самолет-ракета типа *SpaceShipOne* попадет в неуправляемое вращение¹²⁷ или просто развалится на высоте 100 км? В настоящее время для достижения цели носитель пилота и пассажиров максимально облегчен и упрощен, на месте туриста не предусматривается кресла с катапультной, турист¹²⁸ — не облачен в надежный скафандр с кислородной подушкой и утеплением, он не проходил изнурительные тренировки на центрифуге, не прыгал десятки раз с парашютом, как профессиональные космонавты.

Если же в кабине установить все необходимое спасательное оборудование (без которого, по логике вещей, летать нельзя), аппарат станет значительно тяжелее и самолет-носитель не сможет поднять его в воздух, а сам аппарат — покинуть пределы атмосферы. В свою очередь, без обеспечения безопасности полета ни одно страховое агентство не застрахует жизнь космического туриста, а без этого в развитых странах не принято летать даже в соседний город, не говоря уже о космосе. Еще более жесткие меры безопасности необходимы при выполнении орбитального полета вокруг Земли. Для этого нужен другой, более мощный носитель, насто-

¹²⁴ Пока единственный в истории брак космонавтов Терешковой и Николаева, да и то совершенный после совместного полета, не увенчался разительным успехом и не был продолжительным.

¹²⁵ Первый человек гулял по Луне несколько более 74 часов. Чем в перспективе не познавательная экскурсия? А сколько адреналина можно получить при выходе в космическое пространство из орбитальной станции?

¹²⁶ Ехидно называемые в СМИ «блошиными прыжками в космос».

¹²⁷ Как это случилось в его первом полете. Пилот остался жив лишь благодаря своему мастерству и уникальным свойствам летательного аппарата.

¹²⁸ Псевдокосмонавт на три минуты.

ящий, а не «игрушечный» космический корабль, а также более надежные средства спасения. Поэтому полет на МКС значительно дороже и длительнее по подготовке. К участникам таких экспедиций предъявляются весьма высокие требования с точки зрения здоровья и специальной достаточно мучительной подготовки, знаний и умений. Отметим, что, кроме того, невесомость — не стакан вкусного коктейля, и без подготовки далеко не всякий легко переносит это состояние.¹²⁹ Некоторые испытывают тошноту, головные боли, головокружение и другие болезненные симптомы — эти признаки не зависят от количества денег у индивидуума, а только от состояния его здоровья и тренировки.

В настоящее время частные космические полеты с туристскими целями на регулярной основе — дело принципиально иное. Это перспективный и, возможно, прибыльный бизнес. Строятся частные космодромы — фирма *Space Adventures* объявила о постройке такого космодрома для организации массовых частных полетов в космос. Частный космический корабль *SpaceShipTwo* появится в ближайшее время. Этот аппарат для суборбитальных полетов сможет взять на борт пять пассажиров. Компания *Virgin* создаст парк частных космических кораблей и намерена отправить за пределы земной атмосферы не менее трех тысяч астронавтов-любителей. Туристская путевка в космос обойдется примерно в 200 тысяч долларов США. На подготовку к космическому путешествию у туриста уйдет максимум неделя, и государство в это дело вмешиваться не будет. Оно лишь выдаст лицензию на проведение суборбитального космического полета¹³⁰ (в российском варианте — лицензию на туроператорскую деятельность и деятельность воздушного перевозчика).

Предполагается, что космическим туризмом как бизнесом займется специально созданное подразделение *Virgin Galactic*. Оно, наряду с «Росавиакосмосом», первым в мире космическим туроператором, также будет осуществлять туроператорские функции.

Емкость сегмента потребительского рынка космического туризма на ближайшие пять лет оценивается в размере трех тысяч астронавтов-любителей.¹³¹ Прогресс позволит каждой стране мира иметь своих собственных астронавтов, а не избранных одиночек. Первый полет *VSS Enterprise* с туристами на борту планируется совершить уже в 2007 г. Конструктивно и даже по внешнему виду он будет напоминать корабль *SpaceShipOne*, но новый челнок сможет доставлять в ближний космос уже пять пассажиров (не считая пилота). Туристская поездка в пустыню Мохаве займет неделю, но в основном в это время будут проходить подготовка и тренировки, а сам космический рейс — космическое туристское путешествие — займет всего три часа. Проводимые в США коммерческие суборбитальные полеты пока не могут составить конкуренцию организуемым Россией полетам туристов на МКС, однако — это пока.

¹²⁹ Деннис Тито, первый космический турист и совсем не молодой человек, очень плохо перенес космическое путешествие, после весьма недолгого нахождения в невесомости и посадки на землю его с трудом вынесли из спускаемого аппарата на руках. Американец долго адаптировался к земным условиям. Второй космический турист — Марк Шаттуорт — перенес невесомость лучше, но он значимо моложе Тито, здоровее и тренировался не один год.

¹³⁰ Вот и еще одна возможность лицензирования туристской деятельности в России. Пока только три вида деятельности требуют лицензии (туроператорская, турагентская и продажа прав на клубный отдых). Будет и четвертая — на космический туризм.

¹³¹ Надо думать, россияне будут в этой славной очереди в первых рядах. Если номера «Бурж аль Араб» в Дубае в сезон и на праздники за сутки стоимостью 9000 долларов — нарасхват преимущественно нуворишами из России, то уж тут наши за честь быть среди первых не покусаятся. Потом, что такое 200 тыс. долларов — сущая безделица — стоимость пристройки к коттеджу или автомобиля среднего класса. Так что на стенках гостиных многих приличных домов скоро будут красоваться не грамоты пионерских времен, а сертификаты полетов в космос и фотографии «я на фоне Земли».

Фонд *Ansari X Prize*¹³²

Частный фонд *Ansari X Prize* был создан группой американских бизнесменов в мае 1996 г. Его учредители провозгласили своей главной целью создание новой отрасли — космического туризма и коммерческого использования космоса. Штаб-квартира фонда устроена в городе Сент-Луис, штат Миссури, США. Для начала предполагалось создать инициативную группу из ста бизнесменов, каждый из которых должен был внести по 25 тысяч долларов США в призовой фонд. За первый месяц в фонд вступили десять человек, сегодня их число уже превышает семьдесят.

Организаторам удалось привлечь к проекту очень известных людей и собрать солидный начальный капитал. Выбор города Сент-Луис был не случаен для создания такого фонда. Именно бизнесмены из Сент-Луиса в свое время собрали необходимые средства и помогли конструктору первых самолетов г-ну Чарльзу Линдбергу построить его знаменитый самолет *Spirit of St. Louis*, на котором в 1927 г. был совершен первый трансатлантический полет через Атлантический океан — с европейского материка на американский континент. Вспомним, что первый полет на самолете через пролив Ла-Манш также был призовым, и боролись за этот приз несколько смельчаков на своих самоделках. Победителю повезло, его машина была впоследствии положена в основу целой серии таких летательных аппаратов, нашедших спрос на рынке. Так что новое — хорошо известное старое.

13 мая 2004 г. самолет-космоплан *SpaceShipOne* совершил третий по счету полет с использованием своего ракетного двигателя и достиг высоты 64,6 км.

21 июня по программе состоялся пятнадцатый по счету полет *SpaceShipOne*. Формально — это первый в истории освоения космоса полет, подготовленный и осуществленный без участия государственных структур. Корабль поднялся на высоту 100,1 км и находился на ней в течение трех с половиной минут. Свидетелями полета стали более одиннадцать тысяч человек. По завершении полета Майк Мелвилл был официально объявлен астронавтом и получил соответствующую эмблему из рук представителя Федеральной Администрации по авиации.

29 сентября состоялся полет *SpaceShipOne* в рамках конкурса *Ansari X Prize*. Сначала корабль вышел на высоту 15 км, далее были включены ракетные двигатели, и *SpaceShipOne* достиг высоты 102,9 км. Это достижение было зафиксировано радаром. Скорость корабля превысила 3200 км в час. Возвращение на землю заняло примерно 25 минут. В следующем полете была достигнута высота 112 км. Конкурс *Ansari X Prize* завершился, приз в 10 млн. USD получил Берт Рутану. Было сообщено о подписании контракта с фирмой *Mojave Aerospace Ventures* на строительство еще пяти суборбитальных кораблей *Virgin Galactic SpaceShip*. Сумма контракта, рассчитанного на 15 лет, составляет 20 млн. долларов и может варьироваться в зависимости от количества построенных кораблей. Первый из туристских кораблей назовут *VSS Enterprise*.

Правовое регулирование частных космических полетов

Международное частное космическое право как таковое отсутствует, и приходится осуществлять деятельность в рамках международных соглашений. Национальное частное право получило толчок в конце 2004 г. Президент США Джордж Буш подписал закон, регламентирующий частные полеты граждан в космос. Закон дает гражданам право совершать коммерческие полеты на частных космических судах на собственный страх и риск. Таким образом, открывается законодательный путь для полетов в космос частных космических аппаратов с

¹³² www.scaled.com

пассажирами на борту, что, по мнению авторов закона, привлечет крупных инвесторов в данную отрасль.

Федеральное управление гражданской авиации США (*Federal Aviation Administration, FAA*) разработало проект рекомендаций для будущих космических туристов и для пилотов частных космических кораблей, сообщает Reuters.¹³³ Согласно документу, космическим туристам рекомендовано пройти предполетное медицинское обследование, а также подписать документ, в котором они признают все сопутствующие полету риски. Космические туроператоры должны будут сообщить пассажирам обо всех таких рисках и, по требованию, предоставить необходимые статистические отчеты. Также их обяжут провести с будущими туристами занятия по технике безопасности.

Управлять частными космическими кораблями смогут лишь те лица, у которых есть выданный FAA сертификат пилота. Экипаж корабля должен будет соответствовать необходимым медицинским стандартам. Кроме того, от пилотов потребуют прохождения специальной тренировки на предмет управления кораблем в нештатных ситуациях, включая экстренное катапультирование экипажа и пассажиров в случае возникновения таковых или, в случае падения корабля, пилотирование его в сторону от густонаселенных районов. Разработкой и реализацией стандартов безопасности в сфере космического туризма займется *Personal Spaceflight Federation* — объединение американских компаний, которые ведут разработки в области частных космических полетов.

Орбитальная гостиница

Строительство космической гостиницы, где туристы-космонавты могли бы провести комфортно неделю-другую — далеко не столь фантастический проект, а скорее — дело наших дней.

Одним из вариантов рассматривается надувной модуль *TransHab*, который в свое время проектировался для МКС, но не был востребован по ряду причин. При транспортировке в космос (в сложенном виде) модуль занимает довольно малый объем, а после выброса в космос по прибытию накачивается. Разворачиваясь в пространстве, модуль образует солидный объем в 330 куб. м полезного пространства при толщине наружных стенок 30 см. Наружная оболочка модуля выполнена из слоеной резины, полимеров и кевлара¹³⁴ и способна противостоять микрометеоритам.

Известен и вполне реален для осуществления проект орбитальной гостиницы *Nautilus*. Опять же проект осуществляет компания Роберта Биглоу. Сейчас элементы и прототипы такого космического отеля испытываются в лабораторных условиях. Компания намерена испытать на орбите прототип модуля в одну треть полной величины. *Nautilus* планируется запустить на высоту 160 км над Землей. Для его реального функционирования необходим надежный космический корабль-челнок (и не один, а минимум три резервных) для доставки постояльцев к гостинице и обратно, доставки расходных материалов, питания, вывоза отходов жизнедеятельности и для обслуживания постояльцев. С этой целью и организован очередной конкурс *America's Space Prize*, победитель которого получит 50 млн. долларов, а кроме того, ему будет предложен подряд не только на строительство космических кораблей, но и на доставку туристов и грузов к орбитальной гостинице. Орбитальная лаборатория будет сдаваться в аренду заинтересованным организациям также для проведения научных экспериментов.

Однако кроме технических проблем есть еще и социальные. Как жить в этой гостинице нетренированному человеку (нуворишу) в невесомости. Для этих турист-

¹³³ www.faa.gov

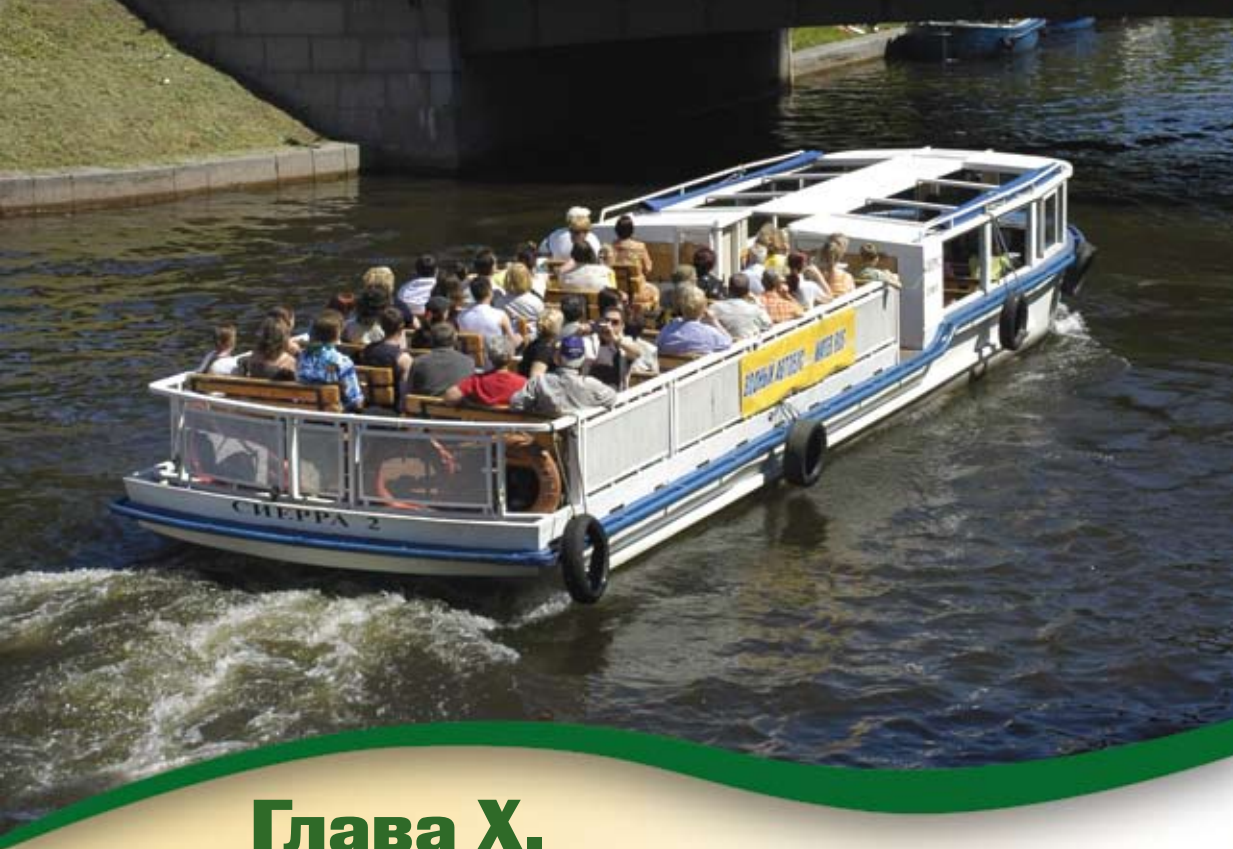
¹³⁴ Материал, применяемый в обыденной жизни для бронежилетов работников спецслужб.

тов придется разрабатывать особые программы развлечений и методов бытия (жития). К тому же кроме гостей должен быть «обслуживающий персонал», который также надо учить. Аттрактивность недельного пребывания туристов-посетителей в довольно стесненном объеме и при отсутствии привычной гравитации — вызывает сомнения.¹³⁵

К будущему космическому кораблю — космическому туристскому шаттлу — предъявляются особые требования. Корабль должен брать на борт не менее семи человек, обладать возможностью маневрировать в космосе, иметь возможность достаточно просто пристыковываться к гостинице. Проект планируется реализовать в 2008–2010 гг. Удачное исполнение одного или нескольких проектов суборбитальных летательных аппаратов и орбитальных станций открывает мощный рынок космического туризма с приключенческими и научными целями.

«Росавиакосмос» (Россия) уже объявил обширную программу коммерческих полетов туристов на космическом челноке и даже выставил модель челнока на авиационной выставке 2006 г. Также официально объявлено о начале разработки программы коммерческих полетов туристов вокруг Луны.

¹³⁵ Однако все сомнения на пути «парового катка» научно-технического прогресса, летящего уже со сверхзвуковыми скоростями, равны сомнениям в безопасности езды на автомобиле в Англии на заре автомобилестроения. Тогда перед каждой автомашиной должен был идти человек и размахивать красным флагом — по закону, который получил название «закон красного флага».



Глава X.

Речные перевозки и круизы

- Исторические аспекты
- Речные путешествия и туризм
- Речные бассейны и озерные системы
- Речные пассажирские перевозки
- Речные и морские каналы
- Водные маршруты для пассажирских перевозок и туризма
- Каналы в озерно-речных системах
- Системы каналов в исторических городах и центрах
- Речной автобус
- Теория речного круизного дела
- Водный туризм и речное круизное дело
- Речные круизы в России. Популярные круизы по речным и озерным системам в России



Глава X.

Речные перевозки и круизы

Исторические аспекты. Речные путешествия и туризм. Речные бассейны и озерные системы. Речные пассажирские перевозки. Речные и морские каналы. Водные маршруты для пассажирских перевозок и туризма. Каналы в озерно-речных системах. Системы каналов в исторических городах и центрах. Речной автобус. Теория речного круизного дела. Водный туризм и речное круизное дело. Речные круизы в России. Популярные круизы по речным и озерным системам в России.

10.1. Исторические аспекты



Вода не является средой обитания человека, однако она необходима ему для обеспечения жизнедеятельности, технических нужд и производств, а водные пространства — как удобные пути перемещения. Внимательно посмотрев на географическую карту, можно увидеть, что большинство малых, больших и крупных населенных пунктов и городов непременно стоят близ водного пространства, крупной или

малой реки, озера или на берегу моря. Водные пути в силу рельефа поверхности земли и естественных направленных водостоков во все времена способствовали человеку: в ориентации в пространстве, в проникновении на другие территории, в общении и перемещении. Во всех регионах мира, где были водные пространства, человек стремился соорудить плавучие средства¹ и с помощью них совершать близкие и дальние путешествия в другие местности и страны. Отчасти проблемы гребных лодок и плотов рассмотрены в главе II. Исторически реки и водные системы были важными путями первопроходцев и исследователей, затем эти пути становились торговыми на наиболее выгодных и узловых местностях, на пересечении торговых путей становились поселения, укрепления и форты, затем крепости и города вокруг них. Реки и озера привлекали людей для использования их в качестве простых и доступных транспортных путей, там, где отсутствовали связанные и непрерывные водные маршруты, — использовались волоки.

Из наиболее известных торговых путей, частично проходящих по территории России, можно назвать торговый путь «из варяг в греки», «из варяг в хазары» и другие. По водным речным путям следовали путешественники, паломники, воины, торговые люди, позднее колонисты и переселенцы, арестанты и сыльные. В ряде местностей в силу природных характеристик (к таковым следует отнести области бассейна реки Амазонки в Южной Америке, бассейны рек Сибири) речные и озерные пространства и сегодня являются единственно доступным путем перевозок.²

¹ Пример из Библии — ковчег Ноя. В настоящее время ученые активно ищут ковчег или, точнее, его остатки на горе Арарат (Турция). Предсказывается, что, если остатки ковчега найдут, то это будет еще одно место посещения для паломников двух религий, признающих Ветхий Завет. Если таковое состоится, то Турция существенно увеличит свои, и без того немалые, доходы от туризма.

² Касательно Сибири, то зимой, с наступлением устойчивых морозов, прокладываются автомобильные дороги — зимники.

10.2. Речные путешествия и туризм

Если моря и океаны положили начала дальним морским путешествиям, то именно реки стояли у истоков туризма. Вместе с торговыми людьми и воинами по рекам путешествовали паломники, студенты, ученые, писатели, многие из которых оставили нам свои замечательные и уникальные труды с описанием этапов своего пути, с наблюдением природы, животного мира и населения. Их записки во многом сыграли свою положительную роль в становлении туризма. Реки и водные пространства всегда были направлением путей колонизации и освоения большинства территорий. По рекам первопроходцы и колонисты проникали в глубь континентов, осваивали новые пространства. Эти путешествия ярко описаны классиками русской литературы, которые в определенный период своей жизни совершили множество путешествий.³ Прославленная Джеком Лондоном река Юкон была важным путем на Клондайк для золотоискателей на Аляске.

Но не хлебом единым движимы люди. Реки, их величественное плавное вековое течение и их пологие или крутые берега — красивые, действуют успокаивающе на душевное состояние человека, способствуют отдыху и восстановлению физических сил. На реках совершали и совершают культовые обряды и праздники многие народы. Исторически крещение происходило в реке. И в наше время многие тысячи туристов христианской конфессии посещают реку Иордан (Израиль) в целях омовения в местечке Ярденит в водах Святой реки. Там же происходит коллективный или индивидуальный обряд крещения, исторически превращенный в доходное дело (только рубашка, в которой следует окунаться в воду, на месте стоит 28 USD).

Реки (как большие, так и малые) и речные пейзажи служат источником вдохновения многих творцов, создающих шедевры живописи, графики и фотографии. Свежий воздух, красивая окружающая среда⁴ благоприятствуют отдыху, прогулкам, физическому и духовному оздоровлению. Реки и озера кормят людей, так как воды их богаты рыбой. Рыбная ловля во все сезоны, кроме ледостава и ледохода, привлекательна для любителей-рыболовов, а заводи — для охотников на водоплавающую дичь. Катание на лодке и прогулочном судне интересно, привлекательно, является хорошим способом досуга и отдыха в свободное время. Катание широко используется на любом водном пространстве, доступном и безопасном для такого в туристских центрах — в парковых прудах, реках, каналах, заливах, озерах, водохранилищах. Если не было естественного водного пространства, то при создании искусственных парков — уникальных произведений ландшафтной архитектуры — пруды и протоки отрывались, формировались плотинами и запрудами. Большинство городов и поселений построено вдоль рек. Набережные в крупных городах обустроены, есть города, построенные в морских заливах, в дельтах рек, где вместо улиц для перемещения используются каналы. Речные трамвайчики и прогулочные суда есть на Москве-реке, на Неве в Санкт-Петербурге, на реке Сена в Париже, в Шанхае и, разумеется, в Венеции, ставшей мировым символом города на воде.

Интересно отметить, что часть библейских сюжетов связана с водой и лодками. На Галилесском море (озеро Кинерет) в Израиле туристам предлагают часовую прогулку на моторной лодке из Табхи в Ярденит или Тверию. Круиз по Нилу, элит-

³ К.М. Станюкович, А.П. Чехов, А.И. Куприн, В.И. Ульянов и многие другие. Некоторые из них путешествовали поневоле, т.е. в ссылку.

⁴ Если река не отравлена промышленными отходами. Так, в самой Волге купаться практически невозможно, поверхность реки покрыта нефтяными пятнами и мусором. После купания следует принимать душ и тщательно мыться. Весной 2000 г. в реки Тиса и Дунай вытекли ядовитые отходы производств, погибла вся рыба, было запрещено пить речную воду, возникли проблемы с водоснабжением городов.

ное путешествие, доступное лишь богатым туристам — со времен древних римлян и до сего времени — было выбрано местом действия в знаменитых детективах Агаты Кристи. В середине XIX в. были организованы лодочные экскурсии по Темзе. Для отдыхающих в прибрежных селениях были построены аттракционы, таверны и гостиницы. Практически одновременно на другом континенте туристская компания «Американ Экспресс» выполняла экскурсии по Миссисипи на легендарном речном судне *paddleboat* «*Mississippi Queen*». Путешествия по реке в конце XIX века стали столь модными, что дали начало целой серии произведений, отнесенных позднее к «лодочной литературе». Не обошелся без приключений на воде и любимец Том Сойер с другом Геккельбери Финном.

Речной пассажирский транспорт традиционно и сегодня является важным средством передвижения на местных регулярных маршрутах, разработаны и широко используются скоростные суда, например на подводных крыльях, специальные плоскодонные суда с водометными движителями для мелководья, суда на воздушной подушке.

С развитием сети шоссейных и железных дорог, средств авиации — перемещение пассажирских потоков по рекам утратило свое превалирующее значение во многих странах и регионах, но роль речных круизов в туризме неизменно сохранялась. Речные и озерные круизы и сегодня весьма эффективны и пользуются спросом в странах и туристских регионах, где имеются судоходные реки и крупные озерные системы. На специальных лодках туристы путешествуют по заболоченным пространствам, например по знаменитым обширным заповедным болотам Флориды (США).

10.3. Речные бассейны и озерные системы

Практически все континенты пересекают крупные и множество мелких рек, мелкие ручьи вливаются в речки, которые стекают в единое русло и образуют крупные реки, водостоки которых направлены строго сообразно рельефу поверхности суши и, в конечном итоге, вытекают в крупные озера, моря и океан. Большие и малые озера, многие из рек соединены естественными и искусственными каналами, протоками и образуют мощные протяженные водные системы, активно используемые человеком для транспортных целей.

Крупнейшие реки и озерные системы мира

На всех континентах, кроме Австралии, имеются гигантские протяженные на тысячи километров реки. Многие из них судоходные и активно используются человеком на протяжении веков для целей водной перевозки.

Таблица 10.1. Протяженность крупных рек

Крупные и протяженные реки	км
Нил	6550
Амазонка	6577
Миссисипи-Миссури	5971
Юкон	3190
Водная система Святого Лавренсия	3769
Колорадо	2330
Колумбия	2300
Рио Гранд	3060
Маккензи	4231
Янцзы	5500
Хуанхэ (Желтая река)	4700
Си Каянг (Сычуанг)	1980
Меконг	4350
Нигер	4200
Конго	4700
Рейн	1390

Дунай	2588
Ганг	2510
Оранжевая река	2080
Замбези	1500

Крупные реки в России	км
Бассейн р. Нева, Ладожского озера, Ильменя и Онежского озера	7819
Сев. Двина	720
Волга	3392
бассейн Волги (включая р. Кама и р. Ока)	29748
Печора	3256
Урал	2379
Енисей	4011
Лена	4600
Обь	5200
Иртыш	3712
Ангара	2699
Амур	4478
Бассейн р. Амур	12557

Площадь крупных озер в России	кв.км
Ладожское	18130
Ильмень	919
Онежское	9751
Байкал	34168

Великие озера (Сев. Америка) 245660 кв.км

Кроме естественных озер имеются и крупные водохранилища, образованные устройством гигантских плотин гидроэлектростанций. Затопление больших пространств (и при этом пахотных земель, лесов, исторических городов и объектов, церквей и храмов) за счет подъема уровня воды в верхнем бьефе и создание водохранилищ и мощных водосбросов меняет естественный, сложившийся веками, климат местности.⁵

В значительной части реки и озера (водохранилища) являются судоходными, что представляет отличные возможности для организации разнообразных туристских маршрутов и программ. Прекрасна река, медленно веками текущая в пологих берегах. Но если река стесняется возвышенностями, горами, утесами, то эти местности являются особо живописными и привлекательными, воспеваются поэтами, отображаются многократно на картинах художников. На утесах и возвышенностях воздвигаются храмы, устраиваются места для отправления культовых обрядов. Таковы Жигули на Волге, Три Ущелья на реке Янцзы⁶, река Кама, Лена, Колорадо и другие. Эти местности являются привлекательными для туризма.

Многие реки обустроены гидротехническими сооружениями: набережными, плотинами, шлюзовыми системами, каналами, которые образуют водохранилища — значимые, искусственно созданные, водные пространства. Водопады, как естественные, так и искусственные, гидротехнические сооружения — плотины и

⁵ Так, водосброс огромных объемов воды на Красноярской ГЭС осуществляется с глубины 10–12 м ниже уровня воды в верхнем бьефе, вода на этом горизонте летом более холодная, чем поверхностные водные слои. Поэтому на длительном протяжении реки ниже плотины вода летом не успевает прогреться и в целом холоднее на 7–10 градусов, чем в верхнем бьефе. Следствием этого стало более прохладное лето в прилегающей к реке местности. Зимой мощное турбулентное течение воды образует незамерзающую полынью длиной 200–300 км, что делает зимний климат в местности мягче, вызывает сильные туманы и гололед.

⁶ Шанхайские туроператоры загружают иностранными туристами 50 комфортабельных теплоходов, курсирующих по маршруту в сезон.

шлюзы являются неизменными⁷ объектами туристского интереса.⁸ Старинные водные системы, даже не используемые сегодня, являются объектами и маршрутами туристских путешествий.⁹

Для осуществления судоходства на сложных озерных и морских пространствах устраиваются обводные каналы с системой шлюзов. Проход шлюзов и каналов вызывает неподдельный интерес у туристов. Для большинства туристов, привыкших открывать ежедневно сотни раз в день дверь офиса или собственной квартиры высотой 2 м, — подвижные ворота шлюзовой камеры высотой 40 м являются неким циклопическим чудом, а действие их открытия и заполнения камеры водой, поднятие (опускание) судна вдоль стенки шлюзовой камеры — завораживающим зрелищем.

Крупные реки позволяют судоходство даже для океанских судов. Река Янцзы (Китай) судоходна для морских судов с большой осадкой на протяжении 340 км от дельты. Для сложных водных транспортных переходов, включающих большие открытые и даже морские пространства и речные системы, строят специальные суда с повышенными мореходными свойствами типа «река-море», например для системы «Волго-Балт». Озера, шхеры, мелкие и даже порожистые реки вызывают большой интерес для любителей сплава на плотах и лодках (*rafting, boating, canoeing*), что представляет собой отдельную отрасль спортивно-развлекательного туризма и имеет множество поклонников. Проход судов в скальных шхерах к Стокгольму — впечатляющее зрелище, редкий турист не полюбуется бесконечным разнообразием протоков, скал, островков, между которыми буквально протискиваются гигантские суда, похожие на фантастические утюги.

Сооружение городов в дельтах крупных судоходных рек и на их берегах сопровождается строительством множества пешеходных, автомобильных и железнодорожных мостов и транспортных подземных тоннелей. Нередко мосты являются украшением природного и рукотворного ландшафта¹⁰, но для водного транспорта они создают помехи движению. В Санкт-Петербурге насчитывается более 400 мостов.¹¹ Высота пролетов мостов не позволяет проходить под ними крупным судам, и для обеспечения судоходства устраивают разводные пролеты, причем в навигацию осуществляется ежедневная, преимущественно ночная, разводка мостов.¹² Проход судна под пролетом разведенного моста являет собой яркое зрелище, волнующее зрителя, как туриста, так и местного жителя, привлекающее его внимание необычностью действия. За ночь на Неве осуществляется проводка до 30 судов через как минимум 8 больших разводных мостов. Самый впечатляющий — Дворцовый мост, на ночную разводку пролетов которого в «Белые ночи» стекаются тысячи туристов и гостей города. В этот период при хорошей погоде на реке скапливаются сотни лодок, катеров, прогулочных судов. Разведенные пролеты Дворцового моста на Неве в Санкт-Петербурге в «Белые ночи» излюбленный объ-

⁷ Ниагарский водопад признан в 1999 году туристским объектом № 1 на планете по популярности и посещаемости.

⁸ Особо следует отметить Саяно-Шушенскую ГЭС, построенную в 1976 г. по велению партии на реке Енисей близ избушки, в которой коммунистический вождь отбывал в комфортных условиях царскую ссылку (1897–1900 гг.). Это единственное в мире гигантское гидротехническое сооружение, место для которого выбрано не из горно-геологических, а идеологических соображений для увековечения памяти вечно живого. Другим перлом партийной мысли является устройство гигантской плотины в Финском заливе. Это также уникальная комсомольская стройка века в СССР, которую ученые относят к вредительству в глобальном масштабе, к счастью для жителей Санкт-Петербурга, не завершенная, и, возможно, которая будет разрушена, если ума и денег хватит на таковое.

⁹ Усыкин Г.С. Тихвинская водная система — вчера, сегодня, завтра. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 22. — СПб.: Невский Фонд. 2000. С. 110.

¹⁰ И даже произведениями инженерного искусства.

¹¹ В общем случае мосты используются по назначению для транспортных целей — пешеходные, автомобильные, железнодорожные. Мост также обожаем рыбаками.

¹² Разведенный для проводки судов Дворцовый мост — один из символов Санкт-Петербурга.

ект, используемый художниками и фотографами, как красивый запоминающийся символ и образ.

Иногда проводка судов под разведенными (поднятыми) пролетами мостов устраивается специально, как уникальное зрелище. Например, в Темзу заходят крупные круизные морские суда и проходят под знаменитым мостом в центре Лондона, причем часто проводка осуществляется днем, чтобы массы туристов могли насладиться этим величественным действом.

10.4. Речные пассажирские перевозки

Таким образом, мы уяснили, что перевозки водным путем по рекам, каналам и озерам и озерным системам совершаются для перемещения пассажиров и грузов в различных целях, в том числе и в целях туризма.

Среди пассажирских выделим средства речных перевозок:

- суда маломерного флота (катера и яхты, плоскодонные речные суда для мелководья, моторные лодки), используются для индивидуальных частных перевозок и туризма, также для перевозок пассажиров на мелководных реках и заливах, водохранилищах;

- суда регулярных линий пассажирских перевозок по судоходным рекам;

Так, в Финляндии выделено четыре крупных озерных линии в Южной и Юго-Восточной части страны: Хамеллинна—Тампере—Вират, Лахти—Явоскиля, Иматра—Савонлинна—Куопио—Лапинлахти, Йонесуу—Нурмес. Особо следует отметить линию Выборг—Иматра по Сайменскому каналу, активно используемую в целях международного туризма;

- круизные речные суда чартерных рейсов по судоходным рекам, озерным системам и водохранилищам;

- экскурсионные и прогулочные суда по каналам и рекам в пределах городов, населенных пунктов, в том числе, рейсовые как средство городского сообщения (речные трамваи);

- специальные суда с прозрачным дном для обозрения подводных объектов;

- речные паромные переправы.

Для речных пассажирских перевозок используются суда с паровым двигателем, двигателем внутреннего сгорания или дизель-электрическим приводом. Различаются колесные суда (два гребных колеса по бортам обычно в центре корпуса судна или одно за кормой), суда с приводом гребным винтом, водометные, на воздушной подушке. Для регулярных скоростных речных перевозок пассажиров применяются суда на подводных крыльях типа «Ракета» и большой вместимости и высокой мореходности класса «Метеор».¹³ Отдельно рассматриваются парусные яхты, катера различных типов и моторные лодки с винтовыми стационарными и подвесными моторами, водометными движителями, воздушными пропеллерами, а также специальные парусные суда для движения по гладкому льду замерзающих водоемов — буера.

Речные перевозки обычно осуществляются в сезон на воде, свободной ото льда, т. е. имеет значение сезонность перевозок. Этот фактор весьма важен, поскольку большая часть рек и водных пространств северного полушария замерзает зимой, и перевозки становятся практически неосуществимыми. Навигация на реках открывается лишь после схода льда. Для организации стоянки, посадки и высадки пассажиров и приемки грузов оборудуются речные пристани с причалами и дебаркадерами различных типов. На пристани устраиваются органы управления

¹³ Суда на подводных крыльях используются для перевозки на море, однако имеют ограничение в плавании по высоте волны. Так, на Черном море осуществляются прибрежные перевозки пассажиров и туристов между курортами. В Греции, славящейся обилием островов, также активно используются суда на подводных крыльях. Россия имеет приоритет в разработке конструкций и постройке таких судов.

речными перевозками, технического обеспечения перевозок, заправки судов пресной водой и продовольствием и топливом, ремонта и профилактики судов, кассы и залы ожидания для пассажиров, рестораны и другие пункты питания, экскурсионные бюро, магазины, багажные отделения, спасательные станции, службы навигации и другие элементы инфраструктуры этой развитой индустрии.

Многие реки достаточно сложны для проводки судов. Большое значение имеет интенсивность течения воды, глубина и трасса фарватера, на открытых водных пространствах может иметь место сильное волнение¹⁴, к которому речные суда не слишком приспособлены, высота пролетов мостов и возможность их разведения для прохода крупных судов. Для обеспечения безопасного и эффективного судоходства создается речная навигационная служба. Эта служба следит за состоянием судоходного фарватера, который может менять со временем свое положение в русле реки, устанавливает навигационные знаки и оборудование, позволяющее в любых погодных условиях осуществлять проводку судов, содержит лоцманскую службу, организует обеспечение судоводителей картографическими и инструктивными материалами и другие работы. Необходимо содержать пристани, проводить дноуглубительные работы, удаление с фарватера затонувших предметов и судов, проводить обучение и переподготовку персонала судов, выполнять иные работы, необходимые для обеспечения безопасного плавания и спасания на воде в случае аварии, разводку мостов и проводку под ними судов.

В зависимости от назначения речные суда имеют обширные палубные пространства для пассажиров (крытые или открытые с сидячими местами), а для рейсов продолжительностью свыше 24 часов — также спальные каюты для пассажиров различных классов и экипажа. Практически на всех судах устраиваются помещения общего пользования — рестораны, буфеты, читальни, залы отдыха, туалеты, различные служебные помещения. Так, например, большая часть пассажирских судов на Сайменской озерной системе не имеет кают для пассажиров со спальными койками¹⁵, поскольку рейсы непродолжительны и проводятся в пределах суток. Перевозки по протяженным водным маршрутам занимают время до месяца (и более), такие суда оборудуются спальными каютами.

Для речных круизных перевозок строятся огромные 3–4-палубные комфортабельные суда вместимостью 300–400 пассажиров. Нередко реставрируются и восстанавливаются суда старинной постройки с оборудованием роскошных салонов и кают, систем отдыха и развлечения.

10.5. Речные каналы

Канал — искусственное русло для воды, соединяющее бассейны рек, озерные системы, моря и даже океаны. Различаются морские и речные судоходные, энергетические, лесосплавные, ирригационные и другие каналы. Значительная часть каналов имеет транспортное или иное техническое назначение. Есть каналы, соединяющие два водоема, есть грандиозные и протяженные системы каналов до 3000 км и более.

Реки с древних времен были естественным и удобным водным путем для целей торговли, доставки грузов, путешественников и войск. Однако русло рек следует природному рельефу местности и естественному направлению водостока данного бассейна и не всегда отвечает целям путешествующих. Далеко не все реки и водные пространства образовывали кратчайший путь по намеченному маршруту. Для прокладки водного маршрута используются водоемы, озера и, если не было

¹⁴ Многие озера славятся своим бурным нравом в непогоду. Ладожское озеро было столь трудным для проводки судов, что в целях обеспечения безопасного плавания судов вдоль южного берега были вырыты два протяженных обводных канала в обход озера от реки Невы до реки Свирь (Старо-Ладожский и Ново-Ладожский каналы).

¹⁵ Собственно каюты имеются, но оборудованы диванчиками для сидения и столиком с креслом.

естественного водного соединения бассейнов рек и озерных систем, сооружались волоки — лодки и даже крупные суда перетаскивались по суше на катках по деревянным настилам. Несмотря на трудоемкость такой операции, она широко использовалась длительное время. Например, волок на Корфинском перешейке был известен с античных времен. Легендарный торговый путь «из варяг в греки» использовал много волоков для судов. Волок позволял не только сократить путь, но и сделать его безопасным в силу природных явлений или по военным соображениям. Российский царь Петр I (Великий) построил суда в Архангельске и через несколько волоков привел флот в устье Невы. Именно этот маневр обеспечил ему победу в сражении и завоевании территорий.

Если условия и людские ресурсы позволяли, на местах традиционных волоков отрывались судоходные каналы. К одним из первых крупных каналов, известных человечеству, следует отнести уникальное древнейшее гидротехническое сооружение — канал, соединяющий Красное море с Нилом (и соответственно со Средиземным морем). Канал был сооружен в районе Суэцкого перешейка на активном торговом пути, существовавшем тысячи лет. История сооружения этого грандиозного рукотворного сооружения насчитывает более 3000 лет ВС, на протяжении которых этот канал многократно сооружался, засыпался, вновь откапывался. Канал был предметом многих жесточайших войн. История его драматична и поучительна.

К грандиозным сооружениям планетарного масштаба следует отнести системы каналов в Китае — Великий Китайский канал, по своим масштабам и долгострою сравнимый лишь с Великой китайской стеной. Развиты системы каналов в Индии, в США. Британцы построили на своем острове множество небольших каналов, соединяющих города внутри острова с морем, например, канал соединяющий Манчестер с океанским побережьем. Эти каналы существуют и сегодня, но утратили свое предназначение и используются преимущественно в туристских целях.

Рельеф местности не всегда позволяет соединить два водоема простым искусственным руслом. Обычно имеется существенная разница в уровне горизонтов воды в этих водоемах, либо наличествуют препятствия в виде возвышений (углублений) рельефа — холмов, гор или ущелий. Последние успешно преодолевались римлянами, построившими во всех территориях Римской империи (в Англии, в Португалии, Франции и, разумеется, в самой Италии) грандиозные акведуки, часть которых сохранилась до наших дней и кое-где успешно используется по назначению.

Разность уровней водоемов преодолевалась устройством шлюзовых систем. Великий мыслитель Леонардо да Винчи изобрел начала практически всех технических новшеств. Он, в частности, предложил схемы устройства шлюзов, постройка которых позволила разрешить многие проблемы организации водных магистралей и впоследствии объявить Москву «портом пяти морей»¹⁶. Системы шлюзов позволяли соединить водоемы с разницей горизонтов до 100 м и более. Обычно суда по шлюзам буксируются наземными тяговыми устройствами, следующими по берегам канала.

В связи с интенсификацией развития промышленности и торговли наиболее активное строительство каналов наблюдается в XVII–XIX веках, а XIX век называют в истории техники «веком строительства каналов». В России главным строителем каналов был император Петр I, именно по его инициативе была построена огромная система каналов в Вышнем Волочке, система Волго-Балт и другие. Он привлек к проектированию и строительству гидротехнических сооружений множество иностранных специалистов, кое-кто из которых, не справившись с пос-

¹⁶ И всех океанов. А также родиной слонов и самых больших компьютеров.

тавленной задачей, лишился головы¹⁷. Именно в это время научно-технический прогресс позволил усовершенствовать технологию производства земляных работ и устройства шлюзов.

Исключительно интенсивное строительство каналов происходило в центральной Европе. Во Франции была сооружена целая система каналов, которая соединила водные пути от пролива Ла-Манш до Средиземного моря. К нашему времени на территории Франции насчитывается более 2500 миль судоходных рек, к которым трудолюбием людей добавлены 3000 миль каналов. Образован короткий и безопасный водный путь из Бискайского залива в Средиземное море, который позволил не только существенно сократить маршрут (ранее суда следовали вокруг Иберийского полуострова через Гибралтарский пролив), но и сделать его более безопасным. Активно осваивался бассейн рек Дуная, Рейна и других.

Реки и каналы Европы в 1913 г.

Страна	Общая длина водных путей, км	Каналы		Судоходные реки	
		км	%	км	%
Россия (Европейская часть)	45407	807	2	44600	98
Франция	12770	4700	37	8070	63
Германия	12810	2340	18	10470	82
Великобритания и Ирландия	7340	4670	64	2670	36

В США, сравнительно молодом государстве, было сооружено большое количество каналов, соединяющих бассейны основных рек страны и водоемов.

До эпохи интенсивного развития наземных транспортных средств — железной дороги и автомобильного транспорта — водные магистрали являлись основными торговыми путями и маршрутами перевозки путешественников. С развитием научно-технического прогресса эти виды перевозки приняли большую часть нагрузки на себя. С изобретением в XIX веке паровоза и интенсивным развитием железнодорожного транспорта роль каналов как транспортных путей снизилась. Утрата доминирующего положения каналов в транспортной сети особенно проявилась в США и Великобритании — именно там и происходило бурное развитие железных дорог. Хотя транспортировка грузов и пассажиров по водным путям существенно дешевле, в век технического прогресса главным и определяющим фактором стала скорость передвижения.

Содержание водных путей, в частности чистка и углубление фарватера, и речных навигационных систем требовало больших инвестиций, негативно сказывалась и сезонность навигации. В континентальной Европе при наличии протяженных рек, связанных каналами, международная водная сеть продолжила свое существование и реально используется сегодня. В значительной мере водные речные системы используются для целей перевозки пассажиров и туризма (речных круизов). Некоторые каналы утратили свое значение в связи с конкуренцией других видов перевозок, другая часть — в связи с развитием технического совершенствования судов и навигационных систем. Однако есть каналы, которые и сегодня интенсивно используются. Масштабные инженерные сооружения каналов, особенно шлюзы и процесс шлюзования судов, вызывают познавательный интерес у туристов. Полностью утратил свое значение и фактически прекратил свое существование Старо-Ладожский канал, сооруженный в петровскую эпоху в обход бурного Ладожского озера. Канал мог бы стать важной магистралью для

¹⁷ Исторический факт.

экскурсионного туризма, но требуемые инвестиции в очистку и углубление его (на некоторых участках глубина сегодня составляет менее 1 м) являются препятствием для реализации проекта.

Крупнейшие речные судоходные каналы XX в.

Канал	Длина, км	Перепад высот, м	Стоимость работ	Год окончания строительства
Беломоро-Балтийский	222	171,8	101,3 млрд. руб	1932
Канал им. Москвы	128	139	1702 млрд. руб	1937
Волго-Дон	101	132	-	1953
Волго-Балт	361	93,5	-	1965
Теннесси – Томбигби	375	103	1900 млн. USD	1985
Рейн – Майн — Дунай	171	243	4000 млн. марок ФРГ	1992

10.6. Водные маршруты для пассажирских перевозок и туризма

Водные маршруты активно используются для пассажирских перевозок и туристских целей. Водный речной транспорт в России выполняет объем пассажирских перевозок 21 млн. чел. (1999 г.). Водные виды отдыха весьма популярны. Широко используются возможности для индивидуальных путешествий и туризма, в том числе на различного рода лодках, яхтах, речных круизных и экскурсионных судах. Плавание по каналам и водным системам позволяет получить туристам спокойный отдых, преодоление шлюзов вносит разнообразие и всегда привлекает внимание туристов, провинциальная жизнь в городах и селениях развлекает, имеются широкие экскурсионные возможности посещения объектов туристского интереса в прибрежных территориях — природных, исторических достопримечательностей, социокультурных объектов.

Традиции речных прогулок жителей Лондона на лодках по Темзе хорошо описаны в романе Джерома К. Джерома «Трое в лодке, не считая собаки». Одним из первых возможности экскурсионных маршрутов оценил Томас Кук, который поставил экскурсионные маршруты и туры выходного дня в Британии на организованную основу. Сегодня на международном туристском рынке предлагается уникальный тур по внутренним старинным каналам в Британии. Туристы по 18–20 чел. перевозятся на старинных лодках с навесными тентами. Лодки буксируются лошадьми с возницами, идущими по берегу канала. Маршрут тура проходит по красивым местностям, по древним римским акведукам. Туристы наблюдают уникальную природу, ночуют в небольших местных отелях, совершают экскурсии по местным замкам и паркам, осматривают достопримечательности и местные музеи, посещают старинные мельницы и строения с неизменным полтергейстом, устраивают содержательные пикники на природе.

В туристский сезон по Северной Двине ходит уникальный, один из старейших в мире речных судов, двухпалубный колесный речной пароход «Н.В.Гоголь». Судно построено в 1911 г. на верфях заводов Сормовского на Волге в Нижнем Новгороде. В 2005 г. совершил 95-ю навигацию на Северной Двине в Архангельской области по маршруту Архангельск–Котлас–Архангельск. Все механизмы, установленные на колесном пароходе еще в начале XX в., действуют безотказно. Паровые котлы, которые раньше топили дровами, сжигая до 40 кубометров в сутки, переделаны под жидкое топливо. В Великую Отечественную войну на пароходе был организован плавучий госпиталь. Сегодня уникальное судно неспешно доставляет турист-

тов в самые живописные уголки на красивой северной реке. За летнюю навигацию 2004 г. перевезено более 2000 туристов.

10.7. Каналы в озерно-речных системах

Посредством искусственных каналов были созданы целые озерно-речные системы, существенно упростившие проблемы путешествий и торговых путей. Системы каналов создавались как для ирригационных целей, так и для транспортных систем. Обзор каналов приведен ниже. По небольшим каналам следуют суда маломерного флота с небольшой осадкой. По крупным судоходным каналам проходят и большие океанские суда. Маршруты морских каналов сокращают водные пути на тысячи миль. Суэцкий канал сокращает путь из Европы в Юго-Восточную Азию на 5000 миль. Беломорско-Балтийский канал сокращает путь из Балтики в Белое море на 2500 миль. До сооружения Панамского канала путь из Атлантического океана в Тихий океан лежал вокруг Южной Америки вокруг мыса Горн и был продолжительным по времени, весьма опасным и сложным для мореплавания.

Впервые строительство речных каналов было начато в Европе в 1605 г. – строительство Нивернейского канала, соединяющего бассейны рек Сены и Лауры. В 1626 г. начато сооружение канала Рейн – Маас. В России в 1700 г. начато строительство Елифаноского (Ивановского) канала, которое позже было остановлено из-за возвращения Азова туркам в 1711 г. Данный канал должен был соединить Волгу и Черное море (через Дон). Первый канал в Великобритании – Бриджуотерский – между Манчестером и р. Мерсей – построен в 60-е годы XVIII века. Первый канал в США – между р. Меримак и Бостонской гаванью – открыт лишь в начале XIX века. 1805 г. – начало строительства в США крупнейших водных систем, например Бардж-канала – от Великих озер к Нью-Йорку общей протяженностью 813 км.

Вторая половина XVIII – начало XIX в. вошли в историю как «эпоха каналов». Бурное развитие производительных сил после промышленного переворота в середине XVIII в. определило резкое возрастание объема перевозимых грузов, с которыми гужевые перевозки не могли справиться. До появления железной дороги каналы и реки были основными путями внутреннего сообщения, поэтому сеть каналов развивалась очень быстро.

Сайменский канал

Канал, проходящий в озерных системах Сайма-Вуокса по территории Финляндии и России, связывает систему озер Сайма в районе Лаппенранты с Финским заливом в районе г. Выборг. Длина канала 43 км, глубина до 2,5 м, создана система 8 шлюзов, разница воды в гидротехнических сооружениях 76 м. Канал проходит по живописной скалистой местности, особенно красивой в осеннее время. Канал построен в 1845–1856 гг. По договору от 1962 г. часть канала передана Россией в аренду Финляндии на 50 лет.

По каналу в навигацию следуют круизные и экскурсионные суда. Активно курсируют суда линии *Kristina line*, доставляющие финских туристов¹⁸ в Выборг и Санкт-Петербург. Количество туристов оценивается до 50 тыс. человек ежегодно. Канал и его сооружения находятся в приграничной зоне и эксплуатируются совместно двумя государствами (Финляндией и Россией).

¹⁸ Российские туристы предпочитают более дешевый автобус для поездок в Финляндию. В силу низкой платежеспособности эти туристы не образуют пассажиропотока в Финляндию и обратно речным видом транспорта, оставляя его более состоятельным финнам, которые тратят в судовом буфете суммы, существенно превышающие стоимость проездного билета.

Беломорско-Балтийский канал

Соединяет Онежское озеро и Балтийское море. Длина канала 107 км. Сегодня канал требует существенной реконструкции шлюзов и дноуглубления. По каналу могут проходить лишь маломерные и плоскодонные речные суда. Крупные речные круизные лайнеры и суда «река-море» этим путем не следуют.

Каналы системы Волго-Балт

Соединяют Онежское озеро и систему реки Волги. Они образуют протяженный речной путь, соединяющий Балтийское море — Финский залив, реку Неву, Ладожское озеро — реку Свирь — Онежское озеро и далее с бассейном реки Волга. Это традиционный речной торговый путь, по которому следуют сухогрузы и танкеры, караваны барж, множество круизных пассажирских речных судов. По этому пути с 15–16 мая по 19–30 сентября проходит туристский речной маршрут Санкт-Петербург–Москва. Этот речной круиз весьма популярен, и многие туристы избирают этот маршрут своим постоянным видом отдыха, повторяя ежегодно (на протяжении десятков лет).¹⁹ Туристы по ходу маршрута посещают древние русские города Тверь, Углич, Череповец, Горичи, Вытегру, Петрозаводск, острова Кижи и Валаам. Также предусмотрены продолжительные стоянки в Москве и Санкт-Петербурге для совершения экскурсий. Компания *Orthodox* осуществляет 10 и 13-дневные маршруты на роскошных четырех-пятипалубных судах «Шолохов», «Новиков-Прибой», «Достоевский» и др., принимающих на борт от 300 до 330 пассажиров. Стоимость такого путешествия составляет 100–130 USD в день при размещении в двухместной каюте.

Web: www.cruise.ru

Волго-Донской канал

Соединяет реку Волгу (Волгоград) и реку Дон (г. Калач). Исторически был задуман еще Петром I. Сооружен в 1952 г., протяженность 101 км, глубина не менее 3,5 м, имеет систему из 13 шлюзов. Являлся важной ударной комсомольской стройкой страны. Канал связал водным транспортным путем бассейны двух крупных рек и открыл практическую возможность организации круизов из Москвы через Волгу в Азовское море. По каналу проходят суда до 5000 т.

Археологи утверждают, что в VII в. ВС скифы, населявшие плодородные степи Чёрного и Азовского морей, волоком перетаскивали свои суда из реки Волги в реку Дон. О соединении Чёрного и Каспийского морей мечтал Александр Македонский. Тысячу лет назад киевский князь Игорь, возвращаясь из греческого похода, перешёл «волоком» на Волгу и спустился со своей дружиной к берегам Каспия. Тем же волоком пользовались генуэзские и венецианские купцы. В 1563 г. турецкий султан Сулейман, а затем сын его Селим II, решили копать «турецкий канал». Эта затея оказалась неудачной. Первая серьёзная попытка создания канала была предпринята при Петре I. В 1696 году войска Петра освободили Азов от турок. При этом важную роль сыграл Волго-Донской водораздел, через который были переправлены с Волги на Дон лес для строительства военного флота и двадцать тысяч войск. В том же году Пётр решил соорудить канал между Волгой и Доном, рассматривая эту задачу значительно шире, чем просто соединение рек. Был составлен план канала между Камышенкой и Иловлей, начались работы землекопов. Но в 1701 г. началась «Северная война» со Швецией, и Пётр вынужден был приостановить строительство. Мечта гидростроителей о соединении Волги и Дона состоялась в XX в. Было предложено более 30 проектов канала, соединяющего Волгу и Дон. После изыскательных работ и проверки трассы в 1948 г. началось грандиозное строительство канала. На строительстве канала были задействованы

¹⁹ Так называемые «повторные» туристы.

заклученные и военнопленные 26 национальностей. Они работали в числе других вольнонаёмных и военных строителей. В ходе строительных работ было вынуто, перемещено 150 млн. кубометров земли и уложено 3 млн. кубометров бетона. Для выполнения такого объёма работ было использовано 8000 машин и механизмов отечественного производства: шагающие и многоковшовые экскаваторы, землеройные снаряды, мощные скреперы, бульдозеры, автосамосвалы. За три с половиной года Волго-Донской судоходный канал длиной 101 км был построен и введен в эксплуатацию. Было возведено 96 сложных гидротехнических сооружений, из них 13 судоходных шлюзов, 3 насосные станции, 22 судоходных канала, 3 плотины, 17 дамб, 6 поселков для обслуживающего персонала. 27 июля 1952 г. состоялось официальное открытие Волго-Донского канала.

Великий китайский канал (Grand Canal) — Chinese Da Yunhe

Как все в Китае — самый большой в мире. Система каналов соединяет бассейны двух крупнейших рек Китая — Желтой реки и реки Янцзы. Гигантский по протяженности рукотворный речной путь пролегает от Пекина до Ханчжоу (*Hang-chou*). Общая протяженность каналов 1800 км. Система каналов начала строительством в период IV–V века ВС, многократно реконструировалась и достраивалась, к середине XIX века система каналов пришла в упадок и была частично разрушена, но в настоящее время значительная часть каналов реконструирована и функционирует. Это является важнейшей транспортной магистралью даже в современности. В районах туристских центров по каналам курсируют туристские, прогулочные и экскурсионные суда. Для иностранного туризма внутренние районы не предлагаются.

Великий канал (Dayunhe) составлен из серии разновременных проектов, самые ранние его части начали рыть еще 2400 лет назад. Массовые работы начались, когда амбициозный император Ян Ди приказал строить канал от своей новой столицы, Лояна, до старой столицы, Чанъани. Затем он распространил строительство до Ханчжоу, связав, таким образом, две великие реки — Хуанхэ и Янцзы. Общая протяженность нового водного пути составила около 2500 км.

Канал давал Китаю крупнейшую транспортную артерию север — юг и связывал также кардинальные точки запад — восток. Канал считается крупнейшим искусственным водным путем в мире. Говорят, что Канал строили миллион человек чайными ложками. Оценки некоторых ученых доводят эту цифру до пяти миллионов строителей. В XIII в. знаменитый Кублай-хан довел Канал до своей новой столицы, Пекина.

Использовался канал для водных грузовых перевозок: грузовые баржи тянули лошади-бурлаки по берегу. Новую жизнь Великий канал обрел в 1980 году, когда стартовал первый круиз по Каналу из Янчжоу в Сучжоу. С тех пор туристские власти страны сделали многое для продвижения подобных круизов: была разработана концепция судна «Драконова лодка» — копия императорской баржи с резьбой, античной мебелью, шикарным рестораном на борту. Были добавлены еще и другие разновидности лодок. Сегодня на Канале можно увидеть практически лишь туристские лодки. Канал не предназначен для больших круизных судов: глубина его не превышает трех метров, минимальная ширина может быть девять метров, только половина пути от Пекина до Ханчжоу (1800 км) судоходна в период навигации, к тому же по пути — множество старых и низких каменных мостов.

В 1283 г. было предпринято третье в истории крупномасштабное строительство на трассе Великого канала. Направление трассы было изменено, участок канала между реками Хайхэ, Хуанхэ и Хуайхэ был спрямлен. Таким образом, стало возможным из Пекина по Великому каналу прямым путем доехать до Ханчжоу.

Известны периоды процветания и упадка Великого канала. Если 486 г. до ВС принимается за начало строительство Великого китайского канала Пекин — Ханчжоу, то его история до нынешних дней уже насчитывает более 2400 лет. На протяжении ряда поколений он служил важным водным путем сообщения. Однако к концу XIX в., с развитием морского транспорта и вступлением в строй железной дороги Тяньцзинь — Пукоу (провинция Цзясу), соединившей северные и южные районы, функции канала стали сокращаться. К тому же с изменением русла реки Хуанхэ участок канала на территории провинции Шаньдун стал мелеть, и, в конце концов, сообщение по каналу между югом и севером прервалось.

После образования нового Китая (1949 г.) были проведены работы по расчистке и расширению канала, на отдельных его участках уже налажено судоходство. Ныне компетентные организации уже вынесли решение об организации работ по восстановлению судоходства по всей магистрали канала.

На 2-м фольклорном фестивале «Великий Канал», состоявшемся в Цзинине провинции Шаньдун, было объявлено о том, что 17 городов, расположенных по берегам Великого Китайского канала, решили совместно добиваться присвоения Великому каналу статуса памятника всемирного наследия ЮНЕСКО. Пекинский район Тунчжоу — место, где начинается Великий канал «Пекин-Ханчжоу» — первым обратился с заявкой о включении канала в Список всемирного наследия. Район Тунчжоу ассигновал 50 млн. юаней на строительство Олимпийского парка и 30 млн юаней на строительство Эколого-культурного парка вдоль канала. Ведется всесторонняя реконструкция и реставрация таких объектов, как монастырь Сяньцзяомяо, терем Жэньминьлоу, мечеть на берегу канала, древние стены в Чжаньцзяване и др. Общая сумма ассигнований на реконструкцию превысит 30 млн. юаней. Уже выполнены работы по восстановлению ворот Дагуанлоу, дамб «Шибя» и «Шанба», монастыря Даванмяо, беседки Хуандинцзы, почтовой станции Лухэи и других объектов вдоль канала.

Речные системы и каналы США

Соединенные Штаты Америки и Канада имеют огромную сеть водных речных и озерных пространств, в значительной части соединенных каналами. В восточной части страны сооружена сеть каналов — *Intracoastal Waterway*. Эта система каналов имеет протяженность судоходной части 4800 км. Для мелководных судов сеть каналов образует в общей сложности трассу протяженностью 40000 км. *Intracoastal Waterway* позволила соединить систему Великих озер и побережье Атлантики с Мексиканским заливом в США. Система каналов находится в ведении федеральных властей. Некоторые каналы и системы *Intracoastal Waterway* и системы Великих Озер — *St. Lawrence Seaway* являются достаточно глубокими и позволяют эксплуатировать на них суда река-море, даже морские и океанские суда. Особую роль в США играет широкая, протяженная практически через всю страну река Миссисипи–Миссури, которая является важной водной артерией, используемой более 150 лет для речных круизов. На реке эксплуатируются большие колесные пароходы, на которых восстановлена атмосфера старины.

Береговой канал — система канализированных водных путей вдоль побережья Мексиканского залива и Атлантического океана в США. Состоит из 2 ветвей, разделённых полуостровом Флорида: Мексиканской — от Браунсвилла (Техас) до Апалачиколы (Флорида), и Атлантической — от Бостона до Майами (Флорида). Глубина на основных участках 2,85–3,66 м. На некоторых участках доступен для морских судов. По Мексиканской ветви перевозили: нефть и нефтепродукты, металлические трубы, сера; по Атлантической ветви — древесная масса, бумага, нефтепродукты. Канал используется для каботаж.

Речные системы во Франции

Территория Франции пересекается большим количеством рек, впадающих в Атлантику или в Средиземное море. Главными из них являются Сена, Рейн и Рона. Каналы строились для установления торговых путей с древних времен до наших дней. Сегодня действующая система каналов со многими шлюзами составляет 3500 км и позволяет пройти на речном судне до 1350 т водоизмещением от берегов Атлантики к Средиземному морю. *Briare Canal* построен в 1642 г. Канал *Canal du Midi* протяженностью 150 миль построен в 1692 г. он соединил Бискайский залив и Средиземное море. *Great Alsace Canal*, соединяющий Рейн с западными районами Франции, протяженностью 50 км, сооружен в 1932 г. Французы любят водный туризм и активно используют возможности отдыха на лодках и речных круизерах.²⁰

Таблица 10.2. Предложения на рынке круизных маршрутов по каналам и рекам Франции

Канал	one way out & back	протяженность маршрута, км	кол-во шлюзов	время прохождения, час
canal de la Marne au Rhin (Hesse-Strasbourg)	O/B	156	68	37
(Hesse-Nancy)	O/B	156	42	33
(Hesse-Boofzheim)	O/W	106	43	43
canal de du Centre	O/B	176	28	35
canal de Bourgoogne	O/B	136	110	36
canal des Houilleres de la Sarre	O/B	160	54	35
Saone Seille	O/B	294	16	36
Doubs	O/B	151	48	32
canal de l'Est (Fontenoy-Chateau-Charmes)	O/B	128	126	43
((Fontenoy-Chateau-Saint-Jean de Losne)	O/W	211	31	32
canal lateral a la Loire	O/B	266	54	53
canal du Nivernais (Decize-Baye)	O/B	144	72	30
(Decize-Tannay)	O/W	99	72	35
canal du Nivernais-canal de Bourgogne	O/W	144	71	35
canal de Nantes a Brest (Messac-Josselin)	O/B	208	34	36
(Messac-Nantes)	O/B	280	36	42
canal d'll et Rance	O/W	127	57	30
Charente maritime	O/B	186	12	33
Charente fluviale	O/B	88	30	22
canal Lateral a la Garonne-Baise	O/B	156	36	37
canal Lateral a la Garonne-Tarn	O/B	254	58	42
canal Lateral a la Garonne-canal Midi	O/W	221	69	44
Lot (Doelle-Luzech)	O/B	128	28	27
canal du Midi	O/B	172	98	36
canal du Midi	O/W	177	64	34
canal du Midi — canal Phone	O/B	164	6	27
canal du Midi — canal Pobine	O/B	138	44	28
canal du Rhone a Sete	O/B	146	no	27
canal du Rhone — Etang de Thau	O/W	109	2	20

Источник: путеводитель *Discover the Waterways of France* (10 регионов).

²⁰ Для получения более точной информации о круизах по рекам Франции следует обратиться к путеводителям *Crown Blue Line Guides, The «Livre Blue» (The Capitan's Guide), Crown Blue Line Video*.

Все маршруты *Crown Blue Line* оборудованы пристанями, гаванями для хранения лодок и станциями проката (фирма имеет более 450 лодок, катеров и круизеров), станциями для заправки топливом, ремонтными службами, мусоросборниками и станциями очистки танков туалетов, информационными материалами, картами, путеводителями. Лодку можно взять в один конец, но часть маршрутов предусматривает возвращение в исходную точку. Обычная продолжительность путешествия *weekend*, от одной недели до 10–12 дней. Предлагаются различные варианты (более 24) лодок, комфортабельных катеров (8,2×2,9 м, 12×4 м, других типоразмеров), мощных и вместительных речных роскошных круизеров: 3–6 спальных мест, мини-кухня, холодильник, радио и TV, душевая, туалет. Все плавсредства со спальными местами укомплектованы постельным бельем, одеялами, подушками. Имеются надлежащие средства безопасности и спасания на воде, аптечки, средства для радиосвязи, бортовое сигнальное и бытовое электрооборудование 12 В (источники 220 В имеются на пристанях). По габаритам плавсредства приспособлены к прохождению под многочисленными мостами, в шлюзах и иных узкостях по маршруту. Крупные многоместные суда сопровождаются персоналом и судоводителем. Маршруты проходят по живописным местностям, через небольшие селения и провинциальные городки. Туристы могут посещать музеи, замки, старые мельницы, ловить рыбу, совершать пешеходные вылазки по туристским тропам со смотровыми площадками, есть возможность брать напрокат велосипеды, посещать рестораны, кафе и магазины.

10.8. Системы каналов в исторических городах и центрах

Многие исторические города и центры, построенные в дельтах рек и на берегах заливов, пронизаны каналами. Первоначально каналы имели транспортное значение (доставка строительных материалов, торговые функции, сообщение). В настоящее время эта функция в значительной мере утрачена, преобладает функция туристских достопримечательностей. Всемирную известность имеет Венеция (в Италии), имя этого города стало синонимом города с множеством каналов во многих странах. Шанхай (в Китае) именуется «Восточной Венецией», российский Санкт-Петербург «Северной Венецией». В районе Посвирия на берегу Ладоги есть старинное русское поселение на воде — поселок Свирица, которому также стремятся приклеить этот эпитет. Аналогичный город на воде есть в дельте Дуная, известны такие поселения на реках в странах Юго-Восточной Азии. Отдельные водные пространства на реках или каналах в городах используются как плавучие рынки, местные жители на лодках привозят свою продукцию, фрукты, продовольствие, изделия промыслов. Рынки на воде вызывают интерес у туристов и являются значимыми объектами туристского интереса. Отметим, что в Таиланде есть всемирно известный плавучий рынок, являющийся неизменным объектом туристских посещений практически всех программ.²¹



²¹ На самом деле этот рынок изжил себя полвека назад. Но туристам интересно, и местная админис-

В исторических центрах крупных современных городов каналы используются для экскурсионных и прогулочных целей для местных жителей и туристов. Неизменна прогулка по Сене для обзора исторической части Парижа, составляющая традиционную часть туристских маршрутов.

Венеция

Весь город построен в морской бухте на ряде островов Венецианской лагуны Адриатического моря. Древнейшие постройки относятся к V веку ВС. Собственно город возник в IX веке и активно развивался в X–XVI века, являлся крупным торговым, административным и культурным центром. Наземных улиц в исторической части города, за исключением площади, практически нет, основной способ передвижения местных жителей и туристов — небольшие лодки-гондолы, управляемые гондольерами²² одним веслом, и катера.

Историческая часть Венеции находится почти в центре лагуны, которая имеет общую протяженность 51 км с северо-востока к юго-западу. Город построен на архипелаге из 10 крупных островков и множества песчаных отмелей в районе 5 кв. км (3 км в длину и примерно 1,5 км в ширину). В целом насчитывается более 120 кварталов, стоящих на воде, в большей части на деревянных сваях. Главная протока именуется Большим каналом, имеет глубину до 2,7 м при ширине до 70 м. Вдоль канала на набережных устроены дворцы, церкви, жилые здания, превращенные в отели. Исторических зданий, строений, дворцов насчитывается до 450. Через канал перекинута три моста. Всего в Венеции насчитывается 400 мостов. Кварталы современного города охватывают почти 145 км побережья лагуны.

Красота уникальных исторических дворцов, зданий, храмов, домов жилых кварталов, мостков и галерей, сокровища музейных коллекций привлекают туристов со всех концов света. Можно уверенно отнести Венецию к Чудесам Света.

Для Венеции разрабатываются специальные конструкции катеров с внешними обводами корпуса и днища, которые при движении, даже достаточно быстром, поглощают волны, чтобы не наносить ущерб историческим набережным и зданиям.

web: <http://www.photo.net/italy/venice>

Каналы Санкт-Петербурга

Санкт-Петербург построен в дельте реки Невы императором Петром I как столица Российской империи в 1703 г. Значительная часть мелких водных каналов в дельте Невы сооружена искусственно. При планировке городских кварталов предполагалось вместо улиц Васильевского острова устроить каналы. Эта идея не нашла своего воплощения²³, но, тем не менее, многие малые и большие каналы прорезают кварталы исторической застройки — Обводный канал, канал Грибоедова, Межевой, Лебяжья канавка, Мойка и Фонтанка и многие другие. Некоторые каналы в современности утратили свое значение, засыпаны и превращены в улицы. Есть мнение, что архитектура города и его набережные ориентированы на взгляд с воды. Экскурсии на лодках и плоскодонных прогулочных

трация платит местным жителям немалые деньги за участие в красочном представлении на потеху заморским гостям. Кое-что этим «торговцам» удастся продать туристам, которые формально являются единственными рыночными посетителями. Может быть, и следует поучиться у хитрых тайцев, неплохо освоивших туристское ремесло.

²² Гондольеры, мужчины особенно молодого и среднего возраста, вошли в историю со средних веков, как неумные покорители сердец прекрасной половины человечества, посещавшей этой славный город. Они, по совместительству с веслом и экскурсионным делом, еще и распевали задушевные итальянские песни и удовлетворяли другие пожелания, за что вошли в скрижали мировой романтической литературы. Так что Бунин был далеко не первым.

²³ Злые языки утверждают, что деньги, выделенные на строительство каналов, были украдены, и при этом нередко подспудно упоминают А. Меншикова (губернатор города).

судах составляют немаловажную часть программы для туристов в летний сезон. Благодаря большому количеству каналов и рек, а также красивым мостам Санкт-Петербург часто именуют «Северной Венецией».²⁴ Все высокие гости, прибывающие в сезон в Санкт-Петербург, совершают водную прогулку по каналам. На многих судах устраивается выездной кейтеринг для проведения торжеств на воде, например празднования юбилея.²⁵

Речные каналы в Лондоне Little Vinice

Речные каналы в Лондоне сохранились в исторической части города до настоящего времени. Они используются сегодня исключительно для туристских экскурсий. По Темзе в центре Лондона в дневное и вечернее время плавает множество экскурсионных корабликов с панорамными стеклами и открытыми верхними палубами. В основном маршрут пролегает в районе самых крупных и красивых мостов Лондона: это *Wensminster Bridge, Hungerford FootBridge, Waterloo Bridge, BlackFairs Bridge, Southwark Bridge, London Bridge, Tower Bridge*. Туристы могут увидеть уникальное колесо обозрения — самое большое в мире, здание парламента, Тауэр и другие прекрасные достопримечательности, расположенные на набережных Темзы. Туристов сопровождают экскурсоводы, популярно проведение презентаций и вечерних встреч на борту прогулочного суда. В среднем экскурсия длится 1,5–2 часа, есть специальные плавучие рестораны. Зайти на паром можно на 12 речных пирсах. Имеются специальные рейсы на чайную церемонию и обед. По заказу проводятся презентации и ужины, имеется джазовый паром.



На реке Темза ощутим океанский прилив и отлив, колебание уровня воды достигает нескольких метров. Поэтому речные пристани вынесены далеко от набережных, устроены специальные мостки и сходни, приспособленные к изменению уровня воды и собственно пристани относительно берега. В Лондоне создан специальный музей каналов. Интересно прочитать строки К.М. Станюковича²⁶, в которых он описывает свои впечатления о р. Темза конца XIX века:

«Я не говорю уже про Темзу, царицу рек по торговому движению, где на пространстве между Гревендом и Лондоном паромод все время идет между двумя рядами тесно стоящих судов всевозможных форм и конструкций, среди движущихся на буксирах огромных кораблей и маленьких паромов, снующих как бешеные, по всем направлениям, и, наконец, вступает в непроходимый, как кажется, лес мачт среди внушительного гула напряженной жизни великого города торговли...»

Web: <http://www.catamarancruisers.co.uk>, www.citycruises.com

Среди других городов следует отметить Амстердам, где установлены три водных экскурсионных маршрута на плоскодонных судах по каналам, действующих практически круглогодично, за исключением незначительного по времени зимнего периода установления ледового покрова. Также городские водные экскурсии есть в Париже (прогулки по Сене), в Нью-Йорке (к статуе Свободы и по каналам) и других городах, где водные пространства составляют неотъемлемый облик горо-

²⁴ Точное количество мостов в городе не поддается учету. По одним данным их 406, другие авторы высчитывают до 800, т.е. по принципу — кто больше.

²⁵ Гости даже при желании не могут уйти с места проведения праздника досрочно.

²⁶ К.М. Станюкович. В далекие края. В кн. Избранное. — М.: «Правда», 1989, с. 30.

да, а экскурсии на речных судах представляют большую и популярную у туристов составляющую туристских программ.

Мазурский канал²⁷

Мазурский канал – относительно крупное гидротехническое сооружение. Длина канала составляла 50 километров. Конечными пунктами его являются: озеро Мауэрзее (теперь польское Мамры) и река Алле (Лава) в километре от Алленбурга (теперь пос. Дружба). Разница в уровнях этих мест составляет 111 метров. Ширина канала по зеркалу воды 14 метров, а глубина 2,5 – 3 метра. Это гарантировало движение барж, буксиров, катеров с осадкой не более 1,5 метров. Канал оборудован 10 шлюзами, 5 из которых – на Калининградской земле, другие 5 – в Польше. Шлюзы находятся: в Калининградской области (Россия): в пос. Дружба – 2 шлюза, в Гросс Аллендорфе, Вильгельмсхофе и в Озерках Вольных (бывшее Георгенфельде) – по одному; в Польше: в Лангенфельде, Кляйн Байорене, Зандхофе – по одному, в Фюрстенау – 2 шлюза. Размеры шахт шлюзов: длина 45 метров, ширина 7,5 метра. Наиболее глубокие шлюзы: в Фюрстенау – 17, Георгенфельде – 15,5 и Гросс Аллендорфе – 12 метров. В зависимости от глубины шахт шлюзы имеют две различные системы запоров. У «глубоких» шлюзов – вертикальные запоры, у «мелких» – обычные ворота. Через канал было построено много мостов высотой 4 метра над зеркалом воды. Только на северном участке в 25 километров находилось 18 мостов, в том числе три железнодорожных для веток Велау – Фридланд, Гердауэн – Инстербург, Гердауэн – Норденбург. Сейчас действует лишь линия Железнодорожный – Черняховск. По сохранившимся опорам мостов видно, что они были однопутными, но есть два «широких» моста с подъёмными затворами. Эти мосты находятся в лесном массиве юго-восточнее Озерков Вольных. Используя ложе канала длиной в 500 метров, мосты с затворами одновременно выполняли функцию 1 дополнительного шлюза. На большей части русла канала установлены дамбы, высота береговых валов (дамб) колеблется от 5 до 9 метров. Имелись специальные устройства, которые в засушливые годы собирали воду из близлежащих ручьёв, пополняя основное русло, а в половодье лишняя вода отводилась в сторону.

10.9. Речной автобус

Речной автобус – регулярное движение по рекам и каналам в пределах мегаполиса, например в Москве, Санкт-Петербурге, Лондоне и других туристских центрах. Термин «автобус» указывает на регулярность движения и наличие множества остановок по маршруту следования для посадки и высадки пассажиров. Вообще более привычен для петербуржцев и москвичей термин «речной трамвай», хотя кроме назначения общественного перевозчика этот вид транспорта ни автобусу, ни к трамваю отношения не имеют. Однако иного термина не нашлось ни в русском, ни во французском языке. Этим транспортом могут пользоваться туристы, гости туристского центра и местное население. Основное назначение речного автобуса – изменение характера использования водных магистралей и речных судов с прогулочно-экскурсионной деятельности – на регулярную перевозку пассажиров и туристов по городу, скорее всего в исторической его части, в условиях перегрузки улиц и проспектов автомобильным транспортом. Исходя из логических соображений – речные пути (реки и каналы) соединяют ключевые объекты посещения и районы города. Речной транспорт менее эффективный, чем метро, действует ограниченный период летней навигации (с конца мая по октябрь), и позволяет осуществить доставку пассажиров и туристов лишь в прибрежные зоны. Однако поездка на речном теплоходе приятна и информативна, с одной сто-

²⁷ Балтийский альманах. В.А. Миловский.

роны, но мало доступна местному населению, как средству городского транспорта по стоимости проезда, по сравнению с наземным транспортом и отсутствию льготного проезда. Впрочем, в качестве средства паромной переправы у жителей прибрежных районов водный транспорт использовался традиционно давно. А при отсутствии такового экономическую нишу паромных перевозок с одного берега на другой успешно заполняют частники на маломерном флоте.

Речные туристские перевозки выгодный, но сезонный, бизнес. В сфере водного бизнеса действуют несколько крупных перевозчика «Водоходь-СПб», ООО «Оскар», группа компаний «Элиен», ОАО «Совет по туризму и экскурсиям Санкт-Петербурга», «Речные круизы» и несколько мелких. В Санкт-Петербурге ежегодно через рынок водных туристских перевозок Санкт-Петербурга проходит около 1 млн. пассажиров, цена на билет составляет от 5 до 10 долларов. Годовой оборот водного рынка оценивается в 5–10 млн. USD. Тем не менее, проблемы речного автобуса волнуют администрацию и речников. Это незаполненная экономическая транспортная ниша со значимым потенциалом потребительского спроса.

В Санкт-Петербурге открыты уже четыре нитки таких маршрутов речного автобуса.

Маршруты речных автобусов в Санкт-Петербурге в 2005–2006 гг.

№	Название	Остановки
A	от причала Петропавловской крепости и обратно	Кунсткамера, Адмиралтейская пристань, Летний сад, Михайловский сад, Музей-квартира Пушкина.
B	от причала у станции метро «Невский проспект» (канал Грибоедова) и обратно	Михайловский сад, Аничков дворец, площадь Ломоносова, Никольский собор, Банковский мостик, Сенная площадь.
C	от причала у Строгановского дворца и обратно	Дворцовая площадь, Михайловский сад, площадь Ломоносова, Юсуповский дворец, Исаакиевский собор.
D	от Адмиралтейской пристани и обратно	гостиница «Охтинская», гостиница «Санкт-Петербург», Петропавловская крепость.

Интервал в движении — один час. Проезд по одной линии стоит 200 рублей. Проехать одну остановку стоит всего 30 рублей.

Департамент транспорта и связи Москвы уже определил первые пять водных маршрутов, а на судостроительных верфях Подмосковья практически готов к спуску на воду экспериментальный «речной автобус». В первую очередь пассажирские катамараны поедут от метро «Печатники» к Китайгородскому проезду, от причала «Лебедь» около метро «Войковская» через города Химки и Долгопрудный к причалу «Капустино» на Дмитровском шоссе, от города Красногорска, мимо выставочного центра «Крокус Экспо» к метро «Щукинская» и от делового центра «Москва-Сити» в сторону Киевского вокзала и Китайгородского проезда, заезжая по дороге в Экспоцентр, Лужники и Парк культуры и отдыха имени Горького. Перевозить пассажиров решено на специальных скоростных катамаранах, которые уже строятся на одной из подмосковных верфей. Новый водный транспорт не шумит, практически не создает волны и соответствует всем экологическим нормам.

Этот катамаран может взять на борт до 50 человек и развить на воде скорость до 35 км/ч. Кроме того, пассажирские катамараны не требуют никакой дополнительной инфраструктуры. В отличие от скоростных ракет или экскурсионных теплоходов они могут швартоваться практически у любого причала, а для их спуска на воду достаточно обычного подъемного крана. Стоит каждый речной автобус около 5,5 млн. рублей. Имеются разработки специальных пассажирских катеров на воздушной подушке, которые могут передвигаться как по воде, так и по льду, что теоретически может решить проблемы всесезонной навигации. Однако такие суда могут двигаться по замерзшей поверхности водного пространства при условии отсутствия торошения льда, что, например, характерно на р. Нева в

Санкт-Петербурге по причине сильного течения и наличия большого количества мостов с опорами. Пока разработки судов на воздушной подушке не соответствуют существующим нормам уровня шума и экологии в условиях города, но работа с этими машинами ведется.

Речной автобус в туристских центрах

Венеция славится как уникальный исторический город на воде. Венеция, раскинувшись на архипелаге из восемнадцати маленьких островов, прорезана густой сетью каналов. Подобно Венеции строились и другие города в дельтах рек. Петр I мечтал построить свою Венецию в Санкт-Петербурге на Васильевском острове. Однако каналы Петербурга носят характер искусственных гидросооружений. Это Лебяжья канавка, Зимняя канавка и канал Грибоедова (бывшая река Кривуша) — эти первые три канала (между Мойкой и Невой) прокладывались, как, впрочем, и все остальные, с целью отвода вод, осушки земель.

В Венеции речному транспорту есть лишь одна альтернатива. Если позволяет время, город можно обойти пешком, но есть риск заблудиться в путанице узких улиц и площадей. Поэтому венецианцы пользуются речным автобусом *vaporetto* и речным такси и, конечно же, частными катерами. Известные венецианские гондолы стали теперь лишь туристским транспортом.

Главным средством общественного транспорта в Венеции является речной автобус. Он имеет пять маршрутов — самый короткий и живописный маршрут № 1 — автобус медленно следует по Большому каналу. Маршрут № 5 — круговой и наиболее интересный, он проходит по окрестностям Венеции. Здесь действуют те же «автобусные» порядки — пассажиры, не купившие билет заранее, штрафуются. Но есть и исключительное право у туристов и пассажиров водного автобуса — можно приобрести билет на целые сутки или даже на три дня. Частное, более дорогое, водное такси вмещает четыре человека и, подобно обычному такси, отсчитывает метраж. «Стоянки» находятся в городе повсюду, также такси можно заказать в любой гостинице. Но самый дорогой вид транспорта — гондола. Цена за часовую поездку на ней составляет около 80 тыс. лир (в то время как билет на автобус стоит 2,5 тыс. лир). Однако существует *traghetto* или «дешевая» гондола — пересекая Большой канал в шести местах, она катает около 10 минут, поэтому билет в 16 раз дешевле.

В Амстердаме имеется развитая система каналов *grachten*, средняя глубина амстердамских каналов 3 м, максимально допустимая скорость при движении по каналам — 7,5 км/ч. Из-за них голландскую столицу даже прозвали Северной Венецией. Каналы здесь исходно были дренажной системой или удобными водными путями для перевозки грузов, а построенные по берегам дома обычно совмещались со складами. Ранее в Амстердаме никогда не существовало частного водного транспорта кроме гондол по венецианскому прототипу. Большинство граждан ходило по городу пешком, чтобы не мешать движению грузовых лодок. Всего каналов в Амстердаме 165. Зимой каналы ненадолго замерзают и служат прекрасным катком для излюбленного национального развлечения — катания на коньках. Есть даже маршрут конькового спортивного пробега протяженностью 320 км.

Самые известные — это параллельные друг другу *Herengracht* — канал Благородных Господ, *Keizersgracht* — Императорский канал, канал *Prinsengracht*, посвященный принцам из династии Оранских. Каналы создают Гирлянду каналов *Grachtengordel*, которая полукольцом (или полумесяцем) охватывает Старый центр города с запада и юга. Сооружение каналов началось в 1612 году. Каналы в новой части называются так же, только с приставкой «ньиве», то есть «новый». Берега трех главных каналов обустроены домами самых богатых и влиятельных людей

города — членов городского совета, биржевых дельцов и купцов. На радиальных маленьких каналах и улочках селился рабочий люд — лавочники, ремесленники, мелкие бюргеры. Сегодня каналы Амстердама — интересный объект осмотра для туристов — живая история города. По каналам ходит регулярно речной автобус (*Canal Bus*). Установлены три маршрута (указанные на туристской карте как красный, зеленый и синий), каждый начинается у Центрального вокзала и делает 14 остановок у главных достопримечательностей города и у самых популярных музеев. Билет стоимостью от € 16 (для детей — от € 11) действует до полудня следующего после покупки дня. Билет дает туристу или пассажиру право выйти на любой остановке, получить скидку на вход в музей и снова сесть на речной автобус в любое время (с 10.00 до 20.00) и в любом месте, где есть причал и соответственно плановая остановка судна.

Во Франции в Париже почти круглые сутки по Сене ходит речной автобус *bateaux-bas*. Каждое плоскодонное судно носит имя какого-либо из знаменитых французских артистов, например, Ива Монтана, Жана Габена, Алена Делона и т. д. Многие архитектурные и исторические достопримечательности удобно рассмотреть именно с речного судна. Например, собор Нотр-Дам *Notre Dame de Paris* — центральная достопримечательность Парижа. Собор находится в центре острова Ситэ, его очень удобно рассматривать как раз с речного автобуса, который объезжает его вокруг по реке. Одна из остановок так и называется *Notre Dame*. Можно выйти, дойти до собора, побывать в нем, а затем вернуться на причал и, дождавшись следующего *bateaux-bas*, продолжить речную прогулку. Новый билет покупать не нужно. Следующей остановкой, кстати, будет Лувр. В числе остановок также музей д'Орсэ, мэрия Парижа и т. д. — почти по путеводителю достопримечательностей французской столицы.



Маршрут речного автобуса планируется открыть в Шанхае, где также есть развитая система рек и каналов, к 2010 г., когда в городе будет проведена Всемирная выставка ЭКСПО. Маршрут будет проложен вдоль реки Хуанпу, на берегах которой будут размещены различные объекты выставки ЭКСПО-2010.

В Дубае (ОАЭ) активно используются лодки для речных поездов по заливу Крик, разрезающему город на две части. Это небольшие деревянные суда, пассажиры сидят на центральной скамейке, отсутствуют даже леера по бортам судна. В большинстве случаев это обычная паромная переправа с одного берега на другой, которой активно пользуются местные жители и туристы, однако есть и прогулочные маршруты.

Между тем есть страны, где морское сообщение в прибрежных районах, являясь городским общественным видом транспорта, прекрасно конкурирует с автотранспортом. Например, жители полуострова Истрия, расположенного на севере Хорватии, активно пользуются морскими автобусами (катерами), которые курсируют вдоль прибрежной полосы. Билет на катер не дороже автобусного, поэтому

выбор пассажира можно легко предугадать: поедет ли он в душном автобусе или лучше с ветерком прокатится на катере.

В Италии также есть прототип водного автобуса, осуществляющего регулярные рейсы вдоль морского побережья провинции Кампанья, только он именуется «морское метро». Однако термин «метро» не имеет корней от названия подземного метрополитена и вообще к виду транспорта. Термин исходит к названию компании *Metro' del Mare*²⁸, осуществляющей морские перевозки туристов по береговым туристским центрам, совершая остановки в Помпее, Неаполе, Амалфи, Салермо и других курортных городах этого региона. Навигация привязана к активному туристскому сезону и длится с 13 апреля по 15 октября вот уже шесть лет. Специально для туристов, студентов и иных посетителей, которые воспользуются судами компании, создана система скидок на посещение музеев и археологических мест привлекательных туристских центров по предъявлению билета на судно.

Речной автобус на реках

В условиях Крайнего Севера и Сибири в России для перевозок между местными прибрежными поселками и городами активно используется речной транспорт (другого, кроме воздушного, часто просто и нет). Например, «речным автобусом» называли судно «Иртыш-1», изготовленное на Нижегородском судостроительном заводе, в Ханты-Мансийском автономном округе. Пассажирское судно типа «Иртыш» было специально спроектировано и построено для освоения районов Сибири и Крайнего Севера. Это экономически выгодный водометный теплоход, рассчитанный на 30 пассажиров, с малой осадкой и возможностью подхода к необорудованному берегу. Время строительства одного судна — 4 месяца. Уже несколько лет такие суда успешно обслуживают поселки, расположенные на значительных расстояниях друг от друга. Еще 6 новых судов этого типа (а всего их построено 36) торжественно откроют в Югре навигацию 2006 г.

10.10. Теория речного круизного дела

Организация маршрута

Речной круиз представляет собой водный туристский маршрут, в общем случае многодневный, на речном судне, на котором туристу предоставляется пакет услуг перевозки, размещения и питания, развлечения на судне, наземные экскурсионные и иные туристские услуги и обслуживание. Судно перемещается по реке или озерно-речной системе последовательно из одного пункта в другой соответственно программе круиза с плановыми остановками в населенных пунктах или местностях для совершения туристами экскурсий или отдыха (зеленые стоянки). Круиз может совершаться в одну сторону (*half round trip*) или быть круговым (*round trip or circle trip*).

В России наиболее популярный речной круиз — по Волге: Москва—Астрахань—Москва продолжительностью 19—20 дней. Речные круизы хороши в теплую погоду, что для стран северного полушария существенно сокращает сезон. Навигация начинается в середине мая и заканчивается в октябре месяце, на северных маршрутах сезон еще короче. Следует учитывать осенние шторма и туманы.

Мотивации и цели путешествия речных круизов

(а) отдых

Круиз — водное путешествие с целью отдыха и удовольствия.²⁹ Если обращаться к целям туризма, видимо, круиз — самый подходящий образ путешест-

²⁸ metrodelmare.com

²⁹ Cruise — 1 a. To sail or travel about, as for pleasure or reconnaissance. The American Heritage Dictionary of the English Language, Third Edition, Houghton Mifflin Company, 1992.

вия, способный принести удовлетворение отдыхающему. Спокойное, медленное передвижение по водным пространствам, в противовес энергичной напряженной обычной жизни в современном обществе, снимает накопившиеся стрессы, а свежий воздух и регулярное питание способствуют оздоровлению организма. При правильной и комфортной организации проживания, питания и достаточного развлечения на борту и экскурсионных программ на берегу в период временных стоянок — круиз является одним из самых изысканных и благодатных видов путешествий.

При выборе вида отдыха важен имидж путешествия такого вида в данном обществе. В России речные круизы были чрезвычайно модны и элитны в 60—80 годы XX века и, если человек из интеллигентных или аппаратных кругов не совершил путешествие по Волге в летний период, то он чувствовал себя в обществе ущербным. Несколько лет проводился опрос круизных туристов на различных маршрутах, преимущественно северо-западно-



го направления. По своему социальному составу в круиз туристы направляются 50—55% семей, со знакомыми — 27%, остальные в одиночку. Возрастной состав до 25 лет — 30%, от 25—40 лет — 22%, старше 40 лет — 48%. Следует отметить большой процентный состав замужних женщин — до 35%. Для круизных маршрутов велик процент повторных туристов. Некоторые туристы избирают такой вид отдыха и совершают одно и то же путешествие ежегодно в сезон отпусков. Следует отметить, что речные круизы рассчитаны на туриста с высокой пляжеспособностью. При возможности круизы являются привлекательными путешествиями в рамках социального туризма.

При выборе вида отдыха туристы пользуются следующими мотивациями: (а) желание отдохнуть именно на воде (до 32%); (б) желание провести отдых в спокойной размеренной и комфортной обстановке (до 52%); (в) не иметь забот об организации развлечения (до 45%); (г) желание увидеть новые местности, старинные города, посетить музеи, монастыри и другие достопримечательности (до 26%); (д) рекомендации друзей и знакомых (до 17%). Важный мотив — приемлемая стоимость тура, причем стоимость тура особенно важна именно на коротких маршрутах, нежели на продолжительных (и соответственно более дорогостоящих, которые приобретает состоятельная часть населения). Следует отметить, что значительная часть российских туристов приобретает путевки на речные круизы с дотацией от предприятий и организаций, т. е. по линии социального туризма.

В настоящее время речные круизы несколько утратили свою привлекательность в связи с появлением новых видов и направлений туризма, значительную часть состоятельной части туристов приняли зарубежные туристские регионы. Кроме того, по статистике в речных круизах принимают участие преимущественно люди старшего возраста — от 40 лет и выше, которые в настоящее время не входят в обеспеченную часть населения. Применительно к российским условиям речной круиз — важный и доступный вариант комфортного отдыха для состоятельной,

но «невыездной», части населения, например, туристов, которые по роду и специфике работы не могут выехать на зарубежный курорт.

(б) развлечения

Древний тезис «хлеба и зрелищ», который, присутствовал еще и в дохристианские времена, во второй своей части наиболее ярко проявляется в круизном туре. Нахождение несколько дней и более на пространстве, ограниченном габаритами судна, большого количества туристов³⁰, которое доступно для них лишь в незначительной части судовых помещений (каюты, салоны отдыха, прогулочные палубы, рестораны), в состоянии безделья и при отсутствии телевизора³¹, пробуждает практически у всех туристов потребности интенсивного развлечения и общения. Экскурсионные программы лишь частично поглощают время и энергию, созерцание в бинокль медленно проплывающих мимо берегов достаточно быстро надоедает. Поэтому программам развлечения на самом судне уделяется большое внимание. К услугам туристов библиотека, постоянные развлекательные программы, лекции по истории и иной тематике в зависимости от характера преобладающей группы туристов (национальность и язык, уровень образования, возраст, интересы), палубы для отдыха (*sundesk*). Постоянно организуются праздники с участием артистов и всех туристов, например «праздник Нептуна», игры, танцы, кино, выдумки и «развлекаловки» аниматоров и др. Предусматриваются зеленые стоянки с непременно пикником на природе и шашлыком. Для всех туристов в начале круиза по установившейся традиции — непременно коктейль от имени капитана судна (*Capitan's Welcome Cocktail Reception*) и по завершению круиза прощальный ужин (*Gala Farewell Dinner*). Возможности для организации активных видов отдыха на самих речных судах, по сравнению с морскими гигантскими круизными лайнерами, на которых есть даже поля для мини-гольфа, значительно ограничены. Тем не менее, изобретательность организаторов речных круизов доставляет туристам массу³² удовольствия и развлечений.

Отметим, что непринужденная атмосфера отдыха способствует активному высвобождению сексуальных настроений и бурной энергии. Интенсивность и заманчивость прелести секс-раундов³³ при наличии большого количества кают и предрасположении к такому времяпровождению столь велика, что даже само слово *cruise* имеет в американском диалекте английского языка второе разговорное значение — сексуальное развлечение.³⁴ Отличился на этом поприще известный писатель Н. Бунин, возведенный в ранг классиков русской литературы, описавший множество (надо полагать, своих) сексуальных приключений именно на воде в лодке, на пароходе или в связи с речными путешествиями.³⁵

(в) познавательные цели и туристские впечатления

Речные и озерные круизы выгодно отличаются от морских наличием информативных видов на побережье, меняющихся по мере продвижения по маршруту, большим количеством стоянок, наличием гидротехнических сооружений, шлюзов

³⁰ Некоторые суда принимают на борт до 430 туристов.

³¹ Который столь прочно вошел в жизнь, что присутствует в жилой квартире в каждой комнате, на кухне и даже в подсобных помещениях, с выводом динамиков в ванную комнату. При этом, нормально все приемники включаются одновременно, чтобы (Боже упаси) за хозяйственными делами не пропустить ни одного сюжета из текущего показа мыльной оперы (слезливого 200–300-часового телевизионного сериала).

³² Большую или меньшую, в зависимости от энтузиазма и профессионализма организаторов и исполнителей.

³³ Для тех, кто может.

³⁴ *Cruise 2. Slang. a). To look in (a public area) for a sexual partner. b). To seek out and make a sexual overture to. Ibid.*

³⁵ Чем положил активное начало русской эротической литературе.

и плотин, являющихся объектами экскурсионного показа. Плавание по рекам сопровождается меньшей подверженностью влиянию непогоды, штормов и волнения, меньшими затратами на содержание судна. Как правило, маршруты туров пролегают во внутренних водах и, следовательно, туристские формальности упрощены или отсутствуют. Рейсы проходят с остановками в небольших городах, посещение которых позволяет познакомиться с местной культурой, ценным историческим и культурным наследием, собранием частных и государственных коллекций в местных музеях и др. Туристам предоставляется возможность побывать на местных заводах, например, большой популярностью пользуется экскурсия на сборочный конвейер автомобильного завода в Нижнем Новгороде. Фантастический объем тематических экскурсий имел место в Ульяновске к музею В. И. Ленина.

(г) метод путешествия

Круиз позволяет совершить туристу путешествие на достаточно длительное расстояние (маршрут Санкт-Петербург—Астрахань—Санкт-Петербург составляет почти 6000 км), при этом перемещение совершается не затруднительно для туриста, большая часть переходов совершается ночью, когда туристы спят. Не требуются частая смена гостиниц, устройства в номере, сбор и распаковка вещей, транспортировка багажа. Каюта закреплена за пассажиром на все время круиза. Таким образом, перемещение является процессом и методом отдыха, а не самоцелью. Этот вид отдыха можно определить как «оседло-кочевой». Это важный фактор, который позволяет экономить и рационально использовать время для отдыха и развлечения, и в период путешествия посетить много туристских центров. С другой стороны, круизные туристы не берут ночевку в месте посещения, обычно питаются на корабле, относительно destinations туристами не считаются и в туристской статистике не учитываются.

(д) профессионально-деловые цели

При организации конференции или совещания немаловажным фактором является компактное проживание участников, сокращающее потери времени на сбор, и ограниченное пространство, не позволяющее воздействовать отвлекающим деловым (или не деловым) мотивам или попросту уйти с заседания или семинара по другим делам. Часто трасса рейса проходит в местностях, не охваченных действием сотового телефона. Во время, свободное от деловых заседаний и встреч, участникам предлагается активная культурная программа. Это позволяет установить личные контакты, способствующие укреплению дружественной атмосферы и взаимопониманию.

(е) паломнические цели

Значительная часть святых мест и монастырей при них расположена на уединенных островах. Таковыми можно указать — Афон в Греции, Валаам и Коневец на Ладожском озере и другие. Впервые описания речных перевозок были описаны игуменом Даниилом в 1065 г. при паломничестве в Афон и на Святую Землю. Путешествие в XIX в. на о. Коневец подробно описано Лесковым. Добраться до островов туристы и паломники могут только специальным катером или пассажирским судном. Для посещения Афона необходимо специальное разрешение, на остров допускаются только мужчины (желательно иметь бороду).

Паломнические обители нередко имеют собственный транспорт и суда для паломников. Цели путешествия определяют минимальный комфорт перевозки. Местные паломнические службы активно используют возможности туризма для пополнения монастырской казны за счет пожертвований, продажи атрибутов и символики, изданий, сувениров, а также входной платы и платных экскурсий. При

посещении острова Валаам и местной обители для иностранных туристов установлены повышенные цены, и при сходе на берег искусный монах точно определяет иностранца в толпе туристов и требует с него надлежащую плату.

Речные круизы и туристская статистика

Обращаясь к методам и принципам статистики в туризме, следует отметить, что круизное дело на маршрутах продолжительностью более одного дня достаточно сложное, туристы в процессе тура обычно живут и питаются на борту судна, а на берег сходят лишь для просмотра кратковременных экскурсий. Поэтому согласно принципам *WTO* круизные пассажиры не относятся к категории туристов, а считаются экскурсантами, т. е. однодневными посетителями. Они не учитываются в статистике туризма по территории пребывания. Доход местностям, в которых совершаются остановки, круизные туристы приносят лишь покупкой сувениров местного производства, туристских товаров и посещением экскурсий. При достаточно большом потоке туристов это позволяет создать некоторое количество рабочих мест в сезон.

В небольших местностях это вопрос достаточно острый. Например, ранее в Лодейном Поле, небольшом городе на реке Свирь Ленинградской области, имелась пристань, и все проходящие речные круизные суда (до 5–8 ежедневно) совершали остановку³⁶, туристы посещали местные достопримечательности, парк, для них организовывались концерты. Персонал, обслуживающий пристань, местное туристское бюро, автобусное предприятие, артисты имели работу, а туристы — развлечение. Прошло время перестройки, пристань обветшала и сломалась. У местного городского и областного бюджета средств на ремонт пристани нет, суда больше не останавливаются, нет работы у местных жителей, автобазы, а также сбыта туристских товаров также нет.³⁷

10.11. Водный туризм и речное круизное дело

Финляндия

Финляндия — страна, значительная часть которой покрыта множеством больших и малых озер, часто объединенных в целые. В Финляндии насчитывается 188000 больших и малых озер с площадью зеркала более 500 кв. м. Некоторые озера имеют длину до 40 км и более при ширине 5–7 км с глубиной до 70 м. На этих озерах имеется 98000 больших и малых островов площадью не менее 100 кв.м. Саймаа — самое большое озеро Финляндии, площадь которого 4300 кв. км, протяженность береговой линии — 14850 км, максимальная глубина до 90 м, глубокий фарватер 770 км, на берегах сооружено 56 портов, причалов и лодочных станций. На озере сохранена уникальная первозданная природа, красивые ландшафты, сосновые леса, песчаные пляжи и шхерные острова.

По озерным системам Финляндии плавают маломерный флот, состоящий из небольших судов вместимостью до 100—200 чел., который обеспечивает перевозку туристов и пассажиров. Часть судов является колесными и сооруженными или восстановленными специально «под старину». Навигация открыта примерно до 250 дней в году. Разумеется, большой наплыв туристов наблюдается в теплое время года — в сезон. Значительная часть судов задействована на регулярных (*scheduled traffic*) и чартерных линиях (*charter cruises*), а также на так называемых выездах на пикник — *restraint cruises or local cruises*. Туристам на многих судах предлагается бар или ресторан. На озере Саймаа эксплуатируется несколько круп-

³⁶ В г. Череповец в навигацию останавливается до 450 круизных речных судов, туристы которых сходят на берег, пользуются туристско-экскурсионными услугами, покупают товары, продукты.

³⁷ А стало быть, нет и налогов в казну.

ных круизных судов, на которых есть спальные каюты до 150—200 мест, сауна и рестораны.

На водных пространствах больших и малых озер для индивидуального туризма используется множество частных судов — яхт, круизеров, моторных лодок. Отдых на воде популярен среди финнов, многие суда яхт-клубами сдаются в аренду, содержатся специальные водные станции с причалами, заправками топливом, сборниками мусора. Во всех туристских центрах имеются агентства, организующие любые виды отдыха для местных и иностранных туристов на воде — на байдарках, лодках и других видах судов. Интересно заметить, что вода в финских озерах очень чистая. Принято законодательство, строго запрещающее загрязнять водоемы, в воду нельзя даже бросить окуроч сигареты. Озера составляют важную часть национального достояния и туристских ресурсов страны.

Речные круизы по Дунаю

Дунай — крупная международная водная артерия европейского континента. Река протекает по территории семи стран. Река судоходна на протяжении 2588 км. В 1948 г. Дунайская конференция приняла «Конвенцию о режиме судоходства по Дунаю», функционирует Дунайская комиссия, регулирующая вопросы судоходства по этой реке, согласования вопросов навигации, таможенных и др.

Туристы в речных круизах могут посетить семь европейских стран. Навигационный период достаточно долгий и составляет почти семь месяцев, что практически в два раза превышает продолжительность сезона на российских реках. Однако Дунай в части течения имеет достаточно мелкий фарватер, и эксплуатация крупных речных судов не представляется возможной, поэтому в эксплуатации находятся небольшие суда пассажироместимостью до 100—150 чел. В отдельные засушливые годы река настолько мелеет, что сквозное судоходство практически прекращается. Это относится к участку Будапешт—Вена. Туристов на этом участке подвозят на автобусе, что вносит даже некоторое разнообразие в путешествие. Загруженность круизов находится в зависимости от политических событий в регионе. Югославский конфликт 1999–2000 гг. заметно отразился на понижении популярности круизов.

Отметим, что многие реки являются границей между государствами. Например, это река Амур, по которой проходит граница между Китаем и Россией, река Нарова — граница между Эстонией и Россией и другие. Использование приграничных пространств для туризма регулируется отношениями между государствами и в большей части затруднено.³⁸

Речные круизы в Бирме

River cruises reval Indiana Jones scenary — популярные речные круизы по реке Иравади (*Irrawaddy*) в Мьянма *Myanmar* (небольшое государство в Юго-Восточной Азии, расположенное между Таиландом и Индией — известное нам как Бирма) по местам, где происходили съемки известной серии фильмов Индиана Джонс. Круизы осуществляются на речном судне *Road to Mandalay*, вмещающем 140 пассажиров (71 каюта с удобствами и кондиционером). Тур в значительной мере ориентирован на европейских туристов (до 60%) и включает 2 ночи в Бангкоке с последующим перелетом в Янгон, где туристы пересаживаются на речное судно. Путешествие по реке длится от шести до одиннадцати дней с посещением буддийского центра *Sagaing* и *Bagan*. В этом центре сохранились 2000 пагод.

³⁸ А вдруг контрабанда? А если сфотографируют участок границы? Лучше запретить.

Франция — круизы в Париже по р. Сена

Cruise on Sena — самый популярный в мире речной круиз по Сене в пределах Парижа. Сена сравнительно небольшая, но судоходная река. В центре Парижа по Сене организованы непродолжительные круизы на плоских экскурсионных баржах: закрытых прозрачной крышей. Ежедневно в туристский сезон сотни туристов совершают обзорную экскурсию по реке. Туристам удастся увидеть одновременно множество парижских достопримечательностей, памятников и архитектурных ансамблей. Это — Лувр, музей искусств Д'Орсэ, сооруженный в здании бывшего вокзала, сад Тюрильи, мост Согласия, построенный из камней разобранной Бастилии, дворец и музей Шайо, музей современного искусства Токио, мост Бир-Айкем, построенный Густавом Эйфелем, площадь Согласия, дворец Почетного Легиона, набережная Вольтера, собор Нотр-Дам, дворец Ламбер, Эйфелева башня и другие. Всего в Париже 34 моста, круиз проходит под 24 из них. На некоторых судах оборудованы прекрасные рестораны.

Речные круизы в Китае

Наиболее популярные и широко рекламируемые на внешнем туристском рынке для иностранцев — круизы по реке Янцзы³⁹. Эта река — одна из крупнейших в мире, для туристов устраиваются многодневные круизы на комфортабельных речных судах. Популярен речной туристский круизный маршрут Шанхай–Чангунинг в район Трех Ущелий (320 км от дельты реки), где перевозки осуществляют 50 роскошных теплоходов. Среди многих судов три — самых роскошных постройки 1993 г., которые имеют королевские титулы: *Princess Jeannie*, *Princess Elanie*, *Princess Sheena*. Все эти три пятипалубные «принцессы» отличаются исключительной роскошью. Каждое судно принимает на борт 254 пассажира, все каюты снабжены кондиционерами, международными телефонами, полный сервис 24 часа. Изысканная кухня, увлекательные экскурсии. На судах имеются даже сауны. Круизы организует фирма *Regal China Cruises*.

Другую группу фирм, осуществляющих круизы по Янцзы, представляет судоходная компания *Victoria Cruises Inc.*, владеющая шестью судами однотипных конструкций и наименований *Victoria (I–VI)*. Суда принимают на борт 154 пассажира, 77 кают с удобствами и кондиционерами, на борту имеются магазин, сауна, бар, фитнес-центр, салоны для отдыха, рестораны, библиотека, салон развлечений.

Web: www.victoriacruises.com

Речные круизы по Нилу (Египет)

Круизы по Нилу являются, наверное, прародителями всех круизов в принципе. Они были популярны еще во времена Древнего Рима, именно в такие путешествия любили отправляться на два-три месяца с разрешения императора богатые и именитые римляне.

Томас Кук первым освоил речные просторы Нила и в 1870–1880 гг. создал там собственный круизный флот из 15 первоклассных пассажирских речных колесных судов. В организацию этих путешествий он вложил немало собственного труда и средств. Им практически с нуля создана туристская индустрия Египта как таковая. Были наработаны методы и традиции. Кук построил несколько современных крупных отелей в Асуане и Луксоре. Он привлек к туристской деятельности богатейшего египтянина пашу *Khedive Ismail*, который также стал совладельцем многих предприятий туристской индустрии. Путешествия от 12 до 20 дней продолжительностью были отлично организованы, туристы осматривали практически все самые известные древности Египта, пирамиды, храмы. Туры отличались доступ-

³⁹ Более подробно см.: Шербакова В. Как я попала в Китай? В спав. «Туристские Фирмы», вып. 40(8) — СПб.: «Невский Фонд», 2006. — С. 157–166.

ностью в цене для представителей среднего класса. Туристов было так много, что они получили название «люди Кука», или *cookites*. Кук много сделал для Египта, стал уважаемым иностранцем в государстве, получил титул Лорда Египетского и «Короля Верхнего и Нижнего Нила».⁴⁰

В наши дни Нил обмелел, значительные объемы вод отбираются на нужды орошения плантаций. Для туристских целей круизы активно организуются на участке от Луксора до Асуанской плотины и по водохранилищу выше плотины. Именно на этом участке сосредоточено наибольшее количество древностей, храмов, иных туристских объектов. Особую известность нильские круизы приобрели благодаря детективам Агаты Кристи. Круизный флот состоит из роскошных 3-5-палубных судов, на которых присутствует высокий и изысканный комфорт. Суда имеют исключительно королевские титулы: *The Royal Orchid*, *The Royal Rapsody*, *Royal Serenade* и т. д. Все каюты отвечают классу ******, снабжены кондиционерами, стандарт 17 кв. м, а королевские апартаменты до 34 кв.м. Всего суда принимают на борт 50–60 пассажиров. Для туристов в вечернее время береговые достопримечательности снабжены специальной подсветкой.

10.12. Речные круизы в России

В России речные круизы широко используются в водном туризме. Большие озера и водные пространства и системы, соединенные каналами в европейской части страны, позволили соединить Балтийское, Белое, Азовское, Черное и Каспийское моря, сделав Москву портом пяти морей. Из крупных каналов следует указать: Беломоро-Балтийский (227 км), Волго-Балтийский (361 км), Волго-Донской (101 км). Крупнейшие реки страны — Волга, Кама, Ока, Свирь, Обь, Енисей, Лена, Амур и другие, большие озера — Байкал, Ладожское и Онежское, Ильмень и Чудское — стали использоваться для организации речных перевозок и круизов различной протяженности и длительности. Отечественная судостроительная промышленность выпускала маломерные суда и быстроходные суда «Ракета» и «Метеор» на подводных крыльях. Для дальних круизных маршрутов использовались крупные многопалубные речные лайнеры, преимущественно изготовленные на верфях ГДР и Финляндии. Часть этих судов и до сего времени находится в эксплуатации.

В основном это суда:

- проект 301 постройки ГДР, типовое туристское судно, например «Кронштадт», длина 125 м, ширина 16,7 м, осадка 2,76 м, пассажироместимость 360 чел., мощность двигателя 737 кВт, скорость хода 26,2 км/час;
- проект 20, типовое туристское судно д/э «Советский Союз», длина 121 м, ширина 16,8 м, осадка 2,44 м, пассажироместимость 439 чел., скорость хода 26 км/час;
- проект 585, типовое грузопассажирское судно «Н.В. Гоголь», длина 95,8 м, ширина 14,3 м, осадка 2,4 м, пассажироместимость 364 чел., скорость хода 23,7 км/час;
- проект 92-016, типовое туристское судно «Георгий Жуков», длина 129 м, ширина 16,7 м, осадка 2,9 м, пассажироместимость 332 чел., скорость хода 25,1 км/час.

В эксплуатации находятся и современные и реконструированные речные суда проектов Q-065, 26-37, 301, 302, 305, 588, 646, а также другие.

Состояние организации речных круизов

В целом речное дело в России и во многих других странах — отрасль дотационная. Содержание навигационных средств на водных путях большой протяженности со сложными фарватерами при необходимости регулярного сопровождения,

⁴⁰ Более детальную информацию о Томасе Куке см. приложение 1 и статью Биржаков М.Б., Биржаков К.М. История туризма: Томас Кук и его роль в становлении туризма. В справ. «Туристские Фирмы» вып. 22 — СПб.: Невский фонд. 2000. С. 98–109.

отслеживания и углубления меняющегося фарватера, ремонта, сезонного монтажа/демонтажа оборудования, содержания и обслуживания шлюзов, а также обслуживающего персонала не компенсируется сборами и налогами на грузовые и пассажирские перевозки. Негативно сказывается высокая стоимость топлива, а фрахтовые цены столь высоки, что стоимость туристского обслуживания становится неадекватной уровню и качеству услуг и начинает превышать по стоимости аналогичные услуги зарубежных туристских круизных туроператоров.

Фрахт комфортабельных речных судов стоит достаточно дорого. Например, фрахт судна 301 проекта обходится туристской фирме более 6 тыс. USD. Значительную лепту в повышение цен вносит неустойчивая и имеющая тенденцию к постоянному повышению ценовая политика на топливо для судов. Это в свою очередь генерирует высокие цены на туристские услуги.

В среднем туродень⁴¹ для российского туриста обходится от 40 USD, а для иностранного туриста эти цены возрастают в шесть-восемь раз. Разница цен на услуги объясняется не их завышением для иностранных туристов, а установлением существенной скидки для российских граждан, учитывая естественную разницу в их доходах, что справедливо. В отношении ценовой проблемы можно лишь успокоить себя достаточно резонным возражением высоких чиновников на вопросы зарубежных корреспондентов о ценовой политике в туризме: *«Зарботная плата американца существенно превышает зарботную плату среднего россиянина и особенно ощутима такая разница у пенсионеров и студентов. Мы должны сделать равные условия и обеспечить доступ к пользованию туристскими ресурсами для всех туристов. Мы не повышаем цены для иностранных туристов, а лишь делаем скидку в цене отечественным туристам, и это наше право».*

С такой постановкой вопроса трудно не согласиться, ибо другого не дано. Однако и взимание повышенных тарифов должно быть также обосновано, хотя бы для собственного успокоения. Таким мотивом может быть приобретение государственной лицензии на международную туристскую деятельность. Это неизбежные затраты, которые погашаются за счет увеличения тарифов обслуживания именно иностранных туристов, так как пока еще внутренний туризм не лицензируется.⁴²

10.13. Популярные круизы по речным и озерным системам в России

Бассейн Волги

На Волге сосредоточен практически самый крупный по своему составу речной флот России. «Волга-флот» является практически монопольным собственником флота из самых больших речных пассажирских судов. Наибольшей популярностью в СССР пользовался круиз по Волге: Москва — Астрахань — Москва или Ленинград — Астрахань — Ленинград протяженностью 3124 км, длительностью от 20 до 24 дней. Несмотря на большое количество судов, задействованных на этих маршрутах, спрос на такие туры превышал предложение во много раз, и путевки на туры по Волге в 1960—80 гг. можно было получить только элитной части общества, а бронирование осуществлялось практически за год. Отметим, что небольшие суда ходят по направлениям рек с мелким фарватером. Это относится к рекам

⁴¹ Мерило продолжительности тура. В мировом туризме продолжительность тура измеряется ночевками, т. е. количеством ночей. Но в традициях туристской терминологии в русском языке используется термин «туродень», поскольку словосочетание «туроночь» было не приемлемо по соображениям социалистической морали.

⁴² Отметим особо для непонимающих, пока! Например, рядом организаций настоятельно проводится мысль о необходимости лицензирования и внутреннего туризма в целях управления, контроля и, надо понимать, повышения стоимости обслуживания.

Ока, Белая и Кама, где проходят традиционные речные туристские маршруты из Уфы и Перми на Москву и в астраханском направлении.

Популярными и в наше время являются маршруты Санкт-Петербург–Москва (9–13 дней), Москва–Казань–Москва, Москва–Казань–Пермь (13 дней), Москва–Волгоград (13–17 дней) и Москва–Ростов-на Дону (до 20 дней). Многие туристы выбирают маршрут туда и обратно. Организация программы предусматривает посещение уникальных русских городов, старинных монастырей, музеев с уникальными коллекциями картин и произведений искусства. Туристы по ходу движения суда наблюдают красивые пейзажи. Программы насыщены развлекательными элементами и аттракциями.

Тур по маршруту Москва — Ока — Волга — Москва-река

По четырем речным магистралям Москва-река — Ока — Волга — канал имени Москвы проходит кольцевой круговой маршрут (*circle trip*), именуемый «московская кругосветка». Канал имени Москвы начинается в г. Дубна на Волге и заканчивается в Северном порту Москвы. Протяженность 127 км. Иностранные и российские туристы посещают знаменитые русские города Ярославль, Кострому, Углич, Муром, Нижний Новгород и другие. В программе посещение родины народного поэта Сергея Есенина. Не менее популярны у населения столицы краткосрочные круизы выходного дня по Подмосквовью.

Северо-Западный озерно-речной регион

Крупнейшим судовладельцем на Северо-Западе является СЗРП (Северо-Западное речное пароходство, Санкт-Петербург), которое успешно сдает во фрахт свои круизные суда российским и иностранным туристским фирмам. В северо-западной части страны популярны краткосрочные круизы (2–4 дня) из Санкт-Петербурга на острова Ладожского озера Коневец, Валаам, а также Онежского озера — о. Киж. Все эти маршруты имеют паломнические истоки, так как на островах расположены уникальные объекты культуры, монастыри, музеи деревянного зодчества.

Тур на Коневец

Монастыри на о. Коневец и Валаамский основаны примерно одновременно иноком Арсением Коневецким. Однако Коневецкий монастырь расположен ближе к берегу и доступен и, соответственно, был более посещаем. Арсений пришел из Афонского монастыря, откуда он принес с собой икону Богородицы и «Устав Святой Горы», жил некоторое время на Валааме, но затем основал монастырь на близлежащем острове. Он активно изгонял бесов из Коня-камня, которому поклонялись местные язычники.

Паломническое путешествие на о. Коневец было описано еще Н. С. Лесковым. Крупные суда к острову подойти не могут из-за мелководья, мелким судам пройти Ладогу небезопасно. Поэтому паломников и туристов в спокойную погоду подвозят на небольших катерах с западного берега Ладожского озера. В послевоенное время на острове длительное время была военно-морская база. В настоящее время присутствие незначительного контингента военных позволяет обеспечить порядок и охрану территории острова. Члены семей военнослужащих организовали туристские фирмы и в содружестве с паломническими службами монополизировали туризм на остров и в монастырь, как объект туристского интереса. Значительную загрузку иностранными туристами дает зарубежное отделение православной церкви в Хельсинки.

Тур на остров Валаам

Круиз на остров Валаам наиболее популярен как краткосрочный 2–3-дневный тур на выходные дни. Основная нагрузка — жители Санкт-Петербурга, а также иностранные туристы, в последнее время паломники. Многие туры приурочены к важным церковным праздникам и церемониям.⁴³



Из Санкт-Петербурга организуется значительное количество круизов на Валаам. К примеру, туристская фирма «Центр туризма» использует для организации круизных рейсов четырехпалубный теплоход «Кронштадт». Лайнер имеет 360 пассажирских мест, 1–2-местные каюты с туалетом, душем и кондиционером, ресторан с русской кухней, три бара, дискотеку, видеосалон, сувенирный киоск и солерий. На теплоходе имеются все условия для проведения семинаров и симпозиумов. Тур

начинается от речного вокзала на Неве в Санкт-Петербурге (отход судна в 21:00), проходит по Неве почти 60 км, минует крепость Орешек в устье Невы и далее следует по Ладожскому озеру на остров Валаам к 8:00. Весь переход занимает одну ночь, утром туристы после завтрака выходят на остров для экскурсий или проведения свободного времени. Стоимость однодневного тура относительно невысока и позволяет активно провести выходные дни на прекрасном острове.

Тур на Киж⁴⁴

Кизи — группа островов в Онежском озере, примерно в 40 км от Петрозаводска. На самом крупном из них стоят деревянная двадцатидвухглавая в пять ярусов Преображенская церковь (1714 г., высота 37 м) и рядом с ней девятиглавая Покровская церковь и шатровая колокольня кижского погоста, церковь Лазаря Муромского. Первые храмы, построенные на острове, относятся к XVI веку. Храм Покрова и церковь Преображения признаны уникальным образцом деревянного зодчества, они все построены без применения металлических гвоздей. На о. Кизи свезены старинные деревянные постройки Заонежья — часовни, жилые дома, амбары, мельница и др.

На островах архипелага имеются и другие образцы деревянного зодчества. На острове Корба стоит часовня XVIII века, уникальные часовни имеются на островах Васильево, Подъяльники. Создан государственный архитектурно-исторический и этнографический заповедник в целях сохранения памятников деревянного зодчества. На острове образован и функционирует музей деревянного северного зодчества, сюда свезены уникальные деревянные старинные постройки культового и бытового назначения.

Тур на Кизи из Санкт-Петербурга проходит по р. Нева, через Ладожское озеро, неповторимо красивую реку Свирь протяженностью 240 км, в устье кото-

⁴³ См. Биржаков М.Б., Жигунов Э.А., Шумилов А.Л. Паломнические туры на Валаам. «Туристские Фирмы», выпуск 11. СПб.: ОЛБИС, 1996. С. 86–94.

⁴⁴ Произносится Кизи с ударением на первый слог и означает это древнепсковское слово — «игрище, праздник». Сам остров издревле именовался Кижат, Кижасуари.

рой находится удивительный поселок Свирица и далее по Онежскому озеру. Продолжительность круиза 3–4 дня. Кижы являются важным объектом туристского интереса и ежегодно много других круизных маршрутов организовано с посещением этих уникальных достопримечательностей.

Тур Санкт-Петербург — Москва — Санкт-Петербург

Круиз Санкт-Петербург–Москва–Санкт-Петербург пользуется популярностью у жителей обеих исторических столиц России и иностранных туристов. Чаще всего используется *half round trip*, а возвращаются туристы после однодневной экскурсии на скором поезде, следующем из Москвы в Санкт-Петербург всего 7 часов.

Маршрут продолжительностью 10–14 дней совершается на комфортабельном круизном теплоходе. Судно проходит по реке Неве, Ладожскому озеру, совершает заход на остров Валаам, далее следует по живописной реке Свирь, минует шлюзы Свирской ГЭС, выходит в Онежское озеро, посещает Кижы, далее через реку Вытегра и систему каналов совершает заход в город Горицы (где предлагается интересная экскурсия в знаменитый Кирило-Белозерский монастырь), входит в верховья Волги, проходит Рыбинское водохранилище, останавливается в городах Ярославль, Кострома, Плес с посещением музея Левитана, Углич, знаменитый своими наручными часами. Маршрут заканчивается в Москве. Тур настолько привлекателен, что многие туристы совершают его повторно до 5–6 раз (преимущественно москвичи), избирая образом проведения летнего отпуска. Однажды встретился турист, который совершал этот тур 14 раз.

Сибирские реки

Реки Сибири — Обь, Енисей, Лена, Амур — отличаются мощностью, протяженностью. Они в значительной части судоходны и занимают выгодное географическое положение, пересекают с юга на север огромные территории и выходят к Северному Ледовитому океану (к Северному морскому пути). В значительной части они протекают по территориям, где нет ни автомобильных, ни железнодорожных дорог, и являются важным средством грузопассажирских перевозок.

Обь и Иртыш

Обь и Иртыш — две большие реки Западно-Сибирского региона. Обь судоходна на протяжении 3600 км. По своему характеру эти реки имеют глубокие потенциальные возможности для организации широкой программы многодневных речных круизов. Иртышское речное пароходство располагает несколькими комфортабельными пассажирскими судами, пригодными для организации круизов. На сегодня в бассейне реки Обь функционируют два многодневных (до 12 дней) круизных маршрута: Омск — Ханты-Мансийск — Омск, Сургут — Салехард — Сургут, Омск — Сургут — Омск. В сезон возможно провести 10–12 круизных рейсов.

Енисей

Енисей доступен для судоходства на протяжении 2700 км от устья до расположенных выше Минусинска больших порогов. Притоки Тунгуска и Ангара также судоходны более чем на 1000 км. На Енисее имеются пассажирские и круизные туристские маршруты Красноярск–Дудинка–о. Диксон с выходом в Енисейский залив.

Лена

Одна из великих сибирских рек, общая протяженность 4400 км (первое место среди сибирских рек и десятое в мире). Исток реки Лена находится в 8 км от

береговой линии озера Байкал на высоте 1470 м в северо-западном склоне Байкальского хребта. От пос. Качуг до Витима река течет в окружении крутых скал 50–300 м высотой. Лена судоходна на протяжении 4000 км. От Усть-Кута до Якутска в навигацию налажено рейсовое пароходное сообщение. В силу определенного информационного давления Сибирь представляет собой для иностранных туристов загадочную страну, и поэтому круизы по Лене пользуются за рубежом большим спросом. Сезон очень короткий — июль-август. Круизы продолжительностью от 4 до 12 дней совершают два комфортабельных теплохода типа Q-065. Один из теплоходов по решению правительства республики Саха широко используется для организации детского туризма. Создана туристская фирма «Северный тур», которая совместно с Ленским речным пароходством на теплоходе «Демьян Бедный» организует речные круизы по Лене, в том числе к знаменитым Ленским столбам⁴⁵ (180 км от г. Якутск). Известностью пользуется место, именуемое Ленская щека — причудливые остроконечные высокие скалы, 239 км ниже Киренска и 179 км выше впадения в Лену реки Витим. Большое внимание уделяют этим круизам немецкие туристские фирмы, в частности *Olympia Reisen*.

Web: <http://www.siberia-travel.com>

Байкал

Уникальное глубоководное озеро в Сибири, представляет собой важный объект экологического (*green or soft tourism*) туризма, пользуется большим интересом у российских и иностранных туристов.

Байкал включен в список мирового природного наследия ЮНЕСКО.⁴⁶ Озеро имеет геологический возраст 25 млн. лет, ширина 27 — 79,5 км, длина 639 км. Глубина озера до 1637 м.⁴⁷ Площадь 31500 кв. км. В озеро впадает 3336 рек и вытекает только одна река — Ангара. Высота над уровнем моря 455 м. Протяженность береговой линии 2000 км. Это самое крупное водохранилище пресной воды на планете. Вода Байкала отличается чистотой и исключительными свойствами. Прозрачность воды достигает 40 м. Почти половину года на озере стоит лед (октябрь-июнь). Озеро характеризуется наличием постоянного волнения и штормов. Высота волн может достигать 4–6 м при крутизне волны до 22 градусов. На Байкале 22 острова, самый большой — остров Ольхон, пользующийся особым интересом у туристов. В начале прошлого века (1901 г.) на Байкале был построен самый крупный ледокольный паром для перевозки через водное пространство железнодорожных составов.

Байкал привлекает туристов со всего мира. Наиболее освоена в смысле туризма южная часть озера. Туристские фирмы Иркутска организуют 7–20-дневные круизы по Байкалу, для которых используются несколько небольших судов с 2–4-местными каютами, на каждом имеется по два люкса. Пассажиروместимость каждого судна не более 35 туристов. Всего на Байкале насчитывается около 35 судов, большая часть используется для пассажирских перевозок. Для организации круизных туров для индивидуалов используются небольшие комфортабельные катера,

⁴⁵ Ленские столбы — это сказочный «каменный город», где высятся фантастические каменные дворцы, замки и башни, зияют провалы пещер. Причудливые обрывистые, совершенно отвесные скалы высотой более 200 м на протяжении береговой линии, сложенной из кембрийских известняков более 80 км сливаются в единый уникальный природный ансамбль. Территория Ленских столбов является национальным парком, который находится под охраной государства.

⁴⁶ Природа Байкальского региона представляет собой уникальное сочетание разнообразных видов растительности, животного мира, геологических объектов, имеющих огромное значение в его биологической и геологической эволюции, что полностью соответствует понятию «мировое природное наследие» — Конвенция ЮНЕСКО, 1972.

⁴⁷ Только шесть озер мира имеют глубину свыше 500 м: Байкал — 1637 м, Танганьика (Африка) — 1435 м, Каспийское море — 1025 м, Ньяса (Африка) — 706 м, Иссык-Куль — 702 м, Невольничье (Канада) — 614 м, Киву (Африка) — 496 м.

рассчитанные на 4—6 туристов. Круизные туры по Байкалу постоянно представляются на отечественных и зарубежных туристских выставках. Популярностью пользуется круговой 7-дневный тур вокруг Байкала на катерах типа «Ярославец». Популярностью пользуется охота, фото-охота и рыбалка, в том числе зимняя.

Подробное описание множества туристских маршрутов по Байкалу приведено в путеводителе Ле ПТИ ФЮТЕ.⁴⁸

Амур

Амур входит в число самых больших рек на земле. Путешествие по Амуру совершили с начала XVII в. практически все исследователи Дальнего Востока. «Проплыл я по Амуру тысячу верст, видел миллион красивейших пейзажей, и голова кружится от восторга» — писал А.П. Чехов. На Амуре ходят четыре крупных трехпалубных пассажирских судна по традиционным 12-дневным круизным маршрутам Благовещенск—Николаевск—Благовещенск и 7-дневным Хабаровск—Николаевск—Хабаровск. В связи с высокой стоимостью обслуживания цены на путевки на речные круизы достаточно велики и достигают 1200 USD на человека. Следует учесть, что широкие возможности для участия местного населения в зарубежных⁴⁹ турах в Японию и Китай при меньшей или равной стоимости лишают круизные линии туристов. По причине отдаленности региона от Европейской части России и высокой стоимости перелета — амурские круизы не пользуются спросом у туристов западных регионов России. Тем не менее, отмечается активность американских туристских фирм, полностью купивших фрахт на одно круизное судно.

Голубые дороги в восточной Европе — из Парижа в Санкт-Петербург на лодке по каналам

«Голубое водное кольцо» — национальный белорусский бренд⁵⁰ водного туризма по внутренним водным путям — рекам и каналам. Это будущая международная туристская трасса для водных путешествий. Водно-транспортные системы Беларуси XVIII–XIX вв. являются яркими памятниками гидротехники. Наиболее значительные из них — действующий Днепровско-Бугский канал, канал Огинского, Августовский канал⁵¹, Березинская водная система. Восстановление этих каналов в единую водную систему позволит привлечь туристов-водников, численность которых только в европейских странах — более пяти миллионов туристов, к туристским ресурсам Белоруссии.

Днепровско-Бугский канал

Днепровско-Бугский канал построен в 1775–1848 гг. Часть Днепровско-Бугского водного пути проходит в Кобринском, Дрогичинском и Ивановском районах Брестской области. Канал связывает реку Пину (бассейн реки Припяти) с рекой Мухавец (бассейн реки Западный Буг). Общая длина 95 км. В навигацию глубина канала до 1,6 м, ширина 22–28 м. Канал реконструирован в 1940 г. Во время Великой Отечественной войны разрушен, восстановлен в 1945–1946 гг., позже снова реконструирован. Канал судоходный, используется для перевозки минерального сырья, леса, строительных материалов. С польской стороны часть Днепро-Бугский канал не имеет завершения, он просто не нужен полякам, он перегорожен бетонной плотиной.

⁴⁸ Байкал. Иркутская область, Республика Бурятия. Путеводитель. — М.: ЛЕ ПТИ ФЮТЕ, 1998.

⁴⁹ Преимущественно шоп-туров.

⁵⁰ И здесь проявилась страсть к кольцеванию. Другой перспективный белорусский туристский бренд — «Беларусь синеокая». Если развивать и далее идею брендов, то следует карелам предложить не менее звучный бренд — «Карелия кареокая», впрочем, глаза карельских озер также голубые исторически.

⁵¹ Активно используемый уже более 60 лет для водного туризма в части канала, проходящей по территории Польши.

Августовский канал

Августовский канал — искусственный водный путь, соединяющий реку Неман с бассейном реки Висла. Поименован по польскому городу Август, где и берет свое начало. Проект постройки относится к началу XIX в. Августовский канал был первым в Польше гидротехническим сооружением, построенным на европейском уровне с использованием новейших технологий и основываясь на опыте строителей знаменитых немецких, английских и швейцарских каналов.

Цель сооружения водного пути — организация дешевого пути для прямого вывоза зерна в балтийские порты, минуя территорию Восточной Пруссии. Идея проекта принадлежала выходцу из знатной гродненской фамилии князю Франциску Друцкому-Любецкому. Посылки к созданию канала следующие — на конгрессе 1815 г. в Вене создано Польское Королевство, которое начало развивать собственную экономику. Это шло в разрез интересов Пруссии, которая установила очень высокие таможенные пошлины, и польские производители сельскохозяйственной продукции не могли вывезти свои товары в балтийские порты. В связи с этим было предложено прокопать обводной канал, который стал частью будущего Августовского канала. Эта идея возникла в 1821 г., а уже в январе 1822 г. начали составлять проект и убеждать русского царя в его выгоде.

Проект строительства канала был утвержден 15 февраля 1825 г. высочайшим повелением российского императора Александра I, хотя работы практически были начаты уже в 1824 г. К строительным работам были привлечены более 7000 рабочих. Торжественное открытие канала состоялось в 1839 г. Собственно канал построили за шесть лет. Длина канала в целом более 100 км, в нем устроено 19 искусственных сооружений — шлюзов, которые позволяли поднимать и опускать суда на разные уровни водной поверхности частей канала. Августовский канал проходит по территории двух государств — Польши (около 80 км, 15 шлюзов) и Беларуси (21 км, 4 шлюза). В пределах Беларуси канал соединяет р. Черная Ганча с рекой Неман. По каналу сплавляли лес и различные товары и грузы, но со временем все сплавы прекратились. Железнодорожные перевозки составили каналам серьезную конкуренцию. Стоимость водного транспортного пути стала в 2–3 раза выше, чем сухопутный вариант перевозок. Гидротехнические сооружения канала значимо разрушены во время Первой мировой войны, а также во время боев Гражданской войны и войны 1941–1944 гг. В связи с переделом территорий после Второй мировой войны основная часть Августовского канала отошла Польше, на территории Белорусской ССР осталось 4 шлюза, 2 плотины и чуть более 20 км самого канала. Все шлюзы на белорусской части канала в настоящее время требуют восстановления и реконструкции.

На 101 км около шлюза Немново, сооруженного в 1829–1833 гг. (это единственный трехкамерный шлюз водной системы), силами местных энтузиастов организован музей Августовского канала, в котором хранится множество артефактов, связанных с его историей. Музей — небольшой дом с реликвиями, экспозиции содержат много документов, книг, брошюр о канале, есть путеводители, вымпелы, фотографии разных периодов, личные вещи людей, имевших отношение к строительству, предметы, связанные с каналом.

Польская сторона по возможности ремонтировала, реконструировала, реставрировала гидротехнические сооружения канала. Деревянные ворота заменены металлическими, укреплены стены канала, углубляли и подчищали главное русло, отстраивали домики смотрителей. Канал использовался — например, для сплава леса. В период с 1919 по 1939 г. на Августовском канале ярко проявился феномен туризма. Развивался байдарочный туризм, вышел первый путеводитель по туризму на канале, были созданы яхт-клубы. В 1939 г. канал поделили. Граница, которая

прошла на 80-м километре, разделила чудо инженерной мысли на две части, судьбы, которых в смысле использования как туристских ресурсов, были разными⁵².

Сегодня Августовский канал в большей части пригоден для водных туристских путешествий и аттракций. Работы по восстановлению канала позволят⁵³ использовать его в составе международного европейского водного пути Blue Water Ring. В рамках последнего проекта — путешественник сможет⁵⁴ попасть водным путем из Парижа прямо в Санкт-Петербург, для чего будет⁵⁵ восстановлена белорусская часть Августовского канала (польская уже давно и активно действует).

Огинский канал

Огинский канал — важная часть водного пути из Днепра в реку Неман на территории Пинского, Ивацевичского и Ляховичского районов Брестской области. Он соединяет Ясельду (приток Припяти) и Щару (приток Немана). Длина (вместе с Выгонощанским озером) 54 км. Системами каналов Огинской и Днепровско-Бугской река Припять соединена с Вислой и Неманом. Идея проекта в XVIII в. возникла у пинского негоцианта Матея Бутримовича. Канал открывал возможность для экспорта леса и других товаров через балтийские порты. Идея была поддержана Варшавским сеймом 1768 г. Строительство началось в 1765 г. на средства местного нувориша Михаила Казимира Огинского, но затем он стал неуютен властям и, в связи с его вынужденной эмиграцией, строительство было продолжено за государственный счет. Сейм объявил о начале сплава в 1775 г. После присоединения Беларуси к России Генштаб провел инструментальные снимки, рекогносцировочные работы, промерил глубину канала и определил пропускную способность. Канал был открыт 1801 г., к 1804 г. канал полностью благоустроен. В XIX в. Огинский канал соединяет Неман с Днепром. Путь идет из Немана по реке Щаре (218 км), оз. Выгонощанскому (5,3 км), Огинским каналом (45,6 км), реке Ясельдой (39,2 км), впадающей в Припять, приток Днепра. Общая длина водной системы более 310 км, из них 45 км искусственного пути, 10 шлюзов и 12 плотин.

С появлением железных дорог значение канала уменьшилось. В годы Первой мировой и советско-польской войн канал был в зоне активных военных действий, гидротехнические сооружения, обычно содержащие мост, были разрушены. В 1926 г. сооружения канала восстановлены, возобновляется навигация, канал полностью восстановлен в 1928 г. До 1941 г. его использовали для лесосплава, а также эпизодически и для местного судоходства. Во время Великой Отечественной войны на канале имели место тяжелые бои (Огинский бой 1942 г.), во время которых шлюзы и плотины были полностью разрушены. Канал обмелел и утратил хозяйственное значение. Шлюзы в большинстве своем находятся в рабочем состоянии. Также путем восстановления канала Огинского планируется замкнуть Балтийскую и Черноморскую водные системы.

Березинская водная система

В 1797 г. русский император Павел I приказал устроить водяное сообщение между реками Днепром и Западной Двиной посредством водного пути по реке Березина. В 1797–1804 гг. была построена Березинская водная система — уникальное гидротехническое сооружение на историческом пути «из варягов в греки». Теперь это своеобразный памятник труду и инженерной мысли русского наро-

⁵² Одновременно — в одной части созидали для людей, в другой разворовывали и разрушали свои же перспективные туристские ресурсы, которые могли бы быть в сезон источником рабочих мест и дохода для местных жителей и государства.

⁵³ Если батяка сменит клюшку на весло.

⁵⁴ Сугубо теоретически, поскольку пограничных КПП на канале нет и практическая организация таких сезонных переходов границы — весьма туманна.

⁵⁵ Возможно будет, а возможно и нет. Время покажет.

да. Березинская водная система соединяет бассейны Днепра и Западной Двины, общая протяженность 170 км. Водная система состояла из 4 плотин, 5 каналов и 14 шлюзов. Первая навигация открыта в 1805 г. В начале XX века был разработан проект Черноморско-Балтийского водного пути, частью которого должна была стать реконструированная Березинская водная система, но Первая мировая война не позволила осуществиться этим планам. После Второй мировой войны Березинская водная система потеряла экономическое значение. В настоящее время не используется. Реконструкция Березинской водной системы позволит восстановить исторический водный маршрут «из варяг в греки» и привлечь большое количество туристов.

Перспективы туристского освоения каналов

Из четырех вышеозначенных каналов, образующих водные системы — использование для туристских целей наиболее реально — двух — Августовского и Днепро-Бугского каналов. Августовский — единственный канал, где видна реальная перспектива организации туристских маршрутов. Десятки тысяч туристов сегодня обслуживаются на польской части канала. Они вполне могут продолжить свои маршруты по Беларуси, и маршрут вполне может стать «окном в Европу» для белорусских туристов. Днепро-Бугский канал — действующий и сегодня. Для туристского использования канал следует обустроить туристской инфраструктурой и обеспечить продвижение туристского продукта и максимальное использование. Для активных туристов канал почти не представляет интереса, берега неинтересные, ярких и интересных туристских объектов мало. Возможно, привлекательность водного маршрута проявляется, когда начинается половодье.

Собственно Августовский канал, в части, проходящей по Беларуси, возможно, был бы интересен для активных туристов, а именно для организации рафтинга, как экзотических туров, и, если подготовить его для проведения соревнований. Другой возможности у белорусских спортсменов-водников практически нет. В существующих проектах реконструкции каналов акцент будет делаться на создании высококлассной развлекательной инфраструктуры. Так, активно ведется работа над восстановлением Августовского канала, протяженность которого по территории Беларуси составляет 21,7 километра, затем на 20 километров тянется Неман. Это может стать малым водным кольцом Европы, есть перспектива организации водного пути из Парижа в Петербург.

За прообраз формирования водной развлекательной высоко аттрактивной системы следует принять приток Рейна — реку Лан, которая за сезон принимает 150 тыс. туристов. Река Лан довольно небольшая со множеством перекатов, она не судоходна. На этой небольшой реке все предусмотрено и оборудовано для активных туристов-водников. Туристская инфраструктура развита исключительно сильно — оборудованы стоянки, причалы, объекты питания, магазины, средства размещения.

Березинская водная система территориально входит в ареал Березинского заповедника, где есть охранный зона и буферная, последнюю — вполне можно использовать для активного водного туризма. Реальные освоенные туристские водные маршруты проходят по Нарочанской водной системе, по системе Браславских озер, по рекам Щара, Неман, отдельным участкам реки Припять.

10.14. Туристическая компания «МИР»

**Речные круизы на теплоходах по озерно-речным системам
Волго-Балтийского судоходного пути, Северо-Запад и Поволжье.**

**Экскурсионное и транспортное обслуживание
речных и морских круизов**

Все большее число россиян и зарубежных туристов правильно понимает все-стороннюю полезность и целесообразность отдыха именно в России на ее водных просторах в речных и морских круизах. С палубы комфортабельных теплоходов можно неспешно и с чувством наслаждаться дивными красотами русской природы, оценивать гармонию природной и рукотворной среды.

Постоянно меняющиеся береговые пейзажи озерно-речных систем, спокойствие и гладь огромных водных пространств, свежий воздух, синева или бирюзовость воды, а также зелень или приятное многоцветие природного ландшафта дают сильный восстанавливающий и оздоровительный эффект от отдыха на воде, а впечатления и полученные новые знания от экскурсий в период остановок теплохода делают подобные путешествия еще и увлекательным познанием природы, истории, быта, традиций россиян.

Период рекреационной адаптации и появление способности к эффективному восприятию отдыха на теплоходе протекает стремительно. Каждый из участников с благоговением вспоминает время, проведенное в круизах. Уже неоднократно замечено, что многие и многие туристы, побывавшие хотя бы один раз на борту теплохода и прошедшие по маршруту, продолжительностью не менее 2–3-х суток, просто влюбляются в этот вид отдыха настолько, что потом повторяют тот же круиз по нескольку раз. К сожалению, ушли такие замечательные круизные маршруты, как «Санкт-Петербург — Нижний Новгород», «Санкт-Петербург — Астрахань», «Санкт-Петербург — Волгоград», из-за очень высокой цены на подобные многодневные путешествия, пользовавшиеся огромной популярностью в 70–80-е годы прошлого века. Сегодня самыми популярными круизными маршрутами из Петербурга, как и в прежние времена, стали только три: «Санкт-Петербург — о. Валаам — Санкт-Петербург», продолжительностью 2 ночи и 1 день, «Санкт-Петербург — о. Валаам — п. Мандроги — о. Кизи — Санкт-Петербург», продолжительностью 3 дня и 4 ночи и самый популярный у иностранных туристов 11- или 12-дневный маршрут «Санкт-Петербург — п. Мандроги — о. Кизи — пристань Горицы (город Кириллов) — Ярославль — Кострома — Углич — Москва». По этому маршруту последние годы ходят более 60–70 судов в период летней навигации с мая по октябрь. Как правило, на этих маршрутах курсируют комфортабельные трех- и четырехпалубные теплоходы⁵⁶, построенные 25–30 лет назад на верфях ГДР. Самым крупным судовладельцем в наши дни стало Волжское пароходство, именованное на Северо-Западе России «Водоходь».

К разряду крупных речных перевозчиков (по количеству единиц флота) необходимо также отнести судоходную компанию «Пассажирский флот», из базирующихся в нашем городе и обслуживающей пять четырехпалубных теплоходов, курсирующих по Волго-Балту между Санкт-Петербургом и Москвой. Это такие теплоходы, как: «Петергоф», «Сергей Киров», «Алексей Серков», «Ломоносов» и «Нарком Пахомов», отреставрированные десять лет назад на их родных верфях

⁵⁶ 301, 302 588-го проектов.

	ТУРИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «МИР» 191186, Россия, Санкт-Петербург, Невский пр., 11/2, #1 Тел. (812) 3257122, факс (812) 3153001 mir@mirtc.spb.ru • www.mirtc.ru
---	--

в Германии. По внутренней отделке, интерьерам, качеству обслуживания и сервису на сегодняшний день это лучшие теплоходы в нашем городе. В обслуживании пассажиров этих судов в период всей навигации участвует международный менеджмент, находящийся постоянно на каждом теплоходе. Компания перевозит за навигацию в среднем до десяти тысяч иностранных туристов. Все наземное обслуживание по всему маршруту для этих круизных пассажиров вот уже 13 лет осуществляет один из ведущих туроператоров Петербурга — туристическая компания «МИР», успешно работающая в сегменте въездного и внутрироссийского туризма 14 лет. Начав обслуживание с одного теплохода в 1993 году, компания «МИР» к 2006 году получила на обслуживание 6 речных и 3 морских круизных судов с иностранными и российскими туристами. В целом за навигацию компания «МИР» предоставляет качественное обслуживание более чем 17–18 тысячам круизных пассажиров, и объемы продаж из года в год только увеличиваются. Это говорит о том, что круизный туризм в России хорошо востребован, имеет хорошую репутацию и тенденцию к хорошим перспективам на будущее.

Первые впечатления туристов — аэропорт «Пулково», если они прилетели из своей страны в Петербург, или «Шереметьево» и «Домодедово», если прилетели в Москву, — очень важны, так как в человеческом сознании, прежде всего в путешествии, запоминается начало, середина и финал. Именно поэтому обслуживание, а точнее сценарий (программа), должно строиться по возрастающей и неизменно идти только с хорошим качеством обслуживания, а главное с постоянным вниманием к нуждам гостей. Уже в аэропорту туристы должны это почувствовать. Представители компании «МИР» встречают туристов в аэропортах и на причалах в яркой униформе, чтобы можно было их увидеть и сразу отличить. Доставкой в автобус личного багажа каждого туриста занимается представитель фирмы, гид-переводчик приветствует прибывших на российскую землю, приглашает в автобус, а на проезде к борту теплохода знакомится с группой, с которой ему предстоит работать на протяжении всего круиза, дает краткую информацию о размещении, питании, программе, об основных особенностях данного маршрута, отвечает на вопросы, уже возникшие по ходу информации. У трапа теплохода гостей встречают анимационные группы — хлеб-солью по старой русской традиции. Туристы, начинающие круиз в Санкт-Петербурге, в течение двух дней знакомятся с историческими и памятными местами Северной столицы России, посещают музеи, театр, совершают теплоходную прогулку по рекам и каналам, знакомятся с пригородами.

Речной круиз, как принято по всему миру, начинается капитанским коктейлем. Это необходимо для знакомства пассажиров с капитаном, менеджментом, командой, персоналом и друг с другом. После приветственного коктейля начинается ужин для всех туристов в одну смену в двух ресторанах под негромкую фортепьянную музыку. На теплоходах есть все необходимое для длительного путешествия: дневной и ночной бары, парикмахерская, прачечная, телефонная спутниковая связь, библиотека, музыкальный и читальный салоны, сауна, магазин, в котором помимо сувениров продается то, что человек, возможно, забыл или не взял с собой из предметов гигиены или обихода, медпункт, ибо присутствие врача во время круиза бывает крайне необходимо.

Как правило, большая часть пути, то есть движение теплохода осуществляется в вечерние и ночные часы, а днем туристы становятся экскурсантами и знакомят-



ТУРИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «МИР»

191186, Россия, Санкт-Петербург, Невский пр., 11/2, #1

Тел. (812) 3257122, факс (812) 3153001

mir@mirtc.spb.ru • www.mirtc.ru

ся с историей и культурой тех городов, населенных пунктов и мест, где теплоход совершает плановые стоянки. На борту в вечерние часы для туристов организуются концерты, музыкальные и танцевальные вечера, круглые столы и лекции-беседы, рассказывающие о русской национальной кухне, и слушатели с любопытством и удовольствием записывают рецепты русской кухни и одновременно с этим осваивают на практике приготовление русских пельменей. Туристам очень нравятся беседы на темы: «Династия Романовых», «Владимир Путин — Президент России», «Михаил Горбачев и перестройка», «Православие, его символы и каноны», «Россия — сегодня». Помимо лекций-бесед гиды-переводчики проводят со всеми желающими занятия по изучению русского языка.

Теплоходные путешествия, организуемые компанией «МИР», проходят не только из Петербурга до Москвы по рекам Нева, Свирь, Шексна, Ладожскому, Онежскому и Белому озерам, Рыбинскому и Шекснинскому водохранилищам, Волго-Балтийскому каналу и каналу имени Москвы, но и по Верхней, Средней и Нижней Волге до Волгограда и Астрахани. Теплоход «Петергоф» уже третий год бороздит воды Волги с французскими, немецкими и японскими туристами на борту. Береговое обслуживание по всему маршруту также осуществляет компания «МИР» в таких городах, как Нижний Новгород, Казань, Самара, Саратов, Волгоград и Астрахань.

Еще в 1990-е годы компания была первой, кто создавал водный маршрут «Монастыри Приладожья» для петербуржцев с посещением православных обителей Александра Свирского, Коневского и Валаамского монастырей. Тогда, в период перестройки, это было новым направлением в развитии паломнического и культурно-религиозного туризма, где участникам этого круиза дается возможность приобщения к духовным канонам исторической жизни Руси и истокам православия. Во все времена эти святые обители были одними из самых посещаемых паломниками и путешественниками, поэтому и сегодня неиссякаем поток людей к русским святыням.

Компания «МИР» последние четыре года уверенно осваивается в сегменте въездного круизного туризма, обслуживая в Санкт-Петербурге, пассажиров морских круизных лайнеров, несмотря на очень большую и серьезную конкуренцию. При этом, не перейдя никому из явных конкурентов дорогу и не беря на обслуживание суда, которые когда-то обслуживались другими. Такой цели компания перед собой и не ставит, ибо сегодня работать на туристском рынке надо только руководствуясь цивилизованными принципами и методами, не расталкивая друг друга локтями.

Предпосылками же к постоянному увеличению объемов для компании «МИР» стали профессионализм сотрудников, надежность и стабильность компании. За четырнадцать лет работы фирма накопила немалый опыт работы, как и с российскими, так и зарубежными партнерами. Налажены устойчивые и доверительные связи и контакты с музеями, гостиницами, транспортниками, с фирмами, занимающимися организацией культурных мероприятий, кейтеринговыми фирмами и организаторами общественного питания, с теми, кто надежно занимается авиа и железнодорожными перевозками, и многими другими, кто нашел свою нишу в инфраструктуре туризма.

Главной задачей для себя генеральный директор компании «МИР» Валерий Борисович Фридман, доктор экономических наук, действительный член Российского географического общества, в прошлом опытный экскурсовод, стояв-



ТУРИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «МИР»

191186, Россия, Санкт-Петербург, Невский пр., 11/2, #1

Тел. (812) 3257122, факс (812) 3153001

mir@mirtc.spb.ru • www.mirtc.ru

ший у истоков развития туризма более чем сорок лет назад, считает — надежные внешние связи компании и создание хороших условий для организации труда сотрудников, повышение их профессионализма и ответственности за порученное дело, а также становление и укрепление возрождающихся цивилизованных традиций в туризме Санкт-Петербурга и России.

10.14. Важнейшие судоходные каналы

Название (страна)	Длина, км	Ширина, м	Глубина на фарватере, м	Океаны (моря), реки (каналы) или населенные пункты, соединяемые каналом	Год постройки (реконструкции)
Береговой (США)	5580 (1800)*	40-60	2,8-13	Бостон (на Атлантическом побережье) — Браунсвилл (Мексиканский залив), проложен в обход мелководных участков восточного побережья США	1972
Великий (Даюньхэ) (Китай)	1782	40-350	2-3	Пекин — Вост.-Китайское море	13 в. (1961)
Волго-Балтийский водный путь (Россия)	1100	25-120	Не менее 4	р. Волга — Балтийское море (проходит через Рыбинское водхр. по р. Шексна, Белозерскому каналу, р. Ковжа, Мариинскому каналу, р. Свирь, Новоладожскому каналу, р. Нева)	1810 (1964)
Нью-Йорк — Стейт-Бардж-канал (США)	835	37,5	3,6	озера Эри и Шамплейн — р. Гудзон	1918
в т.ч.: Эри-канал	540	50	3,6	озеро Эри — р. Гудзон	1825
Рейн — Майн — Дунай (Германия — Австрия)	677	52	4,2-4,8	р. Рейн — р. Дунай	
Гёта-канал (Швеция)	420 (190)*	24-60	3-5	Западное (г. Гетеборг) побережье — восточное (г. Седерчепинг) побережье Швеции (через озера Венерн и Веттерн)	1830
Водный путь Теннесси — Томбигби (США)	371(75)*	85-91	2,8-3,6	реки Огайо и Теннесси — Мексиканский залив	1985
Среднегерманский (Германия)	325	30-40	3-6	реки Эмс — Везер — Эльба	1938
Рона — Рейн (Франция)	320	25-100	1,8-2,2	р. Сона (приток р. Рона) — р. Рейн	1833 (1980)
Дортмунд — Эмс (Германия)	270	25-45	4	р. Рейн — р. Эмс	1899
Южный (Франция)	241	20	2	р. Гаронна — Средиземное море	1681
Беломорско-Балтийский (Россия)	227(37)*		5	Белое море — Онежское озеро	1933
Суэцкий (Египет)	161	120-318	16,2	Средиземное море — Красное море	1869 (1980)
Альберт-канал (Бельгия)	130	50	5	р. Маас — р. Шельда	1939
Имени Москвы (Россия)	128 (108,6)*	86	5,5	р. Волга — р. Москва	1937
Волго-Донской судоходный им. В. И. Ленина (Россия)	101(56)*	60-80	3,8-4,7	р. Волга — р. Дон	1952
Кильский (Германия)	99	104-214	11,3	Северное море — Балтийское море	1895
Панамский (Панама)	81,6 (65,2)*	150-305	12,5	Атлантический океан — Тихий океан	1914
Марсель — Рона (Франция)	81	22	4	р. Рона — Средиземное море	1927
Амстердам — Рейн (Нидерланды)	72	100-130	6	Амстердам — р. Рейн	1952 (1981)
Дунай — Черное море (Румыния)	64	70-90	7	р. Дунай (г. Чернаводе) — Черное море (г. Аджиджа)	1984
Манчестерский (Великобритания)	57	37	8,5	Манчестер — Ирландское море	1894
Уэлленд (Канада)	44	24	9	озера Эри — Онтарио (в обход Ниагарского водопада)	1932 (1959)
Сайменский (Россия, Финляндия)	43	35-65	4,2	озеро Сайма — Финский залив Балтийского моря	1856 (1968)
Ньиве — Ватарвет — Схер (Новый водный путь), (Нидерланды)	29	500-600	11-23	Роттердам — Северное море	1872
Нордзе-канал (Северный морской канал) (Нидерланды)	26	49-150	12,2	Амстердам — Северное море	



Глава XI.

Морские перевозки

- Мировой океан. Условия плавания в Мировом океане
- Характеристики морского транспорта
- Транспортные характеристики портов
- Морские пути
- Современные средства морских пассажирских перевозок
- Линейные перевозки
- Круизный туризм
- Паромы
- Транспортные средства (суда) на воздушной подушке
- Трансатлантические пассажирские линии. Голубая лента Атлантики Blue Riband
- Парусные суда. Яхтинг. Круизеры
- Подводные суда
- Ботели
- Безопасность и охрана жизни на море. Пиратство и терроризм на море



Глава XI.

Морские перевозки

Мировой океан. Условия плавания в Мировом океане. Характеристики морского транспорта. Транспортные характеристики портов. Морские пути. Современные средства морских пассажирских перевозок. Линейные перевозки. Круизный туризм. Паромы. Транспортные средства (суда) на воздушной подушке. Трансатлантические пассажирские линии. Голубая лента Атлантики *Blue Riband*. Парусные суда. Яхтинг. Круизеры. Подводные суда. Ботели. Безопасность и охрана жизни на море. Пиратство и терроризм на море.

11.1. Мировой океан

Океаны и моря разделяют¹ и в то же время сближают народы², страны и континенты. Воды океана и суша распределены неравномерно, вода покрывает значительную часть поверхности планеты (70,9%). В северном полушарии на водную поверхность приходится 60,7%, в южном — 80,9%.

Транспортное районирование Мирового океана³

С древних времен Мировой океан и внутриматериковые водные пространства используются человеком для судоходства и перевозок. Транспортное районирование Мирового океана осуществляется по признакам благоприятствования. Всегда учитываются направления океанических и воздушных течений, приливов и отливов, распределения солености и температуры воды, наличие глубин, достаточных для судоходства, и подводных препятствий (мелей, скал, рифов, подводных гор). В настоящее время в Мировом океане выделяются: Тихий, Атлантический, Индийский, Северный Ледовитый океаны. Самый большой из океанов по своим водным пространствам — Тихий океан, кратчайший судоходный путь через этот океан от Эквадора до Таиланда составляет не менее 17500 км.

Таблица 11.1

Океан	поверхность,		объем,	глубина, м	
	тыс. кв. км	%	тыс. км. куб.	средняя	наибольшая
Тихий	179679	50	723699	4028	11034
Атлантический	93363	25	337699	3925	9219
Индийский	74917	21	291945	3897	9450
Северный Ледовитый	13100	4	16980	1205	5220
Мировой океан	361059	100	1370323	3795	11034

Океаны разделяются материками, кромкой материковой отмели, дугами островов. Наиболее обособлен Ледовитый океан. Он отделен от Атлантического Исландско-Фарерским порогом, а от Тихого океана — Беринговым проливом. Южные части Индийского, Атлантического и Тихого океана смыкаются, а границей служит Антарктида. Материки Северной и Южной Америки разделяют Атлантический и Тихий океаны. Африканский континент отделяет Атлантический океан от Индийского. Тихий океан отделяется от Индийского островами Суматра, Ява, Бали, и далее до северной Австралии. Океаны в свою очередь разделяются на моря.

¹ В мире насчитывается четыре океана. За пятый признают атмосферу.

² *Navigare nessessere est, vivere est non nesessere* (древнеримское изречение — «Плывать по морям необходимо, жить — не обязательно»).

³ Надточий Г.Д. География морского судоходства. — М.: Транспорт. 1978. — 295 с.

Основные понятия

Морем называется более или менее обособленный и обширный район океана, обладающий собственным режимом, местными условиями, водообменом. Чем меньше водообмен, тем море более обособлено. Среди морей выделяются: внутренние (средиземные, например, Каспийское, и полузамкнутые), окраинные, межконтинентальные. В свою очередь, моря делятся на заливы, бухты, гавани. Моря занимают внушительные по размерам территории, например, Южно-Китайское море имеет площадь водной поверхности 2974550 кв. км.

Залив — часть океана или моря, вдающаяся в сушу. По размерам водной территории Мексиканский залив опережает все остальные, он занимает площадь 1500000 кв. км, а береговая линия от Флориды до Мексики составляет почти 5000 км.⁴ Некоторые заливы имеют весьма изрезанную и протяженную береговую линию, например, в Гудзоновом заливе береговая линия имеет протяженность до 12250 км. В зависимости от происхождения и формы береговой линии заливы определяют как — бухта, гавань, фьорд, лиман, лагуна, губа, эстуарий, риа.

Бухта и гавань — заливы небольших размеров, защищенные от ветра, в которых может осуществляться якорная стоянка судов.

Фьорд — узкий, глубокий, далеко вдающийся в гористую сушу залив (бухта). Самый протяженный и углубляющийся в сушу фьорд — Нордвест-фьорд в Гренландии. Самый длинный норвежский фьорд — гордость норвежцев и объект экскурсий — Согне-фьорд, который имеет протяженность 183 км при средней ширине свыше 4 км, глубина фьорда достигает 1245 м.

Лиман — мелководный, глубоко вдающийся в сушу залив с косами, пересыпями, представляющий собой затопленную долину устьевой части реки или прибрежную низменность.

Лагуна — вытянутый вдоль берега, обычно мелководный залив, соединенный с морем небольшим проливом (протокой).

Губа — небольшой узкий залив, обычно связанный с устьем реки в вершине. Воды губы подвержены влиянию речного стока.

Эстуарий — воронкообразный залив с сильными приливными течениями, образовавшийся в результате размыва и расширения реки, впадающий в океан или море. Яркий пример огромного эстуария — устье реки Обь при впадении в Северный Ледовитый океан.

Риа — глубокий извилистый залив, возникший в результате затопления низин между горами.

Два смежных водоема Мирового океана могут соединяться между собой проливами, которые в отличие от обычных проходов между островами имеют особый гидрологический режим. Проливы бывают проточные (течение в одну сторону) и обменные (течение в обе стороны, например, Гибралтарский пролив). Проливы, которые соединяют акватории двух океанов, имеют большое значение для судоходства: Магелланов пролив, Бассов, Малаккский, Зондский, Мозамбикский, Ломбок, Берингов, Датский, Девисов, Гудзонов, Ла-Манш, Кабота, Провиденс и другие. Практически все океаны и моря разделены (условно) на районы с обособленными и своеобразными режимами, что облегчает их изучение, наблюдение и организацию судоходства.

11.2. Условия плавания в Мировом океане

Условия плавания судов в Мировом океане зависят от физико-географических процессов, протекающих в водной и воздушной средах, их взаимодействия и влияния на работу судов и портов. Все элементы, образующие океаническую природную среду, находятся в непрерывном взаимодействии, движении, изменении.

⁴ Преимущественно отличных морских пляжей.

Главнейший комплекс — метеорологические элементы характеристик: температура и влажность воздуха, туманы и осадки, атмосферное давление, ветер, ураганы.

Температура

Температура воздуха на планете колеблется в пределах до 148°C, однако разность температур воды не превышает 40°C. Среднегодовая температура воды выше на 3°C температуры слоев воздуха над водой и равняется 17,4°C. В Белом море температура воды опускается до 2°C, температура воды в Красном море 20–23°C, но приповерхностные слои воды могут прогреваться летом еще выше, в Персидском заливе летом +35°C. Высокие и низкие температуры воздуха оказывают заметное влияние на работу судов и экипажей. При низких температурах воздуха может быть обледенение надводной части судна, а это в свою очередь может привести к затоплению судна. Низкие температуры приводят к образованию ледяного покрова водных пространств, препятствующих судоходству.

Туманы и осадки

Взаимодействие воды и приповерхностных слоев воздуха разной температуры в атмосфере создает туманы и осадки.

Туман — сгущение водяных паров над поверхностью воды и уменьшение видимости в нижних слоях атмосферы. Туманы характерны для определенных районов. Они наблюдаются в определенные сезоны. Особенно сильные туманы наблюдаются в Северной Атлантике, Балтийском и Баренцевом морях. Первое описание густых туманов в Северной Атлантике относится к путешествиям Пифея. Густые туманы образуются при встрече холодных течений с теплыми, как, например, в водах Курильских островов, Ньюфаундленда, Новой Шотландии. В зимние месяцы туманы держатся до 10 дней, в летние — до 20 дней в месяц.

Осадки — дождь, снег, град и другие, аналогично туманам ухудшают видимость. Туманы и осадки представляют серьезную угрозу для мореплавания повсеместно и особенно в местах интенсивного движения судов, наличия плавучих льдов и айсбергов. Осадки различают на ливневые — кратковременные и интенсивные, обложные — продолжительные на больших площадях, морсящие — равномерные в виде мелкого дождя.

В настоящее время технические средства спутниковой навигации и радиолокации позволяют осуществлять проводку судов в туманах и условиях ограниченной видимости, например, ночью. Однако ухудшение видимости даже в открытом океане представляет значимую опасность для мореплавания. В июне 1956 г. в густом тумане близ Ньюфаундленда столкнулись два океанских пассажирских судна, оборудованные радиолокаторами:⁵ шведское «Стокгольм» и итальянское «Андреа Дореа», последнее судно затонуло, погибло большое количество пассажиров.

Атмосферное давление

Атмосферное давление на поверхности суши и водных пространств изменчиво в различных районах и является причиной движения воздушных масс. Это сезонные направления ветров, муссонные депрессии, смены дождливых и сухих сезонов. Ветер — перемещение воздушных масс — характеризуется направлением и скоростью движения частиц воздуха. Ветер действует на судно под различными углами и оказывает влияние на его скорость и дрейф. Парусные суда активно используют ветер для перемещения.

Скорость ветра может достигать значимых величин, над поверхностью океана наблюдались ветры до 37 м/с. Как правило, ветер дует параллельно изобарам и в

⁵ Однако анализ причин катастрофы свидетельствует, что капитан «Андреа Дореа» не пользовался радиолокатором в момент столкновения.

сторону области низкого давления. При большом разнообразии зон ветров на акватории Мирового океана выделяются определенные ветровые зоны. Сегодня состояние атмосферы над поверхностью планеты достаточно изучено, составлены карты средних давлений по сезонам, схемы господствующих ветровых зон в Мировом океане. Особенно сильно развиты ветровые зоны в тропических широтах.

Пассаты — устойчивые (постоянно существующие) ветры, дующие круглый год в тропических зонах, направленные в обоих полушариях от широт 25–30 градусов к экватору. Вследствие вращения Земли направления пассатов отклонены от меридиана вправо в северном полушарии и влево — в южном. Скорость пассатных ветров 5–8 м/с. В зоне широт от 40 до 60 градусов в южном полушарии наблюдаются устойчивые сильные ветры. Эти широты характеризуются частыми штормами и получили название «ревущие сороковые».

Муссоны — достаточно устойчивые ветры, меняющие свое направление от зимы к лету и от лета к зиме на противоположное или близкое к нему. Наиболее четко проявляются в районах Юго-Восточной и Южной Азии, Восточной Африки в прилегающих к ним акваториях. Скорость муссонных ветров 5–10 м/с.

Стоит учитывать, что в каждой области дуют местные ветры. Они обладают своими особенностями, характеристиками.

Бриз — ветер приморских побережий, дует днем с моря на сушу, ночью с суши на море.

Фен — сухой ветер, дующий с невысоких прибрежных гор на море или в долину.

Бора — сильный холодный порывистый ветер, дующий с прибрежных гор в сторону моря. Этот ветер характерен в России на Черном море в районе Новороссийска.

Сирокко — очень теплый и влажный ветер Средиземноморья.

Смерчи — воздушные вихри разрушительной силы.

Суховей — горячий сухой ветер пустынь.

Штормы, циклоны, тропические циклоны

Шторм — ветер от скорости 15–20 м/с — вызывает сильное волнение и препятствует движению судов. В заливах сильный ветер может вызвать стонно-нагонные колебания уровня воды. Например, таковые наблюдаются в Финском заливе от 2,5 до 5 м, в Таганрогском заливе до 8 м.

Циклон — атмосферное возмущение с пониженным давлением в центре и вихревым движением воздуха. Циклоны охватывают огромные пространства и движутся с большой силой и скоростью, являются причиной ветров и бурь. Наибольшая повторяемость циклонов приходится на конец лета — начало осени, но они могут происходить и в мае, и в декабре.

Тропические циклоны (ураганы в Атлантике, тайфуны в Тихом океане, циклоны в Индийском океане) наиболее опасны, и природа их наименее изучена. Это мощные вихри примерно до 200 км в диаметре с низким давлением и ветрами ураганной силы, образующими круговорот против часовой стрелки в северном полушарии и по часовой стрелке в южном полушарии. Они возникают в океане между 8–10 градусами широты и перемещаются со скоростью от 5 до 15 м/с. При этом возникают большие волны до 10 м высотой. Тропические циклоны наносят огромный ущерб и разрушения хозяйству и людям на суше, а встреча с циклоном на море может привести к затоплению практически любого судна.

Метеорологи внимательно следят за состоянием и развитием атмосферных явлений и предупреждают судоводителей о возникновении циклонов и необходимости выхода из опасного района океана. Человек не способен оказывать воздействие на течения этого явления и предупреждать его, поэтому относится к ураганам и тайфунам почтительно и дает каждому из них свое имя. В густонаселенных прибреж-

ных районах на побережье США с приходом циклона производится эвакуация населения. Тайфун способен повредить, затопить даже крупное судно, вызвать большие разрушения и гибель людей в прибрежных районах. Тайфун в 1906 г. вызвал гибель 10 тыс. чел. в Гонконге, скорость ветра наблюдалась до 140 км в час. Были случаи, когда крупные суда выбрасывались на значительное расстояние от береговой линии. Самый разрушительный в XX веке циклон произошел в 1970 г. и поразил Восточный Пакистан, погибло до 500 тыс. чел. Ветер достигал 240 км в час, на берег обрушивались волны 16–17 м.

Гидрология и гидрография

Природные явления, возмущения и изменения состояния происходят активно в водной среде, под водой, в придонных слоях и на дне. Эти явления обуславливаются совокупностью многих факторов — сложным рельефом дна (подводные горы, возвышения, впадины, пропасти, долины и плато) и его подвижками⁶, глубиной водной толщи, изменением уровня моря (прилив, отлив и другие), ледовым режимом, мощным течением водных масс, волнениями, изменениями состава и солености воды и другими. Каждое из этих явлений по отдельности и вместе (во взаимодействии) являются предметом изучения, активно оказывают влияние на условия судоходства и мореплавания. Гидрографическое изучение глубин важно для установления режима плавания судов с большой осадкой, необходим учет влияния приливно-отливных и сгонных явлений, вызывающих изменение уровня моря. Есть районы, недоступные для плавания судов с определенной осадкой.

Приливы и отливы являются следствием притяжения планет и происходят регулярно. Наблюдается суточное приливно-отливное колебание уровня воды. Выделяется сизигийное (когда притяжение Солнца и Луны суммируется) и квадратурное (когда притяжение Солнца и Луны находится в противофазе) колебания уровня моря. В океане имеет место полусуточное колебание уровня воды. Приливы и отливы в прибрежных мелководных зонах генерируют соответствующие приливные и отливные течения переменных направлений и скорости движения водных масс. Это особенно ярко проявляется в узкостях и проливах, а также в устьях некоторых рек (например, р. Амазонка в Южной Америке). В заливе Фанди (Канада) колебание уровня воды достигает 19,6 м, в заливе Шелехова (Россия) — 13 м. Человек использует эти явления, и есть примеры сооружения приливно-отливных гидростанций.

Приливы и отливы учитываются в расчетах движения судов, в особенности линейного и каботажного плавания, суда заходят в порты в период высокой воды — для исключения потерь времени на ожидание условий, благоприятных для захода в порт. Иногда высокая вода используется для прохода судами мелководных зон, захода в устья рек по мелководным фарватерам и т.д. Работа портового и причального оборудования и механизмов зависит от высоты прилива-отлива, например операция погрузки на паромы железнодорожных вагонов и автотранспорта, работы кранового оборудования. Для предотвращения посадки судов на мель у причалов должна быть обеспечена надлежащая глубина. Если таковой возможности не имеется, то в портах устраиваются доки, а суда следуют через шлюзы.

Ледовый режим

Охлаждение воздушных масс вызывает естественное замерзание верхних слоев воды в морских и речных водоемах. В отдельных приполярных районах океана толщина ледового покрова может достигать нескольких метров. Например, водная поверхность Северного Ледовитого океана практически полностью покрыта ледя-

⁶ Рельеф дна подвержен изменению вследствие землетрясений, обвалов, осыпей, эрозии пород.

ными полями круглый год. Наличие устойчивого ледового покрова препятствует мореплаванию, затрудняет или делает невозможным движение судов, вызывает опасность повреждения корпуса со всеми вытекающими последствиями.

Ледовые условия характеризуются границей распространения льда, его толщиной и сплоченностью, ледопроходимостью, продолжительностью ледового периода. Для Мирового океана характерно сплошное покрытие льдом 6,6 % водной поверхности, из них 12,6 млн. кв. км приходится на Северное полушарие. Основная масса морского льда образуется в Северном Ледовитом океане.

Границей распространения льда считается условная линия, за пределами которой на водной поверхности лед встречается редко. Сплоченность ледяного покрова оценивается по десятибалльной шкале. Десять баллов — сплошной лед, нулевой балл — чистая вода. Под ледопроходимостью понимается скорость движения судна во льдах по генеральному курсу, которая допустима по техническим условиям прочности корпуса судна и его силовой установки. При сплоченности льда ниже трех баллов плавание почти всех судов осуществляется без помех. Сплоченность льда от 4 до 6 баллов допускает плавание судов ледового класса, при этом потеря скорости движения будет составлять 50%. При сплоченности льда свыше 7 баллов движение судов возможно только в сопровождении специальных мощных ледоколов.⁷

Плавание судов во льдах опасно. Ледовые поля, отдельные торосы и льдины способны сдавить корпус судна, пробить его или повредить лопасти винта, возможно полное затирание судна во льдах и прекращение движения. Различается ледовая нагрузка от соударения плавающего льда с корпусом, от взламывания корпусом сплошного льда при движении судна, сжатия судна льдами. Основной формой неподвижного льда является припай, для дрейфующих льдов — ледяные поля, торосистые участки льда, обломки ледяных полей, мелкобитый и крупнобитый лед. Особая форма молодого льда — блинчатый лед (льдины овальной или круглой формы до 4 м в диаметре).

Для плавания в ледовых условиях строятся специальные суда ледового класса с прочным корпусом, снабженным ледовым поясом, более мощной силовой установкой, или ледоколы, способные осуществлять движение в тяжелых льдах. Характеристики — ледопроходимость и ледовая прочность корпуса, маневренность во льдах. Правилами Регистра установлены несколько ледовых классов конструкций корпуса судов, самый мощный — УЛА — усиленный ледовый. Проводка судов в ледовых условиях обычно требует сопровождения или даже буксировки их ледоколами, специальной лоцманской проводки, ледовой воздушной разведки.

Ледовый покров затрудняет или даже делает невозможной работу портов. В зонах устойчивого замерзания водного покрова порты имеют сезонный характер работы. Если таковое возможно, то работа порта поддерживается ледоколами, некоторые порты закрываются на зиму — например, порты Северного морского пути, морской путь Св. Лаврентия, Балтийское море (Ботнический и Финский заливы).

Особую опасность для мореплавания создают айсберги — плавающие горы льда, отколовшиеся от прибрежных кромок материковых ледников Антарктиды, Гренландии, Исландии, островов архипелага земли Франца Иосифа, Новой земли, Шпицбергена. Морские течения относят их на север и юг соответственно по направлению к экватору. Они существуют и дрейфуют довольно долго — до

⁷ Современные ледоколы с атомными силовыми установками совершают походы к Северному полюсу и доставку грузов и людей в порты Северного морского пути. Тем не менее, такие походы осуществляются достаточно редко и преимущественно в летнее время. В настоящее время из Мурманска (Россия) осуществляются туристские маршруты на Северный полюс на атомных ледоколах. Стоимость тура от 5 тыс. долларов США.

нескольких месяцев, пока не растают в теплых водах океана.⁸ В северном полушарии образуются и дрейфуют до 20 крупных тыс. айсбергов ежегодно, от антарктических ледников откалывается и дрейфует до 32 тыс. айсбергов. Размеры айсбергов внушительны — от 60 до 225 м толщины при длине до 200–500 м. Зарегистрирован айсберг длиной 175 км. Айсберг более чем на 90% своего объема находится под водой, выступает над поверхностью лишь небольшая часть ледяной горы. Многие айсберги попадают в зоны интенсивного судоходства до 45 параллели. Столкновение с айсбергом может привести к повреждению судна и его затоплению. 15 апреля 1912 г. при столкновении с айсбергом у берегов Ньюфаундленда затонул большой пассажирский лайнер «Титаник», погибло 1500 человек пассажиров и экипажа. В том же году была организована служба ледового патруля, которая осуществляет контроль за местоположением ледяных полей и айсбергов в океане, сообщает обстановку судам, устанавливает безопасные трассы движения. Служба финансируется совместно 17 странами. Центр службы ледового патруля устроен на острове Ньюфаундленд и действует весьма эффективно. С тех пор и по настоящее время имело место лишь одно кораблекрушение по причине столкновения судна с айсбергом.

Встречаются ледяные острова — обширные по площади плавающие обломки ледяных полей (многолетнего припая). Они образуются обычно на Канадском архипелаге и дрейфуют в Северном Ледовитом океане. Размеры их иногда достигают до 30 км при толщине льда до 65 м. Обычно крупные острова избирают для создания полярных дрейфующих станций. Советская полярная станция СП-22 была устроена на огромном ледяном острове, существовала с 1973 по 1982 г. и совершила многократный круговой дрейф по океану вокруг полюса протяженностью более 17 тыс. км.

Течения

В Мировом океане имеют место перемещения масс воды, характеризующиеся направлением и скоростью, различаются как постоянные (Гольфстрим, околополярное антарктическое, Куроисио), так и временные течения. Различают ветровые и дрейфовые течения, приливно-отливные, сточные, плотностные, компенсационные.

В тропической зоне Мирового океана проходят два мощных экваториальных течения. Скорость постоянных течений в Мировом океане различна — от 2 до 8 узлов в час, зависит от сезона. Течение Гольфстрим имеет скорость до 5,7 узлов, Сомалийское течение около острова Сокотра — до 8 узлов. Перемещения теплых и холодных масс воды оказывает существенное влияние на климат континентов. Благодаря влиянию теплых течений многие порты северных стран являются незамерзающими (например, Мурманск). Постоянные течения используются при судовождении для увеличения скорости передвижения по маршруту. Северо-Атлантическое течение способствует рейсу судна из Америки в Европу. Также течения оказывают затруднения для судоходства, выносят айсберги на морские трассы. Возникающие течения, порождаемые муссонами в Индийском океане, создают помехи и осложняют судовождение. Особую проблему представляют приливно-отливные течения, которые наиболее значительны в узкостях и проливах.

Наиболее впечатляющее по своей мощности — теплое сильно соленое течение Гольфстрим, точнее система течений, зарождающихся в тропических широтах Атлантики и около берегов Северной Америки и движущихся на север. Течение пересекает Атлантику от американского континента до берегов Скандинавии. Открыто было это течение в 1513 г. испанцем Понсо де Леоном во Флоридском

⁸ Имеются проекты специальной буксировки айсбергов к берегам засушливых регионов для использования на месте как источника пресной воды.

проливе. Гольфстрим начинается у берегов Флориды и движется до острова Ньюфаундленд. Мощность течения, вытекающего из Флоридского пролива, превышает в 20 раз водосток всех рек на Земле в целом. В систему Гольфстрима входят многие течения: Флоридское, Антильское, Северо-Атлантическое, Ирмингера, Норвежское, Нордкапское, Западно-Шпицбергенское. Швейцарец Ж.Пиккар в мезоскафе свободно продрейфовал в глубинах Гольфстрима в 1969 г. более 30 суток. Для Гольфстрима характерны изменчивость течений и образование мощных водяных вихрей.

Другим мощным теплым течением является Курисио от экваториальных широт на север вдоль Юго-Восточной Азии. Скорость течения 1–3 узла. Температура Курисио достаточно высока по сравнению с окружающими водами и около южных островов никогда не опускается ниже 20°С даже зимой, тем самым способствуя росту коралловых рифов. Течение называется Курисио («Черное течение») из-за того, что вода прозрачная и темное дно очень хорошо видно.

Волнение

Процесс колебания морской (водной) поверхности называется волнением. Волнение наблюдается в приповерхностных водах и распространяется на глубину до 50 м. Образуется из элементарных волн и разделяется на следующие виды: ветровое волнение, зыбь, приливно-отливные волны, сейши и цунами. Реальное волнение обычно образуется из двух первых. Волнение, при котором форма волн и периодичность одинакова, называют регулярным, в противном случае нерегулярным. Если протяженность волн безгранично продолжительная, то волнение двухмерное, если ограниченное — трехмерное. Регулярное волнение характеризуется амплитудой, длиной, крутизной, периодом волн.

Ветровое волнение вызывается воздействием ветра на водную поверхность. Сильные и высокие волны вызываются штормовым ветром или ураганом. При силе ветра в один балл в открытом море образуются волны высотой 0,5 м и длиной до 19–20 м, при пяти баллах — 2,9 и 65 м, при 10 баллах — 10 и 195–200 м. Ветровые волны могут достигать высоты 15–20 м и длины до 200–400 м. В океане чаще всего наблюдаются волны до 6 м. Зона океана южнее 40 градусов южной широты носит условное название «ревущие сороковые». Такое волнение наблюдается 30% времени года.

Зыбь может иметь место при полном безветрии — это свободные гравитационные волны, образующиеся из ветровых волн после ослабления ветра. Они могут приходить из другого моря. Зыбь после зарождения может распространяться на тысячи миль. Обычно это длинные пологие волны до 10–15 м высотой и длиной до 300–400 м при периоде до 15–30 с.

Сейши — стоячие волны в полужамкнутых или закрытых водных бассейнах, например на Байкале, в Балтийском море, в бухтах и заливах. В отличие от обычных волн имеет место видимое отсутствие поступательного движения.

Цунами — волны, вызванные или колебаниями морского дна, оползнями, извержениями подводных вулканов. Эти волны наблюдаются в сейсмически активных районах Мирового океана. В открытом океане волна до 2–3 м, но по мере подхода к береговой линии или линии шельфа, материковый склон — высота волн резко увеличивается и достигает 10–15 м и более. В клинообразных бухтах и заливах высота волн может достигать 50 м и выше. Есть сведения о катастрофах, при которых волны достигали до 300 м. Скорость распространения волн от 50 до 1000 км в час. Цунами производят большие разрушения на береговой линии. Особенно часто цунами наблюдаются в северо-западных районах Тихого океана.

Характер волнения и интенсивность штормов влияют на условия плавания (на скорость движения, рыскание, дрейф), выбор времени и маршрутов плавания,

тип судна для осуществления перевозок. Волнение является причиной килевой, бортовой и вертикальной качки судна. Сильное волнение может привести к повреждению, разрушению или гибели судна. Профессиональные моряки обладают иммунитетом и имеют привычку к качке, пассажиры и круизные туристы часто плохо переносят качку. Для защиты портовых сооружений от воздействия волн устраиваются специальные волноломы и иные портовые гидросооружения гаваней. Волнение вызывает перемещение придонных грунтов, обмеление и изменение фарватеров и акваторий портов.

Плотность морской воды

Плотность морской воды — важный гидрологический элемент. Морская вода — это сложный солевой раствор: 88,7% хлоридов, 10% сульфатов, 0,5% карбонатов и других солей. Соленость воды — общее количество растворенных солей в граммах на один литр воды и измеряется в промилле (‰). Плотность воды зависит от солености и температуры ее. С увеличением солености и температуры плотность возрастает. Средняя соленость поверхностных слоев воды в океане составляет 35 ‰. При переходе из соленой океанской воды в пресную воду осадка судна увеличивается на 2% от первоначальной величины. С увеличением солености воды снижается порог ее замерзания. При солености 35 ‰ вода замерзает лишь при температуре $-1,8^{\circ}\text{C}$. Соленая вода является причиной интенсивной коррозии металла корпуса судов и стальных конструкций портового оборудования, грузов. В морской воде обитает много организмов, которые прирастают к подводной части корпуса судна и придают ему неровную форму. Это снижает гидродинамические характеристики обводов, вызывает трение и потерю скорости до 10%. Это явление наиболее ярко выражено в теплых и более соленых водах, чем в северных холодных. При обрастании подводной части корпуса увеличивается масса судна и уменьшается его грузоподъемность.

Наименьшая соленость наблюдается в высоких широтах, по мере приближения к тропикам соленость воды существенно возрастает. Моря, имеющие ограниченное сообщение с океаном, имеют пониженную соленость: Черное море 17–18 ‰, Азовское море 10–12 ‰, Белое море 24–27 ‰. Соленость воды определяет и ее прозрачность. Наибольшая прозрачность в Саргасовом море — до 66 м,⁹ наименьшая в Северном море — 6–22 м.

В устьях крупных рек, впадающих в океан, наблюдается редкое явление «мертвой воды». При наличии больших водных линз с несмешиваемыми слоями соленой и пресной воды возникает значимое сопротивление движению судна, превышающее обычное в 9 раз. Судно резко теряет скорость движения. Уникальное явление было впервые открыто в 1893 г. Ф. Нансеном при плавании на судне «Фрам» в Северном Ледовитом океане у берегов Таймыра. Это уникальное явление наблюдается у берегов Скандинавии и Канады, в Средиземном море и в Мексиканском заливе, в устьях рек Северной и Южной Америки.

Навигационные условия плавания

Естественные условия природной среды Мирового океана находятся в постоянном изменении и движении. Они оказывают большое влияние на безопасность и экономику судоходства. До 10% мощности силовых установок судов затрачивается на преодоление внешних сопротивлений, в том числе ветра, волнения, течений.

Морская навигация — раздел науки судовождения, рассматривающий вопросы выбора оптимальных путей судна, методы проводки его по выбранному пути, методы и средства контроля за его местоположением, возможными изменениями навигационной обстановки и гидрометеорологических условий в период плава-

⁹ Еще большая прозрачность воды наблюдалась в море Уэдделла (Антарктика).

ния, оценки точности определения местонахождения судна, методов внесения поправок навигационных приборов. Под периодом навигации понимают период, когда по климатическим условиям в данном порту или водном бассейне возможно судоходство. Навигационные параметры — физические величины, измеряемые и определяемые с помощью навигационных средств, приборов, определяющие местоположения судна в море или ином водном пространстве. К таким параметрам относятся пеленг, расстояния, горизонтальные и вертикальные углы и глубины.

Навигационная проработка перехода — комплекс мероприятий по подготовке морского (речного) рейса судна. Выполняется штурманом после получения рейсового задания. Состоит в выборе маршрута и скорости движения с оценкой навигационных условий и параметров, сезона, загрузки судна, характеристик судна (осадки, остойчивости, характер груза и т. д.). На этом этапе осуществляется подбор и изучение карт, инструкций, описаний огней и навигационных знаков, сигналов маяков и других навигационных средств, приливно-отливных колебаний уровня моря, течений, также проводится прокладка маршрута.

Навигационные условия плавания зависят от изученности гидрографических характеристик районов плавания — рельефа дна прибрежных и мелководных районов, подводных опасностей, течений, состояния атмосферы и волнения, ледовой обстановки. Для целей навигации и безопасного судоходства проводятся соответствующие исследования, издаются карты, инструкции, осуществляется сопровождение судов, при необходимости лоцманские проводки. Особо рассматриваются фарватеры, узкости, каналы. Опасные участки для плавания оборудуются навигационным оборудованием, знаками, маяками. Каналы и узкости характеризуются глубиной, длиной, наименьшей шириной, наличием участков для расхождения судов, суточной пропускной способностью, наличием и высотой мостов и иных сооружений, шлюзов.

В опасных районах в открытом море (банки, мели, скалы, затонувшие суда, искусственные подводные сооружения) и вблизи береговой черты (рифь, отмели, бары, подводные косы) устанавливаются навигационные знаки, огни и ограждения (буи, вежи, бакены, маяки, радиомаяки). Приняты международные правила цветовой гаммы раскраски ограждений, интенсивность и порядок проблесков огня буюв и маяков. Подробные сведения о навигационных ограждениях и знаках указываются в лоциях.

11.3. Характеристики морского транспорта

Сообразно особенностям технического средства морской путь может пролегать по поверхности воды (преимущественно), под водой (субмарины), в приводных слоях воздуха (суда на воздушной подушке). Путь движения и его протяженность характеризуются расстоянием и условиями передвижения, маршрутом следования между пунктами отправления и назначения. Непосредственное влияние на расстояние по маршруту водного речного или морского пути оказывают конфигурация береговой линии, глубины и другие условия безопасного плавания (гидрологические, гидрометеорологические, иные физические условия в водной и воздушной средах). Эти же условия определяют сопротивление движения, скорость движения судна, целесообразные технические характеристики судна для данного вида перевозки (груза, пассажиров и др.).

Характеристики судов

Морские (и речные) средства перевозок имеют свои отличные характеристики и особенности, которые учитываются при выборе путей и способов перевозки. Транспортные характеристики судов многочисленны, главные — мореходность,

технические характеристики корпуса, его размеры, прочность, массовые и объемные показатели, мощности силовой и вспомогательных установок, скорость.

Мореходность — совокупность характеристик судна: плавучесть, остойчивость, непотопляемость, ходкость, управляемость, плавность качки. Важный показатель — прочность корпуса, способного противостоять воздействию массовых нагрузок, волн, льдов, выхода на волну и других. Главные размерные показатели — длина, ширина корпуса, высота борта и осадка. Эти показатели определяют способность судна к грузовым операциям, формирование помещений для пассажирских кают, вспомогательных площадей. Размеры судна учитываются при проходе через узкости и фарватеры, по мелководью и под мостами, в порты, постановке к причальным стенкам, маневрировании.

Массовые показатели: *водоизмещение* (масса судна, равная массе вытесненной воды) и полная грузоподъемность, или *дедвейт* (полная грузоподъемность, соответствующая грузовой марке). Дедвейт равен разности водоизмещений судна с полным грузом и в порожнем состоянии.

Объемные показатели: *грузовместимость* (объем помещений для грузов в куб.м) и *пассажировместимость* (количество мест, предназначенных для перевозки пассажиров), а также валовая вместимость судна. Валовая вместимость выражается в регистровых тоннах и показывает общий объем помещений судна. Регистровая тонна равна 2,83 куб.м, или 100 куб. футов.

Одно из больших пассажирских судов принадлежит круизной компании *Рё-Q*: круизный лайнер «Гранд Принцесс» 109 тыс. т, судно принимает до 2500 туристов, которых обслуживает экипаж свыше 1100 чел. Во Франции в 1911 г. был построен уникальный парусник «Франция II», длина стального корпуса которого 127 м, водоизмещение — 5900 т, парусное вооружение прямое. Судно эксплуатировалось 11 лет, потерпело крушение и затонуло в 1922 г. На сегодня первенство среди парусных судов принадлежит паруснику «Седов» (Россия, порт приписки Мурманск). В современности строятся большие парусные суда, например, моторно-парусное судно «*Club Med I*» имеет корпус 187 м, пять мачт для парусов, принимает на борт 425 туристов и используется для круизов в Карибском бассейне.

В практике эксплуатации судов различают *техническую скорость* и *среднюю путевую эксплуатационную скорость*. Техническая скорость — показатель, который задается заказчиком при проектировании и постройке судна — максимальная скорость движения, она проверяется на ходовых испытаниях. Эта скорость зависит от технических характеристик судна, мощности установок, плавности обводов корпуса и многих других. Эксплуатационная путевая скорость — скорость судна, достигаемая в процессе определенных условий плавания на маршруте за данный отрезок времени. Эта скорость зависит от условий плавания, включает задержки в шлюзах, портах, изменяется в зависимости от загрузки судна, погодных условий, направления ветра, волнения, ледовой обстановки, глубин.

Технические характеристики судна во многом определяют район плавания. Морские суда делятся на следующие категории:

- неограниченного морского (океанского) плавания. Это средне- и крупнотоннажные суда, с повышенной прочностью корпуса, высокими мореходными качествами. Технические характеристики таких судов гарантируют безопасность плавания в океане в любых условиях. Эти суда отвечают всем требованиям морских регистров — государственного технического надзора¹⁰, проходят освидетельствование по этим правилам,

- ограниченного плавания, обычно в пределах одного моря, в облегченных навигационных условиях, как правило, это малотоннажные суда маломерного флота,

¹⁰ В России эти функции выполняет Морской судоходный регистр.

- прибрежного (местного) и рейдового плавания, район плавания ограничен рейдами или акваторией порта,
- смешанного «река-море», служат для выполнения работ на морских и речных путях и системах, например в системе «Волго-Балт»,
- суда ледового плавания, приспособлены для самостоятельного плавания в ледовых условиях или следуют за ледоколами. Они имеют повышенную прочность корпуса и защиту винтов от повреждений.

Ледоколы — суда, способные к плаванию в сложных ледовых условиях. Различаются по назначению: ледоколы-лидеры — наиболее мощные суда, осуществляющие проводку судов во льдах; ледоколы линейные, выполняющие работы по проводке, околке и буксировке судов каравана; ледоколы вспомогательные. Самый большой состав ледоколов в России — атомные ледоколы водоизмещением до 25 тыс. т и мощностью паросиловых установок до 55 МВт. Они осуществляют проводку караванов судов по Северному Морскому пути и неповторимые туры для туристов к Северному полюсу.¹¹ Один из самых известных ледокольных судов — ледокол «Красин», в настоящее время он стоит как музей, пришвартованный к набережной Невы, хотя по утверждению администрации способен выполнять морские походы.

11.4. Транспортные характеристики портов

Порт (port) — сложнейшая система взаимодействия перевалки, перегрузки грузов и перераспределения пассажиропотоков на другие виды транспорта: речного, наземного автомобильного и железнодорожного, воздушного.

Рейд (roadstead) — любое пространство у берега, где судно может надежно встать на якорь. Рейд считается открытым, если он не защищен от ветра и волнения хотя бы с одного направления. Рейд, расположенный в хорошо защищенной бухте, называется закрытым.

Гавань (harbour) — часть акваторий порта или рейда, закрытая от волнения, течения и ледохода искусственными сооружениями. В гавани судно может стоять у берега (причальной стенки или пирса).

Бассейн (dock basin) — общее наименование части акватории гавани или порта, ограниченной причалами, пирсами, молами. Изолированные бассейны в портах со значительным колебанием уровня воды под влиянием приливов и отливов называются доками. Доступ в док осуществляется через ворота (батопорты) или шлюзы.

Аванпорт (outer harbour) — внешняя часть порта или гавани, защищенная от волнения молами, волноломами или имеющая естественное укрытие. Аванпорт обычно имеет большие глубины, чем основная часть порта.

Дамба (dam) — гидротехническое сооружение в виде насыпи или вала, служащее для предохранения берега от затопления или размывания, а также для защиты каналов, рейдов и устьев судоходных рек от наносов и волнения.

Мол (mole) — оградительное сооружение в портах и гаванях, примыкающее одним концом к берегу. Конечная часть мола, выступающая в море, называется головой мола.

Волнолом (breakwater) — внешнее, не связанное с берегом, оградительное гидротехническое сооружение для защиты рейдов или гаваней от волнения.

¹¹ Однако суда, предназначенные для плавания в тяжелых льдах, плохо приспособлены для плавания в открытом океане. Так, судно ледового класса «Сомов» было затерто во льдах у Антарктиды. Ледоколов необходимого класса в Южном полушарии не нашлось, для высвобождения судна из ледового плена пришлось совершить переход на мощном ледоколе из Владивостока. Оказалось, что ледокольное судно с большим трудом осуществляет плавание в экваториальных водах в условиях повышенного волнения и высоких температурах окружающего воздуха.

Пирс (pier) — причальное сооружение для судов, одним концом примыкающее к берегу.

Причал (berth) — место для стоянки судов в порту, оборудованное причальными приспособлениями — палами, кнехтами, тумбами.

Пал (pawl, bit) – (1) Деревянная свая или куст свай, забитых в грунт, (2) чугунная тумба на причале, на которую заводят швартовы.

Фарватер (fairway) — безопасный путь плавания судов среди различного рода препятствий, огражденный предостерегающими знаками.

Канал (canal) — искусственно прорытое русло для прохода судов через мелководье, обозначенное средствами навигационного оборудования.



Порт имеет акватории — внутреннюю гавань и внешний рейд. Внутренняя гавань обеспечивает защиту судов от ветров и течений, волнений, ледоходов, имеет причальные стенки достаточной глубины для приема судов с большой осадкой. Внешний рейд — часть акватории порта с подходными каналами, фарватерами для стоянки судов в ожидании захода в гавань. На береговой части располагаются причалы с погрузочно-разгрузочными механизмами, подъездными путями, склады, морские вокзалы, трубопроводы, устройства для снабжения судов, ремонтные, навигационные и юридические службы и другие службы обеспечения.

Наилучшее место для расположения порта — глубоководные устья рек при наличии свободного морского подхода¹², закрытых бухт, обеспечивающих естественные закрытые гавани. Реки являются естественными транспортными артериями в глубь суши. Важно наличие автомагистралей и железнодорожных путей, инфраструктуры. Эти факторы исторически играли и играют в настоящее время решающее значение, и поэтому значительное количество крупных портов расположено в эстуариях (Лондон, Гавр, Антверпен, Монтевидео, Санкт-Петербург и многие другие). У побережий, где нет естественных гаваней, а сооружение естественных затруднено, погрузка-разгрузка судов осуществляется на внешнем рейде или посредством строительства далеко уходящих в море пирсов.

Важнейшие показатели порта — грузооборот и пропускная способность, длина причальных стенок, наличие глубоководных причалов, кранового оборудования, подъездных путей. На пропускную способность в отношении пассажирских перевозок большое влияние оказывает наличие морских вокзалов и терминалов большой пропускной способности.

Строительство и развитие портов во многом определяются уровнем экономического развития тяготеющих к ним районов и регионов. Районы тяготения разделяют на внутренние и внешние. Внутренним называют территорию, для которой данный порт служит наиболее удобным и господствующим местом ввоза-вывоза грузов и пассажиропотоков. Внешний район тяготения — зарубежные территории и районы, куда вывозятся и откуда прибывают грузы и пассажиропотоки. Баланс внутренних и внешних районов тяготения в отношении пассажиропотоков зависит от состояния экономики страны и других регионов, в которых нахо-

¹² Многие реки имеют глубоководный фарватер и допускают проход даже океанских судов на значительные расстояния. Так, по реке Янцзы (Китай) океанские суда могут подниматься на 320 км от побережья.

дится порт. Одно время в Швеции была принята довольно жесткая концепция туризма — «Швеция — страна для шведов», и въездным туристским потокам уделялось мало внимания. Затем власть сменилась и была принята другая, противоположная, концепция — значимо ориентированная на прием иностранных туристов, наибольшая часть которых сегодня следует в Стокгольм именно морским путем. В Балтийском море успешно и круглогодично функционируют паромные линии *Silja Line*, *Viking Line* и другие. Устойчивые трассы маршрутов Хельсинки и Турку–Стокгольм, Хельсинки–Таллинн, Таллинн–Стокгольм, Рига–Стокгольм, многие линии имеют заходы в порт Любек (Германия). В летний период порты Балтийского моря активно посещают круизные суда.

При посещении портов капитан судна уплачивает портовые сборы *harbour due*, взимаемые властями порта с заходящих в него судов: например, якорный сбор *anchorage due*, взимаемый в некоторых гаванях и портах за право встать на якорь. Обязательный портовый сбор взимается с каждого судна, заходящего в порт (например, корабельный, причальный, якорный и пожарный сборы); необязательный портовый сбор взимается только при оказании судну конкретных услуг (например, лоцманский, буксирный сборы). Обычно портовый сбор взимается с капитана судна, но в ряде случаев может быть переадресован грузоотправителю в виде надбавки к стоимости фрахта. Государственный портовый сбор взимается на единых условиях во всех портах данной страны (например, маячный сбор в Великобритании или ледовый сбор в Финляндии). Местные портовые сборы устанавливаются муниципалитетами, администрацией портов и частными компаниями.

Морские порты — пункты на берегу моря (океана, реки) с прилегающей водной и сухопутной территорией, комплексом сооружений, устройств для причаливания, разгрузки и погрузки судов, перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, складирования и обработки грузов (сортировки, упаковки, таможенного досмотра), снабжения судов и их ремонта, служб навигации и сопровождения судов. В пассажирских портах устраиваются специальные терминалы для посадки и высадки пассажиров и совершения таможенных формальностей (иммиграционных, таможенных, фискальных, санитарных), багажные отделения, кассовые залы, рестораны, залы ожидания, гостиницы, магазины, парикмахерские, отделения почты и банков, офисы туристских и транспортных фирм.

Морской порт неразрывно и исторически связан с развитием судоходства, на его местонахождение влияют географические, гидрографические и гидрологические, технические, экономико-политические, социально-культурные и иные факторы. Многие порты имеют более чем тысячелетнюю историю, установившиеся веками традиции, получают уникальное право — на обычай порта, уважающийся и учитываемый в международных правовых нормах. Учитываются географические факторы: физико-географические условия побережья, глубины моря, возможности безопасного подхода, наличие фарватеров. Важное влияние на деятельность порта оказывает наличие тяготеющих наземных районов, культурных и промышленных центров, наземных коммуникаций, транспортных путей.

Санкт-Петербург — исторический порт, окно в Европу для России, за которое потратил много сил¹³ 300 лет назад российский гений император Петр I. В отношении морского туризма этот крупный порт занимает достаточно интересное положение в наше время. В сезон «Белых ночей» (май-июнь-июль) в порт каждый день прибывает 4–6 крупных круизных судов, а общий поток прибытий круизных пассажиров оценивается до 250 тыс. ежегодно. Российские судоходные компании в порту Санкт-Петербург не имеют собственных круизных судов, и выездной пассажиропоток российских туристов морским путем ничтожен. Нельзя сказать, что

¹³ И человеческих жизней.

у россиян нет интереса к морским путешествиям. Но в силу обстоятельств туристы следуют наземным транспортом в Хельсинки или Турку, а далее на паромках в Стокгольм или Любек.

11.5. Морские пути

Евразийский и африканский континенты находятся в непосредственной близости друг от друга, и путешествия возможны сухопутными маршрутами. Австралия, острова Океании и американские континенты удалены от них на значительные расстояния¹⁴, окружены океанами и до создания эффективной системы воздушных перевозок в конце XX века АД морские сообщения были единственными для путешествий. Отметим, что сухопутные маршруты торговых путей при отсутствии современной сети дорог были чрезвычайно трудоемки и занимали длительные временные периоды, к тому же были далеко не безопасными. Именно поэтому в эпоху Великих географических открытий люди искали короткий торговый морской путь из Европы в Индию, а открыли Америку и Австралию.

Водные перевозки, равно как речные, так и морские, преследовали единообразные цели, большая часть которых присутствует прямо или опосредованно в этой деятельности и сегодня:¹⁵

- открытие территорий. Сначала человек осваивал сухопутные территории, и можно с уверенностью констатировать, что сегодня на рубеже 3000 тысячелетия ВС на планете нет неизвестных территорий суши;¹⁶

- военные — для грабежа, вывоза рабов, насильственного захвата новых территорий или передела существующих границ, смены существующего государственного строя или религии, большая часть сухопутных территорий поделена (справедливо или не справедливо) между народами с закреплением границ между государствами, смены религии или государственного строя (или неудобного лидера), защиты стратегических интересов;

- колонизация новых континентальных и островных территорий. Захваченная военной силой территория нуждалась в управлении и экономическом освоении, водными путями доставлялись колонисты и эмигранты, скот и домашние животные, обратно транспортировались золото, пряности, сырье и товары, минеральные и иные ресурсы. Этапы колонизации прибрежных и заморских территорий уходят корнями в глубокое прошлое. В древней истории человечества выделяются колонизации: египетская, финикийская, индийская, древнеримская, норманская и многие другие, даже не известные нам сегодня.¹⁷ Современной истории известны колонизация земель Северо-Американского и Южно-Американского континентов, Южной Африки, Австралии и другие. Этапы глобальных колонизаций закончились в начале XX века с волнами эмиграции в США¹⁸, хотя две последние мировые войны породили мощные волны эмиграции. Каждый новый локальный конфликт или передел границ государств в связи со сменой государственного строя вызывают волны беженцев, вынужденных переселенцев и эмигрантов;

- торговые — нахождения новых безопасных и эффективных путей для перевозок товаров, например, чая из Китая, пряностей из Индии и шерсти из Австралии

¹⁴ Причины этому кроются в строении литосферы и ее движении, ибо очертания континентов таковы, что очевидно — когда-то, очень давно, они образовывали единый материк — Гондвану.

¹⁵ Изменились лишь масштабы и уровень применяемых технических средств.

¹⁶ Подводные территории изучены относительно слабо в силу недоступности (пока). Однако глубоководные живые и минеральные ресурсы, а также ресурсы морского дна, постоянно привлекают внимание человека. Отметим, что Конвенция по морскому праву в значительной части своих положений рассматривает вопросы охраны и эксплуатации ресурсов морского дна.

¹⁷ Возможно, колонизация Полинезии переселенцами из Южной Америки. Тур Хейердал совершил плавание через Тихий океан на огромном бревенчатом плоту «Кон-Тики», доказав принципиальную возможность переселения народов из Южной Америки в Полинезию.

¹⁸ Количество эмигрантов в США оценивается в 60 млн. человек.

в Англию и другие европейские страны;

- освоение водных пространств в целях выделения, защиты, охраны и эксплуатации экономических зон (в основном рыболовство);

- изучение подводных пространств Мирового океана в целях освоения живых и минеральных ресурсов морского дна, если пространство на малых глубинах частично освоено, то глубоководные районы находятся в стадии изучения и начала международного дележа. Эта деятельность осуществляется сегодня и адекватна открытию новых земель, поскольку это пространство практически не изучено.

Однако цели военные и колониальные с последующей интенсивной миграцией людей, а также научные и промысловые, не относятся к целям туризма.

Можно начать рассуждения о водных перевозках в целях массового туризма только при определенных условиях. Прежде всего, это: (а) непереносимый возврат путешественника к месту его проживания, (б) совершение путешествия в целях туризма, (в) временные ограничения. Этим условиям, прежде всего, удовлетворяли паломнические и ностальгические цели путешествий. Со времен древних римлян сохранились путешествия с целями отдыха и праздного проведения времени, оздоровления и лечения на курортах для немногочисленной элиты общества. Именно в этом случае достигается выполнение условий временного, или даже точнее кратковременного, посещения дестинации и возврат путешественника на место постоянного проживания. Только при создании достаточных политико-экономических и социальных условий в обществе возникает потребность в путешествии и туризме.

Яркий пример тому — история трансатлантических перевозок — судьба большого пассажирского океанского лайнера *Great Esatern*, способного принимать на борт до 4000 человек. Судно было создано без объективного анализа перспективы пассажиропотоков в трансокеанских пассажирских перевозках и не нашло должного применения. Просто некого и нечего было перевозить. Напомним, что суда, курсировавшие через Атлантику, в то время могли перевозить только 60–100 пассажиров.¹⁹ В связи с отсутствием загрузки судно было использовано для иных (технических²⁰) целей. Лишь через 50 лет после его создания возникли условия для туризма — образовался устойчивый поток путешественников²¹, и тогда стали интенсивно строиться судна такого класса.

Мореплавание древних

Документированная история мореплавания и судостроения насчитывает 3000 лет. Примерно на этот период истории прослеживаются отрывочные сведения о мореплавании. Известно плавание египтян в XXVI в. BC на морских судах в страну Пунт (Восточный берег Африки). Возможности судостроительства египтян долгое время были ограничены отсутствием дерева. Они строили свои суда из тростника. Реальную возможность совершать дальние плавания в океане на таких судах доказал неутомимый норвежец Тур Хейердал. Удовлетворившись плаванием на плотах, он построил (дважды!) крупное судно из тростника по древним чертежам и рисункам и пересек на нем Атлантический океан.

В XXVII в. BC египтяне строили крупные (до 50 м) суда из ливанского кедра и осуществляли перевозки по Средиземному морю, в том числе и с военными целями. Документированные сведения об этих морских походах — первые (известные нам) в истории мореплавания. Древние шумеры за 3000 лет BC открыли и освоили берега Персидского залива и Аравийского полуострова, там проходили морские

¹⁹ В условиях, применимых к понятию пассажир.

²⁰ Прокладки морских подводных кабелей между Европой и Америкой.

²¹ Общий поток мигрантов на американские континенты с периода открытия до середины XX века оценивается 60 млн. человек. Перевозку через океан можно было осуществить только на морских судах.

торговые пути. Река Инд и побережье до Суэцкого залива были исследованы греком Силаком Кариадским в 517 г. *BC*.

Большой вклад в мореплавание внесли древние финикийцы, приоритет которых в период начала тысячелетия *BC* является неоспоримым. Они активно посещали острова Кипр, Крит, Сицилию и Мальту. В трудах Геродота приведены многочисленные описания финикийских походов, в том числе походов вокруг Африки²² за 1200 лет до Васка да Гама. Отважные мореплаватели вышли мимо Геркулесовых столпов в Атлантический океан и побывали на Канарских островах, открыли Пиринейский полуостров. Они основали города, которые в наше время носят наименования Танжер и Кадис. Позднее финикийцев в 470 г. *BC* карфагеняне предприняли ряд крупных морских экспедиций, из которых наиболее известен поход Ганнона в Атлантику вдоль побережья Африки до Сенегала. Он на 60 крупных судах перевез 30 тыс. колонистов для освоения новых земель. Эта экспедиция прошла примерно 6000 км вдоль побережья Африки.

В своих трудах Геродот упоминает Каспийское море, из которых следует, что Дарий организовал морские экспедиции и пересек это водное пространство в длину (пятнадцать дней плавания на гребном судне) и ширину (восемь дней), доказав, что этот большой водоем замкнутый, не связанный с каким-либо другим морем. Из древнего эпоса нам хорошо известны морские путешественники — аргонавты. Их приключения в путешествии на парусно-гребном судне «Арго» в Колхиду за золотым руном подробно и поэтически описаны в труде «Аргонавтика», датируемом III веком *BC*. Одиссей (Уиллис) побывал на атлантическом побережье Иберийского полуострова и основал там поселение, сегодня именуемое Лиссабон.

Финикиец Пифей в 350–320 гг. *BC* совершил уникальное плавание, пройдя Средиземное море, вышел в Атлантику, совершил путешествие вокруг Европы, открыл остров Британия²³ и обогнул его. Возможно, он дошел до Исландии.²⁴ В ходе этого плавания были достаточно достоверно описаны берега Европейского континента и остров Британия.

Артемиор из Эфеса (Древняя Греция) совершил путешествия во II веке *BC* по Средиземному и Красному морю и создал книгу с описанием морей и условий мореплавания «Перипл» (Путешествие вокруг). Его труд служил справочным пособием морякам на протяжении 500 лет. Великий Александр Македонский в 325 г. *BC* направил свой флот на изучение Инда и берегов Индийского океана. Аристотель в IV веке *BC* посвятил много работ изучению морей и пришел к выводу о существовании и единстве Мирового океана, также им было высказано предположение о сферичности Земли.

Морские путешествия были всегда трудным делом и уделом мужчин, служили торговле, войнам и захвату территорий, открытию новых земель и их колонизации, перевозке воинов и рабов, захваченной добычи. При этом возникали проблемы переправы через водные пространства большой численности войска и колонистов.²⁵ Многократно организовывалась массовая переброска войск через Гибралтарский пролив, в том числе со слонами. Юлий Цезарь колонизировал остров Британия, преодолев в 55 г. *BC* энергично пролив Ла-Манш, лишь спустя столетия на этот остров прибыли норманы.

²² В 609 г. *BC* на больших галерах «триемах». Это морское путешествие продолжалось три года и получило красочное отражение в произведениях Геродота.

²³ И дал ему это наименование.

²⁴ Он дошел до кромки северных льдов, которая в летнее время обычно начинается на 150 км севернее Исландии (в наш период).

²⁵ В числе которых были женщины и даже дети.

Освоение и колонизация новых территорий, отделенных морем от евроазиатского континента, и переселение целых народов²⁶ сопровождалось массовыми перевозками колонистов, что можно условно отнести к пассажирским перевозкам. Везли женщин, детей, ремесленников, домашних скот и даже домашних животных, но в одну сторону — на новые земли, и, следовательно, к туризму данные перевозки не относятся.

В эпоху географических открытий XIV–XVI вв. АД начался период активной колонизации новых земель на африканском, американском и австралийском континенте. Впервые в истории человечества этап освоения новых территорий перевозки пассажиров приобрел массовый характер. В связи с освоением новых континентов мощные волны колонистов и эмигрантов XVI–XVII вв. образовали стабильные потоки путешествующих на другие континенты. Единственным способом преодоления морских и океанских пространств было морское судно, способное перевозить большое количество пассажиров. В 1620 г. пилигримы (*Pilgrims*)²⁷ на двух судах бежали со своими семьями из Англии на американский континент, гонимые религиозными притеснениями. Небольшое парусное судно *Mayflower* за 66 дней дошло до берегов Северной Америки, и 102 колониста высадились на берег Массачусетского залива.²⁸ Активно на судах перевозили сотни тысяч черных рабов²⁹ из Африки на плантации Америки. Обратных мощных пассажиропотоков не было длительное время.

В конце XVIII века морские путешествия стали не столь трудной и опасной работой первооткрывателей, сколь способом перевозки пассажиров апробированными маршрутами на новые местожительства при освоении новых континентов. На кораблях стали присутствовать особы женского пола и дети, стали совершаться дальние и кругосветные путешествия. Переселенцы освоились на новых землях и укрепились в Новом Свете. Они создали новую активно развивающуюся страну, к которой возник интерес у европейцев, и неутомимый Томас Кук организовал путешествия англичан в США. Одновременно возникли предпосылки ностальгического туризма. Состоятельные американцы после обустройства потянулись обратно в Европу. Среди прочих путешественников Марк Твен совершил ностальгическое путешествие на морском лайнере, купив туристскую путевку в агентстве Томаса Кука. Он остался доволен путешествием и прославил Кука в своем рассказе и, более того, рекомендовал всем пользоваться услугами его агентства.

11.6. Современные средства морских пассажирских перевозок

Средства морских пассажирских перевозок можно классифицировать следующим образом:

- пассажирские лайнеры регулярных линий каботажного плавания — в пределах прибрежных территориальных вод государства;
- пассажирские лайнеры регулярных линий международных рейсов между портами различных государств или между портами одного государства, но с заходом в порт иностранного государства;

²⁶ Индийская Великая колонизация началась в начале I века BC.

²⁷ В истории они именуются уважительно — «отцы пилигримы» (*Pilgrim Fathers*).

²⁸ Их благодарные потомки в 1957 г. соорудили точную копию судна *Mayflower* и успешно повторили за 55 дней путь своих предков.

²⁹ Трудно отнести перевозку рабов к пассажирским перевозкам, однако подобие этого действия сохранилось и до наших дней. В 1926 г. была принята Конвенция относительно запрещения рабства, где дано понятие невольника и установлен запрет на перевозку невольников морским путем. Несмотря на это, процесс идет, причем настолько серьезно и масштабно, что в Конвенцию по морскому праву 1982 г. пришлось ввести специальную статью о запрещении перевозки рабов (статья 99). Рабство существует и процветает в России и в наши дни, известны случаи похищения людей даже в Москве.

- пассажирские лайнеры регулярных трансокеанских линий;
- круизные суда (*cruises ships*), совершающие 5–15-дневные и более продолжительные рейсы с заходом в несколько портов различных государств и с коротковременной (1–2 дня) стоянкой;
- паромы (*ferry*), совершающие регулярные грузопассажирские перевозки;
- суда для перевозки специальных категорий пассажиров, например, паломников (*special trade passenger ship*). Их оборудование и эксплуатация регулируются специальными требованиями — *Special Trade Passenger Ships Agreement*;
- высокоскоростные суда (*fast ferry*) для пассажирских паромных перевозок — на воздушной подушке, катамараны, суда на подводных крыльях;
- парусные суда, в том числе учебные и экскурсионные; яхты (парусные, парусно-моторные и других типов);
- круизеры и моторные лодки всех типов;
- специальные экскурсионные суда, в том числе с прозрачным дном, и туристские подводные лодки;
- морские плавучие отели (ботели).

11.7. Морские регистры

В настоящее время разработана четкая и весьма требовательная система сертификации морских транспортных средств пассажирских перевозок. Для этой цели в различных странах созданы Морские регистры, они разрабатывают нормы и требования к морским судам и их техническому оснащению, средствам обеспечения живучести и спасания людей. Регистры осуществляют тщательный контроль технического состояния и качества услуг.

В России действует Российский Морской Регистр Судоходства (головной офис в Санкт-Петербурге³⁰), имеющий десятки представительств за рубежом. Регистр создан в России в 1913 г. в целях проведения технической экспертизы проектирования, постройки, ремонта и эксплуатации морских судов для обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море. Сегодня Морской Регистр является авторитетным всемирно признанным классификационным обществом и занимается вопросами решения комплекса задач по обеспечению безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, надежной перевозки грузов и пассажиров, защиты окружающей среды. Как ведущее классификационное общество Регистр является членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО)³¹. Регистр не только проводит освидетельствование собственно судов, но и занимается вопросами сертификации систем управления безопасностью судоходных компаний и судов³² на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения среды. Регистр имеет развитую структуру — 13 инспекций и 2 региональных представительства в России, 23 представительства и 67 участков за рубежом — в Европе, Азии, Северной и Южной Америке. Это позволяет проводить работы по сертификации более чем в 40 странах мира, обеспечить имиджевую поддержку сертифицированных предприятий и объектов, осуществлять работы по надзору за исполнением требований международных конвенций, резолюций, соглашений от имени правительств и морских администраций более 27 стран мира.

³⁰ Морской судоходный регистр имеет отдел сертификации, туристских услуг и услуг гостиниц.

³¹ Члены МАКО осуществляют более 90% классификационных и 50% сертификационных работ в мире. В МАКО входят Американское бюро судоходства, Регистр Ллойда, Германский Ллойд, Бюро Веритас, Японский регистр и другие.

³² Морской Регистр осуществляет свою деятельность и в других областях промышленности и услуг. Область аккредитации охватывает более 40 видов деятельности, продукции и услуг, включая все важнейшие сферы хозяйства.

Наиболее известным, престижным, имеющим многовековую историю и традиции является *Lloyd's Register of Shipping* — Регистр Ллойда. Регистр функционирует с 1760 г. Он осуществляет не только техническое освидетельствование судов, но и регистрацию всех морских катастроф. Когда приходит печальная весть о гибели судна, по традиции оповещение осуществляется колоколом. Регистр Ллойда участвует в морском страховании, разрешении морских споров, ведет и издает алфавитный перечень всех коммерческих судов мира водоизмещением более 100 т, отнесенных к различным категориям в соответствии с их мореходными качествами, с указанием порта приписки.

11.8. Конкуренция воздушных и морских перевозок

Развитие средств воздушных перевозок в XX веке дважды создавало реальную угрозу для трансатлантического судоходства. В середине 1930-х была предпринята попытка наладить регулярные рейсы через Атлантику на дирижаблях. Но технически по соображениям безопасности дирижабли себя не оправдали, практически все крупные воздушные суда потерпели аварии, и дирижаблестроение прекратилось.³³ Создание турбореактивных двигателей и гигантских воздушных лайнеров, способных совершать беспосадочные перелеты через океаны и нести на борту до 300 пассажиров, при условии совершения безопасных полетов, фактически окончательно оставило мощный морской пассажирский флот без работы. Стоимость воздушного перелета через океан стала существенно дешевле стоимости морской перевозки, а главное быстрее. Многие из построенных в 1950–60 гг. трансокеанских пассажирских судов встали на прикол или пошли на слом.

11.9. Линейные перевозки

Исходя из наличия платежеспособного спроса на пассажирские перевозки судоходные компании на наиболее оживленных трассах организуют регулярные рейсы морских пассажирских судов между портами в различных морских бассейнах.

Регулярные морские перевозки осуществляются:

- между портами, расположенными на берегах одного континента, в случаях, если нет наземных путей сообщения или таковые не эффективны.³⁴ Норвегия — по конфигурации страна, протяженная вдоль атлантического побережья Скандинавии. Горный рельеф местности, изрезанное глубокими шхерами и фьордами побережье затрудняет устройство наземных путей сообщения. Поэтому значимый вес в общей структуре перевозок имеют морские средства сообщения.³⁵ Аналогичная ситуация на Северном морском пути, там нет наземных транспортных путей, хотя горные массивы отсутствуют.³⁶

- для сообщения между портами территорий, разделенных водными пространствами, при отсутствии наземных (подземных) путей сообщения и при условиях невозможности или нерациональности использования воздушных средств сообщения. Таковое обыкновенно для островных государств, государств архипелагов и

³³ В истории техники часто целое направление прекращает свое бытие. Так, например, прекратилось паровозостроение — тепловозы и электровозы вытеснили паровозы. Однако многие экземпляры паровозов находятся в стратегическом резерве, а некоторые уникальные образцы продолжают использоваться в перевозках и пассажиров, и грузов.

³⁴ Сугубо теоретически (судя по карте европейских автодорог) из Турку (Финляндия) можно проехать по автомобильной дороге в Стокгольм (Швеция) вокруг Ботнического залива. Но кто же это будет делать? Расстояние по автодороге в десятки раз превышает водный путь. Паром регулярной линии, следуя кратчайшим водным путем, совершает переход за 8 часов. На автомобиле преодолеть наземную трассу возможно за несколько дней.

³⁵ И авиация.

³⁶ В настоящее время грузы доставляются морским путем, пассажиры преимущественно авиацией.

др. Активно используются регулярные морские пассажирские перевозки в Греции, Турции, Японии, Британии, Индонезии, в Карибском бассейне, в Средиземном море. Если это перевозки в пределах одного бассейна, например Балтийского моря, то они нередко сочетаются с грузовыми и фактически приравниваются к паромным.

Услугами линейных перевозок пользуются индивидуальные путешественники, например, следующие в путешествие с личными автомобилями; лица, следующие с большим количеством багажа (например, на ПМЖ); значительно реже туристские группы. Следует учесть, что стоимость морской перевозки с учетом продолжительности перехода и суммарных затрат оказывается сравнима, а нередко и выше стоимости путешествия воздушным транспортом. В связи с тем, что главная цель — перевозка, а не организация отдыха, на этих судах значительно меньше уделяется вниманию развлекательности путешествия, хотя такие программы и могут иметь место. Основные линейные перевозки осуществляют пять групп судоходных компаний, именуемых конференциями: *Atlantic Passenger Steamship Conference*, *Australia & New Zealand Passenger Conference*, *British Lines Passenger Conference*, *Far East Passenger Conference*, *South American Passenger Traffic Conference*, *South Africa Passenger Conference*.

Суда линейных перевозок следуют по сезонному расписанию, билеты бронируются и продаются заранее. В настоящее время большая часть пассажиро- и грузопотоков на таких маршрутах приходится на паромные перевозки.

Отметим еще один возможный вид морского путешествия для индивидуальных туристов. Количество морских грузовых перевозок во много раз превышает пассажирские. Любое грузовое судно может перевозить до 12 пассажиров, не включенных в судовую роль. Такого рода услуги предлагаются в любом порту и удобны для определенной категории путешественников, например, в том случае, когда регулярное пассажирское сообщение в порт назначения отсутствует. Разумеется, комфорт существенно меньший и развлечения отсутствуют, но стоимость перевозки адекватно снижается.

11.10. Круизный туризм

Возникновение устойчивого спроса на круизный туризм



Идея отдыха на воде и в морских путешествиях была известна с времен древних римлян и греков. Островные страны и страны, имеющие архипелаги и архипелажные пространства и протяженную береговую линию, например Греция, активно использовали морской транспорт для пассажирских перевозок. Активизация круизного дела началась в середине XIX века в эпоху становления туризма. Начало морско-

му отдыху было положено в Англии. В 1835 г. были организованы и совершались регулярно прогулочные рейсы между Британией и Ирландией. В дальнейшем были организованы специализированные круизные компании, в том числе в бассейне Средиземного моря. Немецкая фирма «*Reisenbureau Schtangen*» (создана в Бреслау в 1863 г.) организовала круизные путешествия для состоятельных немцев. Томас Кук активно использовал в своей практике организацию всех видов морских путешествий, и одним из популярных рейсов был маршрут из Великобритании в Черное море.

В период нацистской Германии в 1933–1938 гг. была реализована идея «народного туризма», положившего начала социальному туризму. Богатый должен был обеспечить отдых другому (бедному), использовались дотационные бюджетные и профсоюзные средства. Активно использовались возможности круизного отдыха для немецких туристов. После войны 1941–45 гг. круизные маршруты были возобновлены, однако в силу очень высокой стоимости стали уделом только богатого сословия европейцев.

Но истинный расцвет круизное дело получило лишь в 70-х годах XX века. Именно тогда в США была реализована идея круизных путешествий, весьма привлекательных и насыщенных развлечениями. Эта программа была ориентирована на средний класс американцев, которые вновь дали судоходным компаниям прибыльную работу. Круизные суда стали строиться однотипными, что упростило их эксплуатацию. Организация морских круизов быстро превратилась в прибыльный туристский бизнес. Это произошло благодаря новой концепции и методологии обслуживания круизных туристов, которую выдвинул и осуществил главный маркетолог круизной фирмы «Carnival» Боб Дикенсон, ранее служивший в компании Форда.

К этому времени сформировался и высокоплатежеспособный спрос на элитный туризм, круизный туризм отвечал этим требованиям и нашел свой специфический сегмент рынка устойчивого потребителя, прежде всего в США.³⁷ Были разработаны новые концепции туристского обслуживания с высоким уровнем сервиса и, главное, массой разнообразных развлечений на борту судна. Претерпела существенные изменения технология наземного обслуживания, потребовались новые портовые терминалы с высокой пропускной способностью и методы эффективного наземного обслуживания больших потоков круизных пассажиров.

Сформировались и принципы организации круизных маршрутов. Собственно круизные маршруты можно разделить как:

- кольцевые маршруты в определенном бассейне, например, Средиземного моря, с заходом в 8–12 портов различных прибрежных стран и популярных морских курортов;
- маршруты *open jaw*, например, вокруг Европы, Скандинавии и другие, когда туристы следуют только в один конец маршрута;
- кратковременные выходы в море на 2–3 дня. Это так называемые рейсы «в никуда». Нередко такие рейсы используются для специальных целей, например, для организации игорного бизнеса. Например, в Израиле игорный бизнес запрещен³⁸, но на судах, покидающих границы территориального моря, таковое азартное развлечение допустимо;
- прибрежные морские экскурсии и прогулочные рейсы;
- длительные маршруты и кругосветные путешествия продолжительностью до полугода.

По географии активной круизной деятельности выделяются: бассейн Мексиканского залива, Карибского моря, Панамский канал; бассейн Средиземного моря; круизы вокруг Скандинавии с заходом в глубокие норвежские фьорды; круизы вокруг Европы с посещением столичных городов, круизы в Балтийском море; продолжительные круизы из Северной Америки вокруг мыса Доброй Надежды в

³⁷ Отметим некоторую последовательность первенства американцев в создании и потреблении определенных видов туристского обслуживания. Они первыми создали и освоили идею проката автомашин, фактически стали первыми потребителями услуг круизных компаний и являются сегодня самым массовым высокоплатежеспособным клиентом.

³⁸ Единственный отель, в котором организовано крупное казино, находится в г. Иерихон в долине Мервтого моря, эта территория частично находится под контролем палестинской автономии, и влияние израильских законов ограничено.

Индийский океан и далее в Индонезию и Австралию; круизы в Океании; круизы в районе Австралии.

Одна из самых крупных круизных компаний — корпорация *Carnival Corp.* В состав ее входят несколько круизных компаний: *Carnival Cruise Line* (11 круизных судов), *Holland America Line* (8 круизных судов), *Windstars Cruises* (3 круизных судна), *Seaborn Cruses* 50% (3 круизных судна), *Holland America Westours* (экскурсии, отели, небольшие суда на Аляске), 13 частных компаний проката машин на Аляске, 50% компании, содержащих казино на речных судах в США, 50% *Airtours* (UK туроператор+ 3 круизных судна), 65% *Costa Crociere* (7 круизных судов). В целом корпорация предлагает на рынках потребителя почти 20 тыс. мест на круизных судах.

Лишь незначительно отстает корпорация *Royal Carribean*, владеющая 19 тыс. мест на круизных судах на 550 круизных маршрутах. *Royal Caribbean* работает на туристском рынке более 25 лет. Центральный офис — в Майами (Флорида, США). Располагает собственным флотом из 9 уникальных круизных океанских лайнеров высшего класса. Имеет в собственности остров *CocoDay* в Карибском море, предназначенный исключительно для участников круизных туров. Фирма предлагает 40 круизных туров по Карибскому морю, Панамскому каналу, вдоль мексиканского побережья. Все виды питания предоставляются туристам на лайнере бесплатно, за исключением алкогольных напитков. Всего компания использует более 130 портов захода в туристских целях и предоставляет множество интересных экскурсионных и развлекательных программ. Туры имеют различную продолжительность — от 3 до 15 дней. Все пассажиры на период тура обеспечиваются кредит-картами компании. Фирма ежегодно обслуживает более 800 тыс. туристов и предлагает широкий набор сезонных скидок.

В 1995 г. компания *RCCL* обслужила более 900 тыс. туристов. В составе флота имеются современные супергигантские комфортабельные лайнеры: *Splendor of the Seas* водоизмещением 70 тыс. т, 2040 пассажиров, на котором, кроме всего прочего, имеется поле для гольфа на 18 лунок и музей с дорогой коллекцией на 2000 экспонатов, *Legent of the Seas*, способный перевезти более 1800 туристов.

Web: <http://www.royalcaribbean.com>

SEABOURN Cruise Line — американская круизная компания (одна из самых лучших в мире), специализирующаяся на элитных морских путешествиях во все части света. Продолжительность круизов от 5 до 120 дней, соответственно, стоимость до 30 тыс. USD. В перечень направлений круизов входят: трансатлантические круизы, круизы по островам Карибского бассейна и по Панамскому каналу, Средиземноморью, Балтийскому морю и странам Балтии, Скандинавии и Европы, круизы вдоль Африканского материка с посещением Южной Африки, включая сафари по крупнейшим национальным паркам, круизы к побережьям Новой Зеландии и Австралии. Каждый круиз имеет свой профессиональный рейтинг среди круизных компаний, например *Top Rating Fondors Cruises & Ports of Call* и другим, публикуемым в издании *Frommers Cruisers Guide*. Компания ведет несколько крупных туристских дисконтных программ: значительная часть рейсов сопровождается видными учеными, артистами, знаменитостями из Голливуда и др. Часть круизных программ имеет увеличенную составляющую интересных береговых экскурсий, посещение портов состыковано по времени с проведением в них крупных спортивных событий, фестивалей, карнавалов, национальных и религиозных праздников, представляющих интерес для туристов. Практикуются сафари, туристские поездки в глубь страны порта на несколько дней.³⁹

³⁹ Обычно иностранные круизные пассажиры могут находиться на территории страны до 72 часов без оформления визы.

Следует отметить, что основными потребителями круизов являются американцы, причем наибольший объем круизов приходится на Карибский бассейн (55%), и значительно меньше Средиземноморский (10%). Отдельно выделяются экзотические круизы в район Аляски — *cruiise in Alaska*. Они устойчиво занимают 8,5% рынка круизов в Северной Америке. Компания *Holland America Line* осуществляет 88% всех круизных перевозок в районе Аляски и обслуживает до 350 тыс. туристов ежегодно. Обслуживание туристов осуществляют 12 круизных линий. Крупнейший порт Ванкувер принимает круизные суда в Канаде, там устроено два мощных терминала с глубоководными причалами для океанских круизных судов *Canada Place* и *Ballantyne Pier*.

Из крупных портовых центров, где развито круизное дело, следует указать Майами (США), Геную (Италия). В Индийском океане первенство держит Сингапур, но активно претендует на титул круизного центра ОАЭ, где активно строят новый порт с глубоководной гаванью. Если в 1993 г. в Дубай совершил заход один круизный лайнер, то в 2000 г. количество заходов составило 170 (25 тыс. пассажиров), а в график 2001 г. планировался прием 340 рейсов (75 тыс. пассажиров). Дубай включен в программу гранд-туров и становится популярным круизным центром.

В Канаде — популярный порт для круизных судов Ванкувер, в Тихом океане — Гавайские острова, а в России — Мурманск (основной порт атомного флота). Популярны круизы к берегам Антарктиды и на атомных ледоколах на Северный полюс.

У определенной части туристов пользуется популярностью тур *icebreaking safari* — круиз на ледокольном судне в Арктику или Антарктику за Полярный круг с проходом через льды. Известны и достаточно широко распространены круизы в Антарктику с высадкой туристов на Южный материк и близлежащие острова. Такие круизы организуются фирмой *Exodus* из южного Аргентинского порта *Ushuaia* к близлежащим районам Антарктиды с посещением ряда островов (Галапагосских, Фолклендских, Южной Георгии, островов Короля Георга, Ливингстона и других) и части ледового материка, находящегося севернее Южного Полярного круга. Это наиболее доступная часть морских пространств в антарктических водах. Для плавания исполь-



зуется российское научно-исследовательское судно ледового класса «Академик Иоффе» (6050 т водоизмещением, 53 чел. команда, 100 пассажиров). Судно специально дооборудовано для туристских целей, пассажирам предоставляются комфортабельные каюты. Туристы небольшими группами по 12–15 чел. на мощных надувных лодках с моторами совершают высадку на побережье островов, ледяной припай и айсберги. Стоимость антарктического круиза составляет от 2500 до 7000 фунтов стерлингов. Периоды проведения экспедиций с ноября по май ежегодно. Продолжительность круизов от 10 до 40 дней в зависимости от маршрута. Круиз сопровождают опытные полярники-ученые, проводники, фотограф, имеющие длительный опыт работы в Антарктиде и плавания в этом районе. Туристы могут увидеть живых пингвинов, морских львов, кашалотов и других экзотических морских животных в естественной среде обитания, огромные айсберги, красивые панорамы ледового континента. Бронирование мест на ледовые круизы производится почти за год и более.

Не менее популярны круизы в Арктику, в том числе и к Северному полюсу, что ближе для европейцев. В 1991 г. советский атомный ледокол совершил ледовый поход с научными целями к Северному полюсу и на нем, в атмосфере строжайшей секретности, проследовала туристская группа, состоящая из арабского шейха и сопровождающих лиц (и гарема) численностью почти сорок человек. Это был первый опыт использования атомных ледоколов в туристских целях, совершенный в ущерб научным программам, но позволивший решить вопросы финансирования экспедиционных работ нетрадиционным для постсоветской науки способом.

В настоящее время даже при строительстве атомных ледоколов заранее проектируется возможность перевозки на них туристских групп, строятся каюты повышенной комфортности и предусматриваются другие туристские услуги. Атомоход «Ямал» активно используется для туристских круизов на Северный полюс. На судне туристам предлагается 50 комфортабельных кают. Всего судно принимает не более 100 туристов, состав экипажа 150 чел. Маршрут проходит из Мурманска через Землю Франца Иосифа, на Северный полюс и далее возвращается с обратной стороны на северной и южной конечности островов Северная Земля — обратно в Мурманск. На Северном полюсе для туристов организуется дневная стоянка и широкий ассортимент развлечений, вплоть до моржевания в полынье. Такие круизы представляет на туристском рынке фирма «Посейдон». В среднем стоимость круиза на Северный полюс от 15000 USD и выше, спрос на туры исключительно высок, частично забронированы туры на три года вперед.⁴⁰

Web: www.northpolevoyages.com

Не менее экзотическими являются морские круизы в Исландию, районы Гренландии и приполярные районы Северной Канады. Эти круизы также совершаются фирмой *Exodus* на российском судне «Академик Иоффе», которое сообразно смене сезона покидает антарктические воды и совершает круизы в арктических водах. Судно принимает туристов в Эдинбурге в Великобритании, затем следует через Фарерские острова к берегам Исландии. Туристы посещают Рейкьявик и другие северные порты острова, а также Гренландию — порт Кангерлуассак. Отдельные маршруты предусматривают посещение Гудзонова залива. Туристы пробуют свои силы в каякинге, наблюдают зарождение айсбергов, совершают высадку на острова.

В Финляндии на зимний туристский сезон предлагается оригинальный маршрут с посещением Рованиеми — родины Санта-Клауса и затем двухдневный круиз на ледокольном судне *Sampo* из порта Кеми на север Ботнического залива за Полярным кругом с выходом туристов на лед, погружением под лед для любителей подводного плавания. Тем, кто не хочет погрузиться под воду, предоставляется возможность поплавать в ледяной воде в специальном гидрокостюме. Эти туры организует финская компания *Long Tour Ltd.*

Особенности судов для круизного плавания

В силу совершенно иных целей плавания конструкции судов⁴¹, предназначенных для круизных рейсов, претерпели существенные изменения. Если для линейных перевозок была важна скорость и велось активное соревнование за минимизацию времени доставки пассажиров из порта отбытия в порт назначения, то для круизных судов — главное — повышенный комфорт и безопасность. Никакая роскошь салонов, вкусная еда в ресторанах и множество аттракций не нужны страдающему от морской болезни туристу.⁴² Он едет с целью развлечься, получить удовольствие

⁴⁰ Интересно отметить, что когда в 1990 г. мы предлагали такие туры и предсказывали им будущее, профессионалы советского туризма просто смеялись над нами.

⁴¹ Именно поэтому стали интенсивно строить новые круизные суда, а не переоборудоваться старые, вполне еще пригодные для плавания.

⁴² Адаптация к укачиванию пассажиров и персонала, для которых работа в море не является пос-

отдыха на морском корабле и посмотреть прибрежные туристские центры данного туристского региона, например, Средиземного моря (обычно 8–12 стоянок в портах разных стран).

Центральный упор в развитии конструкций — огромные безопасные красивые суда большой пассажировместимости с относительно невысокой скоростью плавания, но чрезвычайно устойчивые к волнению. Современным круизным лайнерам придается элегантный дизайн и внешний вид. Суда, как правило, окрашены в белый цвет и на фоне других представляются в море «свадебным тортом». Круизные суда потребляют огромное количество электроэнергии при неравномерной нагрузке потребления в течение суток, плавание происходит преимущественно в тропических морях, и поэтому они снабжены мощной энергоемкой системой кондиционирования воздуха во всех помещениях. Это приводит к принципиально иной схеме силовых агрегатов — ставится не одна мощная энергетическая установка⁴³, а множество средней мощности — способных быстро отключаться или пускаться по мере надобности для сглаживания пиков в потреблении энергии. Большое внимание уделяется снижению шума механизмов и вибрации корпуса. Даже при высокой волне и сильном ветре современное круизное судно практически не испытывает килевой и носовой качки, а пассажиры находятся в комфортном состоянии, способном активно потреблять туристские услуги на борту⁴⁴ и получать удовольствия, а не страдания. И именно поэтому они оставляют огромные средства в системе аттракций на корабле.⁴⁵ Крупные круизные лайнеры весьма дорогостоящие суда, средняя стоимость лайнера доходит от 50 до 90 млн. USD, но суперсовременные суда стоят до 120 млн. USD и выше. Самое дорогое судно *Queen Odyssey* – 235 млн. USD.

Самое большое круизное судно в мире⁴⁶, названное *Freedom of the Sea*, построено в 2006 г. Финляндии. Лайнер является флагманом круизной компании *Royal Caribbean International* и будет совершать круизы по Карибскому морю. Он способен вместить 4375 пассажиров. На борту лайнера находится специальный бассейн для серфинга, каток и стена для любителей скалолазания. На судне также устроены аквапарк с цветными скульптурами, многочисленные рестораны, бары и салоны. Технические характеристики лайнера:

- водоизмещение 160 тысяч тонн;
- длина 339 метров;
- ширина 56 метров;
- скорость 21,6 узлов.

Новый лайнер будет приписан к американскому порту Майами во Флориде. Океанский круизный лайнер «Queen Mary II» на шесть метров длиннее этого судна, однако по ширине корпуса на 15 метров уже.

Отметим важную особенность круизных судов — большое количество обслуживающего персонала. На 2400 чел. туристов обычно на борту присутствует 1300 чел. персонала. Круизное судно служит местом отдыха и развлечения пассажиров. Для них предусмотрено огромное количество палубных пространств: фитнес-центры,

тоянной, на обычном судне происходит через 10–15 дней плавания. Для круизного плавания это неприемлемо, поскольку наибольшая часть круизов длится именно 8–15 дней.

⁴³ Способная на предельной мощности непрерывно работать 5 суток перехода через океан для обеспечения наивысшей скорости хода судна.

⁴⁴ Активно тратить деньги.

⁴⁵ Любая дестинация заинтересована в приеме иностранных туристов, однако круизные туристы не только не берут ночевку, поскольку имеют каюту на судне, но все основные деньги оставляют на этом же корабле, поскольку там создана уникальная «машина по выниманию денег» из туристов. Чтобы туристы тратили больше денег на корабле, им создаются невиданные условия для удовлетворения тратаголии — даются судовые кредитные карточки на получение услуг, дополнительного питания, покупку товаров в магазинах *duty free* или *tax-free* и др.

⁴⁶ BBCrussian.com.

залы и библиотеки, игровые залы, рестораны и бары, плавательные бассейны, концертные площадки и дискотеки — все, вплоть до полей для игры в мини-гольф. Для детей предусмотрены детские игровые комнаты. Причем, главное, это доступно не только для отдельных пассажиров, а для всех, кто имеет деньги.

Следует отметить, что индустрия круизов обогнала далеко все другие виды туристской индустрии по эффективности изощренной методологии обирания туриста. В компании «Викинг лайн» менеджеры в шутку говорят, что скоро туристам будут приплачивать за то, что они взойшли на борт судна, а все остальное, в смысле вынимания из них денег — дело техники организации систем аттракций, питания⁴⁷ и торговли *tax free* или *duty free*. Турист сам с удовольствием истратит⁴⁸ все, что у него есть. Широко используется оплата по кредитным и другим видам карт, на многих судах организована своя собственная корабельная карточная платежная система. На каждом судне или пароме имеется специальное бюро — *cashier desk/reception* (обычно недалеко от службы портье *recieption* — стойки для регистрации), где пассажиры могут обменять валюту, уплатить по счету, заказать экскурсии или иное обслуживание, а также получить кредитную карту для обслуживания на судне.

Нередко круизные компании привлекают к участию в круизных рейсах популярных кинозвезд, знаменитых артистов, спортсменов, политиков и иных известных личностей, присутствие на борту которых может служить привлекательным мотивом для участия в путешествии. Привлекаются большие группы аниматоров, организуются различные шоу-программы, конкурсы для отдыхающих. Особое внимание уделяется организации отдыха детей и молодежи. Для создания особой атмосферы на круизных линиях большое внимание уделяется одежде пассажиров (*dressing at sea*). Участникам круиза следует иметь несколько перемен верхней одежды. В путешествии, которое длится обычно не один день, туристам не следует приходить вечером в ресторан в той же одежде, в которой они были днем. Необходимо иметь вечерние туалеты, о чем традиционно сообщается в информационных брошюрах. На случай отсутствия фешенебельного фрака или бального платья и драгоценностей — есть обширная фирма-ателье проката одежды и ювелирных украшений.

Круизные суда служат прекрасным местом для проведения конференций, поскольку концентрируют участников на ограниченном пространстве (с невозможностью сбежать с заседания по своим делам или вовсе убыть раньше положенного срока), а также предоставляют им широкие возможности для культурной программы и отдыха. На судне предоставляются обширные информационные услуги (о расположении палуб, кают, ресторанов и мест аттракций, медпунктов и др., о расписании рейса, порядке питания, о мероприятиях и экскурсиях, расположении и работе магазинов, а также любая другая полезная и нужная информация).

Разрабатываются специальные программы для суперклассного отдыха. Например, компания *Seaborn Cruise Line* заблаговременно объявляет жесткое расписание рейсов круизных судов на год и предлагает пакеты на 45, 60, 90 и 120 суток. Стоимость пакетов от 45000 до 66500 USD. В зависимости от сезона совершаются круизы в Юго-Восточную Азию (январь-май, ноябрь-июнь), Карибский бассейн и Панамский канал (январь, март, октябрь, декабрь 20-январь 5), Южная Америка и Амазонка (февраль-март, январь-март), Средиземноморье (апрель-октябрь, апрель-июнь, сентябрь-ноябрь), Балтия, Скандинавия, Европа (май-август, июнь-сентябрь), Африка и Сейшельские острова (октябрь-ноябрь), ноябрь-декабрь), Океания, Новая Зеландия, Австралия (август-январь), Трансатлантические круизы (март-апрель, август-сентябрь). Кроме того, на рейсах

⁴⁷ Так, на многих судах питание предоставляется в любое время по желанию клиента 24 часа в сутки.

⁴⁸ Присущий всем туристам синдром тратоголии.

типа кругосветных плаваний туристы могут подсесть на корабль в любом промежуточном порту по маршруту. Круиз можно заказать за год и получить существенную скидку за предоплату. Организуются клубные программы для клиентов, многократно пользующихся услугами компании. Члены клуба получают скидку в размере 10% стоимости тура для себя и 5% для сопровождающего лица (компаньона). Имеются семейные турпакеты. Наибольшей популярностью пользуются круизные рейсы на 7–14 дней при стоимости тура от 6000 до 12800 USD (одно место в двухместной каюте типа А).

Наземное обслуживание круизных туристов

В отношении дестинации (порта посещения) круизные пассажиры туристами не считаются.⁴⁹ Днем, как правило, судно стоит в порту, а отдыхающие совершают наземные экскурсии. При сходе на берег в экскурсионных целях в транзитном порту пассажир круизного судна получает талон или специальный пропуск (*landing card*), выдаваемый службой пограничного контроля в обмен на паспорт. Практикуется оформление групповых виз.

Количество посетителей существенно зависит от популярности туристского центра, сезона, мощности причальных стенок и терминалов обслуживания. В Санкт-Петербург (Россия) в сезон «Белых ночей» ежедневно прибывают четыре-пять крупных круизных судов, что в среднем может оцениваться как 3500–5000 чел. Общая длина причальных стенок, оборудованных для обслуживания круизных судов в глубоководной гавани, не превышает 500 м. Это дает одновременную загрузку примерно на 80 туристских автобусов для обзорных экскурсий, посещения концертно-зрелищных мероприятий и музеев, дворцово-парковых комплексов.

Однако круизные пассажиры ночуют на корабле, питаются там же, на борту имеются магазины беспопытной торговли и целая система развлечений, высасывающая из круизных туристов деньги всеми изощренными способами. Разумеется, сходя на берег, они тратят деньги на сувениры и туристские товары, но существенно меньше, чем обычные туристы. Причин тому несколько: (а) любой турист тратит на покупки лишь определенное количество средств, в среднем эта сумма находится в пределах 600–1500 USD и существенно зависит от национальности туриста⁵⁰; (б) в круизе предусматривается посещение 8–12 портов и туристских центров, следовательно, даже, если предположить, что турист именно все деньги истратит на берегу, то либо он разделит их между всеми посещениями дестинаций, либо истратит все в первых трех. Тем не менее, наземное обслуживание круизных посетителей — достаточно выгодный бизнес для транспортных компаний и туристско-экскурсионных бюро.

В состав услуг наземного обслуживания круизные компании включают: обзорные автобусные экскурсии по туристским центрам, автобусные экскурсии по побережью и во внутренние районы, местные водные экскурсии вдоль побережья с посещением туристских центров, курортов и тематических парков, размещение в отелях на берегу⁵¹, трансфер в аэропорт или к терминалу другого средства перевозки, бронирование проката автомашин, заказ билетов на специальные местные события и мероприятия, национальные и религиозные праздники, концерты и театральные представления, выполнение специальных, даже самых фантастических, пожеланий клиентов.

⁴⁹ Здесь четко реализуется принцип международного туризма: есть ночевка на берегу — есть туризм и турист, нет ночевки — есть экскурсант, но туриста нет.

⁵⁰ Напомним, что национальность туриста определяется по стране, откуда он прибыл. Так, еврей или индеец из Великобритании, как турист будет считаться англичанином или точнее британцем.

⁵¹ На этапе прибытия и завершения круиза.

Посадка и высадка пассажиров

Особо следует остановиться на проблемах посадки и высадки пассажиров. Современные круизные суда и суда трансокеанских перевозок обычно отличаются большой пассажироместимостью — 1000–3000 чел. Для обслуживания в порту морских мастодонтов и тысяч пассажиров одновременно в кратчайший срок требуются специальные причалы в глубоководной гавани (10–12 м как минимум) с терминалами для таможенных, иммиграционных, санитарных контрольно-пропускных пунктов, а также служб безопасности. Эти терминалы должны обладать весьма большой пропускной способностью и быть надлежаще оборудованы⁵² для регистрации пассажиров и их багажа, осуществления туристских формальностей (таможенные, фискальные, санитарные, иммиграционные). Туристам предлагаются услуги сопровождения и доставки багажа в каюты, оформления документов и возврата денег по чекам за товары, приобретенные в магазинах и торговых центрах по системе *tax-free*.

Проблема стоянки круизного судна в транзитном порту сложна — практически все пассажиры сходят на берег и возвращаются на судно два раза в день, а иногда чаще. Это создает дополнительную нагрузку на КПП.⁵³ Около терминалов должны быть оборудованы значимые площади для стоянки туристских автобусов, на которых осуществляется наземное обслуживание, которое и является единственным источником дохода дестинации от данного вида туризма.

Круизный пассажир должен иметь комфортные условия на протяжении всего путешествия и на всех его этапах. Дискомфорт — даже на одном этапе — окажет негативное впечатление на все путешествие. Круизные компании при постройке нового крупного судна⁵⁴ одновременно строят терминал для его обслуживания. Современные морские порты в туристских центрах имеют причальные стенки значимой длины. В Генуе (Италия), которая считается центром круизного дела на Средиземноморье, в порту устроено более 20 км причальных стенок для крупных морских судов с большой осадкой, оборудованных терминалами с КПП. Копенгаген имеет 1000 м причальных стенок и принимает до 10 крупных круизных судов одновременно или в целом 278 круизных судов в год и, соответственно, 151 тыс. круизных туристов. Порт Дувр имеет причальную стенку 350 м длиной и принимает ежегодно до 130 круизных судов и 100 тыс. круизных туристов. Стокгольм имеет в общей сложности в двух гаванях причальных стенок до 900 м и принимает 140 круизных судов.

⁵² Погрузка 2500 пассажиров на судно должна занимать несколько часов, а не несколько суток. Те из туристов, кто совершал зарубежные путешествия и проходил такой контроль в аэропорту, хорошо знакомы с нудной процедурой прохождения КПП, проверки документов и багажа, регистрации. Так, посадка в самолет компании EL-AL, всего 250 пассажиров, занимает 4 часа, а иногда и более. Существо проверки и контроля для морского круиза адекватное, но количество пассажиров несоизмеримо большее. Применяются совершенно иные, более оперативные технологии, и устраивается существенно большее количество постов пропуска.

⁵³ В Стокгольме создана специальная группа полицейских и таможенников, которая следит за туристами, сходящими с борта круизного судна. Так, автор сошел на берег с наплечной сумкой с широкоформатным фотоаппаратом и пошел по набережной с целью сделать несколько фотоснимков, на КПП досмотр сумки произведен не был, но немедленно за мной последовал целый автобус с десятком полицейских, которые сопровождали меня в течение часа по всему городу. Они, видимо, думали, что сумка набита бутылками с водкой и я буду продавать этот товар всем встречным. Им не удалось удовлетворить свои детективные помыслы. В неприятные манеры стокольмских полицейских входит и грубый прилюдный обыск туристов на улицах (без извинения за совершенное). Возможно, эта процедура применялась только к туристам из России (из 460 круизных пассажиров данного рейса 12 были задержаны за воровство в магазинах и торговлю спиртным и сигаретами на улице).

⁵⁴ В последнее десятилетие XX века адекватно растущему спросу на элитный круизный туризм ежеквартально вводилось одно крупное круизное судно на 1500 до 2400 пассажиров.

Однако американские круизные центры пропускают существенно большие объемы круизных пассажиров.⁵⁵ В Майами (Флорида, США), который считается ведущим мировым круизным центром, устроено 12 причалов длиной 1 км каждый. Этот порт пропускает более 3,5 млн. круизных туристов. Фактически одновременно со строительством нового крупного судна во Флориде для него строят причал с терминалом.

Большие трудности возникают при посещении портов destino, где нет терминалов и гаваней (например, в бассейне Карибского моря или других архипелагах), а судно стоит на рейде. В этом случае организуется доставка пассажиров на берег и обратно мелкими судами. Есть конструкции круизных судов, которые несут на своем борту до десятка малых комфортабельных катеров большой вместимости. Некоторые суда имеют аппарели подобно судам типа *roll-on/roll-off* для быстрой посадки-высадки пассажиров и погрузки автобусов.⁵⁶

Реализация круизных туров и система продвижения продукта

Круизный туристский продукт весьма специфичен и ориентирован на определенный сегмент элитарного потребительского рынка с высокой платежеспособностью. Морские круизы, в общем случае, существенно дороже всех других туров. Круизные рейсы осуществляются в определенных региональных бассейнах. Выход в круиз осуществляется из определенного порта, куда туристу следует прибыть другими видами транспорта, часто на достаточно далекое расстояние.

Масштабы реализации впечатляют. Только три крупные круизные компании Карибского бассейна — *Carnival Corp.*⁵⁷, *Royal Caribbean* и *P&O* — выставляют одновременно на потребительский рынок 113 700 мест на своих судах. В круизы в бассейн Аляски продано за год 250 тыс. туров. Система реализации круизных туров слабо коррелируется с системами продажи наземных и иных туров, имеет свои особенные принципы и методологию, значимо ориентированную на продажу через компьютерные сети и сеть Интернет, и отличается высокой эффективностью. На продвижение туристского продукта тратятся значительные средства, постоянно изучается состояние рынка, разрабатываются привлекательные шоу-программы, привлекаются новые категории потребителей.

Ранее существовали ограничения на участие детей в круизных маршрутах. Сегодня в целях расширения контингента потребителей концепция претерпела изменения. Построены специальные гигантские круизные суда, ориентированные на обслуживание именно пассажиров с детьми. К таковым следует отнести круизное судно *Disney Magic*, пассажироместимостью до 2400 чел., на котором практически устроен небольшой тематический парк с аттракционами из Диснейленда.

Disney Magic — круизный лайнер, принимающий на борт 2400 туристов и 975 членов экипажа. Имеет 875 кают. Это специальное круизное судно для туристов с детьми, на котором устроено большое количество аттракционов с помощью тематического парка *DisneyWorld*. На палубе «Океанских приключений» создана имитация космического центра, компьютерный класс, большой выбор компьютерных и видеоигр. Аттракционы рассчитаны на детей в возрасте от девяти до 12-лет и занимают 1400 кв. м. Устроен театр Диснея на 975 мест. Для взрослых есть

⁵⁵ Исторически американцам, как русским, свойственно иметь все самое большое: например, американцы любят и строят самые большие легковые автомобили, а русские — самые большие компьютеры.

⁵⁶ В некоторых туристских центрах имеется явная нехватка классных туристских автобусов. Так, в Санкт-Петербурге всего не более 100 комфортабельных туристских автобусов. Поэтому при прибытии в порт более 4-х крупных круизных судов одновременно возникают серьезные проблемы с организацией наземного обслуживания. Многие комфортабельные автобусы берутся в лизинг за рубежом на сезон, который в северной туристской столице России длится всего три месяца.

⁵⁷ В состав корпорации входят круизные компании *Carnival*, *HAL*, *Winstar*, *Seaborn*, *Costa*. Корпорация владеет 35% рынка круизов в Северной Америке.

широкий комплекс тренажерных залов, бассейнов, саун, соляриев, кино, бильярдных, ресторанов, казино и других всевозможных развлечений. Судно базируется в «Порт Канаверал» во Флориде, неподалеку от Орlando, где и находится знаменитый диснеевский детский парк. На судне работает 50 специалистов, обслуживающих аттракционы. Кроме того, имеется огромный магазин с 510 кв. м торговых площадей. Туры имеют продолжительность от 3 до 8 дней преимущественно в пределах Карибского бассейна. 50% мест покупают европейские туристские агентства. Судно успешно эксплуатируется, и в 1999 г. введен в эксплуатацию еще один такой же круизный лайнер *Disney Wonder*.

В организации круизного дела важную роль играет обученный и профессионально подготовленный обслуживающий персонал, которого на каждом судне необычно много — каждого двух-трех пассажиров обслуживает один член экипажа.⁵⁸ Собственно команда судна составляет 50–100 человек, а остальное — горничные, официанты, повара, метрдотели, работники систем развлечения, артисты, инструкторы, аниматоры и служба безопасности. В целом на больших судах до тысячи человек. Созданы специальные центры набора и экспресс-подготовки персонала, в обслуживающий состав набирают в основном молодежь, владеющую двумя-тремя языками и имеющую навыки обслуживания и специальность. Рекрутинговые центры для набора персонала на круизные суда есть в Майами и Генуе.

Круизное дело регулируется специальными региональными и международными соглашениями и конвенциями. Созданы международные ассоциации, регулирующие организацию круизов и агентской сети по реализации круизных туров — *Cruise Lines International Association (CLIA)* и *International Airlines Travel Agent Network*. В состав ассоциации *CLIA* входят 33 крупные круизные линии и более 20 тыс. туристских агентств, которые занимаются продажей круизных туров. *CLIA* оказывает помощь работникам туристских агентств в обучении, рекламе, а также предоставляет льготы работникам туристских агентств, участникам ассоциации. Международными нормами и корпоративными соглашениями регламентируются общие принципы и требования к оснащению судов, методология, стандарты обслуживания, нормы безопасности. Например, на круизных судах нельзя перевозить грузы.

В целом можно оценить среднюю стоимость круиза по классам обслуживания.

- *Классический круиз: стоимость от \$75 до \$150 за чел/день.**
- *Современный круиз: стоимость от \$100 до \$200 за чел/день.**
- *Роскошный круиз: стоимость от \$400 до \$1,000 за чел/день.**
- *Эксклюзивный роскошный круиз: стоимость от \$700 до \$1,000 за чел/день.**
- *Специальный круиз: стоимость варьируется.*

Специальные программы

Клиентам практически на всех круизных судах предлагаются специальные программы:

■ оздоровительные, включающие обширный перечень профилактических процедур, талассотерапия, водные процедуры, бассейны, в том числе с машиной для волн, сауны и турецкие бани, массажные кабинеты, фитнес-центры, минеральные и грязевые ванны и другие. В период круиза можно поправить здоровье под наблюдением опытных врачей и инструкторов;

■ программы для молодоженов и семейных торжеств. Предлагается программа для проведения медового месяца, можно заказать проведение самой церемонии и свадебных торжеств с полным обслуживанием молодоженов, проведения торжества для всех гостей, празднование юбилеев;

⁵⁸ На отдельных круизах количество обслуживающего персонала превышает количество туристов.

■ детские программы⁵⁹ (для семей с детьми всех возрастов): уход за детьми и подростками, развлекательные и образовательные занятия (история, литература, география и др.), обучение иностранным языкам, обучение ремесленничеству, экскурсии в береговые центры, сопровождение на пляж, фитнес-центры с активными играми (баскетбол, волейбол, пинг-понг и другие), дискотека, специальное детское меню питания, посещение морожениц, устройство детских праздников;

■ программы со специальным питанием — вегетарианским, кошерным, с пониженным содержанием холестерина, для диабетиков.

Выставки и шоу в круизной индустрии

Устраиваются специализированные выставки по круизному туризму (<http://www.seatrade-global.com>), хотя услуги круизных компаний всегда представляются на всех крупных международных туристских выставках. На выставке *Seatrade Cruise Shipping Convention* в Майами в качестве экспонентов участвуют более 800 круизных компаний, туроператоров и агентств⁶⁰, а также судовладельцев и предприятий круизной индустрии, поставляющих оборудование для судов, систем аттракций и др. Тематические выставки проводятся четыре раза в год сообразно перемещению сезонной активности круизных компаний в бассейнах Мирового океана — в Карибском бассейне, в Северной Европе, в Индийской океане и Австралии.

Услуги и описания круизных маршрутов широко представлены в сети Интернет. Практически все круизные компании имеют свои индивидуальные и коллективные Web-сайты, предлагающие избыточную информацию о круизах и бронирование туров.

Cruises on Web

<http://www.cruiseweb.com/aa>

Internet Cruise Travel Network <http://www.cruisetravel.com>

America's Premier Cruise Agency <http://kstucki.cruisesinc.com/travel/cruisesCoastline>

Cruise Magic <http://www.cruisemagic.com>

Cruise Opinion <http://www.cruiseopinion.com>

Cruise Specialists <http://www.sni.net/cruises/>

Det Norske Veritas <http://www.dnv.com>

Hanjin Shipping <http://www.hanjin.com>

Just Cruisin' Plus <http://www.justcruisingplus.com>

Crystal Symphony — 6 Star Cruise <http://www.chevychase.com/cruise/aa>

Maersk Line <http://www.maerskline.com>

Magazine all about Leisure Cruising <http://www.chevychase.com/cruise/aa>

Maritime Marlin Travel — Travel Tips <http://www.maritimemarlin.ca/tips/tips.html>

Paros <http://www.caribusiness.it/paros>

Peter Deilmann EuroAmerican Cruises <http://deilmann-cruises.com>

Peter Deilmann EuroAmerica Cruises <http://www.ceilmann-cruses.com>

Port of Cartagena <http://www.apc.es>

Royal Caribbean Cruise Line <http://www.royalcaribbean.com>

Royal Olympic Cruises <http://www.royalolympiccruses.com>

Russia Cruise <http://www.cruiserussia.com/>

SeaLand <http://www.sealand.com>

Seatrade Cruise Shipping Convention <http://www.vol.it/trumpy>

Star Cruises <http://www.starcruses.com.sg>

⁵⁹ Однако на некоторых круизных судах вводятся ограничения по возрасту, например не принимаются на борт туристы с инфантами, а в некоторых случаях устанавливается предел возраста для детей не ниже 12 лет.

⁶⁰ Общее количество крупных круизных компаний — 120, однако в это число входят корпорации, объединяющие три и более мелких компаний. Все эти компании эксплуатируют в Мировом океане около 350 крупных круизных судов.

11.11. Паромы



Водные препятствия (реки, заливы, озера, проливы и т. д.) на пути сухопутных дорог и магистралей автомобильного и рельсового транспорта, а также и путешественников трекинг-туров, через которые нет возможности перекинуть мост или соорудить подземный тоннель, преодолеваются на паромках.

Паромы — специальные плавсредства⁶¹ и суда для регулярной перевозки транспорт-

ных средств (железнодорожных вагонов и локомотивов, грузовых автомашин, автобусов, легковых автомашин) и больших потоков пассажиров на небольшие расстояния через водные пространства между береговыми пунктами по типу челноков (*shuttle*). На крупных озерных и морских переправах строятся и активно используются крупные морские и трансокеанские паромы.

В России одним из важных паромных сообщений было сооружение переправы через озеро Байкал на Транссибирской магистрали. До 1905 г. поезда ходили от Иркутска до ст. Байкал, а далее до ст. Мысовая — переправлялись на железнодорожных ледокольных паромках «Байкал»⁶² и «Ангара». Эти уникальные суда были изготовлены по заказу России в Англии, переправлены по частям на Байкал и собраны на месте в 1899 г. Время в пути на расстояние 73 км составляло до 4,5 часов. Судно «Байкал» затонуло в Гражданскую войну в результате боевых действий. Сегодня ледокол «Ангара» превращен в музей истории судоходства на оз. Байкал. В зиму 1904 г. лед на озере был особенно мощный и толстый, недоступный для прохода судов, и железнодорожный путь был проложен по льду озера, а вагоны перемещались конной тягой. В наши дни построен кругобайкальский участок Транссибирской магистрали вокруг южной оконечности озера, и паромная железнодорожная переправа не существует.

Сегодня строятся более мощные железнодорожные паромы. Обычно железнодорожный паром водоизмещением от 2 до 6 тыс. т принимает на борт от 20 до 200 вагонов, 100 автомашин или более, 300–800 пассажиров или даже более. Паромы различаются по назначению и соответственно конструкции — железнодорожные, автомобильные, автомобильно-пассажирские, пассажирские и смешанных типов. Паромы снабжаются откидывающимися аппаратами и устройствами по типу судов *roll-on/roll-off* для быстрой погрузки-выгрузки транспортных средств. Для большей маневренности суда оборудуются эффективными подруливающими устройствами. На судах предусматриваются каюты для пассажиров, но если судно предназначено для коротких рейсов, то для пассажиров преимущественно предназначаются палубные пространства.

⁶¹ В примитиве — плот на канате, закрепленном на противоположных берегах водоема или реки.

⁶² Железнодорожный ледокол-паром «Байкал» постройки 1899 г. в свое время считался по грузоподъемности вторым в мире. Водоизмещение 4200 т, длина 88,4 м, ширина 17,5 м, команда до 200 чел. На палубах были устроены три ветки железнодорожного пути, на которых размещалось до 25 вагонов.

Паромное сообщение на Балтике

Широко развито паромное сообщение в Балтийском бассейне между Финляндией, Швецией и Германией, портами Эстонии, Латвии и Литвы. Незамерзающее водное пространство Балтийского моря (замерзают только Ботнический и Финский заливы) позволяет организовать круглогодичное регулярное паромное сообщение. Активные паромные перевозки осуществляются на линиях Хельсинки и Турку (Финляндия) — Стокгольм (Швеция) — Травемюнде, Росток (Германия). Именно на этих направлениях имеет место устойчивый пассажиропоток с высокоплатежеспособным спросом.

Silja Line — финская судоходная компания — эксплуатирует в Балтийском море 7 пассажирских паромов: *Silja Serenada* и *Silja Symphony* на линии Хельсинки–Стокгольм (рейс 15 часов), *Silja Europa* и *Silja Festival* Турку–Стокгольм (рейс 10 часов), *Silja FinnJet* на линии Хельсинки–Травемюнде (рейс 22,5 часа). Эксплуатируются паромы *Superseacat Four*, *Seacat Danmark*, *Wasa Queen*.

Суперпаромы весьма внушительны. Паромы *Silja Serenada* и *Silja Symphony* имеют размеры: 203 м в длину, 31,5 м в ширину, водоизмещение 58000 тонн, 2700 пассажиров (спальных мест), 986 кают. Паром может принять 400 легковых автомобилей.

Классы кают:

Silja suite — 75 кв. м на одиннадцатой палубе (гостиная, спальная с двухспальной кроватью, гардеробная, ТВ, бар, сауна и джакузи, персональное обслуживание, завтрак «Бон виват», бесплатный вход в фитнес-центр с саунами);

Conference suite — 53/45/39 кв. м на девятой палубе (три специальные каюты для конференц-групп 6–10 чел., гостиная с иллюминатором оборудована для проведения конференций, буфетное обслуживание конференций, специальный завтрак);

Commodore class — 25 кв. м одно-двухместные на девятой — одиннадцатой палубах (расположена в носовой части корабля в отдельной зоне с холлом, в которой есть бар и две сауны, в которых кроме душа есть ванна, балкон, двухспальные⁶³ кровати, диван, ТВ, видео, гладильное приспособление для брюк, завтрак «Бон виват»);

Romantica cabin — 18 кв. м двухместные на одиннадцатой палубе;

Silja class — 14 кв. м двухместные на одиннадцатой палубе (двухспальная кровать, ТВ, гладилка, специальный завтрак);

Promenade & Seaside class — двух-четырёхместные 11 кв. м;

Tourist class-1 11 кв. м, двух-четырёхместные без иллюминатора;

Tourist class-2 11 кв. м, двух-четырёхместные без иллюминатора;

Family cabins — 15 кв. м, четырёхместные (плюс одно место) на восьмой, девятой и десятой палубах;

Cabin for the handicapped — 14 кв. м для инвалидов с колясками (каюты специально оборудованы для людей с ограниченной подвижностью).

В некоторых каютах нижние кровати можно сдвинуть в двухспальную кровать. Во всех каютах имеются платяной шкаф, кондиционер, туалет, фен, радио, автоматическая побудка, телефон, работающий по кредитным картам.

Паром *Silja Festival* имеет размеры: 168 м в длину, 27,6 м в ширину, водоизмещение 34400 тонн, 1886 пассажиров (спальных мест), 588 кают. Паром может принять 340 легковых автомашин.

Классы кают:

Silja lux — 20 кв. м одно-двухместные, 6-я палуба, гостиная с мягким гарнитуром, телевизор, телефон, холодильник, гладилка для брюк, двухспальная кровать. Персональное обслуживание. Специальный завтрак.

⁶³ Могут раздвигаться на две отдельные кровати.

Silja class — 12 кв. м двухместные, палубы 5 и 6, большое кино, двухспальная кровать (можно развинуть на две), телевизор, фен, холодильник, гладилка для брюк. Персональное обслуживание.

Seaside — 1–4 каюты с окном, 4–6-я палубы, площадь 9,1 кв.м.

Tourist-I — без иллюминаторов 9 кв. м четырехместные.

Tourist-IS — 1–2-местные, площадь 8,5 кв. м., 4–6-я палубы, койки друг над другом.

Tourist II — каюты без иллюминаторов, 4-местные, 9 кв. м, 2-я палуба.

D-cabin — 8,5 кв. м двухместные без иллюминатора.

Cabin for the handicapped — 12 кв. м 2-местные для инвалидов.

Паром *Silja Europe* имеет размеры 201 м в длину, 32 м в ширину, 3013 пассажиров, 1194 каюты, 3000 коек, автомашин 341.

Классы кают:

Silja lux — каюта 43–52 кв. м. 11-я палуба;

Silja — двухместные каюты 15 кв. м с видом на море, 11-я палуба, кровать можно раздвинуть на две, приспособление для глажения брюк, холодильник.

Seaside — двухместные каюты с видом на море, площадь 9,1 кв. м, палубы 5, 9, 10, часть кают может быть объединена для семей из 6 человек.

Tourist-I — каюты без иллюминаторов, 2–4-местные, площадь 9,1 кв. м, палубы 5, 9, 10, часть кают могут быть объединены для размещения семьи из 6 человек.

Tourist-IS — двухместные каюты без иллюминаторов, площадь 6,8 кв. м, палубы 5, 9, 10, 11. Часть кают можно объединять на группу из 8 человек.

Tourist-II — двухместные каюты без иллюминаторов, площадь 6,8 кв. м, койки расположены одна над другой, ширина нижней койки 100 см.

Family — расположены на 5-й палубе, класс *Seaside*, между каютами имеется смежная дверь, и можно объединить несколько кают для семьи.

Cabin for the handicapped — 12,7 кв. м, 5-я палуба, двухместные для инвалидов.

Паром *Silja Finnjet* имеет размеры: 215 м в длину, 25,4 м в ширину, водоизмещение 25900 тонн, 1686 пассажиров, 556 кают, 1550 коек. Паром может принять 390 легковых автомобилей.

Классы кают:

Commodore class — 20 кв.м, одно-двухместные;

A-cabin — 12 кв. м, двух-четырёхместные;

B-cabin — 8 кв. м, трех-четырёхместные;

Budget class — 4 кв. м, двух-четырёхместные (туалет и душ в коридоре).

Суда огромны — по 11 палуб, оборудованы пассажирскими лифтами. Множество ресторанов, баров, магазинов есть казино, дансинг-холл, сауны. Для групп детей, студентов и инвалидов, государственных служащих — предоставляются скидки. По желанию пассажир может купить талон на полное питание или питаться независимо в ресторане. Стоимость питания на персону: завтрак 32 FMK, спецзавтрак 60 FMK, ужин 114 FMK, рождественский буфет 122 FMK. Для детей на питание установлены скидки.⁶⁴

Для высоких классов предоставляется специальное обслуживание в порту, доставка багажа в каюту, спецзавтрак, прохладительные напитки в каюте, бесплатная сауна и фитнес-центр. На судне есть отдельно выделенные каюты для некурящих.

Кроме пассажиров паромы перевозят автомобили, кемперы, караваны и автобусы. Особенности условия для перевозки транспорта — автомобиль легковой, минибас, автомобиль с прицепом или караваном, автобус, грузовой автомобиль. Стоимость перевозки ранжируется по размерам автомобиля и его высотным габари-

⁶⁴ Цены указываются по состоянию на 1999 г.

ритам (длина до 6 м и высота 1,8 (1,95) м, длина 7 м и высота до 2,5 м, длина более 7 м и высота более 2,5 м, длина до 12 м, автоприцеп свыше 12 м длиной). Можно перевозить мотоцикл, мотоцикл с коляской, велосипед или мопед. Стоимость перевозки зависит от количества пассажиров, следующих на пароме с данным транспортным средством. Для группы пассажиров 4 чел. + легковой автомобиль применяется льготный тариф.

Для пассажиров и туристов в порту отправки имеются специальные охраняемые стоянки для автомобилей, стоянку можно заказать при бронировании. Время отправки и прибытия (возвращения) спланировано так, чтобы большинство туристов могло успеть на рейс в пятницу после работы, а по возвращению успеть утром в понедельник на работу. Установлены специальные региональные автобусные маршруты, которые следуют по узловым магистралям через провинциальные городки и подбирают туристов, следующих на паромный рейс.

Не менее активно действует в бассейне Балтийского моря шведская паромная линия *VIKING LINE* — судоходная компания, специализируется на эксплуатации пассажирских паромов. В настоящее время эксплуатирует шесть суперпаромов: *Cinderella* (1989, 2700 мест, 480 легковых автомобилей), *Mariella* (1985, 2700 мест, 480 легковых автомобилей), *Isabella* (1989, 2200 мест, 410 легковых автомобилей), *Amorella* (1988, 2420 пассажиров, 1986 спальных мест, 550 легковых автомобилей), *Kalypso* (1990, 1004 места, 190 легковых автомобилей), *Rosella* (1980, 1700 пассажиров, 1184 спальных места, 350 легковых автомобилей), имеются два небольших скоростных судна типа *Viking Express* (до 300 пассажиров), которые эксплуатируются на линии Хельсинки–Таллинн. Основные рейсы совершаются между Хельсинки и Стокгольмом, Турку и Стокгольмом. Выполняются рейсы в Германию и Англию.

Многопалубные паромы имеют каюты семи классов (*suite, luxes A, luxes B*, а также обычные каюты класса А, В, С, D). Каюты класса С и D расположены ниже ватерлинии. Класс D самый дешевый, не имеет WC, который есть только на трех из шести судов. Стоимость самой дорогой каюты на рейс Стокгольм–Хельсинки 1700 FIM, а самой дешевой 100–120 FMK, летом можно купить палубный билет. Все суда оборудованы множеством ресторанов, баров, казино и других развлекательных аттракционов, что позволяет при низкой стоимости собственно билета на проезд за счет развитой индустрии развлечений получать высокий доход. Многие шведы и финны совершают на выходные дни короткие поездки в Хельсинки и Стокгольм. Это реально, так как визовые формальности для них сведены к нулю. Многие рейсы имеют организованный автобусный трансфер на скоростных автобусах, чтобы жители провинциальных городов Финляндии могли активно использовать круизные линии для краткосрочных поездок на *weekend* в Швецию.

Время парома в пути на маршруте

Турку–Стокгольм	10-12 часов	291 км
Хельсинки–Стокгольм	15,5 часов	450 км
Хельсинки–Росток	24 часа	1145 км
Вааса–Уумаи (Ботнический залив)	3,5-4 часа	100 км
Хельсинки–Таллинн	3 часа	87 км
Варборг–Грено	4 часа	
Гальмстад–Грено	4 часа	
Гельсингсборг–Гельсингер	25 минут	
Гальсков–Кнудсхвед	1 час	
Треллборг–Травемюнде	7-9 часов	

Для туристских групп (от 15 человек и выше) и инвалидов применяются специальные тарифы, двое детей по тарифу приравниваются к одному взрослому.

Молодежные группы (от 10 человек) должны иметь руководителя старше 24 лет⁶⁵. Для детских групп в каждой каюте должен следовать сопровождающий взрослый. Применяется специальный студенческий и молодежный тариф, установлен льготный тариф для пенсионеров.

Паромные линии и переправы через проливы

Ярким примером морской паромной переправы является переправа через Ла-Манш, которая по праву считается самой напряженной в мире. На этой переправе действуют суда практически всех конструкций и типов. Активно осуществляется перевозка как пассажиров, так и наземных видов транспорта — от велосипедов до железнодорожных составов. Наибольшей популярностью пользуется самая короткая трасса Дувр — Кале. Но для туристских маршрутов используются и линии, соединяющие другие порты побережья Великобритании и Франции, например, *Poole* и *St.Malo*. На этой трассе в летний сезон с мая по конец сентября задействованы огромные скоростные тримараны *Condor*, способные принимать на борт легковые автомобили и мотоциклы с туристами. По пути паром заходит на популярные острова Джерси и Гернси, которые являются офшорными зонами со всеми вытекающими последствиями⁶⁶, и посему весьма привлекательны для туристов. На судах имеется магазин *duty free*, клубный класс⁶⁷, программа *Frequent Traveller Club*. Для туристов, следующих туда и обратно, билет стоит до 44€, для двух пассажиров с автомобилем — 154€. Есть вариант туристского маршрута в популярный порт *Mont St.Michel* в Нормандии. Путешественникам предлагаются разнообразные программы личного страхования *AA Five Star Europe Personal Insurance* 4,5€ в сутки и *AA Five Breakdown Assistance* 10,5€ в сутки для владельцев автотранспортных средств. По этим программам осуществляется 24-часовой сервис помощи путешественникам, возмещаются расходы по страховым случаям до 25000€ (страхование жизни) и 75000€ (для транспортных средств).

Активно и практически всесезонно действуют регулярные паромные линии, соединяющие острова Британия и Ирландия и континент. Не менее напряженной считается переправа в Мессинском проливе (между континентальной Италией и островом Сицилия). Множество паромов курсирует между островами Греции, в Индонезии, в государствах-архипелагах.

Практически все города, устроенные в дельтах рек или в шхерных пространствах, имеют паромы для преодоления рек, протоков, заливов. В Северном и Балтийском морях сосредоточено более 100 паромных переправ. В пределах бывшего СССР действуют старейшие железнодорожные паромные переправы на Каспийском море и в Керченском проливе. Действует паромная переправа через Черное море на линии Одесса (Украина) — Варна (Болгария). Активно действует паромная переправа между континентом и островом Сахалин. Большое количество паромов курсирует между островами Японии.

Для переправы на небольшие расстояния используются суда и специальные паромы типа *double-ender* (въезд и выезд на транспортную палубу с двух сторон), эти суда не требуют разворота для причаливания и выгрузки транспортных средств.

⁶⁵ Некоторые правила устанавливают возраст сопровождающего молодежной группы не ниже 30 лет, причем руководитель группы следует тем же классом, каким следует вся группа. В обязанности руководителя входит организация прохождения формальностей, соблюдение правил организованной посадки-высадки, соблюдение участниками групп правил пребывания на корабле, отсутствие алкогольных напитков.

⁶⁶ Так, на острове Гернси (с численностью постоянно проживающего населения немногим более 500 чел.) было офшорное отделение «Инкомбанка». Видимо, там и остались все деньги частных вкладчиков после скандального банкротства этого банка в 1998 г.

⁶⁷ Доплата за клубный класс 15€.

На ряде оживленных трасс используются специальные скоростные малые и большие паромы различных конструкций, в том числе суда на воздушной подушке, на подводных крыльях, катамараны. Конструкции паромов отличаются по назначению и продолжительности рейсов. Если таковые совершаются в пределах суток, то на судах, как правило, нет спальных кают, а активно используются палубные пространства. Устраиваются пассажирские салоны с панорамными обзорными стеклами, с мягкими сидячими креслами. На судах, предназначенных для коротких рейсов паромных переправ, предусматривается минимум услуг для пассажиров, если рейс превышает несколько часов или является международным, то устраиваются развлечения и магазины *duty free* и *tax-free*.

*Monohull*⁶⁸ паром *Silvia Ana* (Аргентина, Буэнос-Айрес) имеет внушительные размеры: 125 м длина, ширина 18 м, всего 4 палубы (две для пассажиров и две для автомобилей), паром принимает на борт 1228 пассажиров и 244 легковые автомашины и 4 автобуса, скорость движения до 40 кнот, обслуживает паром 27 человек экипажа.

Скоростной гигантский паром-катамаран *Stena Explorer*, курсирующий между Ирландией и Британией, имеет размеры 126 м в длину, 40 м ширину, принимает на борт 1500 пассажиров, 375 легковых автомашин или 100 легковых автомашин и 50 автобусов или грузовых трейлеров. Привод — газовые турбины. Скорость движения до 40 кнот. Судно совершает переход 60 морских миль за 99 минут. Судно построено на верфи в Финляндии, обслуживается командой из 45–75 человек.

Wave Piercing Catamaran — WPC океанский катамаран — гигантский морской автопассажирский паром, созданный в Великобритании в 1990 г. и широко известный под названием *SeaCat*. Судно высокоскоростное, легко идет со скоростью 35 кнот даже при достаточно большой волне, в спокойную погоду скорость может достигать 40 кнот. Оно вмещает 450 пассажиров и 84 легковых автомобиля. Предназначено (первоначально) для эксплуатации в проливе Ла-Манш. 23 июня 1990 г. *SeaCat* установило рекорд плавания через Атлантику — пересекло океан со средней скоростью 36,6 кнот за 3 суток 7 часов и 48 минут.

Особо следует рассмотреть вопрос о продаже проездных билетов на паромные рейсы. На короткие челночные рейсы на местных регулярных линиях с массовым пассажиропотоком, например, через залив, разделяющий две части приморского города, билеты продаются непосредственно перед отправкой судна на берегу или непосредственно при погрузке и на судне. Этот принцип обслуживания при продаже билетов именуется *first come first served*. По-русски это звучит примерно так: «Кто не успел — тот опоздал» или «Пришедший первым — первым и будет обслужен». В системах бронирования при запросе наличия билетов выдается однозначная информация о наличии свободных мест в момент запроса. Для жителей, часто пользующихся паромными переправами в силу обстоятельств, продаются билеты на несколько поездок или сезонные. Для международных паромных линий билеты с учетом классности мест размещения продаются заблаговременно через агентства или автоматизированные системы бронирования. Для жителей стран, пользующихся безвизовым проходом, международная паромная перевозка проще, чем для жителей других стран, которым требуются визы⁶⁹.

Для паромов актуальна проблема повышенной безопасности и большого количества спасательных средств. Катастрофы с паромами случаются ежегодно и сопровождаются гибелью большого количества людей. В технологии организации паромных переправ важное значение уделяется устройству надлежаще оборуду-

⁶⁸ Однокорпусный, в отличие от двухкорпусных катамаранов.

⁶⁹ Если в системе цивилизованных стран государства заняты вопросами устройства и постоянного расширения безвизового пространства (страны Шенгенского соглашения, американское сообщество), то в отношении туристов-россиян такое пространство постоянно сужается. Многие страны вводят визовый режим (Венгрия, Чехия и другие), другие ужесточают визовый режим.

дованных причалов для быстрой погрузки и выгрузки транспортных средств и другие погрузочно-разгрузочных операциях. В морских портах, реках, где имеют место прилив и отлив, — используются сложные устройства для изменения высоты причальной стенки.⁷⁰

Web: Ferry System <http://www.eurotrip.com>

Ferry Guide WorldWide <http://www.ex.ac.uk>

Brittany & Normandy: <http://www.condorferries.co.uk>

European Waterways <http://www.europeanwaterways.com>

11.12. Транспортные средства (суда) на воздушной подушке

Этот класс машин относится к средствам наземного или водного транспорта. По существу — это транспортный агрегат, который в рабочем состоянии находится несколько выше поверхности земли или воды за счет воздушной подушки с незначительным избыточным давлением и передвигается по относительно ровной поверхности тягой пропеллера или турбореактивного двигателя.

По принципу действия такие машины различаются на: аэростатические (*aerostatic craft ACVs*) и аэродинамические (*aerodynamic ground-effect machines — GEMs*). Первые функционируют за счет создания под дном избыточного давления путем нагнетания двигателем воздуха, например газовой турбиной. Вторые — действуют на принципе создания аэродинамической подъемной силы за счет движения над твердой поверхностью.

Практическое применение нашла первая конструкция. Идея аппарата на воздушной подушке была придумана Джоном Торникрофтом в 1870 г. Им был в 1877 г. получен патент на конструкцию, но практически реализовать его идеи удалось лишь в 1950 г. Британец Кристофер Кокерелл, инженер военно-воздушных сил, построил судно на воздушной подушке. В 1959 г. его аппарат, способный нести трех человек, мог свободно двигаться над поверхностью воды. Главная проблема была в получении гибкой, но прочной юбки вокруг днища, для создания воздушной подушки с избыточным давлением. Первоначально в конструкциях юбок судов на воздушной подушке была использована прочная резина, затем были применены высокопрочные синтетические материалы.

В 1960-х идея воздушной подушки увлекла многих, этой машине предсказывали большое будущее, она должна была бороздить моря и океаны, пустыни и болота. На деле все оказалось значительно сложнее. Аппарат не мог преодолевать даже относительно невысокие препятствия и двигаться при сильном волнении. Для него была необходима ровная поверхность, например поверхность воды.

Конструкция аппарата на воздушной подушке в мировой практике нашла активное применение только в Великобритании, где было организовано массовое производство мощных судов для паромной переправы через пролив Ла-Манш.⁷¹ Это огромные платформы до 50 м в длину и 30 м в ширину с юбкой высотой до 2 м, которые способны брать на борт 420 пассажиров и 60 легковых автомашин. Самое крупное судно такого типа SRN4 MK III имеет вес 310 т, длину 56,4 м. Суда снабжаются водометными двигателями или двумя воздушными пропеллерами на корме и двигаются с высокой скоростью — до 100 км в час.

⁷⁰ Обычно высота прилива-отлива колеблется от 3 до 7 метров, но в отдельных гаванях она может достигать 13–14 м. Наивысшая высота прилива 15 м наблюдается весной в заливе *Bay of Funda* (Канада).

⁷¹ Протяженность 560 км, ширина 30–160 км, глубина до 50 м. Паромная переправа через Ла-Манш (из Франции в Великобританию) является самой оживленной в мире. Если смотреть на пролив с воздуха, то трасса паромной переправы напоминает муравьиную тропу. Используются все виды — лодки, яхты, катера всех видов, специальные морские паромы для пассажиров, автотранспорта и железнодорожных вагонов. Самыми быстрыми являются мощные суда на воздушной подушке.

Юбка машин выполнена в виде огромного надувного баллона по периметру платформы, из нее воздух поддувается под днище. При движении по земле этот элемент является наиболее уязвимым и быстро изнашивается. Суда на воздушной подушке используются в качестве десантных для военных нужд. В Санкт-Петербурге (Россия) создано несколько конструкций, в том числе в Политехническом институте. Один аппарат на испытаниях успешно преодолел Лосевский порог против течения. По Неве курсировало небольшое судно на воздушной подушке для экскурсионных целей. Создано мощное судно с несколькими реактивными двигателями.

В туризме суда на воздушной подушке используются для совершения путешествий в труднодоступные болотистые местности, например в болотах (заповеднике) Флориды, на заснеженных тундровых пространствах.

На Соловецкие острова, острова архипелага Валаам и заповедник Кижский с 2006 г. туристов и местных жителей начнут перевозить суда на воздушной подушке. Главное преимущество таких судов заключается в том, что их можно использовать в любое время года, однако при сильном торошении льда могут быть проблемы. Для судов этого типа не требуется причал — пассажиры могут сойти с них сразу на берег. Два судна на воздушной подушке будут приобретены новой туристской компанией «Корвет», созданной на базе Балтийско-Онежского пароходства и фирмы «Карелия». Каждое из таких судов способно взять на борт до 48 пассажиров. В зимнее время эти суда теоретически будут использоваться для перевозки жителей деревень, расположенных на побережье Онежского озера. Вопрос только в том, найдутся ли деньги у жителей этих деревень на поездки на судне на воздушной подушке, что априори необходимый фактор для формирования платежеспособного спроса на такие услуги.

11.13. Трансатлантические пассажирские линии. «Голубая лента Атлантики» — Blue Riband

После гонок чайных клипперов⁷², бесспорным победителем которых было легендарное судно «Катти Сарк», началась эпоха соревнований на скорость плавания через Атлантику. Был учрежден специальный престижный приз для пассажирского судна, пересекшего Атлантику в рекордное время. Он был предложен Джубкинсоном, капитаном лайнера Колумбия канадской судоходной компании «*Cunard Line*» в 30-х гг. XIX в. За рекорд судно получило право вывесить на мачте голубой вымпел, а команда получила денежное вознаграждение. В 1935 г. был изготовлен специальный серебряный кубок. Первым обладателем приза был колесный пароход «*Great Western*», который преодолел расстояние от Бристоля до Нью-Йорка за 15 суток. В 1945 г. в своем первом рейсе через Атлантику приз получил колесно-винтовой пароход с 6 мачтами для парусов «*Great Britain*».⁷³ В 1860 г. этот же путь был пройден за 11 суток 14 часов.

⁷² Эти самые быстроходные парусные суда курсировали на линиях из Китая и Австралии в Англию и перевозили чай и шерсть. Рейсы продолжались до 107 суток и более.

⁷³ Второй из первой серии крупных трансатлантических пассажирских лайнеров. Инициатором постройки этой серии судов был талантливый человек — Изумар Бруннель (он был инициатором первого проекта строительства Панамского канала, прославился как строитель 25 железных дорог в Индии и Англии, затем стал судостроителем). Он построил легендарное судно *Great Britain* — большое по тем временам судно с использованием самых передовых новшеств — со стальным корпусом, с водонепроницаемыми переборками, водоизмещением 3000 т длиной 100 м. Паровая машина 1500 л.с. (самая мощная в то время) обеспечивала высокую скорость движения. Пароход совершал рейсы через Атлантику с 1845 г. Дважды был в крушениях — в 1846 г. целый год пролежал на отмели, затем был снят, продолжил плавание, затем вновь попал на камни и был снят только в 1933 г. и превращен в музей.

Середина XIX века ознаменовалась взлетом технической мысли и созданием в 1958 г. супергигантского (по масштабам того времени) колесно-винтового судна с парусным оснащением *Great Eastern*. Судно водоизмещением 32160 т превосходило минимум в пять раз любое самое большое судно, когда-либо построенное человеком.⁷⁴ Длина корпуса была 211 м. Судно было способно нести 4000 пассажиров. В нем были сосредоточены все самые передовые новшества техники судостроения.⁷⁵ Гребные колеса были диаметром 17 м, а винт 7,3 м. Мощность паровых машин составляла 6500 л.с. для гребных колес и 5000 л.с. для гребного винта. Запасы топлива позволяли совершить кругосветный рейс без дозаправки. Максимальная скорость хода 14,5 узлов. Отметим, что призыв построить судно огромных размеров и большой пассажировместимости исходил из Адмиралтейства и отнюдь не для пассажирских перевозок, а для перспективы возможности перевозок больших контингентов войск в колонии или «горячие точки» Британской империи. Это судно использовалось на атлантических рейсах, однако достаточного для его загрузки пассажиропотока не было. Оно опередило развитие потребности общества в масштабных пассажирских перевозках в Атлантике на 50 лет.⁷⁶ На этом судне фантаст-писатель Жюль Верн совершил морское путешествие и посвятил ему свой фантастический рассказ «Плавающий город». В середине XIX века поток американских туристов в Европу приобрел тенденцию к устойчивому возрастанию. В 1860 г. количество туристов, совершивших трансатлантический рейс, составило 40 тыс. чел., 1980 г. — 100 тыс., 1906 г. — 200 тыс., в 1914 г. — 280 тыс.

К концу XIX века технические возможности паровых машин на морских судах были исчерпаны и наступил век турбин. Первая яхта с паротурбинным приводом «Турбиния» была построена Чарльзом Парсоном. Она показала значительные преимущества и была задействована на рейсах в Атлантике. Канадской компанией Кунард были построены два крупных пассажирских судна «Карония» и «Кармания» с паровыми турбинами. В 1906 г. этой же компанией были построены два однотипных огромных судна «Лузитания» и «Мавритания» с паровыми турбинами. Они отличались большой пассажировместимостью, комфортностью и скоростью плавания. «Мавритания» обладала высокими скоростными характеристиками (предельная скорость движения 27 узлов) и быстро получила «Голубую ленту» в 1907 г. В 1909 году «Лузитания»⁷⁷ улучшила рекорд и пересекла океан за 4 суток 11 часов.

В 1929 году лайнер «Бремен» это же расстояние прошел за 4 суток 4 часа. Гигантский лайнер с паровыми турбинами «*Queen Mary*» в 1936 г. развил еще большую скорость — дистанция океанского рейса была пройдена за 4 суток 3 минуты. В 1952 г. приз взял лайнер «*United States*», который на пути из Нью-Йорка в Англию затратил время 3 суток 10 часов.

Эпоха строительства морских пассажирских гигантов продолжилась, и британская компания *White Star Line* построила два больших лайнера — в 1911 г. «*Olympic*» водоизмещением 45324 т и в 1912 г. печально известный «*Titanic*» водоизмещением 46329 т, утонувший в северной Атлантике в 1914 г. Германия также построила три крупных пассажирских лайнера и активно пыталась присутствовать на рынке морских перевозок и круизов, но после 1918 г. ее суда были по репарации переданы союзникам (США, Британии и Канаде).

⁷⁴ За исключением библейского ковчега Ноя.

⁷⁵ Подробнее о судне и его истории см. Белкин С.И. Рассказы о знаменитых кораблях. — Л.: Судостроение, 1979, с. 218–230.

⁷⁶ В связи с отсутствием загрузки на пассажирских линиях судно использовали на работах по прокладке трансатлантических подводных кабелей.

⁷⁷ Огромный британский пассажирский лайнер 32000 т вместимостью 1959 человек, постройки 1906 г. эксплуатировался на трансатлантических рейсах. Был потоплен немецкой подводной лодкой 14 мая 1915 г. при совершении рейса из Нью-Йорка в Ливерпуль. Судно утонуло за 20 минут. Погибло 1198 пассажиров, включая 128 граждан США.

После завершения Первой мировой войны был экономический подъем и, как следствие, — интенсивное развитие морских путешествий. На рынок атлантических перевозок вышла Франция, построив роскошный лайнер «Иль де Франс», а затем в 1928 г. вернулись немецкие компании с крупными судами «Бремен» и «Европа». В период экономического спада, названного «Великой депрессией», уменьшился спрос на морские путешествия при наличии на рынке судоходных компаний пяти стран. Волны эмиграции из Европы в США прекратились.

Началась новая эпоха в морских перевозках. Была принята новая концепция организации перевозок с улучшением комфорта для среднего класса пассажиров. Первым из серии судов нового поколения стало судно «Нормандия», построенное в 1929 г. На нем были максимально учтены потребности создания комфорта и безопасности в туристском путешествии. Конструкция корпуса была такова, что позволяла двигаться с высокой скоростью даже в штормовую погоду. Были построены прогулочные палубы. Было предусмотрено 1935 мест для пассажиров и 1325 для команды и обслуживающего персонала. Мощность паровых турбин составляла 160 тыс. л.с., судно имело четыре винта, скорость движения до 34 узлов. В 1937 г. «Нормандия» пересекла Атлантику за 3 суток 22 часа и 7 минут и получила приз «Голубую ленту Атлантики». К сожалению, судно сгорело в порту Нью-Йорка в 1942 г., когда оно переоборудовалось под морской госпиталь.

Конкуренцию «Нормандии» составило новое судно «*Queen Mary*», построенное в 1934 г., оно не было столь скоростным, но существенно превосходило в комфортности. В 1938 г. был построен новый (самый большой) пассажирский лайнер «*Queen Elizabeth*» водоизмещением 83673 т. Вторая мировая война фактически прекратила трансатлантические перевозки, а большинство судов было переоборудовано в морские госпитали. В 1945 г. часть судов вновь вошли в действие в системе пассажирских морских перевозок, но не надолго. Фактически рейсы совершались лишь раз в неделю. На линию вышел американский лайнер «*United States*» водоизмещением 53329 т. Приз «Голубая лента» был вручен этому судну в 1952 г.

Эпоха турбореактивных воздушных судов для дальнемагистральных и трансокеанских перевозок наступила в 1960-х годах, и фактически период активности морских трансатлантических перевозок завершился. Но трансатлантические гонки на скорость, продержавшись почти столетие, утратили свое значение, поскольку для круизных судов этот показатель не имел значения.

11.14. Парусные суда

История парусных судов насчитывает 5–6 тысяч лет. Энергия ветра преобразуется с помощью парусного вооружения в движение судна. Для постановки парусов используются от одной до семи мачт. Парусное вооружение включает совокупность парусов, рангоута, такелажа, палубных механизмов для постановки, уборки и управления парусами. Различается прямое (мачты с реями, брам-стенгами и стенгами, снабженные трапециевидными прямыми парусами) и косое парусное вооружение с треугольными (бермудский тип) или четырехугольными (гафельный тип) парусами, одна из сторон которых прикреплена к мачте, а другая к гикю и гафелю (для гафельного типа). Прямое вооружение используется на парусных судах типа бриг и корабль. Косое — шлюп, тендер, кеч и иол, многомачтовая бермудская шхуна. Имеются суда смешанного типа — многомачтовые суда типа бригантина, барк и баркентина.

На рубеже 2000 г. в мире насчитывается около 100 крупных и средних парусных судов, по классификации Международной Ассоциации Учебных Парусников (ISTA), относящихся к классам «А» и «В». Самый крупный парусник «Седов»⁷⁸ принадлежит России с припиской в порту Мурманск. Парусники используются в

⁷⁸ В справ. «Туристские Фирмы» Вып. 7. — СПб.: ОЛБИС, 1995, с. 376–377.



основном в учебных целях морскими училищами для подготовки курсантов, пассажирских круизных путешествий, организации прогулочных дневных рейсов вдоль побережья, а также являются высоко эффективным инструментом продвижения своих стран и городов.

Парусные круизные суда

Парусники не теряют свою привлекательность как круизные пассажирские суда и в наши дни. Компания *Cegelec* эксплуатирует круизное судно *Club Med 2*, которое не относится к классу парусных судов, но, тем не менее, имеет пять больших мачт с парусами и сложную систему электронного управления парусным вооружением.

Активно функционирует компания *Star Clippers*, осуществляющая на трех роскошных парусных судах *Royal Clipper*, *Star Clipper* & *Star Flyer* круизы в Средиземноморье, Карибском бас-

сейне, трансокеанские рейсы (*ocean crossing*), плавание в районе Дальнего Востока. Судно *Royal Clipper* — 5000 т, 120 м длина, пять мачт, 106 чел. экипаж, 226 чел. пассажиры, *Star Clipper* & *Star Flyer* — 107 м длина, четыре мачты, 70 чел. экипаж, 170 чел. пассажиры.

Регион плавания определяется сезонными погодными условиями. Продолжительность круизов от 7 и 14 суток. Стоимость круизов от 2000 до 5000 USD. Каюты разделяются на шесть категорий (включая класс *DeLux* с двухспальной кроватью), с кроватями *twin* или двухъярусными койками, имеются трехместные каюты. На судне *Royal Clipper* имеются одноместные каюты. Все каюты оборудованы душем и санузелом различной комфортности. Программы круизов объявляются на целый год и предусматривают заходы во многие порты и туристские центры адекватно району плавания. Компания сотрудничает с *British Airways* и осуществляет посадку пассажиров в промежуточных портах. Вместимость судов до 170 пассажиров. Предлагаются специальные программы для молодоженов, организация конференций, праздников. Обслуживание пассажиров весьма элитное, разнообразное и экзотическое питание, салоны для некурящих, возможности для занятия водными видами спорта, интересные экскурсии и многое другое.

web: www.starclippers.com

Sail training для молодежи и взрослых на больших парусниках

С течением времени традиционные парусные суда утратили свою функцию перевозчиков груза и людей, им на смену пришли крупнотоннажные транспортные суда и комфортабельные круизные лайнеры.

Одной из важнейших функций парусников на сегодняшний день является организация учебных плаваний курсантов морских училищ и молодежи — *sail training*. Использование парусников превращает простую морскую практику в эффективный процесс формирования характера. Борьба с трудностями, непогодой, физический труд укрепляют характер, а необходимость эффективно взаимодей-

вать, сплачивает коллектив, учит работать в команде, формирует черты лидера. Важными особенностями *sail training* являются интернациональность, близкое знакомство с культурами и людьми других стран во время путешествий, а также практика иностранного языка. Одновременно это и отличный отдых с посещением приморских городов различных стран.

Ряд немецких, американских и английских специализированных туристских фирм предлагает молодым людям и взрослым пройти стажировку на крупных парусных судах. Эта кратковременная учебно-разлекательная подготовка длится от одних суток до 12–16 дней (в зависимости от программы). Возраст для желающих не ограничен. Для молодежи (юноши и девушки в возрасте от 15 до 25 лет) установлены скидки (до 30%), а также предоставляется возможность получить через различные благотворительные фонды и Национальные Ассоциации Учебных Парусников стипендии для прохождения *sail training*. Участники программ *sail training* проживают практически в таких же условиях, как и экипаж, слушают лекции по морскому делу, в порядке практики участвуют в ряде судовых работ (но не во всех). По завершению обучения выдается сертификат. Обучение этого рода очень популярно в среде граждан западноевропейских стран среднего класса, эта традиция особо продвигается и подробно освещается в специальных иллюстрированных журналах. Стоимость участия в морской стажировке зависит от продолжительности программы и выбранного судна. На дневные выходы стоимость колеблется от 25 до 75 USD в день, с ночным переходом — 50–150 USD сутки. Спрос на такие туры достаточно высок. Существует также возможность пройти программу *sail training* на современных яхтах (см. 11.15. Яхтинг).

Круизы на старинных и традиционных парусных судах

Этот вид туризма активно развивается в Европе и США. В частном владении и владении различных компаний сохранилось большое число парусных судов класса «В» (которые вмещают от 6 до 40 пассажиров), построенных в начале века, либо в наши дни, но по старинным чертежам и с соблюдением традиционных методов постройки. Круизы на таких судах представляют собой самостоятельный туристский продукт для людей, любящих путешествия, природу, море, покой и культурно-историческое окружение. Существует два способа отправиться в путешествие: либо купить индивидуальный тур и присоединиться к спланированному маршруту, либо арендовать судно с капитаном и самостоятельно выбрать направление и тему для путешествия.

Датская компания *Danish Schooner Charter* (www.sejlskib.dk) организует целый ряд различных тематических круизов, в которых можно быть как пассажиром, так и участником: участие в местных и международных регатах, круиз «трех поколений» (семейный), гольф-круиз, круиз для гурманов и др. Стоимость круиза варьируется в зависимости от судна, продолжительности плавания и предоставляемых услуг: участие в регате «Катти Сарк-2001» (один переход, 6 дней), например, стоит для взрослого — 551 USD, для молодежи (15–25 лет) — 420 USD. Если компания или группа друзей захочет отправиться в самостоятельное путешествие, то они могут взять судно в полную аренду. Например, стоимость суточной аренды 24-местной шхуны высокого класса *Najaden* в Стокгольмском архипелаге стоит 5700 USD.

Другая компания «*de Zeilvaart*» (Нидерланды) оперирует 70 традиционными шхунами, ранжированными по качеству предоставляемых услуг от *** до *****. Компания предоставляет парусные суда в чартер для групп от 8 до 34 человек для плавания на Балтике, у берегов Великобритании, Франции, Канарских и Балеарских островах. Спрос на такие круизы достаточно велик — ежегодно компания обслуживает до 70000 гостей. Стоимость дневного круиза на ***** судне

(30 чел.) составляет около 1500 USD. Дополнительными, но не менее интересными туристскими продуктами на парусных судах являются деловые приемы, инсентивные (*incentive*) программы для компаний, организация презентаций новых товаров и услуг.

Парусные фестивали и регаты. Международная регата учебных парусников «Катти Сарк»

Парусные фестивали являются мощным генератором спроса на туристский продукт прибрежных городов и территорий, одновременно являясь интереснейшим продуктом.

Таблица 11.2.
Число туристов на различных парусных фестивалях

Фестиваль, порт	Число туристов (тыс. человек)
Портовый фестиваль в Гамбурге	1500
Встреча учебных парусников в Травемюнде	100
«Кильская неделя»	2000
«Паруса Бременхафена»	3500
«Неделя Травемюнде»	300
Фестиваль Северного моря в Вильгельмсхафене	300
Портовый фестиваль в Бремене	100
L'Armanda de la Liberte	2000
«Брест 92/96»	2500
«Парус Амстердама»	4000
Бристоль	2000
«Парус Антверпена»	1000
«Парус Копенгагена», 1996	1000
300-летие Российского морского флота, Санкт-Петербург, 1996	2000
«Парус Сент-Мало»	1000
«Парус Эдинбурга»	1000
500-летие Колумбус-рейса, 1992, Нью-Йорк	6000
500-летие Колумбус-рейса, 1992, Бостон	3000

Парусные фестивали и парусные регаты играют важную роль в стратегии маркетинга портовых городов и территорий стран Балтийского региона. Проведение таких мероприятий стало традиционным на Балтике. При умелой организации фестивальные проекты становятся доходными для организаторов. Таблица 11.3 показывает соотношение вложений и отдачи городов-организаторов регаты «Катти Сарк» в 2000 г.

Таблица 11.3.
Результаты проведения регаты «Катти Сарк-2000»

Город	Бюджет (фунтов стерлингов)	Число туристов, посетивших города
Гданьск	400 000	200 000 чел.
Хельсинки	450 000	500 000 чел.
Мариенхамн	200 000	250 000 чел.
Стокгольм	800 000	750 000 чел.
Фленсбур	300 000	500 000 чел.

11.15. Яхтинг * Yachting

Большие и малые парусные яхты используются для морских путешествий в качестве развлечения туристов в непродолжительных круизах, совершения длительных путешествий и для спортивных целей. Яхты, в зависимости от размеров и назначения, различаются на гоночные, крейсерско-гоночные, прогулочные и туристские. По типу парусного вооружения различаются шлюп — одномачтовая яхта с 2 парусами (грот и стаксель) на грот-мачте, тендер — одномачтовая яхта, имеющая основной парус грот, а в переднем парусном треугольнике — стаксель, кливер и легучий кливер. Одномачтовая яхта с одним парусом гротом — кэт, двухмачтовая яхта типа иол с короткой задней бизань-мачтой, установленной сзади рулевого устройства, или кеч, когда большая, чем на иоле бизань-мачта, установлена впереди рулевого устройства. Шхуной называется двухмачтовая яхта с высокой задней грот-мачтой, передняя мачта шхуны носит название фок-мачты.



Яхты бывают килевыми — имеющими постоянный плавниковый киль, или шверботами — с килем, убирающимся в колодец внутри корпуса. Последние — предназначены для плавания на мелководье. По материалу — корпуса яхты могут быть деревянными, металлическими (включая корпуса из легких сплавов) и пластиковыми. По конструкции корпусов яхты различают как: однокорпусные, двухкорпусные — катамараны и трехкорпусные — тримараны. Первый тримаран построил В.Чечет в 1945 г., позаимствовав идею конструкции корпуса у полинезийцев. Морские и океанские катамараны и тримараны обладают высокой остойчивостью, могут нести большое парусное вооружение и широко используются для круизных плаваний и в морских и океанских гонках. На тримаране «Эльф Акиент» был совершен переход через Атлантику за рекордно короткое время.

Небольшие яхты, рассчитанные на короткие прогулочные рейсы, не имеют закрытых помещений, однако имеют укрытия от непогоды. Туристские суда имеют комфортабельные каюты для пассажиров и экипажа, санузлы, камбуз. Яхта среднего класса имеет: 2–3-двуспальные каюты, просторный салон с телевизором, видеомagneтофоном и музыкальным центром, 2 туалета с душем, горячую воду, камбуз, насыщенный кухонным оборудованием и емкими холодильниками, танкер для питьевой воды, опреснитель воды, резиновую лодку с подвесным мотором, навигационное оборудование, виндсерфер.

Такие парусные яхты, дополнительно к парусному вооружению, обычно комплектуются вспомогательным двигателем. Они оборудуются современными навигационными и поисковыми приборами, радиостанцией, локатором и другими современными средствами управления судном. Для управления яхтой необходимо пройти курс обучения и получить надлежащий сертификат капитана судна. Любой выход в море регистрируется в порту или яхт-клубе, судно находится под наблюдением служб спасания на море, функционируют спутниковые поисковые системы.

Круизный яхтенный туризм

Значительная часть парусных яхт — частные суда. Яхта — это дорогостоящее приобретение, сравнимое по стоимости с высококлассным автомобилем, и доступна людям состоятельного среднего класса.⁷⁹ Кроме того, обслуживание яхты — дело хлопотное, требует специальных знаний и навыков, а, главное, большого желания. Отдых на яхте — увлекательное и романтическое развлечение, воспетое поэтами и писателями, и имеет широкое распространение в большинстве развитых стран мира, особенно в Европе, Америке и Австралии.

Профессиональных яхтсменов и любителей объединяют яхт-клубы — сообщества близких по духу и интересам людей. Яхт-клубы организуют общение людей, устраивают соревнования, дальние и короткие круизные плавания. Яхт-клубы в различных странах Европы объединены в Круизные Ассоциации. Например, Шведская Круизная Ассоциация состоит из 150000 членов — любителей яхтинга. Первым яхт-клубом в истории парусного спорта был ирландский клуб Корка. В России первый яхт-клуб — императорский в Санкт-Петербурге (1846 г.), в настоящее время Санкт-Петербургский речной яхт-клуб профсоюзов.

Яхтенные стоянки (марины) предоставляют услуги по хранению и ремонту яхт и катеров. В замерзающих акваториях яхты убирают на хранение на берег, для этого марины имеют специальные эллинги и судоподъемные устройства, мастерские для ремонта судов, парусного вооружения, навигационных приборов. Находящиеся в марине компании предлагают услуги обучения и совершенствования мастерства судовождения, чартера яхт и катеров, специального и текущего ремонта яхт и катеров, спасательные работы, бронирование услуг и фрахта, в том числе через компьютерные сети. Содержание стоянки в гаванях приморских и озерных центров для яхт и моторных катеров — целая индустрия. Это охраняемые стоянки, в защищенных молом от волн пространствах, с подачей электроэнергии на борт, услугами дозаправки топливом, продовольствием, услугами ремонта и другими. Стоянки обычно содержатся специальными фирмами — *marina operator*. Стоимость стоянки катера длиной 10–12 м обходится владельцу в 10–15 USD в сутки. Не всем достается место у причала, некоторые яхты и катера стоят в гавани на буе, с берега к ним добираются на лодке, например, на широко распространенной надувной лодке *dinghy*. Небольшая надувная лодка или плот используется на судах, стоящих на рейде или вблизи берега (если нет достаточно глубоководного и защищенного молом причала), для сообщения с берегом.

Подавляющее большинство частных яхт принадлежат семейным владельцам, это определяет специфику яхтенных путешествий. Существенная часть яхт находится в корпоративном владении крупных международных компаний. Для семейных яхтенных круизов характерны в основном кратковременные плавания, на *weekend*, во время школьных каникул. Очень популярны круизы по внутренним водным путям (Гёта канал в Швеции, Сайменская водная система в Финляндии, внутренние воды Европы и др.). Они привлекательны тем, что можно посетить много интересных мест за короткий промежуток времени, а также избежать необходимости длительных морских переходов. Круизы по архипелагам также пользуются предпочтением при выборе маршрута.

Ежегодно круизные ассоциации различных стран помогают своим членам организовывать дальние яхтенные походы. В 2000 году Санкт-Петербург посетила флотилия английских яхт *The Millenium Rally 2000*, организованная Круизной Ассоциацией Великобритании. 40 моторных и парусных яхт преодолели сотни морских миль для того, чтобы прийти в Санкт-Петербург. 10 яхт продолжили плавание по внутренним водным путям Северо-Запада России, приняли

⁷⁹ По российским меркам. В Греции имеются десятки тысяч яхт, значительная часть которых используется для обслуживания туристов.

участие в регате «Голубое Онего-2000». Небольшая часть этих яхт по Беломоро-Балтийскому каналу вышла в Белое море и, обогнув Скандинавию, возвратилась в Великобританию северным путем. Этот проект стал первым таким крупным организованным походом иностранных яхтсменов на Северо-Запад РФ.

Элитные яхты

По морям и океанам планеты плавают почти 6 тысяч более чем 80-футовых частных суперяхт⁸⁰, это вдвое больше, чем десять лет назад. Заказы на постройку новых яхт⁸¹ в 2005 г. возросли на 28 %. Престижность современных элитных яхт, обычно принадлежащих нуворишам, оценивается показателями длины судна и его стоимостью. Яхты суперкласса не могут быть меньше 30 метров. По длине корпуса яхты на 2006 г. лидирует 525-футовое судно *Platinum*, которое принадлежит правящей династии шейхов Дубая (ОАЭ). Далее следует *Savarona* (около 125 метров), *Alexander* длиной около 125 метров, *Galeb* — 117 метров и *Cristina* — длиной почти 100 метров, когда-то принадлежавшая греческому миллиардеру А. Онассису. Один из основателей компании *Microsoft* Пол Аллен, считающийся самым богатым в мире холостяком, также владеет одной из самых дорогих яхт в мире. Его яхта *Ostorus* с экипажем из 60 человек оснащена студией звукозаписи, баскетбольной площадкой и парковкой для вертолетов и мини подводной лодкой.

Стоимость рядовой яхты, пригодной для плавания в условиях мирового океана, исключая полярные районы с наличием льда, составляет порядка 100 тысяч USD. Богатые яхтовладельцы обычно приобретают дорогие суда, стоимость постройки которых из года в год возрастает. В отделке помещений яхт используются дорогие материалы — красное дерево, тик, вишня, мрамор, разумеется, все ручной работы классных специалистов. Весьма дорога электронное оборудование, системы спутниковой навигации, радары. Отметим, что и содержание более полусотни человек высококвалифицированного и проверенного персонала стоит также не мало.

В 1998 г. одной из самых дорогих яхт признавалась собственность королевской семьи Саудовской Аравии, оцениваемая приблизительно в 110 млн. USD, то в 2006 г. яхта стоимостью в 200 млн. USD уже никого не удивляет. Интересно, что возраст яхтовладельцев с течением времени понижается. Если раньше среднестатистическому покупателю дорогой яхты было 45 лет, то сейчас шикарные яхты приобретают уже тридцатилетние нувориши. Самыми известными производителями моторных мега-яхт являются компании *Fairline*, *Riva*, *Ferretti*, *Pershing*, *Princess*, *Azimut*, *SeaRay*, *Regal*, *Cranchi*. Большинство клиентов этих компаний строят свои суда на заказ. Большинство яхт регистрируется в оффшорных зонах для того, чтобы не платить умопомрачительные налоги на имущество. В рейтинге самых дорогих в мире яхт — *Rising Sun*, длина судна 452 фута, построена в 2004 г., владелец — Ларри Эллисон, глава компании *Oracle*; яхта *Octopus*, длина судна 414 футов, построена в 2003 г., владелец — Пол Аллен, основатель компании *Microsoft*; яхта *Savarona*, длина судна 408 футов, владелец — Кахраман Садиоглу, бизнесмен из Турции. Далее следуют яхта *Pelorus*, длина судна 377 футов, построена в 2003 г.; яхта *Grand Bleu*, длина судна 370 футов, построена в 2000 г.

Самыми дорогими яхтами в России владеет один из наиболее состоятельных людей в стране — губернатор Чукотки — Роман Абрамович. У него уже есть собственный флот, куда входят 375-футовый (115 метров) *Pelorus* и еще две большие океанские яхты, все суда оснащены по последнему слову техники всеми последними техническими новшествами и системами безопасности. На палубах есть вертолетные площадки, бассейны, рестораны, огромные кинотеатры, танцполы, спор-

⁸⁰ Вдвое больше, чем десять лет назад — в 1996 г.

⁸¹ *Show Boats International*.

тивные сооружения и все иное для расслабления и приятного времяпровождения. В целях безопасности некоторые суда оборудуются системами обнаружения ракет и мини-подлодка. Разумеется, учитывая, что моря и океаны кишат пиратами всех мастей, в составе экипажа дорогих яхт есть и мощная служба безопасности, способная отразить любое нападение в море или порту.

В связи с тем, что дорогостоящая яхта нужна ее владельцу скорее для имиджа, чем для частого ее использования, в мире широко распространена такая услуга, как аренда яхт. Не каждый владелец согласится пускать на борт своего судна посетителей, однако многие частные яхты сдаются на любой срок, чтобы окупить годовые расходы на обслуживание и содержание команды. Расценки на аренду составляют от 50 до 500 тыс. USD в неделю. Так, например, стоимость недельной аренды 40-метровой яхты с шестью отдельными каютами для гостей составит 160 тысяч USD. Даже дневная прогулка с компанией друзей на суперяхте стоит весьма не мало. Например, дневной морской круиз на яхте *The Annaliese* греческого бизнесмена Андреаса Ливераса предлагается в яхтенных круизных программах всего за 113 760 USD⁸². Однако удовольствие того стоит — на борту яхты есть бассейн-спа в римском стиле, роскошное джакузи, широкоэкранный кинотеатр, бизнес-центр и посадочная площадка для вертолета.

Самодельный парусный туризм

Имеются недорогие модели малых парусных яхт-катамаранов на надувных баллонах, скрепленных прочными алюминиевыми трубками. Все эти модели спроектированы для прибрежного плавания, так как не подчиняются правилам регистра ГИМС (Инспекции по маломерным судам). Эти конструкции разборные, удобны в транспортировке и хранении. Низкая стоимость — от 300 до 3000 USD — делает их доступными широкому потребителю. Разумеется, на них нет кают, все пространство для экипажа ограничивается натянутым брезентом, образующим небольшую площадку между баллонами для экипажа и снаряжения, там же умудряются установить небольшую палатку для укрытия в непогоду. Несмотря на запреты, некоторые смельчаки все же пускаются в неоправданно опасное плавание, пересекая Байкал или Азовское море.

Чартерный яхтенный туризм

Яхтенный туризм может быть организован на арендованных (чартерных) яхтах в определенном районе плавания. По наполнению программы отдыха различаются три различных вида чартерного туризма: бербоут-чартер (*bareboat charter*) фрахт яхты без экипажа; чартер со шкипером и экипажем (*skippered charter*) и плавание в составе флотилии яхт (*flotilla sailing*). К яхтам, предлагающимся для чартера, предъявляются особые требования комфорта и безопасности. Размер яхт варьируется от 7 до 17 метров по палубе, на каждой яхте 2-4 двухместные каюты с отдельными душами и туалетом, общий комфортабельный салон, просторный камбуз (кухня). Все яхты экипированы необходимым навигационным, парусным и хозяйственным оборудованием, а также обязательным вспомогательным двигателем.

При организации бербоут-чартера турист-фрахтователь заключает договор найма с компанией, которая за оговоренную сумму предоставляет ему яхту (или катер) в аренду на определенный срок в определенном районе. Для разных районов плавания существуют различные требования по судоводительскому умению. Все яхты застрахованы. При подписании договора турист обязан внести денежный залог, который возвращается после завершения плавания и служит гарантией возмещения возможного ущерба. Бербоут-чартер предоставляет туристам свобо-

⁸² Forbes.

ду выбора направления и программы путешествия, что, безусловно, составляет особый интерес для опытных яхтсменов. Стоимость аренды яхты колеблется в зависимости от типа, количества мест на борту, предоставляемого оборудования (виндсерфинг, маска для подводного плавания, и т.д.) и сезона плавания. Например, одна неделя отдыха на яхте *Oceanic 361* (~10, 5 м длиной, 3 двухместные каюты) в районе Балеарских островов в июне будет стоить 2210 USD. Чартерные компании активно сотрудничают с авиакомпаниями и предоставляют значительные скидки на чартерные авиарейсы.

Путешествие со шкипером (и экипажем) представляется интересным для туристов, которые не имеют опыта и навыков хождения на яхте. Шкипер занимается всеми организационными и практическими вопросами: планирование путешествия, организация закупок продовольствия, управление яхтой. По желанию туристов шкипер за несколько дней может научить их основным навыкам управления яхтой. Работа шкипера оплачивается за каждый день круиза, ставки — от 60 до 120 USD в день. Одного опытного шкипера достаточно для управления чартерной яхтой, т. к. практически все яхты снабжены механизмами автоматической постановки и уборки парусов. На больших яхтах, вмещающих до 30 гостей-пассажиров, работает экипаж.

Третий и, наверно, самый интересный вариант отдыха на яхте — это плавание в составе флотилии яхт. Каждая флотилия обычно состоит из 10–12 яхт, включая яхту-лидера с опытным экипажем. Роль «шкипера» будет играть яхта-лидер, экипаж которой научит других участников управлению яхтой (если это требуется) и придет на помощь в сложной ситуации. Если же работа с парусами не привлекает туристов, можно путешествовать под двигателем. Походы флотилий яхт становятся очень интересным и познавательным опытом, в котором великолепный отдых на море сочетается с посещением местных достопримечательностей и удовольствием общения с участниками путешествия.

Фирмы, организующие чартер яхт, могут предложить туристам-индивидуалам присоединиться к другой компании, чтобы сократить затраты на аренду яхты. Обычно организуется предварительное заочное знакомство, так как для того, чтобы недельное путешествие на яхте было комфортным, его участники должны как минимум подходить друг другу.

Английская фирма *Sunsail* (www.sunsail.com) является крупнейшей компанией в мире, организующей отдых на чартерных яхтах. Компания предоставляет чартерные услуги на 35 базах, расположенных в 19 странах мира. Флот насчитывает 800 яхт, длиной от 27 до 52 футов, как круизного, так и спортивного классов. *Sunsail* входит в состав крупного туристского холдинга *First Choice Holidays*. Существует огромное число компаний, предлагающих чартерные услуги. Это могут быть как крупные фирмы-владельцы собственного флота, так и мелкие компании, которые лишь оперируют взятыми в аренду у частных владельцев судами. Обычно чартерные компании имеют свои базы и маршруты в теплых морях, преимущественно в районах с архипелагом и интересными культурно-историческими объектами на побережье.

Один день туристов на борту фешенебельной яхты красочно описывает каталог фирмы «Корсары»:

В роскошной каюте с двухспальной кроватью и изысканно меблированным интерьером поутру Вас разбудят лучи солнца, врывающиеся в иллюминатор, и аромат свежесваренного кофе. Через несколько минут Вы ныряете с борта в голубое ласковое море с чистой прозрачной водой. После утреннего освежающего купанья чашка кофе доставляет еще большее удовольствие. Легкий и разнообразный завтрак, приготовленный искусным коком, доставляет неописуемое удовольствие.

Около девяти часов утра яхта снимается с якоря и направляется по маршруту. Если Вам хочется постоять у штурвала и почувствовать себя капитаном, нет проблем — место у штурвала морского судна Ваше. В любом случае, находясь на солнце, следует употреблять крем для загара. Ветер и солнце, морские соленые брызги — сделают свое дело и непременно придадут Вам образ бравого и загорелого моремана. Через несколько часов хода по синей глади моря, примерно в полдень, яхта плавно приближается к зеленым островам и входит в пролив между ними. На подветренной стороне островов водная поверхность ровная и спокойная, выбираем место стоянки — дикий пляж с белым песком или веселую марину небольшого приморского островного городка. Перед обедом после прогулки недурно искупаться. Обед не менее изыскан, чем завтрак: каросели, салат, рыба, свежие фрукты. На десерт — кофе и французский сыр со слезой, которые подают на кокпит вместе с чудным ароматным вином. Гурманы по достоинству оценят колорит яств.

После сытного обеда приятно вздремнуть в каюте под шелест кондиционера. В поисках приключений можно сойти на берег и беззаботно развлечься, осмотреть местные достопримечательности, пообщаться с местным населением и магазинами, тавернами, пощелкать фотоаппаратом, в общем — как позволит место стоянки и подскажет фантазия. Время летит незаметно, вот уже приближается час заката. Это грандиозное зрелище, волнующее вечно всех людей без исключения, доставляет вам удовольствие, которое разумно дополнить ленивым шезлонгом на верхней палубе и бокалом кампари. Для самоутверждения неплохо подходит щедрый стакан виски. Закат и небо, отражающиеся в воде, с борта яхты еще красивее и производят неизгладимое впечатление.

После великолепного ужина, который ранее подавали лишь богам, стоит обстоятельно изучить с капитаном маршрут следующего дня, предусмотрительно сделав его насыщенным по приключениям и занятиям. Под ночным звездным небом отлично льется душевная беседа, рассказы о приключениях, воспоминания. Совсем неплохо побренчать гитарой и потянуть песенку в компании с друзьями. Отправляясь спать, вы почувствуете, что суета городской жизни, проблемы и заботы остались далеко позади, за кормой, вдали за горизонтом, а по курсу — праздник под парусами. Важно ощутить власть над временем, выбрать самому свой распорядок дня и никто не посмеет Вас ограничивать в разумных помыслах и деяниях. Яхта — это свобода.

Для морского круиза погода имеет первостепенное значение, поэтому фирмы-организаторы яхтенных туров обязательно рекомендуют своим клиентам внимательно отнестись к выбору района плавания и сезона. Высокий сезон на Средиземном море, например, характеризуется ясной, солнечной погодой и устойчивыми свежими ветрами, что практически исключает дискомфорт от штормовой погоды. Есть любители-яхтсмены, которые, наоборот, выбирают низкий сезон в надежде испытать свое мастерство и организм в борьбе с непогодой. Для людей, подверженных сильной «морской» болезни, яхтенный круиз, вероятно, не самый лучший выбор для отдыха.

Клубы активного морского отдыха

Для семейного и молодежного отдыха ряд чартерных компаний предлагает приобщиться к современным видам морского активного отдыха и яхтам в одном из клубов в Греции и Турции. Разнообразие — вот «изюминка» отдыха в клубах активного морского отдыха. Клубная система работает по принципу «все включено»: гости могут с утра до вечера заниматься виндсерфингом, кататься на яхтах и шверботах, играть в теннис, волейбол без дополнительной платы. Во всех клубах кроме ознакомительных занятий организуются специальные курсы

парусного дела различного уровня мастерства для взрослых и детей старше 7 лет. Размещение туристов организуется в одноместных, двухместных номерах или апартаментах с дополнительными спальными местами. В стоимость тура входит полупансионное питание. Это сделано для того, чтобы туристы могли посетить ближайшие рестораны и таверны без ощущения, что платят дважды.

Клубный персонал берет на себя заботу о детях — там организованы специальные клубы для детей (от 4 месяцев до 16 лет) четырех возрастных групп. Малыши целый день с 9:30 до 17:00 находятся под присмотром специального персонала (одна няня на двух детей), а для подростков разработана отдельная программа, проводятся специальные культурные и спортивные мероприятия.

Продолжительность отдыха составляет 1–2 недели в период с апреля по октябрь. Организаторы предлагают интересные программы: совместить неделю отдыха и обучения в клубе с неделей бербоут-чартера или плавания в составе флотилии. Стоимость недельного пребывания в клубе морского активного отдыха, например, в Мармарисе (Турция) для семьи из трех человек (ребенок размещается на доп. кровати) в июне-июле составит 1520 USD.

Экстремальный спортивный яхтенный туризм

Во всем мире широко известна яхтенная гонка суперкласса *WHITBREAD ROUND THE WORLD RACE*, которая проводилась до 1998 года — это самый продолжительный парусный марафон длиной 33000 морских миль и длительностью 10 месяцев, в котором участвуют яхты длиной более 20 метров. За прохождением гонки, благодаря регулярным ТВ-репортажам с борта яхт, следит 2,65 миллиардов человек в 177 странах мира. Крупнейший автомобильный гигант *VOLVO* выкупил этот проект, который теперь имеет название *VOLVO OCEAN RACE*. «Приключения» и «трудности» — вот основные составляющие этой идеи, которая воплощается благодаря многомиллионным вложениям крупных международных компаний, которые строят и оснащают яхту, тренируют экипаж, привлекают внимание к своему проекту. Первая гонка состоялась в 2001–2002 гг. В следующей гонке, которая состоялась в 2005–2006 гг., приняли участие новые, 70-футовые яхты *Open Volvo-70*. Новая «порода» существенно мощнее предыдущей. Их 100-футовая мачта близка по высоте к мачтам быстроходных 80-футовиков *America's Cup*. Парусами такой яхты можно накрыть три теннисных корта! Правила для новых лодок разработали специалисты *Royal Ocean Racing Club* (Королевский океанский гоночный клуб, RORC) совместно с опытными конструкторами, строителями и яхтсменами.

Ниже приведены высказывания директоров компаний-спонсоров об эффективности поддержки яхт, участвующих в «*WHITBREAD*» (теперь *VOLVO Ocean Race*).

«Объем печатной рекламы превысил три метра по высоте, после этого мы перестали ее считать». «Вложения в проект «Уитбред» окупаются уже в конце первого этапа гонки».

Майкл Павит, «Ротманс»

«Полученный эффект в девять раз превысил инвестиции в гонку... Даже до начала гонки объем продаж у нас вырос до небывалого уровня».

Бо Горансон, «Инструм Джастишия»

«Наши исследования определили яхтинг как спорт, с которым было бы выгодно ассоциировать «Хайникен». Это решение принесло успех, когда мы выставили «Хайникен» на рынке как пиво для яхтсменов. Увеличение оборота компании, явившееся следствием вложений в гонку «Уитбред», составило 22 — 26 процентов в Англии, Новой Зеландии и США».

Бен Пикас, «Хайникен»

WHITBREAD — это большой спорт, который доступен только профессионалам. Однако тысячи мужчин и женщин мечтают принять участие в таких экстремальных гонках. Для таких «искателей экстремальных приключений» десять лет назад сэром Чеем Блаем *Sir Chay Blyth* при поддержке компании *British Telecom plc.* (BT) был предложен проект *BT Global Challenge* (www.btcjchallenge.com) — «самая сложная яхтенная гонка». В этой кругосветной гонке на 12 идентичных яхтах 22 м длиной с экипажем, состоящим из 15 человек, против превалирующих ветров принимают участие любители, желающие испытать себя. Единственный профессионал на яхте — это капитан, остальной экипаж формируется из обычных людей, причем к ним не предъявляется жесткого требования в умении обращаться с парусами, навигацией и самой яхтой. Проект занимает 9 месяцев, из которых 5,5 месяцев экипажи находятся в гонке. Экипажи не меняются.

Существует и ряд других проектов экстремального яхтенного туризма, которые отличаются друг от друга условиями участия, сложностью, типами яхт, но сохраняют единое стремление его участников испытать себя и свои силы.

Sail training на яхтах

Как и на крупных парусниках, так и на небольших яхтах для молодежи и взрослых организуются туры краткосрочного ознакомительного обучения яхтингу. Преимущество яхт для *sail training* заключается в том, что, получив некоторые начальные навыки, молодые люди могут продолжить обучение и получить сертификаты международного образца, дающие право управлять яхтой (своей или чартерной). Для начала *sail training* совершенно необязательно иметь опыт или специальные навыки, нужно лишь обладать большим желанием и энтузиазмом работать в команде. На всех яхтах команда состоит из опытного шкипера и 1–2 профессиональных помощников капитана и нескольких (от 3 до 20) молодых юношей и девушек (12–25 лет). Продолжительность плавания варьируется от 2 до 20 дней. В программу включаются посещения зарубежных портов. На яхте нет места пассажирам, весь экипаж разбит на вахты и попеременно принимает участие в управлении яхтой и во всех судовых работах.

Безопасность — это главный вопрос, которому уделяется самое пристальное внимание. Все яхты и оборудование отвечают стандартам учебных судов Морского Агентства Безопасности. Каждое судно проходит ежегодный ремонт и регулярный контроль. Инструкция по безопасности — это первое, что узнают молодые члены экипажа. Имеется также береговая система мониторинга, отслеживающая местонахождения и маршрут яхты в течение 24 часов. Физические недостатки или отклонения не являются препятствием для участия в *sail training*. Существует ряд схем и программ, которые разработаны для таких людей. Главная миссия организаций, осуществляющих *sail training*, — дать возможность широкому кругу молодых людей осуществить плавание под парусами, которое бы способствовало процессу развития личности и осознания себя в обществе через уникальную морскую среду.

Перечень организаций и компаний, предлагающих *sail training* на яхтах, достаточно велик: *The Faramir Trust (UK)*, *The Island Cruising Club (UK)*, *The Scout Association (UK)*, *Ocean Youth Trust (UK)*, *Sail training Association of Finland*, *Sail training Association of Germany* и т. д.

Стоимость прохождения программы колеблется от 15 до 45 фунтов стерлингов в сутки, включая размещение, полноценное питание и участие в тренировочных программах. Ежегодно лишь одна организация — *Ocean Youth Trust* — дает возможность пройти морскую практику примерно 4000 молодым юношам и девушкам.

Подводя итог описанию яхт, необходимо отметить, что понятие яхта весьма широкое. Под яхтой понимается частное или государственное, например королевское, судно, предназначенное для прогулок, туризма. По конструкции судно парусное, парусно-моторное или моторное и может иметь весьма внушительные размеры. Яхта «Абдул Азиз», принадлежащая королю Саудовской Аравии, имеет длину 147 м. Королева Великобритании посетила Санкт-Петербург осенью 1994 г. на своей личной яхте «Британия» (в настоящее время эта яхта выведена из эксплуатации и превращена в музей). Царская фамилия в России также имела императорские яхты.

В завершение стоит сказать, что ежегодно в мире проходит более 60 *boat show*, самая крупная выставка яхт и катеров организуется в Дюссельдорфе (Германия) — более 1600 экспонентов и около 367000 профессиональных посетителей.

11.16. Моторные яхты (круизеры)

Мощные моторные (до 350 л.с.) морские или озерные катера. Различаются по классам: моторные лодки без каюты, часто с подвесным двигателем длиной 5–10-м, катера с каютами, камбузом, туалетом до 15 м, моторные яхты (круизеры) длиной от 15 до 80 м, обычно с экипажем. Суда имеют прекрасно отделанные комфортные каюты, камбуз, кондиционер, туалеты, сходни для купания, радары, навигационное и спасательное оборудование, эхолот⁸³, оборудование радиосвязи.

Пассажиروместимость до 4–6 спальных мест, на борт можно принимать до 12 человек. Средний «семейный» круизер имеет длину 9 м, ширину 3 м, массу без пассажиров до 3,2 т, два стационарных двигателя по 190 л.с. Запас топлива 380 л, расход до 62 л при скорости до 55 км в час. Максимальная скорость до 80 км в час. Моторные катера способны совершать морские переходы протяженностью 300–400-км, в том числе по крупной штормовой волне до 5–6 баллов и более. Катер может транспортироваться на трейлере по наземным шоссе на дорогах к выбранному водоему. На стоянках катер подключается к береговому источнику электроэнергии. Для вождения катера необходимо пройти курс обучения и получить надлежащее свидетельство. Катера и моторные лодки подлежат регистрации в инспекции. Объемы производства до 1500 тыс. штук ежегодно.

Парк морских прогулочных судов в мире составляет более 20 млн. единиц, из которых 17 млн. судов — небольшие моторные лодки. Значительная часть моторных судов (более 11 млн.), а также более 3 млн. парусных яхт принадлежит владельцам США. 20% парка прогулочных судов принадлежат владельцам из Европы.

Круизеры, моторные лодки и гидроциклы подлежат юрисдикции регистров маломерных судов. Регистр производит учет и регистрацию, техническое освидетельствование судов, осуществляет мероприятия по обеспечению безопасности и охране жизни людей на воде, охране окружающей среды, организации стоянок и другие функции. Более крупные моторные яхты попадают под действие морских регистров.

Чартерный круиз на моторной яхте

Приобретение и эксплуатация моторной яхты (круизера) — весьма затратное предприятие. Стоимость некоторых серийных моделей приближается к 1 млн. USD, яхта, построенная и оснащенная по индивидуальному проекту, превосходит приведенную цифру в 2–3 раза. Моторная яхта представляет собой небольшое частное круизное судно, где часто экипаж превышает число гостей. Условия и сервис на борту моторной яхты позволяют гостям чувствовать себя персонами V.I.P. Владельцы круизеров используют свои суда в двух направлениях: отдыхают

⁸³ Эхолот в наше время используется любителями рыбной ловли — для определения наличия рыбы, что существенно повышает эффективность действия. А если учесть возможности электроудочки, то перспективы рыбной ловли — не ограничены.

сами и сдают в чартер специальным брокерским чартерным компаниям. Такие типы компаний особо распространены в США, Великобритании и Австралии. Компания оперирует группой моторных яхт в различных регионах мира, которые переданы ей в менеджмент частными владельцами.

Обычно такие моторные яхты предлагаются с полным экипажем, который в обязательном порядке включает высококлассного шеф-повара и стюардов. Продолжительность круиза зависит от желания клиента и в среднем составляет 1–2 недели. Стоимость круиза на моторной яхте варьируется от типа и вместимости яхты, количества работающего экипажа и продолжительности плавания. Она обычно представляется по схеме «все включено», хотя возможны и другие варианты, тогда стоимость питания, топлива, оплаты стоянок, связи и других услуг составляет до 20% общей стоимости чартера. В качестве примера стоимости можно привести расценки американской компании *Yachtstore* на недельный чартер моторной яхты 37 м длиной (7 гостей/4 экипаж) — 35000 USD; яхты 43 м длиной (10 гостей/7 экипаж) — 75000 USD; 52 м длиной (12 гостей/9 экипаж) — 185000 USD; 68 м длиной (12 гостей/16 экипаж) — 245000 USD.

Web: www.yachtstore.com

Маршрут круизера будет спланирован по желанию гостей. Чартерная компания может предложить ряд интересных идей: приключенческий чартер — круиз в экзотические уголки земли, кругосветный круиз, круизы на Аляску или по реке Амазонке; спортивный чартер — участие или наблюдение за соревнованиями, подводные фотосафари, океанская рыбалка; корпоративный чартер — использование моторных катеров как представительских яхт во время проведения крупных выставок, соревнований, фестивалей (Канский кинофестиваль, Монако Гран-при, соревнования по гольфу), инсентив-программы, организация торговых миссий. Несмотря на высокую стоимость, чартер таких судов очень популярен, бронирование яхт, например на Рождество или новогодние праздники, происходит за 1–1,5 года.

Оборудование укрытий и стоянок для маломерных судов и яхт⁸⁴

Развитие маломерного флота требует устройства стоянок судов и их обслуживания, причальной инфраструктуры, волноломов для защиты судов на этих стоянках от волн. Особую сложность таких конструкции представляют собой в условиях приливно-отливных явлений, сезонного изменения высоты воды, штормовых условий, обледенения и замерзания водоемов, ледоходов и т.д. Среди конструкций выделяются железобетонные понтоны, деревянные понтоны на поплавках из пластика или бетона, причалы, волноломы, пешеходные мосты и мостки, понтоны для плавучих домов и плавучих ресторанов и сцен для шоу постановок.

Фирма Маринетек, имеющая филиалы в 25 странах мира, выполняет весь комплекс работ – от выбора концепции размещения причальной инфраструктуры, эскизное и рабочее проектирование на всех этапах разработки конструктивных элементов, выбору аксессуаров и необходимого оборудования, производства и поставки, монтажа причального оборудования и понтонов, послепродажного сервиса и профилактики. Фирма реализовала сотни проектов причального оборудования в прибрежных океанских, морских, озерно-речных водных пространствах.

Железобетонные понтоны представляют собой последнее достижение техники строительства плавучих причальных сооружений для маломерных судов. Железобетонные понтоны производятся от 2,7 до 4,3 метров шириной и высотой борта над водой от 0,4 до 0,7 метра, материал — фибробетон со стальной оцинкованной арматурой, и могут служить для швартовки судов в гаванях и заливах, применяться в качестве плавучих мостов или как одиночные причалы. Бетонные

⁸⁴ Лебедева А.В. Фирма «Маринетек».

понтонны весьма надежны, не требуют специального ухода, имеют высокую допустимую нагрузку и обеспечивают долгий срок эксплуатации. Понтонны состоят из железобетонных поплавков, соединенных между собой резиновыми или стальными креплениями, как в форме угла, так и по всей длине понтонна. Дополнительные аксессуеры включают деревянную палубу, трубопроводы для подачи воды и электрических кабелей, специальные рельсы для укрепления «швартовых пальцев» длиной 12 метров. Крепление понтоннов на месте осуществляется с помощью цепей, свай, или системы «Суфлекс».

Предлагаются деревянные понтонны и причальные стенки на бетонных поплавках. Они достаточно дешевы, устойчивы и надежны, позволяют создавать длинные легко модифицируемые к размерам акватории конструкции причалов. Крепление понтоннов осуществляется посредством цепей, свай и систем «Суфлекс». Такие понтонны применяются для причальных стенок маломерных легких судов и яхт и могут быть оборудованы швартовными «пальцами» до 10 метров длиной. Также дополнительно могут быть устроены трубопроводы для воды и электрических кабелей.

Деревянные понтонны на пластиковых поплавках рекомендуются для озерно-речных пространств как причальные или для купален. Они могут составлять требуемой конфигурации и формы длиной до 250 м и более. Крепление ко дну на цепях или мертвых якорях. Деревянные понтонны изготавливаются из финской сосны, пропитанной под давлением составом от гниения и размокания, что обеспечивает длительный срок эксплуатации.

Стальные понтонны на бетонных поплавках являются самым современным продуктом и обладают высокой допустимой нагрузкой. Прочная рама, выполненная из стали горячей оцинковки, содержит в себе полости для электрических кабелей и труб для подводки воды. Палуба изготавливается из финской сосны, пропитанной под давлением. Элементы конструкций сочленяются резино-болтовыми соединениями. К стальной раме могут быть прикреплены швартовные «пальцы».

Другим продуктом являются плавучие волноломы, которые, используя эффект гашения энергии волн, предназначены для защиты яхтенного порта от волн и выдерживают напор волн до 10 м высотой в течение двух-трех суток. Волноломы гасят энергию волны путем поглощения ее части и частичного рассеивания за счет сил трения и турбулентности. Значительная часть энергии волны рассеивается за счет движения плавучего волнолома. Элементы волноломов сочленяются резино-болтовыми соединениями и закрепляются на дне цепями или системой Сифлекс. На основе конструкций железобетонных понтоннов и волноломов собираются причалы и переходные мосты (облегченные, среднего веса и тяжелые). Тяжелые понтонны могут выдерживать транспортные средства.

11.17. Подводные суда

Подводный мир мало изучен и поэтому обладает особой притягательностью. Большая часть подводных объектов окутана тайной, возбуждающей живой интерес у туристов. В мире насчитывается более 30 специализированных подводных лодок, функционирующих для развлечения туристов практически на всех популярных морских курортах. Подводные туристские лодки эксплуатируются в Эйлате (Израиль), на Балеарских островах и в Барселоне, на Канарских островах (Испания), на Бермудах, в Австралии. Российские заводы изготавливают туристские подлодки на заказ.⁸⁵ Научные лаборатории предоставляют туристам глубоководные субмарины, позволяющие опускаться на значительные глубины для осмотра трагически затонувших океанских судов, например «Титаника», «Андре Дориа»

⁸⁵ Но для них. В России коммерческая эксплуатация такой подводной лодки невозможна в связи с отсутствием платежеспособного спроса и коротким периодом туристского сезона.

и других.⁸⁶ В лодках сделаны большие иллюминаторы, и туристы на небольших глубинах в прибрежной зоне могут обозревать подводный мир. Есть морские и речные надводные суда, у которых в подводной части корпуса сооружены большие обзорные иллюминаторы (*glass-bottomed boat*). Одно из таких судов курсирует на Сайменском озере (Финляндия). Лодки с прозрачным дном для наблюдения подводного мира используются для туристских прогулок на коралловых рифах на тропических островах.

Большое внимание туристов⁸⁷ привлекают затонувшие суда, если таковых около туристского центра нет, то их создают искусственно. Так, в Шарм-эль-Шейхе (Египет, Красное море) для дайверов на карте указаны три затонувших судна, туда организуются морские экскурсии в целях погружения и осмотра этих судов. На Кубе закупили советский эсминец и затопили близ морского курорта для потехи туристов-аквалангистов. Большое количество затонувших объектов имеется около берегов Греции, Кипра, Великобритании. Финский залив на протяжении десятков веков служил местом морских сражений, значительная часть судов затонула при неблагоприятных погодных условиях. Около г. Выборг близ мыса Крестовый одновременно затонуло более 140 шведских военных судов, образовав компактное кладбище кораблей, хорошо сохранившихся в холодных водах залива до наших дней.⁸⁸

11.18. Ботели

Ботели — суда, способные осуществлять длительные или даже кругосветные морские переходы⁸⁹, но с основным назначением не перевозки, а длительной стоянки в сезон или на событие в дестинации в качестве комфортабельного средства размещения. Это очень эффективное средство оперативного разрешения проблемы нехватки койко-мест в дестинации при проведении крупных мероприятий, например Олимпийских игр (Барселона, 1997), международных выставок типа Экспо (Лиссабон, 1999), всемирных конгрессов⁹⁰, других крупных событий от месяца до шести-десяти.

На судах размещаются гости с проживанием на период события, рестораны используются для приемов, презентации и развлекательных программ. По завершению события, суда своим ходом (или буксируются) направляются на место новой стоянки. В Санкт-Петербурге плавучие ботели были установлены в гавани при Морском пассажирском вокзале и около Смольного на период Игр доброй воли. Кроме того, ежегодно крупное речное судно «Санкт-Петербург», швартуется в центре города около Тучкова моста и превращается на зимний сезон в ботель, летом судно вновь направляется в круизные рейсы. В принципе, ботель может и не иметь собственных автономных источников энергии, а пользоваться береговыми

⁸⁶ Чужая смерть всегда волнует человека. Место массовой трагической гибели пользуется повышенным интересом у туристов. Тысячи энтузиастов посетили затонувший «Титаник», одни удовлетворили любопытство, другие научный интерес, третьи искали сокровища.

⁸⁷ В том числе и кладоискателей. Так, легендарный «Титаник», затонувший в 1912 г. на глубине 4000 м, был найден в 1985 г. Специалисты посредством подводных роботов достали более 5000 различных предметов и организовали целый музей во Флориде.

⁸⁸ Лукошков А.В., Пелтонен А. Перспективы развития подводного туризма в Северо-Западном регионе России. В справ. «Туристские Фирмы» Вып. 14 — СПб.: ОЛБИС, 1997, с. 103–108.

⁸⁹ На этих переходах обычно пассажиров нет, или это группа участников. Возможно использование для этих целей и круизных судов, хотя эффективность такого их использования существенно ниже.

⁹⁰ Например, на Всемирный геологический конгресс в Вашингтон советская делегация прибыла на двух крупных научно-исследовательских судах, которые стояли у причальной стенки на реке Потомак в пределах городской черты. Суда служили местом размещения для делегатов, экспонатами выставки при конгрессе и важным экскурсионным объектом для участников конгресса и местных жителей.

ми, если таковые имеются и технически и организационно могут быть поданы на судно.

Отметим, что в ряде приморских крупных городов небольшие суда используются для жилья. Не считая стран Юго-Восточной Азии, где такие суда исторически образуют целые морские жилые районы, в Европе в Амстердаме сохранилось большое количество небольших судов и барж, которые используются как жилые помещения. После Второй мировой войны многие городские строения были разрушены, катастрофически не хватало жилых помещений, люди селились на судах, затем часть из них привыкла и это стало образом жизни, а теперь и модой.

11.19. Безопасность и охрана жизни на море

Особое внимание уделяется безопасности плавания. Несмотря на совершенство конструкций судов и уровень их технического оснащения, абсолютной безопасности гарантировать не может никто. Ежегодная статистика кораблекрушений и гибели пассажиров весьма внушительна. Все пассажирские суда снабжаются достаточным количеством спасательных средств (катеров, шлюпок, лодок (*lifeboat*), плотов, личных спасательных жилетов и других).

Навигационные опасности

Мель flat, ground — место, глубины над которым малы по сравнению с окружающими и поэтому опасные для мореплавания.

Отмель shoal — мель, простирающаяся от берега, с постепенно увеличивающимися глубинами.

Риф reef — осыхающее или подводное возвышение морского дна со скалистым или коралловым грунтом; скопление камней, опасное для мореплавания.

Банка bank — отдельно лежащая мель, окруженная значительно большими глубинами. Считается безопасной для мореплавания, если глубина на ней более 20 м.

Бар bar of river — поперечная наносная мель в устьях рек или лежащая поперек входа в бухту.

Спасательные шлюпки * survival craft

Спасательная шлюпка или плот — плавсредства, способные обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие с момента оставления ими судна. Могут быть вместимостью до 150 человек, иметь защитные устройства для штормовой погоды (частично или полностью закрытые — *total enclosed*), быть укомплектованы питанием, водой и спасательным оборудованием. Они должны быть достаточно прочными для того, чтобы их можно было спускать на воду с борта судна в полном комплекте людей и оборудования. Шлюпка должна иметь надлежащую остойчивость и надводный борт, руль и румпель, плавучий спасательный леер, двигатель внутреннего сгорания, запас топлива и др. Для пассажирских судов введено требование наличия спасательных шлюпок на полную расчетную пассажироместимость судна.⁹¹

Спасательный плот

Распространен и повсеместно применяется на всех судах спасательный плот — *liferaft*. Спасательный плот имеет минимальную вместимость 6 человек. Плот способен держаться на плаву более 30 суток в любых морских условиях. Может быть сброшен в воду с высоты не менее 18 метров без повреждения его конструкции и комплектного оборудования. Он должен выдерживать многократные прыжки на него людей с высоты не менее 4,5 м. Конструкция плота позволяет производить

⁹¹ На «Титанике» шлюпок было недостаточно для спасения всех людей, находившихся на корабле. В результате более 1500 чел. погибли в ледяной воде.

его буксировку на тихой воде со скоростью до 3,5 узлов с полной загрузкой людей. Спасательный плот имеет спасательные леера, защитный тент со смотровым окном, закрываемые входы, теплоизоляцию подтентового пространства от тепла и холода, устройства для установки антенны и радиоаппаратуры. Спасательные плоты комплектуются особым набором необходимых предметов и питания (ножи, черпаки, губки, плавучие якоря, гребки, консервовскрыватели, аптечки с набором медикаментов, парашютные сигнальные ракеты, плавучие дымовые шашки, лини, фонари, радиолокационные отражатели, сигнальное зеркало и таблица сигналов, комплект рыболовных принадлежностей, пищевой рацион из расчета не менее 10000 кДж на человека в водо-воздухо-непроницаемой упаковке, водонепроницаемые сосуды с пресной водой — 1,5 литра на каждого человека), опреснительную установку, нержавеющий градуированный сосуд для питья, теплозащитные средства, инструкцию по использованию плота и его оборудования с перечнем мер по сохранению жизни. Кроме надувных, используются и жесткие спасательные плоты — *rigid liferaft*.

Используется метод спуска спасательных плотов методом свободного всплытия *float-free launching*. Спасательные средства автоматически отсоединяются от тонущего судна и находятся в состоянии готовности на плаву.

Персональные спасательные средства

На борту любого судна имеются индивидуальные спасательные средства *personal life-saving appliances*. К таковым относятся *lifebuoys* спасательный круг, массой не более 2,5 кг, наружный диаметр — не более 800 мм, внутренний — не менее 400 мм, изготавливается из плавучего материала, снабжается спасательным леером *grabline* диаметром не менее 9,5 мм. Способен удерживать на воде в течение 24 часов груз (железная чушка) весом 14,5 кг. Спасательные круги укрепляются в легкодоступных местах по бортам судна, на открытых палубах, таким образом, чтобы их можно было бы легко снять при необходимости использования. По меньшей мере, один спасательный круг должен быть снабжен плавучим линем *buoyant lifeline* достаточной длины. Снабжаются сигнальными устройствами и дымовыми шашками.

Для каждого находящегося на борту судна человека должен быть предусмотрен спасательный жилет *life-jacket*. Кроме того, должны иметься особые спасательные жилеты для детей в количестве равном 10% от общего количества пассажиров, находящихся на борту. Устройство жилета таково, что не позволяет надеть жилет неправильно, например обратной стороной. Спасательный жилет состоит из двух отдельных камер и надевается за 1 минуту. Он имеет средство для автоматического надува, приводимое в действие вручную одним движением руки, автоматического надува при погружении в воду, надува ртом, сигнальные устройства и проблесковые и иные огни, свисток. Жилет должен быть удобным и не стеснять действий. В нем можно прыгать в воду с высоты 4,5 м без телесных повреждений или повреждения собственнo жилета. В нем можно проплыть короткое расстояние и забраться в шлюпку или плот. Он должен обладать достаточной плавучестью и остойчивостью и поддерживать рот потерявшего сознание человека не менее чем в 120 мм от поверхности воды так, чтобы тело человека было отклонено назад не более чем на 20 градусов и не более чем на 50 градусов от вертикального положения. Плавучесть спасательного жилета не должна уменьшаться более чем на 5% после погружения в воду на 24 часа.

При плавании в холодных водах используется гидрокостюм *immersion suit* — специальный защитный костюм, уменьшающий потерю тепла телом человека при нахождении в холодной воде. Для каждого лица, расписанного в команду дежурной шлюпки, должен быть предусмотрен гидрокостюм соответствующего размера.

Все спасательные плавсредства и жилеты оборудуются поисковыми и сигнальными устройствами. На каждом судне и на спасательном устройстве имеются аварийные радиобуи для определения местоположения спасательного средства в море (или на суше) *emergency position-indicating radio beacons*. Сигналы радиобуя позволяют облегчить работы по поиску и спасанию потерпевших бедствие. Спасательные плавсредства снабжаются запасом продовольствия, медикаментов и других предметов, необходимых для жизнеобеспечения в экстренной ситуации на море.⁹²

Расписание по тревогам

Тщательно разрабатываются средства информации пассажиров, эвакуационные выходы, распределение по спасательным шлюпкам, методология спуска шлюпок и погрузки пассажиров и команды. На всех надлежащих местах (в каютах, коридорах, салонах) имеются расписание по тревогам и инструкции на случай аварии *muster list and emergency instruction*. Для каждого находящегося на борту судна пассажира должны быть предусмотрены инструкции, которым надлежит следовать в аварийных ситуациях. Расписания по тревогам вывешиваются на видных и доступных местах. В пассажирских каютах вывешиваются схемы, инструкции, памятки на соответствующих языках, в которых содержится информация: о месте сбора, основных действиях в случае аварии, способах надевания спасательного жилета.

При выходе в море для пассажиров устраивается учебная тревога, все должны выйти на палубу со своим спасательным жилетом, занять надлежащее место в расчете, получить инструктаж. Проводятся учения по оставлению судна при аварии *abandon ship training and drill*. При выходе любого пассажирского судна в международный морской рейс, за исключением короткого, в первый же день (в течение 24 часов с момента отхода) проводится учение по спасанию на случай аварии, в котором должны принимать участие все пассажиры и команда. Пассажиров знакомят с путями эвакуации на судне, порядком следования к спасательным шлюпкам, правилам использования спасательных жилетов, плотов, шлюпок и иных спасательных средств.

Всегда в готовности имеется дежурная шлюпка *rescue boat*, предназначенная для спасания тонущих и терпящих бедствие людей, сбора спасательных шлюпок и плотов на воде.

В Лондоне принята (1929, 1948, 1960, 1974) Международная конвенция об охране человеческой жизни на море *International Convention for the Safety of Life at Sea*. Конвенция распространяется на суда, совершающие международные рейсы, за исключением военных кораблей и транспортов и иных судов валовой вместимостью менее 500 рег.т. Этим актом устанавливаются требования к конструкции и оборудованию морских судов, противопожарной защите, спасательным средствам, безопасности мореплавания и др. Судно должно поддерживаться в состоянии, отвечающем требованиям конвенции и гарантирующем пригодность для выхода в море без опасности для судна и людей, находящихся на его борту. Все суда подлежат контролю и должны иметь надлежащие официальные свидетельства или сертификаты, выдаваемые правительственными и иными установленными и признаваемыми организациями, например, свидетельство о безопасности пассажирского судна и другие.

⁹² Однако, несмотря на эти меры и огромное количество спасательных средств, морские катастрофы нередко влекут за собой огромное количество жертв, например при крушении пассажирского лайнера «Адмирал Нахимов» даже в километре от берега в Черном море. Авария (столкновение с сухогрузом) произошла поздним вечером, многие уже легли спать в каютах, судно затонуло достаточно быстро, и несколько сотен человек не смогли выбраться из кают.

II.20. Пиратство

Морские пространства, называемые Мировым океаном, занимают более 70% поверхности нашей планеты. Они имеют различные правовые режимы и обладают различным юридическим статусом. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. определяет правовой статус, во-первых, открытого моря как свободного от суверенитета любого государства, во-вторых, морских пространств, на которые распространяются суверенитет и права прибрежных и иных государств, а именно внутренние воды, территориальное море, прилежащие воды, исключительная экономическая зона, архипелажные воды, каналы и проливы. Свобода открытого моря означает, прежде всего, свободу мореплавания для всех: судно любого государства имеет право беспрепятственно бороздить морские пространства, и никто не может его останавливать, задерживать либо преследовать без законных на то оснований. Таким образом, осуществляется морской обычай — *jus communicationis*.

Пиратство⁹³ — прямое посягательство на свободу судоходства. Пиратство — захват транспортного средства (морского судна, воздушного лайнера, автобуса и др.) в разбойных или иных целях. Морское пиратство — это незаконное нападение с корыстными целями на торговые или гражданские суда в открытом море с использованием угрозы насилия. К пиратству относятся действия, совершаемые вне зоны юрисдикции государства, т.е. в открытом море, воздушном пространстве.

Конвенция по морскому праву ООН дает следующее определение пиратству (ст. 101). Пиратством являются любые из перечисленных ниже действий:

(а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

- в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на борту;

- против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

(б) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

(с) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, указанного в пп. (а) и (б).

Противоправность морского пиратства состоит в нарушении основного принципа международного морского права свободы открытого моря и свободы мореплавания (судоходства). Имеет место каперство — нападение и захват в открытом море (или воздушном пространстве) мирных торговых или пассажирских судов (воздушных лайнеров) военными кораблями. Судно или летательный аппарат считаются пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если они предназначаются лицами, имеющими над ними власть, для совершения любого из действий, попадающих под определение пиратства.

Общие цели пиратства — материальная выгода, и направлено оно обычно против личной свободы. Пиратство возникло в древности, вместе с развитием морской торговли и началом войн на море. Результатом пиратства был и остается захват добычи, а также и заложников. Пиратов называли по-разному: витальеры, ликедейлеры, флибуштеры, буканьеры, викинги. В средние века пираты и пиратство использовались морскими державами в своих интересах — подорвать морское

⁹³ Пиратство — от др.-греч. *Peiratea*, лат. *Piratia*, греч. *Peirates*, англ. *Robbery on the high seas* — разбой в открытом море.

и военное могущество соперника. Воюющие государства в целях поощрения снабжали пиратов лицензиями (действующими в торговле и на войне), легализующими их действия. В этом случае морской разбой именовался каперством, а пираты становились комбатантами и носили названия корсаров. Декларация о морской войне, подписанная на Парижском Конгрессе 1856 г., запретила каперство как незаконное действие, наносящее ущерб свободной торговле и мореплаванию.

История пиратства уходит корнями в далекое прошлое и связана с развитием торгового мореплавания. По существу пиратами были викинги. Пиратство было и во времена Юлия Цезаря, который провел в плену у пиратов некоторое время. Расцвет пиратства относится к XVI–XVII векам. Пираты Карибского бассейна (преимущественно англосаксонского происхождения) даже имели особую символику — флаг черного цвета с изображением черепа и двух скрещенных под ним берцовых костей. Флаг имел наименование «Веселый Роджер» — *The Jolly Roger*. Во все времена государства вели с пиратами беспощадную борьбу. В 67 г. BC римский сенат снарядил военную экспедицию во главе с Помпеем, которая уничтожила в Средиземном море более 1300 пиратских судов и 20 тыс. пиратов.

Последнее время на море стало беспокойно. За текущие десять лет зафиксировано более шестисот серьезных пиратских нападений на торговые суда. Наиболее дурной славой пользуются три точки в мировом океане: западное побережье Африки, северо-восточное побережье Южной Америки, Юго-Восточная Азия. Самым опасным считается район Индокитая, Малаккский и Сигапурский проливы, пролив Филиппа, Южно-Китайское море. Грабежами занимается местное население прибрежных районов. Стали встречаться и профессиональные нападения хорошо вооруженных пиратских групп. Нападению подвергаются и российские суда. Для борьбы с пиратством при Департаменте морского транспорта России создан специальный отдел безопасности.

Технический прогресс вызывает новые формы пиратства. В Конвенции по морскому праву рассматриваются и формы радиопиратства — несанкционированного радиовещания с судов, курсирующих вдоль побережья стран вне зоны действия их юрисдикции. Все государства мира сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в другом месте за пределами юрисдикции государств.

Пиратство и терроризм на море

Пиратство имеет место и в настоящее время и развивается. В 1991 г. было зарегистрировано 107 случаев, в 1995 г. — 188, в 1996 г. — 224, в 1997 г. — 229. В 1999 г. от пиратских нападений погиб 51 человек. С начала 2003 г. в мире заметно активизировались разбойные нападения на морские суда. В первом полугодии 2003 г. пиратских нападений на морские суда было почти в полтора раза больше, чем в первом полугодии 2002 г. Так, за первые шесть месяцев 2003 г. зарегистрировано 234 случая пиратства на море, в то время как 2002 г за этот же период таких случаев было официально зарегистрировано только 171.

В результате пиратских нападений на корабли в этом году были убиты 16 мореплавателей; пропали без вести — 20; ранены — 116; захвачены в качестве заложников — 193. В целом за 2003-й год во время пиратских нападений погиб 21 моряк, 88 человек было ранено, и 40 получили легкие телесные повреждения. Кроме того, 71 человек считается пропавшим без вести, если считать, что и они погибли, то это доводит количество жертв морского пиратства почти до 100. Огнестрельное оружие использовалось в 100 инцидентах, а количество взятых заложников составило 359, что значительно превышает данные, 2002 года. Наиболее опасные для мореходства зоны — это Малаккский пролив (разделяющий Малайзию и Индонезию),

где ежедневно проходят около 600 судов, Таиландский залив, море Сулу, находящееся в районе Филиппин, а также акватория между Гонконгом и Китаем.

Самое дерзкое похищение произошло в 2005 г. в Малаккском проливе, когда бандиты напали на японское судно и похитили граждан Японии. Был заплачен выкуп в 50 миллионов йен. Япония после этого попыталась всерьез взяться за обеспечение безопасности в проливе, но наткнулась на упорное сопротивление Индонезии и Малайзии, которые не желали привлечения вмешательства третьих стран. Ситуацию переломили опять же страховщики, приравнявшие Малаккский пролив к зоне военных действий.

Такие данные о современном пиратстве на море приведены в специальном докладе Международного бюро по мореплаванию⁹⁴. Выделяется шесть особо опасных для мореплавания районов, на долю которых приходится более 70% случаев пиратства. Наиболее опасным считается мореплавание вблизи побережий Индонезии, Бангладеш, Нигерии, Индии, в районе Малайского пролива и в заливе Аден. Эксперты предупреждают, что заходить кораблям в эти районы небезопасно, и предлагают избегать якорных стоянок у берегов Индонезии, к побережью Сомали не рекомендуется приближаться менее чем на 50 миль. В 2005 г. отмечен значительный рост пиратских акций вылазок, когда в регионе Юго-Восточной Азии был зафиксирован 271 случай пиратских нападений на суда, что превышает прошлогодние показатели этого же периода с отмеченными 253 пиратскими атаками.

Индонезия остается лидером пиратских нападений, здесь совершается более 60 атак на морские суда в год. Пиратство и вооруженные ограбления судов, а также вероятность совершения террористических актов против незащищенных судов, осуществляющих морские перевозки, угрожают экономическому росту Азиатско-Тихоокеанского региона и подрывают стабильность мировой торговли, учитывая, в особенности, то, что подобные преступления вошли в инструментарий транснациональной организованной преступности. Безопасность на море является необходимым и основополагающим условием обеспечения благосостояния и экономической безопасности региона. Тенденции нескольких последних лет наглядно свидетельствуют о том, что пиратство и вооруженные ограбления судов продолжают оставаться серьезной проблемой для Азиатско-Тихоокеанского региона.

Пиратство тесно граничит с терроризмом, чаще всего преследует экономические цели, нежели политические, хотя и случаи захвата круизных судов с политическими целями также имели место и неоднократно, например, в Средиземном и Черном морях. Терроризм на море незначительно отличается от пиратства. Однако пираты, как правило, преследуют личные цели, из которых обычной является обогащение, террористы вдохновляются политическими устремлениями, которые могут выражаться в борьбе тех или иных группировок за власть. Террористы на море, как и пираты, применяют запугивание, насилие и принуждение, практически не останавливаясь ни перед чем. В результате террористических актов часто страдают невинные жертвы: широко распространена практика захвата заложников.

Однако действо захвата круизного судна с заложниками на борту явление весьма неординарное и трагическое. Серьезным толчком правовому регулированию противодействия к этому послужил закончившийся трагически захват палестинскими террористами осенью 1985 г. шедшего из Египта итальянского круизного судна «Акиле Лауро»⁹⁵. Такие акты имели место и ранее. В 1960-х годах руко-

⁹⁴ Международное бюро по мореплаванию основано в 1981 г. Его основными задачами является обеспечение соблюдения законности в сфере международных морских перевозок, в том числе и предупреждение случаев пиратства на море. С недавнего времени Международное бюро по мореплаванию сотрудничает с Интерполом в качестве наблюдателя.

⁹⁵ Этот теплоход остался в истории круизного флота несчастливим для круизных пассажиров. В

дителем оппозиционного движения против португальского диктатора Салазара — генералом Дельгадо было захвачено пассажирское судно, следующее в Южную Америку. Акция захвата носила пропагандистский характер в чисто политических целях. Советский союз поддержал эту акцию, поскольку она была направлена против враждебного ему режима. В 1974 г. арабскими и японскими террористами был захвачен в Сингапуре паром с заложниками. В течение восьми дней террористы вели переговоры с властями, выставляя различные политические требования.

В 1996 г. террористы в турецком порту Трабзен захватили паром «Авразия» с пассажирами на борту в знак протеста против военных действий российских войск в Чечне. Совместно с российскими коллегами-дипломатами были предприняты необходимые действия. В результате все российские, украинские, грузинские заложники были освобождены, а террористы предстали перед турецким судом.

В большей части регулярное пиратство имеет место в тех районах морских пространств, где прибрежные государства не осуществляют должный контроль безопасности мореплавания в подконтрольной зоне и береговая охрана отсутствует. В смысле регулярно наблюдаемого пиратства наиболее опасны некоторые районы Индийского океана, частности международные проливы в Юго-Восточной Азии. Однако при современном развитии маломерного флота и открытый океан в достаточном удалении от берегов также не безопасен. Пираты, как правило, хорошо вооружены, имеют в своем распоряжении мощные и быстроходные морские катера и способны осуществлять молниеносные нападения на слабо защищенные суда⁹⁶. Иногда предметом захвата является не только ценности на борту, но само судно с грузом. В 2005 г. активизировались пираты в близи побережья Сомали, где формально и по существу нет единого правительства, а власть на территории осуществляется враждующими политическими группировками в разных районах страны.

Говорить о контроле за прибрежными районами, нет смысла. В первых числах ноября 2005 г. была совершена попытка захвата круизного лайнера *Seaborn Spirit* в 160 км от побережья Сомали. Судно на протяжении нескольких часов атаквалось с катеров, было обстреляно, но благодаря мерам безопасности был ранен только один член судовой команды, а судну удалось на полном ходу уйти в открытое море. Против пиратов было применено нелетальное оружие — уникальный прибор акустического воздействия⁹⁷ на объекты, расположенные на дальнем расстоянии.

Захват круизного судна в море террористами и пиратами всегда серьезная трагедия, поскольку обычно количество пассажиров превышает тысячу человек. Такие случаи вошли в историю, стали исходными для сценариев остросюжетных кинобоевиков и многочисленных книг. Следует отметить, что и яхтинг в открытом море, а также морская рыбалка с круизеров, также не являются безопасными. Море всегда было и есть опасно не только проявлениями стихии, но и человеком.

Разрабатываются методы и средства контроля безопасности судов. Американская компания *Marine Robotic Vessels International* разработала комплект оборудования, при помощи которого можно превратить любую лодку или судно в беспилотный разведывательный аппарат, и решить проблему предупреждения пиратства в бассейнах морей стран Юго-Восточной Азии. Беспилотные лодки

1985 г. он подвергся террористическому захвату с трагическим исходом для отдельных пассажиров. А 30 ноября 1994 г. затонул в в Индийском океане в ста тридцати милях от берегов Сомали. Причиной катастрофы стал пожар, с которым команда боролась семь часов. Пассажиры и экипаж покинули судно, но несколько человек погибли при эвакуации. Сам корабль затонул только через двое суток.

⁹⁶ Хотя на морских судах есть некоторое количество стрелкового вооружения, но они не предназначаются ведения масштабных действий. Кроме того, плавсостав пассажирских и торговых судов нанимается на работу не рейнджерами.

⁹⁷ *Long Range Acoustic Device* – LARD, пронзительный и резкий звук генератора оглушает человека.

и суда можно использовать для патрулирования прибрежной зоны, а также для сопровождения судов, которые следуют через опасные районы. В комплект, в частности, входят микрофоны, видеокамеры, радар, сонар, а также система глобального позиционирования. Судном управляет компьютер. Маршрут вводится в него заранее, а оператору наземного или морского базирования лишь остается следить за показаниями приборов. Пиратство на море и бизнес похищения людей на судах ради выкупа вызвал ответную реакцию у страховщиков, и на рынок представлен новый продукт: страхование *CrewSeaCure*⁹⁸, предложенный английской страховой компанией *Seacurus and Cooper Gay*, сообщают. Ранее по страховому случаю «похищение с целью выкупа» страховали преимущественно высокопоставленных менеджеров крупных компаний в период их командировок в опасные регионы. Новый вид страхования разработан специально для моряков, пассажиров судов и круизных туристов. Со своей стороны страховые компании будут проверять готовность судна к отражению атак пиратов.

Опыт мореплавания в опасных бассейнах показывает, что при наличии на судне отработанной системы противодействия нападению, в большинстве случаев, удается отбиться или уйти от пиратов. Если же захват судна пиратами и взятие заложников произойдет, у страховщиков имеются огромные возможности в плане привлечения к освобождению судна и заложников как профессиональных переговорщиков-посредников, так и рейнджеров спецназа.

Разрабатываются и международные правовые методы регулирования деятельности противодействия пиратству и терроризму на море. Это рекомендации правительствам по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженных ограблений морских судов (документ MSC/Circ.622/Rev.1, 16.06.1999 г.); инструкция судовладельцам, судоходным компаниям, капитанам и экипажам судов по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженных ограблений морских судов (документ MSC/Circ.623/Rev.3, 29.05.2002 г.); директивы для Центров координации по спасанию на море (ЦКСМ) (документ MSC/Circ.967, 06.06.2000 г.); временные процедуры для ЦКСМ по получению сигналов бедствия (документ MSC/Circ.959, 20.06.2000 г.); резолюция А. 922 (22) — кодекс поведения при расследовании актов пиратства и вооруженных ограблений морских судов.

В Риме на Международной морской конференции представители 76 государств 10 марта 1988 г. приняли Конвенцию по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. В ст. 3 Конвенции говорится, что любое лицо совершает преступление, если оно незаконно или преднамеренно: (а) захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой, или угрозой силы, или путем любой другой формы запугивания; (б) совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна (помещает... вещества... которые могут разрушить судно...); (в) разрушает морское навигационное оборудование, сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; (г) наносит ранения любому лицу.

Каждое государство-участник Конвенции принимает необходимые меры для установления его юрисдикции в отношении преступлений, совершенных: (1) против судна, плавающего под флагом данного государства во время совершения этого преступления; (2) на территории данного государства, включая его территориальное море; (3) гражданином данного государства. Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, должна применяться к случаям как терроризма, так и пиратства на море. Под действие Конвенции подпадают все суда, за исключением военных кораблей, используемых в военно-вспомогательных, таможенных или полицейских целях. В

⁹⁸ *morvesti.ru*

ней безоговорочно осуждаются все незаконные акты нападения на море, независимо от того, где они были совершены, также закрепляется принцип «суди либо выдай». При решении вопроса о выдаче преступников преимущественным правом пользуется государство флага судна.

11.21. Навигационное оборудование и маяки

Навигационное оборудование⁹⁹

Веха (spar buoy) — плавучий предостерегающий знак для ограждения морских опасностей в виде деревянного или металлического шеста с поплавком, топовой фугурой или без нее, установленный на якоре. Может быть снабжена радиолокационным (угловым или спиральным) отражателем.

Буй (buoy) — плавучий предостерегающий знак для ограждения морских опасностей или фарватеров в виде металлического поплавка с фермой, устанавливаемый на якоре. Буи могут иметь устройства для подачи туманных сигналов и освещения в темное время суток, иногда снабжаются пассивными радиолокационными или оптическими отражателями.

Бакан (beacon) — в отличие от буя не имеет фермы и обычно не освещается.

Маяк (light house) – береговой навигационный ориентир в виде башни отличительной формы и окраски, устанавливаемый на материке, острове или непосредственно на мелководье, оснащенный осветительным устройством с большой оптической дальностью видимости.

Плавучий маяк (lightship) — судно или иное плавсредство, оборудованное маячным огнем и устанавливаемое в районе удаленных от берегов опасностей или перед входом в морской порт (с функциями лоцманской станции).

Створ (leading line) — линия или вертикальная плоскость, проходящая через два ориентира (створных знака) и указывающая мореплавателям безопасное направление для движения судна. Задний знак при наблюдении с моря должен быть выше переднего. Створы могут быть ведущими, по которым судно идет по заданному направлению; секущими, обозначающими место изменения курса на фарватере; девиационными,

По принятой системе ограждения постоянные морские опасности делят на следующие группы:

I. Навигационные опасности:

- естественные опасности (банки, мели, рифы, скалы и т.д.);
- кромки искусственных каналов и естественных фарватеров;
- затонувшие судна;
- районы свалки грунта.

II. Опасности ненавигационного характера:

- опасные из-за мин районы и фарватеры в них;
- запретные для плавания районы и полигоны;
- районы рыбной ловли.

III. Прочие ограждаемые районы:

- кабели и мерные линии;
- карантинные и якорные места.

Существуют две системы плавучего ограждения перечисленных опасностей: латеральная и кардинальная.

Латеральная система основана на принципе расположения предостерегательных знаков — буюв, баканов, вех — справа или слева относительно сторон фарватера. Эта система применяется в основном при ограждении фарватеров, морских каналов, протраленных фарватеров в районах с минной опасностью, а также при

⁹⁹ Морская лоция. www.stugna.kiev.ua

ограждении судовых ходов на реках. Разновидностью латеральной системы можно считать ограждение широких фарватеров и рекомендованных курсов предостерегательными знаками вдоль осевой линии, дающее направление судну не «между знаками», а «от знака к знаку». Правая и левая стороны фарватера, обставленного по латеральной системе, определяются при следовании с моря (для морских и озерных фарватеров).

Кардинальная система — ее принцип основан на ограждении опасностей знаками, расставленными относительно сторон горизонта и указывающими мореплавателю, к какому из главных румбов (М, S, O или W) следует оставить буй или веху, чтобы миновать опасность. Эта система применяется при ограждении естественных навигационных опасностей, а также затонувших судов, запретных для плавания районов, районов свалки грунта, рыбной ловли и районов с минной опасностью. Все буи, как освещаемые, так и неосвещаемые, могут иметь и звуковые сигнальные устройства — колокола, ревуны, гудки. Эти устройства работают при волнении и служат для опознавания буев в тумане.

В водах Северо-Западной Европы с 1981 г. действует унифицированная система плавучих средств навигационного ограждения опасностей, которая в дальнейшем должна будет распространена на все районы Мирового океана. Эта система уже принята во всех государствах бассейна Северного моря, проливов Ла-Манш и Паде-Кале, в Великобритании, Ирландии и на Атлантическом побережье Франции.

Основана эта система на следующих принципах:

- возможность раздельного и совместного использования латеральной и кардинальной систем ограждения;
- минимум числа плавучих знаков ограждения, их легкое и надежное опознавание по цвету и характеру огня, без применения секундомера;
- на латеральных знаках огни зеленые и красные, на кардинальных — белые, с резко отличающимися характеристиками;
- затонувшие суда ограждаются, как и все другие навигационные опасности, кардинальными или латеральными знаками.

Штормовые сигналы — используются для предупреждения судов и населения портовых городов и прибрежных населенных пунктов о надвигающихся штормах и сильных ветрах. Эти сигналы имеют значение для ограниченного района и служат основным предупреждением для выходящих в море судов.

Туманные сигналы, имеющие весьма серьезное значение для безопасности плавания вблизи берегов, подают воздушными и подводными средствами звуковой сигнализации при снижении видимости (туман, снежный заряд, морозь и т. п.). Воздушные туманные сигналы подаются береговыми маяками при помощи следующих устройств:

наутофон — мембранный излучатель со звуком, напоминающим звук горна. Дальность слышимости достигает 3–4 миль;

сирена — паровая или пневматическая с неподвижным или вращающимся рупором. Издает сильный воющий звук и имеет среднюю дальность слышимости 6–8 миль;

диафон — издает сильный прерывистый звук, слышимый на расстоянии 6–8 миль;

туманный горн — имеет однотонный звук с небольшой дальностью слышимости (до 2 миль). Применяется в основном на плавучих маяках;

свисток (или ревун) применяется на морских буйях. Работает автоматически при волнении определенной силы;

пушка — выстрелы из орудия производятся с промежутком 10 мин. При ветре с моря выстрелы даются чаще;

взрывы — сильный звук от взрыва специального патрона на большой высоте; распространяется во все стороны и считается надежнее пушки;

колокол — в настоящее время применяется только на морских буюх и в качестве дублирующего средства на маяках.

Маяки

Маяки с исторических времен внушали человеку уважение и внимание. Они устраиваются на удаленных скалах, мысах, опасных местах побережья. Береговые маяки возводят обычно на высоких, выдающихся в море мысах материка или больших островов, морские — на расположенных вдали от берега естественных или искусственных островках или просто на подводной скале. По своему назначению береговые маяки могут быть опознавательными (указательными) и створными. Створные маяки ставят для облегчения прохода судов в узкостях или входа на рейд, в гавань или в порт. Приемными знаками при входе в какой-либо порт или канал, поворотными знаками в том месте, где проходящие суда обычно меняют свой курс, предостерегательными знаками, указывающими на определенную навигационную опасность.

Во избежание путаницы все маяки отличаются друг от друга не только внешним видом, но и характеристикой огня и туманного сигнала. Основание и башню маяка делают цилиндрической для снижения сопротивления ветру. Иногда маяки сооружаются в виде многогранной усеченной пирамиды. Обычно маяки устанавливаются на высоте не выше 100 м над уровнем моря. Местонахождение маяка указывается на морских картах. Каждый маяк имеет свою окраску, опознавательные знаки, частоту и продолжительность светового сигнала. Практически установлено, что маяки с одинаковой характеристикой не должны располагаться ближе чем в 80 милях друг от друга.

Главные требования к маякам сводятся к следующему:

- местонахождение каждого маяка должно быть точно нанесено на карту,
- маяк должен быть хорошо виден и днем и ночью,
- огонь маяка не должен приниматься за любой случайный огонь на берегу,
- маяк должен иметь надежную туманную сигнализацию.

Радиус действия маяков — 20–50 км, радиомаяков — 30–500 км, звукосигнальных устройств — 5–15 км.

В ночное время на вершине маяка зажигается мощный источник света (электрические, ацетиленовые, газосветные, лазерные и другие источники), который служит судам для ориентации на море. В настоящее время на маяках устанавливаются световые, радиолокационные отражатели, радиомаяки. Для обозначения мелей и фарватеров используются плавучие маяки.

История маяков

Первое письменное упоминание о маячной башне принадлежит греческому поэту Лескесу, жившему в VII в. *BC*. Один из маяков — Александрийский — вошел в историю человечества как одно из чудес света.

Форосский маяк в Александрии (Египет) — известнейший маяк древнего мира, построенный Птолемеем II приблизительно в 280 *BC* на острове *Pharos*.



Высота маяка составляла 160 м. Александрийский маяк был уникальным техническим сооружением для своего времени. Основание сооружения — квадратное, следующие части поэтажно — восьмиугольные, вершина маяка — высокая круглая башня. Вершину маяка украшала фигура бога морей Посейдона. Наверх башни к светильнику и системе зеркал вела круговая лестница. Маяк был уничтожен пожаром, а затем разрушен до основания землетрясениями¹⁰⁰, и до нас дошли лишь его описания, чертежи и рисунки. Часть сооружений маяка существовала до XII века AD, в 1477 г. султан мамлюков приказал разобрать здание на камни для обустройства гавани и строительства фортификационных сооружений. В настоящее время активно обсуждается проект восстановления этого уникального сооружения, как привлекательного туристского объекта и всемирной библиотеки. Там же будут помещения для конференций. Проект утвержден международной комиссией и будет финансироваться ЮНЕСКО.

Самым старым в мире считается маяк около испанского города Ферола. Маяк на этом месте стоял еще во времена римского императора Траяна. Практически все действующие маяки не раз перестраивались. Имеет место сложившаяся веками маячная архитектура. Особенно много маяков вдоль побережья Британии и Франции. Многие маяки прошлого времени интересны по своему архитектурному облику и гармонично вписываются в окружающий суровый береговой ландшафт. Они представляют собой уникальные объекты туристского интереса. По маякам во Франции предлагается специальная многодневная экскурсия. Имеется музей маячного оборудования. Маяки охраняются государством.

В России маяки стоят на берегах Северного Ледовитого и Тихого океанов, Балтийского, Черного, Азовского, Каспийского, Баренцева, Белого, Японского и Охотского морей. Из 403 российских маяков 287 – жилые. Самый высокий маяк стоит в японском городе Иокогама – 106 м. Открытая в 1886 году в Нью-Йорке статуя свободы также маяк с электрическими светильниками. Светооптическая призма Френеля была впервые установлена в 1822 г. на Кордуанском маяке во Франции. Сейчас такими светотехническими устройствами оборудованы 80% всех действующих маяков.

Иногда высотные здания и даже купола храмов используются в качестве маяков. Так, на Соловецких островах, на горе Секирная построена церковь Вознесения Господня. На верхней части купола установлено маячное оборудование. Это одна из немногих в России церквей, которая использовалась как морской маяк. Другим наиболее известным маяком является купол Морского собора святителя Николая Чудотворца в Кронштадте высотой 100 м. Храм был заложен по указу императора Николая II в честь 200-летия флота. Крест на его куполе служил маяком для кораблей, плывущих по Финскому заливу.

На вершине шатра храма во имя св. Николая Чудотворца в Повенце (северная оконечность Онежского озера, построенная В.И. Никифоровым близ первого шлюза Беломоро-Балтийского канала) установлен маячный фонарь, который определяет судовой ход.

Турецкие морские маяки (более 417), возраст многих превышает 100-150 лет, открыты для экскурсий и посещений туристами. Многие маяки представляют собой произведения архитектуры и интересные экскурсионные объекты.

Вопросы безопасности морских перевозок

Море не допускает малейшей оплошности в эксплуатации судов и судовождении в любых условиях, особенно трагичные исходы приключаются с пассажирскими судами.

¹⁰⁰ Окончательно этот маяк был разрушен землетрясением в 1329 г.

Трагедии могут возникать и даже на этапе строительства туристских объектов и средств перевозки еще и до ввода их в эксплуатацию. Например, на верфи французского порта Сен-Назер при проведении экскурсии на стройке океанского суперлайнера «Куин Мэри 2»¹⁰¹ судостроительной фирмой концерна *Alstom* по заказу британской круизной компании *Cunard Line*. В результате несчастного случая 13 человек погибли и 22 получили ранения. На корабле обрушился трап в тот момент, когда на нем находились несколько десятков туристов. Отметим, что этот лайнер называют «Титаником» — неудачи и гибель туристов преследуют его даже до спуска со стапелей и далее. В 2006 г. при совершении рейса суперлайнером круиза по маршруту Нью-Йорк — Лос-Анджелес близ берегов Флориды судно столкнулось с неопознанным подводным объектом и вернулось в порт Эверглейдс рядом с Майами на предмет обследования и ремонта.

Трагические последствия имеют место при морских и речных (озерных) катастрофах с судами всех типоразмеров, осуществляющих перевозки пассажиров и туристов. Ниже приведен далеко не полный перечень морских катастроф.

В ночь с 31 августа на 1 сентября 1986 года 23 часа 20 минут в результате столкновения с грузовым теплоходом «Петр Васев» в Цемесской бухте близ Новороссийска буквально в нескольких километрах от берега затонуло пассажирское судно «Адмирал Нахимов». Пробоина в подводной части корпуса судна от столкновения оказалась настолько огромной (более 60 м по длине), что уже через 8–10 минут «Адмирал Нахимов» затонул. 423 круизных пассажира утонули¹⁰² вместе с судном, многие не успели выбраться из кают. Спасению большей части пассажиров способствовало то, что судно только что вышло из порта, и многие из них стояли на верхних палубах и не успели зайти в свои каюты. К тому же, расстояние до берега было достаточно близкое, и береговые службы спасения оперативно оказали помощь пострадавшим. Судно лежит на 50-метровой глубине в Новороссийской бухте вместе с 70 пассажирами, тела которых не удалось извлечь из кают судна.

20 декабря 1987 года у берегов Филиппин пассажирский паром «Донья Пас» столкнулся с танкером, общее число жертв 3132 человека.

В апреле 1990 г. пассажирский паром «Скандинавская звезда» потерпел катастрофу. Пожар на пароме начался сразу после выхода из порта г. Осло. Были приняты экстренные меры для спасения пассажиров. Однако по истечении двух дней спасатели обнаружили на борту затонувшего судна 158 трупов.

14 декабря 1991 года египетское пассажирское судно «Салем экспресс» затонуло в Красном море у порта Сафага, погибли более 476 человек.

15 апреля 1992 года в результате столкновения двух паромов, совершавших рейсы между Нигерией и Камеруном, пропали без вести более 300 человек.

28 сентября 1994 года в Балтийском море затонул паром «Эстония», погибли 913 человек.

18 сентября 1998 года у берегов Филиппин затонул пассажирский паром «Принцесса Востока» с 450 пассажирами на борту. Около 300 из них, по неподтвержденным сведениям, пропали без вести.

¹⁰¹ «Куин Мэри 2» является самым большим пассажирским лайнером в мире. Его длина составляет 345 метров, ширина — 41 метр, высота от киля до клотика — 72 метра. Проектная скорость судна — 30 узлов. Лайнер может принять 2620 пассажиров, в распоряжении которых — 1430 кают, пять бассейнов, семь ресторанов, планетарий и кинотеатр. Команда судна насчитывает 1250 человек. Стоимость контракта на строительство лайнера составила около 800 миллионов долларов.

¹⁰² За грубые нарушения правил движения и эксплуатации морского транспорта, повлекшие человеческие жертвы, капитан «Адмирала Нахимова» В. Марков и «Петра Васева» В. Ткаченко были приговорены к 15 годам заключения. В 1992 г. они были помилованы президентами России и Украины.

23 декабря 1999 года 450 человек пропали без вести в результате крушения у берегов Филиппин пассажирского судна, принадлежащего местной судоходной компании «Транс-Аэйша шипинг лайн».

В ночь с 3 на 4 мая 2002 года в Бангладеш паром «Салахуддин-2» попал в шторм на реке Мегхна близ города Чандпур. Погибли 328 человек.

В ночь с 26 на 27 сентября 2002 года у побережья Гамбии во время сильного шторма затонул сенегальский пассажирский паром «Джола». На борту находилось 1034 пассажира. Спасти удалось только около 60 человек.

В ночь с 25 на 26 ноября 2003 года в результате столкновения двух пассажирских судов на реке Конго погибли 800 человек.

В ноябре 2005 г. затонули два парома — в Аравийском море — погибло 60 человек, и в Бенгальском заливе у побережья Бангладеш — 70 человек пропали без вести.

В Египте на реке Нил 19 января 2006 г. затонул теплоход «Эстефани» со 124 американскими туристами на борту. Судно направлялось из Луксора вверх по течению, в город Асуан. Однако неподалеку от городка Исна теплоход неожиданно дал течь и начал тонуть. Сотрудники речной полиции эвакуировали американских туристов, спасенные туристы продолжили путь на другом судне.

Февраль-апрель 2006 г. в Красном море стали трагическими по гибели пассажирских паромов. Ночью 2 февраля 2006 г. в Красном море в 100 км от берега затонул морской паром *Al Salam-98*, на котором находилось более 1400 человек, в основном паломники, возвращающиеся из Саудовской Аравии в Египет после хаджа и сезонные рабочие — граждане Египта, Палестины, Йемена, Саудовской Аравии, ОАЭ, и один канадец. Помимо пассажиров и членов экипажа, *Al Salam 98* перевозил легковые автомобили и грузовики. По выходу с море из порта Дуба Саудовской Аравии в египетский порт города Сафагу на судне начался пожар в грузовом отсеке, где перевозились автомобили. Возгорание произошло примерно через два часа после отплытия из Саудовской Аравии парома из порта Дуба — автомобили на одной из нижних палуб. Однако вместо возвращения в порт, судно продолжило ход в море, где плавсостав пытался тушить пожар забортной водой. В результате затопления трюмов, паром перевернулся и затонул. Пассажиры не смогли использовать спасательные жилеты. Спасено только 460 человек, 245 утонули, остальные считаются пропавшими без вести. Не смотря на то, что судно имело свидетельство морского регистра, разрешающее плавание до 2010 г. в действительности паром не отвечал международным требованиям безопасности.

По египетскому законодательству разрешена эксплуатация судов в возрасте до 20 лет, а данное судно имело солидный, существенно больший возраст, оно было построено в 1970 г. и ходило под панамским флагом. Более того, судно было реконструировано, устроены две дополнительные палубы. Его прежние владельцы утверждали, что судно ходило в Европу, но оно выполняло только каботажные рейсы (вдоль побережья) и не брало на борт более 600 пассажиров. Перестройка судна велась инициативно без технического надзора итальянской фирмы изготовителя судна. На борту не было достаточного количества спасательных шлюпок. Судовладельцы *Salam Maritime Transport Company* не побеспокоились узнать причину неприбытия парома в срок, не пытались связаться с судном и не известили высшие инстанции и ВМФ о происшествии. Береговая служба не имеет современных средств связи и аппаратуры навигационного слежения и может контролировать движение судов только на расстоянии до 15 миль от берега. Властями Египта родственникам обещана компенсация в 5200 USD за погибшего, 2600 USD — за пострадавшего. Судовладелец также гарантирует выплатить семьям погибших по 26 тысяч USD. Оказалось, что недалеко от крушения судна в это время был еще один паром «Св. Катерина» той же компа-

нии с 1800 пассажирами на борту, но он не оказал спасения тонущему судну из опасения за собственную безопасность.

Эта трагедия вызвала широкое обсуждение в общественности проекта строительства гигантского моста через пространство Красного моря из Египта (Шарм-эль-Шейха) в Саудовскую Аравию. Проект вполне осуществим и стоимость строительства 23-километрового моста предварительно оценивается в 3 млрд/ USD. Для мусульманских паломников, отправляющихся в ежегодный хадж в Мекку и Медину, сооружение моста будет иметь большое значение и облегчит транспортную доступность святых мест. Стоимость авиабилетов на массовые курортные направления, к которым относится и Шарм-эль-Шейх, из-за высокой ценовой конкуренции доступны по цене паломникам¹⁰³. Теоретически и для паломников на хадж мусульман из России новый маршрут через египетский курорт станет более удобным и экономически выгодным и потенциально даст прилив средств в экономику региона.

6 апреля 2006 г. в Красном море небольшое судно перевернулось при выходе из порта Джибути, на борту находилось не менее 300 мусульманских паломников, которые направлялись в город Таджура на севере страны. Причиной трагедии предполагается перегрузка судна. Судно-паром было рассчитано на 80 пассажиров. Около 35 человек утонули, многие считаются пропавшими без вести.

8 апреля 2006 г. в Гане на озере Вольта затонуло пассажирское судно, на борту которого находились 150 чел. Спасти удалось 30, остальные же предположительно утонули. Проводится расследование относительно причин крушения, по одной из версий, затонувшее судно было перегружено.

Еще более частотны повторяющиеся случаи гибели паромов имеют место в Индонезии, где морское сообщение является единственно доступным между тысячами островов архипелажных пространств (более 17 тыс. островов). Гибнут и местные жители, туристы, и даже свадебные церемонии. 1 февраля 2006 г. на востоке Индонезии недалеко от острова Роти (примерно две тысячи км от Джакарты), совершая рейс из города Купанг, расположенного на острове Тимор, на острова Палау в шторм утонул паром, на борту которого находилось 105 человек. Более половины пассажиров погибло. В декабре 2003 г. В Индонезии затонул свадебный паром «Берингин Джайя», на котором был более 300 человек, в том числе официальные лица — около 180 активистов пропрезидентской Демократической партии Индонезии¹⁰⁴. Спасено около 150 человек, остальные пропали без вести. Катастрофа произошла в штормовом море 20 км от ближайшего острова. Паром был перегружен, при вместимости 50 пассажиромест на нем было в шесть раз больше людей. Самая крупная морская катастрофа имела место в июне 2000 г. в водах Молуккских островов — там затонул паром, на котором было около 490 пассажиров, из которых спастись удалось единицам.

Отмечены случаи гибели речных и озерных судов при перевозке паломников. В 3 мая 2001 г. на реке Ганг близ города Нарора, расположенного в 150 км к востоку от столицы Индии Дели, затонул паром, перевозивший паломников. Большинство пассажиров пропало без вести. Более 100 человек погибли в результате крушения пассажирского парома на озере Танганьика, что в республике Конго. Трагедия (уже третья в течение трех месяцев подряд) произошла неподалёку от конголезского порта Калеми. Всего на борту судна находилось около 150 человек. В резуль-

¹⁰³ Однако отметим, что паломничество на хадж для россиянина — мероприятие существенно более дорогостоящее, нежели поездка на курорт, и доступно далеко не всем. Такая паломническая поездка обходится примерно не менее чем в 5 тыс. USD. Такую сумму при недостаточности средств у индивидуума можно собрать поручениями от других членов общины, что допускается религиозными устоями, и не только ислама, но и христианства. Впрочем, и это не останавливает верующих в устремлениях паломничества, в некоторых регионах принято ограничение — участие в хадже не чаще одного раза в пять лет.

¹⁰⁴ Media Indonesia.

тате кораблекрушения на реке Тетилуа, в Бангладеш, около 100 человек считаются пропавшими без вести. Пассажирский паром, на котором находилось более 130 человек, столкнулся на реке с грузовым судном неподалёку от города Бхола, расположенного на юге страны. После столкновения паром затонул.

Большинство катастроф происходит либо по причине ветхости судов, либо по причине перегруза или нарушения правил мореплавания и техники безопасности. 2 апреля 2006 г. в полутора километрах от берега Бахрейна при полном штиле перевернулось прогулочное судно со 136 туристами на борту. Судно ранее было назначено для ловли рыбы, конструктивно оно не предназначено для перевозки пассажиров, сертификата и лицензии на пассажирские перевозки не было, капитан не имел соответствующей лицензии на управление судном. Судно было перегружено пассажирами сверх расчетной нормы. Во время прогулки пассажиры скопились на одном борту, и судно перевернулось в секунды. Утонуло более 57 человек.

В настоящее время лайнеры получают сертификат на максимальное количество пассажиров, независимо от их возраста. Однако исследователи уверены, что судовладельцев необходимо обязать сокращать численность пассажиров, если это пожилые люди, поскольку на их эвакуацию требуется дополнительное время. В комитетах ИМО внимательно изучают вопросы, связанные с периодом времени, отводимого на эвакуацию. И если требование уложиться для эвакуации всех пассажиров в один час нарушается, должны быть внесены предложения и осуществлены мероприятия для изменения ситуации и конструкции судна. Однако на практике эвакуировать людей с круизного лайнера за один час просто невозможно.

Крупнейшие кораблекрушения пассажирских судов в истории человечества, повлекшие большие человеческие жертвы за последнее столетие¹⁰⁵:

1912 г. — Северная Атлантика, крушение судна «Титаник» при столкновении с айсбергом. 1503 погибших.

1954 г. — в проливе Цугару затонул японский паром «Тоя Мару». 1172 погибших.

1986 г. в результате столкновения с грузовым теплоходом «Петр Васев» в Цемесской бухте близ Новороссийска буквально в километре от берега затонуло пассажирское судно «Адмирал Нахимов», более 423 человек погибло.

1987 г. — у берегов Филиппин в результате столкновения с танкером затонул паром «Дана Пас». 4375 погибших.

1991 г. — в Красном море затонул египетский паром «Салам Экспресс». 464 погибших.

1994 г. — паром «Эстония», шедший из Таллина в Стокгольм, затонул во время шторма в 20 километрах от берегов Финляндии. 852 погибших.

2002 г. — у берегов Гамбии затонул сенегальский паром «Джоола». 1863 погибших.

Однако не только природные явления, неосторожность и халатность экипажей морских и речных судов приводят к катастрофам. Малопредсказуемые столкновения с крупными морскими животными (китами, кашалотами) также могут стать причиной морских катастроф, особенно для небольших и скоростных судов. В апреле 2006 г. японское быстроходное судно, направлявшееся в порт города Кагосима от острова Танэгасима, столкнулось с китом. В результате было ранено 93 человека. Толчок был такой силы, что, по свидетельству очевидцев, некоторых из пассажиров перебросило вперед на пять рядов.

За последнее время столкновения с морскими животными у японского побережья стали частым явлением. Аналогичный случай произошел 5 марта 2006 г. с

¹⁰⁵ Исключая случаи затопления пассажирских судов в период мировых войн.

небольшим быстроходным японским судном, возвращавшимся из Пусана в город Фукуока. В 60 километрах восточнее острова Цусима оно столкнулось с китом. При этом пострадали 11 человек. Через 12 дней после этого с китом столкнулся корабль, шедший из префектуры Нагасаки в южнокорейский порт Пусан. Тогда никто из находившихся на борту 310 пассажиров не пострадал.

11.22. Лодочные шоу и спортивные соревнования

В странах, где яхтинг, как вид деятельности, спорта и индустрии элитного развлечения, развит и имеет глубокие традиции, проводятся специализированные выставки различных лодок, каяков, каноэ, надувных лодок, весел, подвесных моторов, моторных лодок, круизеров и парусных яхт всех типов и размеров, а также специализированного оборудования и стационарных моторов. Там же демонстрируется и продается множественное и разнообразное туристское снаряжение, и, главное, снаряжение для рыбной ловли (удочки, лески, катушки, крючки, блесны, сети и многое другое, досконально понятное лишь специалистам).

На выставках представлен большой выбор парусного вооружения, канатов, навигационного и сигнального оборудования, локаторов, оборудования для камбузов и санузлов, кают, спасательных средств, оборудования для подводного плавания. Можно купить средства для современного развлечения на воде — водные мотоциклы в большом ассортименте. Для любителей водных видов путешествий предлагаются и разнообразные средства наземной транспортировки судов и яхт: от прицепов к легковым автомобилям и трейлерам для наземной перевозки судов до морских контейнеров.

Выставки и сами экспонаты — красочны, элитны по своему назначению и умопомрачительной стоимости («приличная» катушка для спиннинга стоит до 3000 USD и выше, не говоря об удиле на крупную рыбу, стоимость которого далеко обгоняет стоимость автомобиля). Выставки привлекают большое количество торговых агентов, представителей туристской индустрии, а также толпы обычных посетителей, число которых достигает 170–200 тыс. за 10 дней. Среди наиболее популярных европейских выставок следует указать *London International Boat Show* (проводится ежегодно в выставочном комплексе *Earls Court* в Лондоне с 1954 г., январь, 200 тыс. посетителей), *National Boat Show* (проводится ежегодно в выставочном комплексе *NEC* в Бирмингеме с 1962 г., февраль, 120 тыс. посетителей). *Boat Show* проводится в Ленэкспо в Санкт-Петербурге (Россия).

Выставки морской тематики проводятся сезонно и ежегодно. Особо следует остановиться на выставках круизной индустрии. Это узкоспециализированные выставки, проводящиеся четыре раза в год в круизных центрах в Майами, Амстердаме, Генуе, Сингапуре и Сиднее — сообразно популярным бассейнам. К моменту проведения выставок в порт подгоняются крупные круизные суда, которые служат сами экспонатами, и на них осуществляется доступ посетителей. На выставках экспонируется фантастическое количество всевозможного судового оборудования — от палубных шезлонгов, столовых приборов и оборудования для игрового и шоу-бизнеса до оборудования медицинских кабинетов. Круизный корабль функционирует в море в отрыве от берега, и там нет возможности оперативно сбегать в магазин или на оптовый склад и купить что-либо недостающее или закончившееся. Поэтому на судне есть все¹⁰⁶ в многотысячном ассортименте и достатке — от туалетной бумаги и электрической розетки до изысканного удовольствия и сигнальных флагов в количестве, достаточном для обеспечения

¹⁰⁶ По этому поводу есть морская шутка. Боцмана спрашивают: «Когда на линкоре кончается краска?». Он отвечает: «Когда ее остается на две покраски корабля».

жизнедеятельности в режиме отдыха 2500 чел. пассажиров и работы 1500 чел. команды. Выставки являются местом оптовой продажи и заключения сделок на поставку оборудования и всего другого необходимого для эксплуатации круизных судов.

Спортивные соревнования парусных и водно-моторных видов спорта привлекают большое количество зрителей. Они сами по себе являются красочными и романтическими. Существует индустрия промышленного изготовления гоночных парусных судов и спортивных моторных лодок большой мощности со стационарными моторами до 350–500 л.с. морского класса.¹⁰⁷ Созданы союзы и ассоциации владельцев маломерных судов, которые принимают на себя хлопоты устройства и проведения соревнований на популярных морских курортах. Соревнования привлекают большое количество специалистов и зрителей, потребляющих туристские услуги и специфические виды туристского продукта.

Гонки мощных моторных лодок и парусных судов всегда привлекают большое количество зрителей и туристов. Соревнования проводятся в туристских центрах, показываются по телевидению. В Санкт-Петербурге проводится этап мирового первенства по водно-моторному спорту в классе «Формула-1», один из зрелищных этапов гонки проводят на р. Нева в историческом центре города. Во время демонстрации соревнований по телевизионным каналам на весь мир показывают исторические панорамы города, Петропавловскую крепость, Эрмитаж, красивые мосты, что опосредовано активно способствует продвижению имиджа туристского центра на внешнем туристском рынке, привлекает туристов.

11.23. Музеи и моделирование

Морское дело уходит корнями в древность, имеет глубокие традиции, вызывает у людей уважение к этой профессии. Во многих странах созданы музеи, чаще всего военно-морские, отдельные исторические суда поставлены на стоянки в портовых городах, нередко в центре столиц. На них устроены государственные, ведомственные или частные музеи и выставки, активно посещаемые туристами. Музеи выполняют важную роль в сборе, хранении, изучении и классификации, экспонировании для публики и специалистов ценностей материальной и духовной культуры, связанной с судостроением, судовождением, историей военных сражений, морских промыслов и других аспектов мореплавания. Музеи морской тематики, особенно натурные экспонаты, охотно посещаются туристами.

В Санкт-Петербурге имеется музей «Арктики и Антарктики», экспозиция которого посвящена истории освоения полярных областей. Экспозиции знакомят с плаваниями русских поморов на Шпицберген и Новую Землю на кочах, важнейшими походами и экспедициями в Арктику и на шестой континент. В городе имеется большой Военно-морской музей. В центре Санкт-Петербурга на Неве стоит крейсер «Аврора», флагман и символ революции 1917 г., который занимает важное место среди экскурсионных объектов северной столицы.

Музей мореплавания устроен в Гетеборге (Швеция) — один из крупнейших музеев Швеции. Основан в 1917 г., имеет отделения парусного мореплавания, лоцманской и маячной служб, океанографическое, верфей и парохозяйства. Музей содержит 33 тыс. экспонатов, в том числе 600 моделей судов различных эпох. Частью музея является «Башня моряка» с обзорной террасой на высоте 52 м выше уровня моря.

В Нью-Йорке (США) организован музей — морской порт. В здании устроены экспозиции модельных судов, множественные экспонаты истории мореплавания, судостроения, океанографии. У пирсов музея стоят натурные экспонаты — парусные и современные суда. Во многих портах различных стран устроены музеи военно-мор-

¹⁰⁷ Такие морские лодки имеют большую стоимость (свыше 100 тыс. USD), однако заводы по их изготовлению не страдают от отсутствия заказов, и только в Австралии строят до 500 лодок ежегодно.

ского флота, истории судоходства и мореплавания. Музеи есть в Гдыне (Польша), Анаполисе (США), в Риге (Латвия) и других городах. Музей китобойного промысла устроен в порту Нантакет (США).

Музей судостроения организован в Копенгагене. Его экспозиция отражает развитие судостроения за последние сто лет на примере истории одной из старейших датских верфей «Бурмейстер ог Вайн». Музей открыт в 1946 г. Экспозицию составляют точные уменьшенные копии судов, построенные на этой верфи, начиная с XIX века. Многие экспонаты лишены обшивки корпуса, что позволяет посетителям разглядеть внутреннее устройство судна. На острове Бюгде, недалеко от Осло (Норвегия), имеется музей судов викингов. В составе экспозиции музея выставлены исторические суда типа «карфа» эпохи викингов IX–X век. Предположительно, что на таких судах викинги достигали берегов Америки. Одно из судов — «Викинг» — было воссоздано вновь и совершило плавание через Атлантику.

В Лондоне в Музее наук (1857 г.) основан раздел «водный транспорт». В составе экспозиции большое собрание моделей кораблей, в том числе адмиралтейских моделей. Имеется самая ранняя модель 100-пушечного парусника «Пирс», относящаяся к XVII веку. Среди экспонатов — модель знаменитого судна «*Great Britain*». Знаменитый чайный клипер «Катти Сарк» передан Национальному морскому музею в Гринвиче (Лондон, Великобритания) и превращен в музейный натуральный экспонат. В 1957 г. он был открыт для всеобщего обозрения.

Моделирование кораблей, воссоздание облика исторических судов в уменьшенных копиях¹⁰⁸ в настольном варианте — целая отрасль ремесленничества, часто граничащая с искусством. Сложнейшие модели из многих тысяч мельчайших деталей изготавливаются для музейных экспозиций, для индивидуального потребления в залах и кабинетах организаций и общественных зданий, частных коллекций. Сборка моделей кораблей из полуфабрикатов и заготовок, в том числе и радиоуправляемых моделей — любимая игрушка и полезное творческое занятие для детей младшего и среднего возраста, а иногда и для взрослых.

11.24. Страхование средств водного транспорта

Страхование средств водного транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с владением, пользованием, распоряжением водным судном, вследствие повреждения или уничтожения (угона, кражи) средства водного транспорта, включая моторы, такелаж, внутреннюю отделку, оборудование и др.

Страхование судов является одним из самых важных и распространенных видов страхования, что обусловлено характером повышенной опасности, сопровождающей суда в плавании и высокой стоимостью судов. Обязательные требования страхования судов содержатся в международных конвенциях и других документах, регулирующих мореплавание. В нашей стране действует «Кодекс торгового мореплавания», в котором в гл. 12 и 13 содержатся нормы, касающиеся общей аварии, как одного из главных рисков в морском страховании.

Морское страхование — исторически развитая отрасль. В мире существует огромное количество страховых фирм, крупнейшей из которых является английский Ллойд. В России крупнейшим страховщиком, традиционно осуществляющим морское страхование судов и грузов, является «Ингосстрах».

¹⁰⁸ Традиционный масштаб моделирования 1:48.

Традиционно предлагаются программы страхования по четырем видам ответственности:

- с ответственностью за гибель и повреждение (полная ответственность). Страховщик возмещает владельцу судна убытки от физической и конструктивной гибели или повреждения судна вследствие стихийных бедствий, посадки на мель или столкновения с какими-либо предметами; убытки и взносы и расходы по общей аварии; убытки от пропажи судна без вести; от повреждения судна при осуществлении спасания и тушения пожара. Также возмещаются убытки от гибели или повреждения застрахованного имущества в результате несчастных случаев в процессе грузовых работ и бункеровки, и другие. Не подлежит возмещению ущерб, возникший вследствие: военных действий; пиратских нападений; народных волнений; конфискации или реквизиции, ареста судна по требованию властей; умысла или грубой небрежности со стороны страхователя, выгодоприобретателя или их представителей; не мореходности судна, его ветхости и износа; погрузки без ведома страховщика взрывоопасных и самовозгорающихся веществ и предметов. Отдельные указанные события могут быть включены в договор страхования по соглашению сторон (например, военные действия);

- без ответственности за частную аварию. Страхуются все риски аналогично условию на полных условиях, однако ответственность страховщика не относится к частной аварии, убытки от которой возникают чаще других, но не имеют катастрофического характера;

- без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения. По этому условию страховщик не отвечает ни за какие повреждения застрахованного судна, кроме собственно его гибели;

- с ответственностью за полную гибель, включая работы по спасанию. Объектом страхования служат суда, при гибели и повреждении которых возникают потери в любой валюте. До конвертируемости рубля страхованию подлежал ущерб в иностранной валюте, однако теперь границы и условия страхования существенно расширены. Договор страхования может заключаться на срок или на один рейс. Указывается район плавания. Договор сохраняет силу, если судно вышло из указанного района плавания по причинам спасания людей, судов, грузов или обеспечения безопасности рейса. Страхование судов производится по сумме, заявленной страхователем, но не выше его фактической стоимости.

Страхование фрахта

Важный аспект — страхование платы за перевозку. В зависимости от условий оплаты фрахта страхователем может выступать перевозчик, грузовладелец или оба вместе. Если фрахт подлежит оплате в любом случае, даже при гибели судна с грузом, то в страховании груза заинтересован грузовладелец, т.к. при утрате груза он получит возмещение фрахта.

Если фрахт должен оплачиваться при доставке груза в порт назначения, то страхование фрахта находится в интересах обеих сторон (грузовладельца и перевозчика). Также перевозчик заинтересован в страховании фрахта в случаях, когда судно направляется под погрузку в другой порт и в пути может получить повреждение, не позволяющее доставить груз в определенные договором перевозки сроки.

Особые виды страхования осуществляются при морской перевозке пассажиров и туристов в круизных рейсах. Эти вопросы регулируются Афинской конвенцией.

Страхование грузов

Страхование грузов, в том числе и перевозимых транспортных средств (легковых машин и караванов, мотоциклов, туристских автобусов, грузового транспорта), что является характерной транспортной операцией на паромных линиях,

представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанный с владением, пользованием, распоряжением грузом, вследствие повреждения или уничтожения (пропажи) груза (товаров, багажа или иных грузов), независимо от способа его транспортировки.

Условия поставки товаров обычно всегда содержат информацию о страховке и достаточно четко распределяют обязанности по такому страхованию между поставщиком и получателем груза. Так, например, базисное условие *CIF INCOTERMS* (*cost, insurance, freight* — стоимость, страховка и фрахт) содержит четко определенные обязанности поставщика застраховать товар. На страхование принимаются грузы, а также ожидаемая прибыль и комиссия, фрахт и другие расходы, связанные с перевозкой грузов. По договорам страхования, заключенным со страховыми компаниями, возмещаются убытки, произошедшие от случайностей и опасностей перевозки.

Страхование грузов осуществляется по следующим условиям:

(1) С ответственностью за все виды риска

При страховании по условию «с ответственностью за все виды риска» *All Risks* возмещаются:

- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшие по любой причине, кроме особых случаев;
- убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

(2) С ответственностью за частную аварию

При страховании по условию «с ответственностью за частную аварию» возмещаются:

- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури, вихря или других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собой, удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортовой водой, а также мер, принятых для спасания или тушения пожара;
- убытки вследствие пропажи судна или самолета без вести;
- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива;
- убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

(3) Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения

При страховании по условию «без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения» (*Free from particular average — F.P.A.*) возмещаются:

- убытки полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури, вихря или других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собой, удара их о неподвижные или

плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортной водой, а также мер, принятых для спасания или тушения пожара;

- убытки вследствие пропажи судна или самолета без вести;
- убытки от полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива;
- убытки от повреждения груза вследствие крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собой или со всяким неподвижным или плавучим предметом, включая лед, пожара или взрыва на судне самолете или другом перевозочном средстве, посадки судна на мель;
- убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

В сфере морского страхования предлагаются:

- страхование собственно морского/речного судна (корпуса, машин и механизмов различного назначения) в случае эксплуатации, ремонта и даже постройки;
- страхование потери дохода — *Loss of Earnings*;
- страхование экипажей судов (*Crew Personal Accident*) и пассажиров от несчастных случаев, страхование жизни, потери трудоспособности, медицинских расходов;
- страхование судов маломерного флота, катеров, яхт, лодок;
- страхование судовладельцев и судоводителей перед третьими лицами.¹⁰⁹

11.25. Туристский продукт

■ Морские перевозки пассажиров и туристов на регулярных рейсах линейных конференций: международные и каботажные, трансокеанские маршруты.

■ Морские перевозки, комбинированные с другими видами наземных и воздушных перевозок.

- Круизный туризм в различных бассейнах Мирового океана.
- Паромные переправы, паромные перевозки туристов.
- Морские и прибрежные экскурсии развлекательные и прогулочные рейсы.
- Прибрежные регулярные и прогулочные маршруты.
- Трансферы и паромные перевозки в пределах архипелагов и островных групп.

- Парусные регаты и яхтинг.
- Ботели.
- *Toll Shipping*.
- Моторные лодки, морская рыбалка и охота, дайвинг.
- Фрахт всех видов судов маломерного флота (яхт любых типоразмеров, круизеров, лодок).

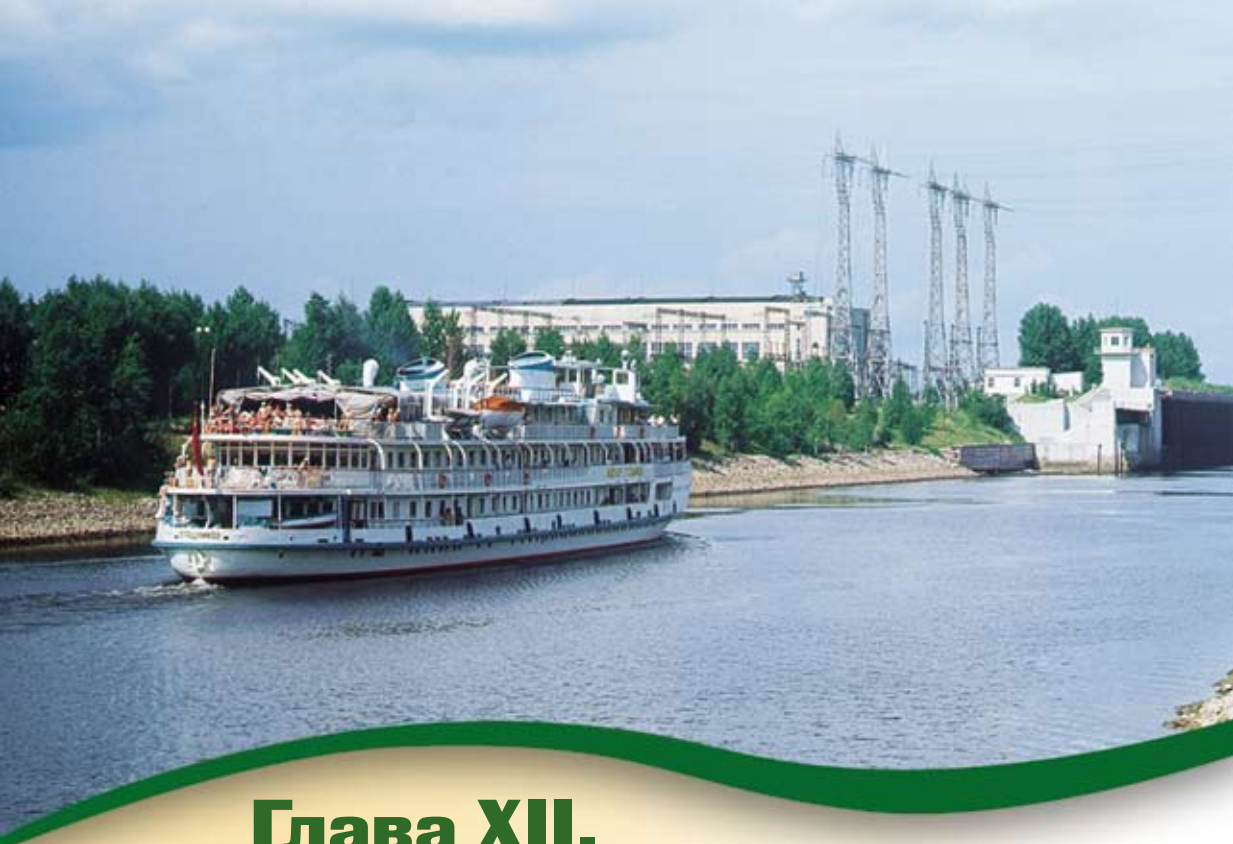
- Водный и водно-моторный спорт различных видов.
- Выставки и шоу, водные праздники и фестивали.
- Атракции, развлечения, торговля на борту судов, в том числе *duty free*.
- Подводное плавание, подводные экскурсии, приключенческий туризм, подводная археология, кладоискательство на морском дне.

■ Экскурсии по портам и портовым сооружениям, маякам, фортам.

■ Наземные музеи морские и мореплавания наземные и суда-музеи.

¹⁰⁹ Эта услуга осуществляется в рамках страхового пула ряда крупных страховых отечественных и зарубежных страховых компаний, действующих под общим менеджментом компании «Zeller Associates GmbH».

- Система обучения и подготовки персонала всех видов и категорий.
- Системы и оборудование спасания на воде.
- Информация, расписания, карты, лоции.
- Системы бронирования, в том числе автоматизированные компьютерные системы.
- Сувенирная продукция, товары специализированного и туристского ассортимента.



Глава XII.

Морские каналы

- Три больших канала
- Морские проливы
- К 150-летию Сайменского канала
- Вышневолоцкая водная система (Вышневолоцкий водный путь). История создания, развитие, настоящее и будущее



Глава XII.

Морские каналы

Три больших канала. Морские проливы. К 150-летию Сайменского канала. Вышневолоцкая водная система (Вышневолоцкий водный путь). История создания, развитие, настоящие и будущее.

12.1. Три больших канала

К числу больших каналов в мировом судоходстве относят Кильский, Панамский и Суэцкий. Все каналы — грандиозные и уникальные в своем роде искусственные сооружения, построены на стратегических морских путях в целях существенного сокращения маршрутов между континентами и территориями. К таковым относят три: (а) из Балтийского моря в Северное море, (б) из Средиземного моря в Индийский океан, (в) из Тихого океана в Атлантический океан. Идеи сооружения судоходных каналов муссировались с древних времен. Уже более 2000 лет назад делались попытки строительства каналов, например, между Нилом и Красным морем. Однако принципиальное решение эта проблема нашла только в конце второго тысячелетия ВС.

Кильский канал — Nord-Ostsee-Kanal («North Sea-Baltic Sea»)

Издавна, со времен викингов, делались попытки сократить морской путь из Балтийского моря в Северное море. Это было направлено не только на сокращение пути, но и на избежание опасностей у мыса *Kattegat* и проливов *Skagerrak*. Викинги перемещали свои суда на роликах и катках через 10-мильный Кильский перешеек. Первый Эдигерский судоходный канал был построен только в 1784 году между Кильским заливом и озером Эдигер. Через 100 лет в период 1887–1895 гг. канал был реконструирован для проводки крупнотоннажных военных судов немецкого флота. Канал был существенно расширен до 103 м и углублен до 11 м, трасса его претерпела изменения. При прохождении через канал суда сокращали путь от пролива Ла-Манш до Балтийского моря на сотни миль. Сегодня канал имеет протяженность 98 км от входа в Северном море до Кильского залива в Балтийском. Канал сокращает морской путь из Балтийского моря в Атлантику на 685 км. Инженерные сооружения на канале достаточно грандиозны. Построено семь железнодорожных и автомобильных мостов. Например, в городе *Rendsburg* для обеспечения прохода крупных судов построен железнодорожный мост (высотой более 50 м) и подъездные пути устроены в виде огромной спирали для въезда поездов на высокий виадук.

Суэцкий канал — The Suez Canal

Искусственный судоходный канал через Суэцкий перешеек соединяет Средиземное море и Суэцкий залив в Красном море. Он позволяет существенно сократить морские пути из Европы в Азию. Морской путь сокращается для торговых судов по времени до 20 суток, соответственно — имеет место значительная экономия топлива и эксплуатационных расходов. Длина канала — 163 км, ширина — 60 м, ширина при ложе — 20 м, глубина — 8 м. Это позволяет осуществлять проход по каналу крупных современных судов водоизмещением до 150 тыс. т. Поскольку разница в уровне моря между Красным и Средиземным морями составляет всего 80 см, на всей трассе канала нет шлюзов. Канал проходит через три больших озера *Lake Manzala*, *Lake Timsah*, и *Bitter Lakes*, в некоторых частях имеется несколько обводных каналов. Вдоль западного берега канала проложена ветка железной дороги.

История канала впечатляет своим трагизмом и глубиной. Мысль о постройке канала владела умами еще древних, ведь это пророчило немислимую экономию времени и ресурсов. Первый канал был сооружен по приказу фараона Рамзеса II приблизительно 1300 BC. Однако есть сведения о строительстве канала еще в 1850 BC. С перерывами (засыпало песком, разрушался войнами) канал просуществовал почти до VIII века AD. Древний канал соединял дельту Нила (примерно в районе нынешнего Каира) и Красное море и имел важное экономическое значение, как удобный торговый путь. Для защиты канала была устроена крепость, где позднее возник город, именовавшийся Вавилоном (двойник одноименного библейского в Месопотамии). Поддерживать канал в рабочем состоянии было технически и организационно сложно и дорого. Во времена Римской империи канал именовался каналом Траяна — *Trajan's canal*. Траян¹ — Римский император 98–117 AD, руководитель большинства крупных строительства, среди которых собственно канал занимает незначительное место. Канал многократно засыпали и вновь отрывали. Так, сведения о существовании канала и функционировании относятся в III веку AD. Канал был восстановлен в 642 г. и вновь закопан в 776 г. Были сведения о попытках восстановления канала в средние века, но далее его почти на 1000 лет забыли. Канал за время своего существования отнял жизнь у многих сотен тысяч людей, которые строили его, охраняли, защищали, отрывали и разрушали, а затем вновь воссоздавали и так до бесконечности.

Идея воссоздания канала генерировалась многими в эпоху Великих географических открытий. Великий Наполеон мечтал построить канал через Суэцкий перешеек и даже совершил военный поход в Египет в 1798 г., но своей цели в отношении строительства канала не достиг. Проект канала был воплощен в жизнь лишь в XIX веке. Французский инженер виконт *Ferdinand Marie de Lesseps* в 1854 г. начал работы по строительству Суэцкого канала. В 1858 г. была создана компания *La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*, которая занималась контролем строительства. Канал был открыт к навигации 17 ноября 1869 г. На первой яхте, торжественно проследовавшей по каналу, присутствовала французская императрица. Уже через год через канал проходило до 450 судов. В соответствии с международным соглашением, подписанным в 1888 г., канал был открыт для прохода судов всех наций без дискриминации. По сооружению канал приобрел стратегическое значение и перешел под контроль сначала Франции, а затем с 1882 г. под контроль Великобритании, и лишь в 1956 г. был национализирован, чтобы доходы от его эксплуатации направить на сооружение Асуанской плотины. Это решение повлекло за собой военные действия и блокаду канала. Некоторое время канал бездействовал и вновь был открыт в 1957 г. Позже канал стал объектом военных действий между Израилем и Египтом и был закрыт с период с 1967 по 1975 г.

Сегодня Суэцкий канал и его сооружения являются объектами неугасающего туристского интереса, а силуэты корабельных надстроек, двигающихся среди песчаных барханов, впечатляют не менее чем верблюды на фоне египетских пирамид. Мостов через канал нет, переправа осуществляется паромами. Несколько выше Суэца под каналом прорыт автодорожный тоннель, по которому следует транспорт на Синайский полуостров и морские курорты Суэцкого залива и Красного моря.

Панамский канал — *The Panama Canal*

Успех постройки Суэцкого канала инициировал проекты соединения Тихого океана с Атлантическим путем устройства канала через Панамский перешеек. Идея создания канала генерировалась с момента открытия и покорения Американского

¹ Полное имя императора — *Caesar Divi Nervae Filius Nerva Traianus Optimus Augustus*, или он также известен как *Caesar Nerva Traianus Germanicus*, истинное его имя *Marcus Ulpius Traianus* (b. Sept. 15, AD 53, Italy — d. Aug. 9, AD 117, Selinus, Cilicia).

континента. После ввода в действие Суэцкого канала в 1869 году его создатель — гениальный инженер, строитель и организатор француз Фердинанд де Лессепес предпринял в 1904 году попытку строительства канала на перешейке, соединяющем Северную и Южную Америку через озеро Никарагуа. Был выполнен большой объем земляных работ, но политические и естественные трудности изменили планы. Работы были прекращены, и в 1906 г. выбрана новая трасса канала через Панаму. Главным инженером и строителем канала стал Джон Ф. Стевенс. Панамский канал длиной 51,2 миль закончен строительством в 1914 году.

Канал берет начало в заливе Лимон в Карибском море, далее системой шлюзов уровень воды повышается более чем на 30 м выше уровня моря к обширному озеру Гатун (зеркало 166 кв. км), которое является частью канала и основным источником воды для канала. После озера устроена система шлюзов, посредством которой канал приходит к Тихому океану в гавань Балбоа. Ширина канала не менее 100 м, глубина 11–12 м, что позволяет проводить по каналу даже большие авианосцы. По шлюзам и узкостям канала суда буксируются электрическими локомотивами. Значительную часть пути суда следуют своим ходом. Контроль и эксплуатация канала длительное время являлись прерогативой США, в 1999 г. канал полностью передан Панаме. Известны круизные маршруты через Панамский канал.

Корфинский канал

В глубокой древности мореходов привлекала мысль сокращения пути через узкий Корфинский перешеек Балканского полуострова между Эгейским и Ионическим морями. Для преодоления перешейка многие века использовались принципы волока судов на катках по деревянным рельсам. Такое сооружение было известно с древности и практически действовало до XII века. Первая безуспешная попытка строительства канала была предпринята еще 600 BC местным царем Периандром. Идеи проведения канала выдвигались во времена Деметрия Македонского, Цезаря и Нерона, но и эти попытки были столь же неудачными. Лишь научно-техническая революция XIX века позволила осуществить мечту многих великих. Корфинский канал был построен в 1881–1883 гг. Длина канала 6,3 км, глубина 8 м. Канал активно используется для прохода малотоннажных судов водоизмещением до 5 тыс. т. Право на проход канала отражено в национальном законодательстве Греции.

12.2. Морские проливы

Ла-Маниш, Гибралтар. Черноморские проливы, Балтийские проливы, Магелланов пролив, Малаккский и Сингапурский проливы, проливы Индонезийского архипелага (Зандский, Локский, Макасский, Омбей и Витар)

Пролив Ла-Манш — La Manche or English Channel

Пролив разделяет европейский континент и остров Британия. Протяженность — 540 км, ширина от 180 км до 34 км между Дувром (Великобритания) и Кале (Франция). Глубина от 45 до 120 м. Пролив сформировался примерно 40 млн. лет назад. Пролив Ла-Манш служит естественной и исторической границей между развитыми европейскими странами Францией и Англией. В 55 BC пролив пересек римский император Юлий Цезарь с войском, хотя это потребовало много времени. Наполеон всерьез рассматривал планы захвата Англии, но канал Ла-Манш был непреодолимым препятствием для быстрого вторжения французских войск. В 1802 г. он предложил идею создания тоннеля под проливом.

Сегодня водное сообщение через пролив весьма интенсивное. В середине XIX века англичане составляли основной контингент путешественников по Европе. Пролив водным путем в 1988 г. пересекло 500 тыс. путешественников. Пролив не

замерзает, и круглогодично через него следуют все виды лодок, катеров, паромов всех видов, скоростных судов на воздушной подушке, автомобильных и железнодорожных паромов. В 1994 г. вошел в строй Евротоннель под проливом.² Ежегодно миллионы людей пересекают пролив, совершая путешествие либо на континент, либо на остров. Для привлечения пассажиров в условиях конкуренции авиакомпаний и скоростной железной дороги паромные компании вводят поощрительные клубные дисконтные программы. *Admiral's Club* дисконтный клуб пассажиров морских судов и паромов, часто пересекающих пролив Ла-Манш. Членом клуба становится любой пассажир, который в течение 12 месяцев не менее 5 раз пересечет пролив туда и обратно или 10 раз в одну сторону. На дальнейшие поездки он получит 20%-ную скидку на билет.

Гибралтарский пролив

Гибралтарский пролив служит естественным соединением Средиземного моря и Атлантического океана и разделяет Африканский континент (территорию Марокко) от Европейского — Пиренейского полуострова. Протяженность пролива 46 морских миль. Географической границей пролива со стороны Атлантики принято считать мыс Трафальгар на испанском побережье и мыс Эспартель на африканском берегу. Ширина западного входа в пролив составляет 27 морских миль. К востоку ширина пролива уменьшается и в самом узком месте между мысом Марокко и мысом Сирес составляет до 7,5 миль. Пролив интересен тем, что имеет два противоположных течения. Одно, поверхностное, вносит теплую соленую воду из Атлантики в Средиземное море, и придонное — в Атлантику, которое выносит из Средиземного моря еще более соленую и холодную воду.

Средиземное море — важный регион мореплавания с древних времен. Благоприятные климатические и географические условия делают этот район удобным для мореплавания. Страны на прибрежных территориях Средиземноморья считаются колыбелью нынешней цивилизации. Сегодня к берегам Средиземного моря выходят более 18 государств, население которых превышает 300 млн. чел.

Через Гибралтар проходят важнейшие торговые морские пути, открытые еще финикийцами 900 лет *BC* и основанные колонией Тартес (сегодня это порт и город Кадис). Две горы высотой 420 м на противоположных берегах пролива были поименованы «колоннами Мелькарта». Позднее в VII веке *BC* эти территории оказались под властью Греции, а Мелькартовы колонны стали называться Геркулесовыми столпами. В период Карфагена пролив представлял интерес как кратчайший путь из африканской части империи на территорию Иберийского полуострова, а не как выход в Атлантику. Римляне использовали пролив для распространения своего влияния на африканские территории. Последующее тысячелетие пролив много раз переходил из владения одного государства — другому, использовался для набегов арабов на полуостров, находился во власти арабских государств. Далее в 1502 г. контроль за проливом перешел к Испании. С 1704 г. и по настоящее время контроль за проливом осуществляет Великобритания.

Согласно ст. 10 Утрехтского договора (1713 г.) испанский король Филипп уступил «короне Великобритании в полную и нераздельную собственность город и замок Гибралтар вместе с портом и фортами». Пролив имеет важное стратегическое военное значение, которое значимо возросло с открытием Суэцкого канала. Так, в 1904 г. Великобритания не пропустила эскадру флота России, направленную в

² Это третья попытка строительства тоннеля века. Первая была неудачной. В 1880 году были начаты работы по сооружению тоннеля и даже пройдены первые 1,8 км, но работы были прекращены по соображениям безопасности Великобритании и ряду технических причин. Вторая попытка была предпринята в 1970 г., были пройдены по 2 км с каждой стороны канала, но работы были прекращены из-за недостатка финансирования. Фантастический проект удалось возобновить в 1987 г. и завершить в 1991 году.

регион русско-японской войны, флот был вынужден следовать в обход африканского континента, что существенно увеличило сроки похода. К моменту прибытия флота в район боевых действий Порт-Артур был уже сдан. Сегодня Гибралтар — мощная военно-морская и воздушная база Великобритании.

Пролив Гибралтар в наши дни один из самых оживленных проливов в мире. Проход через пролив совершают до 150 тыс.³ торговых судов разных стран ежегодно. Через пролив следуют круизные суда из Атлантики в средиземноморский бассейн.

Гибралтар⁴ — также отдельное государство на территории Пиренейского полуострова, находящееся под протекторатом Великобритании (площадь 5,8 кв. км). Это популярный туристский центр и известная оффшорная зона. Практически все работники и служащие — приходят из приграничных районов Испании. В дневное и вечернее время существенно дополняют население туристы или точнее экскурсанты, поскольку нужного количества мест размещения в стране нет. Собственных источников пресной воды нет. Используется дождевая вода, вода из морских опреснителей и привозная. Есть порт и международный аэропорт.

Многие туристы, посещающие Испанию и Португалию, стремятся побывать в Гибралтаре, посмотреть старую арабскую крепость *The Moorish Castle*, построенную в 711 г. и восстановленную в XIV веке. Форты были сооружены в 1068 г. Сегодня для туристов на скале на высоте 420 м сооружена смотровая площадка, с которой в хорошую погоду можно увидеть противоположный берег пролива. Для подъема туристов на смотровую площадку устроена канатная дорога. Если туристы успевают — то совершают экскурсию на катере на другой берег пролива. Через пролив ежедневно следуют несколько пассажирских судов и автомобильные паромы. После успешного строительства тоннеля под Ла-Маншем инженеры активно обсуждают проект сооружения тоннеля под проливом Гибралтар.

Web: <http://www.gibraltar.gi/>, <http://www.gibnet.gi/>

Черноморские проливы (Босфор и Дарданеллы)

На юге Европы в Средиземное море вдаются три больших полуострова: Пиренейский, Апеннинский и Балканский. С востока к Балканам обращен полуостров Малая Азия, составляющий часть Азии. Европа и Азия в этом районе разделены узкими проливами Босфор и Дарданеллы.

Пролив Босфор соединяет Черное море с Мраморным морем. Протяженность пролива составляет 16 морских миль, наименьшая ширина 700 м, наибольшая ширина до 3,6 км. Глубина судоходного фарватера от 28 м до 120 м. На европейском берегу при южной оконечности пролива расположены основные районы Стамбула с естественной бухтой Золотой Рог. Через пролив перекинут красивый подвесной автомобильный мост, высота пролетов, которого позволяет проход любым морским судам.

Пролив Дарданеллы соединяет Мраморное море с Эгейским морем. Это узкий извилистый пролив. Протяженность его составляет 36 морских миль, на большей части ширина пролива не превышает 3,6 км, но на траверзе городов Чанаккале и Гелибору ширина не превышает 1300 м. Судоходный фарватер имеет глубину от 30 до 150 м.

В древности этот район был оживленным перекрестком сухопутных и морских торговых путей. В IV веке AD правитель Восточной Римской империи Константин перенес столицу государства во вновь построенный город на берегу Босфора, который впоследствии был назван его именем — Константинополь. Длительное время выгодное геополитическое положение позволяло Византии сохранять кон-

³ В некоторых публикациях указывается 50–70 тыс. судов, не считая военные суда.

⁴ Арабское наименование страны *Jabal Tariq*.

троль над проливами и прилегающими территориями. В 1453 г. вся территория перешла к туркам и стала принадлежать Османской империи (а сегодня Турции). Вплоть до XVIII века турки осуществляли единоличный контроль над проливами на основании «древнего права Блистательной Порты» закрывать проливы для прохода иностранных судов. После кровопролитных войн между Россией и Турцией в 1774 г. было подписано важное соглашение, по которому Россия получила равные права на проход своих мирных, а затем и военных судов⁵ через проливы Босфор и Дарданеллы.

Проливы открывают проход круизным и другим судам из бассейна Черного моря в Средиземноморский бассейн и далее. Туристы из России и Украины могут совершить морские круизы по Средиземному морю и посетить крупнейшие порты и туристские центры этого бассейна.

Балтийские проливы

Система проливов, соединяющих Балтийское и Северное моря между полуостровами Скандинавским и Ютландия. Включает проливы: Малый Бельт, Большой Бельт, Эресунн (Зунд), Каттегат и Скагеррак. Балтийские проливы — единственный естественный морской путь, соединяющий Балтийское море и Атлантический океан. Правовой режим проливов определяется Копенгагенским трактатом, заключенным в 1857 г. Данией, Австрией, Англией, Венгрией, Бельгией, Голландией, Норвегией, Россией, Францией, Швецией и рядом других заинтересованных государств. Были отменены «зундские» пошлины и установлен беспрепятственный проход через пролив для судов всех стран. В 1932 г. Данией и Швецией заключено соглашение о разграничении территориальных вод в проливе Зунд. Фарватер в проливе Эресунн проходит по шведским территориальным водам, пролив Малый Бельт относится к водам Дании. В каждой стране принято соответствующее национальное законодательство, регулирующее мирный проход судов. Особо регулируется проход военных судов, осуществляющих мирный проход. Например, установлен уведомительный проход для группы более чем из трех военных или государственных судов. Имеются ограничения на пролет воздушных судов.

Для сокращения водного пути следования сооружен Кильский канал, который в значительной мере упрощает проход судов из Балтийского моря в Атлантику (см. Кильский канал).

Магелланов пролив

Магелланов пролив соединяет Атлантический и Тихий океаны (в южной части Южно-Американского континента). Длина пролива 310 миль, ширина от 1,5 до 22 миль, но в самом узком месте составляет всего 0,5 мили. Пролив был открыт Фернаном Магелланом в августе 1520 г. Во время своего кругосветного путешествия он открыл этот важный для современного мореплавания пролив и впервые прошел по нему из Атлантического океана в Тихий. Правовой режим установлен двухсторонним договором между Чили и Аргентиной в 1881 г. Пролив объявлен нейтральным на вечные времена и свободным для судоходства всех наций. На берегах пролива не должно быть военных сооружений, которые могли бы препятствовать проходу через пролив. На период военных действий в 1941–45 гг. проход судов в проливе был ограничен, и допустим только для судов стран, которые не находились в состоянии войны с Аргентиной. Был запрещен ночной проход. По завершению войны режим свободного судоходства был восстановлен. Новый договор подписан в 1984 г., проведено разграничение суверенитетов на воды, сушу

⁵ В 1833 г. на условиях Ункяр-Искелийского договора Россия была признана равноправной черноморской державой и стала выступать как равный партнер в регламентации режима прохода черноморских проливов.

и недра морского дна пролива, подтверждены свободы судоходства для судов всех наций и полетов воздушных судов.

Малаккский и Сингапурский проливы

Пролив между островом Малакка и Суматра. Пролив соединяет Андаманское (Индийский океан) и Южно-Китайское (Тихий океан) моря. Имеет длину 430 миль, наименьшая ширина пролива 21,5 мили. Имеются мелководные участки с глубинами 20 м. Это является опасным для крупнотоннажных судов с осадкой более 15 м. Например, крупнотоннажные танкеры должны следовать через пролив, имея запас глубины под килем не менее 3,5 м. В значительной части пролив является территориальными водами прибрежных государств (Малайзия и Таиланд). В нем установлен режим разделения движения при проходе встречных судов. Пролив опасен не только по условиям судоходства, но и является районом действия морских пиратов. Правовой режим пролива установлен международным соглашением в 1981 г., введены системы путей и правила прохода через пролив. К проливу применим принцип транзитного прохода судов.

Сингапурский пролив отделяет остров Сингапур от острова Риа (Индонезия) и является оживленным путем захода судов в глубоководный порт Сингапур. Протяженность канала — 105 км, наименьшая ширина — 16 км.

Проливы Индонезийского архипелага (Зондский, Локский, Макаassarский, Омбей и Витар)

По этим проливам установлено активное движение паромов, а также круизных судов. Протяженность Макаassarского пролива 800 км, ширина от 130 до 370 км. Пролив находится между островами Борнео и Целебес.

12.3. К 150-летию Сайменского канала⁶

Сайменский канал, проходящий в озерных системах Сайма-Вуокса по территории Финляндии и России, связывает систему озер Сайма в районе Лаппеенранты с Финским заливом в районе г. Выборг. Длина канала 43 км, глубина до 2,5 м, создана система 8 шлюзов, общая разница уровня воды в гидротехнических сооружениях 76 м. Канал проходит по живописной скалистой местности, особенно красивой в осеннее время. Канал построен в 1845–56 гг. По договору от 1962 г. часть канала, проходящая по территории СССР (а в настоящее время — России), передана в аренду Финляндии сроком на 50 лет. По каналу в навигацию следуют туристские круизные и экскурсионные суда. Активно курсируют суда линии *Kristina line*, доставляющие финских туристов⁷ в Выборг и Санкт-Петербург. Количество туристов оценивается до 50 тыс. чел. ежегодно. Канал и его сооружения находятся в приграничной зоне и эксплуатируются совместно двумя государствами (Финляндией и Россией).

14–15 июня 2001 года в Выборге была проведена международная конференция «Сайменский канал — история и современность». Конференция была проведена в помещениях Выборгского замка, по завершению конференции участники совершили прогулку по Сайменскому каналу на теплоходе. С финской стороны организатором выступил институт России и Восточной Европы (Хельсинки), а с российской — Санкт-Петербургский институт истории РАН, институт Финляндии в Санкт-Петербурге. В ходе семинара было сделано много интересных докладов

⁶ Совместно с Усыскиным Григорием Самойловичем, действительным членом Национальной Академии туризма, заслуженным путешественником России, д.ист.н., профессором.

⁷ Российские туристы предпочитают более дешевый автобус для поездок в Финляндию. В силу низкой платежеспособности эти туристы не образуют пассажиропотока в Финляндию и обратно речным видом транспорта, оставляя его более состоятельным финнам, которые тратят в судовом буфете суммы, существенно превышающие стоимость проездного билета.

и сообщений российских и финских ученых, историков, дипломатов. Ниже приводится полный текст доклада проф. Усыскина Г.С. и отдельные сведения из сообщений делегатов (Юрки Пааскоски, Пайви Ваттулайнен, Пертти Койстинен, Сакари Аувинен, Илмари Хакала, Сеппо Койвупуро, Терюков А.И., Цамутали А.Н., Барышников Н.И., Ваксер А.З.), выступивших на семинаре, которые были опубликованы в сборнике тезисов конференции. Данные обобщения материалов конференции публикуются с разрешения г-на Валдемара Меланко, директора института России и Восточной Европы (Финляндия). Все материалы изложены в хронологической последовательности событий и направлены на целостное последовательное освещение событий. Дополнительно приводятся сведения о текущих событиях в связи с каналом и организацией туризма в зоне канала.

История создания канала⁸

Первая попытка соединить озеро Сайма с Финским заливом относится ко времени между 1500 и 1511 гг., когда губернатор Выборга Эрик Туресон Бьелке впервые предложил такой проект. Несколько позднее была сделана практическая попытка создания канала. Это относится к 1600 годам, когда даже были сделаны две выемки грунта, из которых одна была известна под названием выемки Понтуса, в память полководца Понтуса де-ла-Гарди. Известны несколько различных альтернативных предложений создания канала, в том числе и его трасс. Так, поскольку река Вуокса соединяет озеро Сайма с Ладожским озером, еще в период царствования Екатерины II предлагалось устроить удобное речное соединение водоемов в обход Иматры. Но огромные расходы, которые требовались на эти работы, препятствовали исполнению этого плана⁹.

В 1826 г. на заседании городских судов Саволакса и Карелии решено было отправить в Петербург делегацию крестьян с просьбой к российскому императору, чтобы тот нашел возможности соединить озерный край Финляндии с приморскими городами. Николай I принял и выслушал делегатов, повелел произвести необходимые изыскания. Но реальных средств не было выделено, поэтому к изыскательским работам и прокладке канала так и не приступили. Тем не менее, Сайменский канал был жизненно необходим Финляндии и, в конце концов, был создан.

Предпосылки к постройке канала¹⁰

Принятию решения о постройке канала способствовала глубокая совокупность политических экономических и технических факторов. К первым следует отнести политическую обстановку в регионе в период 1830–1840 гг., которая характеризовалась стремлением вывести Финляндию из сферы влияния Швеции¹¹, усилить

⁸ Усыскин Г.С. 145 лет Сайменскому каналу (история создания). Тезисы докладов семинара: Сайменский канал — история и современность. Выборг, 14–15 июня 2001 г.

⁹ Эта светлая идея муссируется и сегодня. В наши дни технические средства позволяют построить более мощный канал и организовать новый транспортный путь для судов «река-море» из Балтики, через Неву, Ладожское озеро, Вуоксу – в Сайменскую озерную систему.

¹⁰ Юрки Пааскоски. Генерал-губернатор А. С. Меншиков, заместитель председателя хозяйственного отдела сената А. Г. фон Хаартман и Сайменский канал. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал — история и современность. Выборг, 14–15 июня 2001 г.

¹¹ На судьбу Финляндии повлияло также враждебное отношение Швеции к Наполеону. На встрече в Тильзите (1807 г.) Александр I и Наполеон договорились о том, что, если Швеция не присоединится к Континентальной блокаде, Россия объявит ей войну. Когда шведский король Густав IV Адольф отверг это требование, русские войска вторглись в южную Финляндию в 1808 г. и начали продвигаться на север. Взятие русскими крепости Свеаборг, которую называли «шведским Гибралтаром на Севере», нанесло серьезный удар Швеции. Осенью 1808 г. шведы были вытеснены со всей территории Финляндии, русские войска совершили рейды на Аландские о-ва и даже на территорию самой Швеции. В марте 1809 г. король Густав IV Адольф был свергнут. Война закончилась полным поражением Швеции, и по Фридрихсгамскому мирному договору 1809 г. к России отошли вся Финляндия и Аландские о-ва. В 1809 г. было образовано Великое княжество Финляндское со своим

предпосылки к политической и экономической самостоятельности страны, провести денежную реформу¹², углубить экономические связи с Россией. С этими целями активно планировались мероприятия по развитию экономики страны, введению таможенного тарифа, переориентации торговли на Санкт-Петербург. Создание новых транспортных путей из Финского залива во внутренние районы озерного края Сайма означало оживление экономики этого региона, создание рабочих мест и выгоды почти для трети населения Финляндии.

В 1834 г. Выборгский губернатор Август Рамзай вновь поднял вопрос о канале. Ход делу дали генерал-губернатор Финляндии князь А.С. Меншиков и начальник финансовой экспедиции энергичный сенатор Л.Ф. Гартман.

Технические проблемы

В Финляндии в то время не было школы гидротехники, технических знаний, опыта и навыков, которые были бы необходимы для осуществления широкомащтабного проекта строительства канала. Руководитель инженерной группы полковник Карл фон Розенкамф решил воспользоваться шведским техническим опытом и навыками, а также и новациями, наиболее подходящими к горно-геологическим условиям Финляндии. На работу был приглашен Нильс Эрикссон, который обучался у Томаса Телфорда из Великобритании, ранее работавшего экспертом на строительстве канала Гета в Швеции. По инициативе Эрикссона группа финских специалистов была отправлена в Швецию для ознакомления с техническими решениями канала Гета. Из Швеции были приглашены специалисты по строительству шлюзов и других гидротехнических сооружений. При строительстве Сайменского канала были использованы технические решения шлюзовых камер, шлюзовых ворот, разводных мостов, а также различных машин, оборудования и инструментов Телфорда.

Финансирование строительства

Проблемы финансирования стояли и стоят остро во все времена и при любых правительствах. Канал был нужен Финляндии. Поэтому финансирование строительства канала на протяжении 15 лет осуществлялось практически из бюджетных источников, т. е. из финской казны.

В городе Выборг был учрежден комитет для составления планов и смет по проекту постройки канала. Из Швеции пригласили специалиста, известного инженера-строителя гидротехнических сооружений для проведения изыскательских работ. В результате его работ выяснилось, что водный горизонт озера Сайма выше уровня моря на 256 и 1/2 футов (примерно 73 м), а стоимость сооружения по предварительным оценкам обойдется казне в 3 млн. рублей. Такое финансирование было выделено с рассрочкой на 15 лет.

Расходы на строительство составили 2,75 млн. рублей¹³, а по завершению строительства они превысили 3 млн. руб. Ежегодно выделялось около 200 тыс. руб. Половину расходов предполагалось покрыть за счет продажи акций населению, однако на деле платежеспособность населения была низка, и ожидания получить

сеймом и создана особая комиссия по финляндским делам (позже переименованная в комитет по финляндским делам). В 1812 г. столицей княжества был объявлен Гельсингфорс (Хельсинки). Финляндия пользовалась значительными льготами и привилегиями. Она получила свою почтовую службу и органы правосудия. Лютеранская церковь обрела статус государственной. Финны были освобождены от прохождения обязательной службы в русской армии. Благосостояние населения росло, а его численность увеличилась с 1 млн. человек в 1815 до 1,75 млн. в 1870 г.

¹² И выведение шведских денег из оборота.

¹³ Финляндия входила в состав Российской империи как субъект со статусом Великого княжества, обладая определенной самостоятельностью, включая собственную валюту. Однако столь большой проект, как строительство канала, по его значимости, согласовывался с императором, поэтому сметы строительства представлялись в рублях.

солидные заемные средства не оправдались. Доходы от продажи акций составили всего 600 тыс. руб.¹⁴ Недостающие средства были выделены из резервных бюджетных фондов.

Строительство канала

Работы по прокладке канала начались только в 1845 г. Шведский инженер-полковник Нильс Эрикссон внес некоторые предложения, улучшающие первоначальные решения. Первым начальником работ был барон Карл Ф. Розенкамф.¹⁵ Но в 1846 г. он скончался, и начальником работ стал генерал-майор Шернваль. Все работы по сооружению канала велись на средства Финляндии. Казну не обременяли и долги не делали. Общая стоимость строительных работ составила 12 381 800 FIM. Протяженность канала составила 54,5 версты. На этом расстоянии от с. Лавури-сала до мыса Лавола было построено 28 шлюзов из гранита, укрепленных цементом.

Открытие канала

Торжественное открытие Сайменского канала состоялось 26 августа 1856 г. Это событие было приурочено ко дню коронации императора Александра II. Вся Финляндия радовалась и гордилась своим водным сооружением, которое помогало проникнуть в самые пустынные места страны. Красота местности придавала особую прелесть всему гидротехническому сооружению. По берегам канала поставили памятники с надписью на русском и шведском языках: сенатору Л.Ф. Гартману, князю А.С. Меншикову, графу Ф.Ф. Бергу, инженеру и строителю Нильсу Эрикссону. У шлюза № 9, названного «царским», на отвесной гранитной стенке было написано: «Николай I и Александр II — торговле и благосостоянию Финляндии».

Все сооружения канала были выполнены, смело и оригинально, имея в виду, что разности уровней соединенных вод делали течение вод вниз чрезвычайно стремительным. Это было к тому времени сооружение образцовое и прекрасно выполненное. Открытие канала состоялось на 4 года раньше, чем это первоначально предполагалось. И еще одна удивительная загадка – относительная дешевизна гигантской работы. Здесь сыграли свою роль три фактора – распорядительность финнов, честность и, главное, скромная плата за рабочие, а часто и арестантские руки.

Польза от эксплуатации канала могла быть еще более значительной, если бы сильная рука устранила корыстное вмешательство Выборгских купцов-экспортеров. Из-за боязни утратить выгоды от монополии, посредством интриг и других способов, они сумели оказать влияние на выбор технических характеристик гидротехнических сооружений. Шлюзовые камеры были исходно устроены недостаточно широкими для пропуска крупногабаритных морских судов – не более семи метров шириной. В результате – все суда, имеющие корпус более семи метров шириной, должны были перегружать свой товар в Выборге. Этим способом полдюжины Выборгских фирм обеспечивали монополию экспорта. Именно из-за этого канал в то время не занял своих потенциальных позиций в транспортных перевозках. Уже значительно позднее, после перестройки Сайменского канала, ширина шлюзов была значительно увеличена, и грузооборот стал существенно выше.

В честь открытия Сайменского канала выдающийся финский поэт Топелиус создал торжественное стихотворение. «В великом национальном труде» сказала, по его мнению, «упорная сила бороться с природой и судьбой». *Как могло случиться, спрашивал автор, что та Сайма, которая бурною волною Иматры*

¹⁴ И в 1851 г. от продажи акций отказались.

¹⁵ Который за участие в строительстве целой серии каналов был прозван «бароном каналов».

проложила себе выход к свободе, поддалась людской лести и позволила запереть свои воды в тесных отделениях шлюзов? Нет большей почести на земле, пишет Топелиус, как пожертвовать собой и работать для родины. В создании канала он оценивал не только экономическую пользу, но и видел связь с Европой и с новым временем.

Трагические события

Вечером в день открытия канала Выборг тонул в сказочном свете фонарей. Граждане города, около 1000 человек собрались на один из Блестящих балов. Всюду царствовало веселье и ликование. Вдруг празднество было омрачено. Украшения поблекли. Пламя огня вспыхнуло над выборгским замком. Старый замок пылал как гигантский маяк, распространяя свое зарево на пространство нескольких миль. Огненный столб подымался все выше, а расплавленные железные листы крыши, как потоки лавы, спускались на землю.

Стоявшие к гавани пароходы обрисовывались на темно-синем фоне воды, как на картине. Жители Выборга с ужасом смотрели на страшный пожар. И вдруг все, объятые паническим страхом, бросились в сторону. Дело в том, что в замке хранился порох! Но благодаря стараниям властей и дружным действиям пожарной команды, огонь не добрался до пороховых хранилищ. Надо заметить, что замок в XIX в. горел уже второй раз. Первый пожар был 22 года назад, в 1834 году. Прошло достаточно много времени, пока замок восстановили. Стаи ворон долго вили гнезда в его сгоревшей башне.

Роль Сайменского канала для экономики Финляндии

Значение Сайменского канала исключительно велико для юго-восточной части Финляндии. Экономика региона Саволаксы и Южной Карелии освободилась от исключительной исторической зависимости отдаленных гаваней северной части Ботнического залива и Ладоги. Канал стал активно использоваться для перевозок грузов, в первую очередь вывоза леса и иной промышленной продукции из внутренних районов Финляндии в Балтику. Грузовое движение по Сайменскому каналу было оживленнее, чем на других финских каналах в силу его центрального положения. Например, в 1880 г. по нему прошло в тоннах 70% грузов, перевезенных по шлюзовым каналам Финляндии. Впоследствии грузооборот уменьшился, тем не менее в 1913 г. по каналу было совершено 35% всех грузовых перевозок страны, совершенных по шлюзовым каналам.

Развитие промышленности и флота¹⁶

Сооружение канала было самым крупным гидротехническим строительством Финляндии. Используемые здесь передовые методы строительства гидротехнических сооружений, принципы охраны окружающей среды, обучение рабочих, а так же их социальная защита – стали новшествами и позднее вместе с железнодорожным строительством распространились по всей стране. После завершения канала в 1856 г. на Сайме в промышленных центрах началось развитие судостроения — потребовались суда для эксплуатации нового пути сообщения озерной системы с морем. Именно активное использование паровых двигателей и развитие судостроения дали мощный толчок к развитию этих отраслей, способствовали занятости населения, развитию экономики региона. Создание нового транспортного пути также дало импульс к развитию деревообрабатывающей промышленности, способствовало увеличению импорта и освоению новой техники. На территории водной системы начали расти новые промышленные центры.

¹⁶ Пертти Койстинен. Влияние Сайменского канала на различные области культуры до 1917 года. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал — история и современность. Выборг, 14–15 июня 2001 г.

Благодаря каналу в «муйккувеси» (водах ряпушки¹⁷) появился мощный флот. Парусные суда, вначале ходившие по Сайме, через канал вышли в море, стали совершать дальние переходы до Америки, ходить по Средиземному морю. Но вскоре эти дальние плавания прекратились из-за конкуренции более крупных судов. Шкиперы Саймы отправлялись в Выборг и Петербург, иногда в Ладогу, Эстонию, Швецию и Германию. В начале XX в. на Сайме было почти двести самоходных барж, 130 других пароходов – пассажирских и буксиров, более 500 буксирных барж. Таким образом, примерно 3500 жителей Саймы получили работу на судах. С приближением зимы и завершением навигации моряки перебазировались на лесозаготовительные работы, капитаны судов становились руководителями работ и писарями, матросы — вальщиками леса и перевозчиками.

Грузовое сообщение по Сайменскому каналу¹⁸

Грузовое движение по Сайменскому каналу было оживлённое, чем на других каналах в силу его центрального положения. Однако с развитием железнодорожного сообщения и шоссейных дорог в регионе значение канала уменьшилось.

Интересно отметить взаимное влияние шоссейных, железнодорожных и водных перевозок в регионе. Казалось бы, благодаря улучшению водного сообщения должно было уменьшиться значение шоссейных дорог, а после завершения строительства железных дорог утратить своё значение водные пути, подверженные влиянию сезонности. В действительности ситуация оказалась обратной: объёмы перевозок как по шоссе, так и по водным путям перед первой мировой войной увеличивались. Рост был обоснован как специализацией, так и их преимуществом в отношении характерных грузов. Например, в зоне влияния Сайменского канала дорогие с точки зрения веса грузы, такие, как меха, кожи и щетина, остались в сфере шоссейных дорог. По дорогам перевозили и убойный скот. Однако просторные и извилистые водные пути распространились намного дальше, чем железные дороги, и водные перевозки были более дешевы. Железные дороги скорее подкармливали каналы, чем уводили у них объёмы грузовых перевозок.

Прежде по воде перевозились грузы, считавшиеся выгодными по весу, такие, как лесоматериалы. Однако наблюдались и односторонние грузопотоки. Примерно половина судов возвращалась по каналу в Сайму без груза — из Саймы вывозили больше грузов, чем туда ввозили. По стоимости, однако, в 1880-е гг. торговля стала дефицитной, поскольку российского зерна приходилось ввозить больше, чем раньше, из-за уменьшения собственных запасов на территории Саймы. Лесоматериалов вывозили гораздо больше. Пиломатериалы стали важнейшей статьёй импорта, наибольший объём экспорта наблюдался в 1864 г. В это время доля грузопотоков по Сайменскому каналу в экспорте пиломатериалов Финляндии составляла более 50%. В 1913 г. были достигнуты рекордные объёмы экспорта пиломатериалов, 693 000 кубометра (что составило 10% от всего экспорта пиломатериалов Финляндии). Суда Сайменского канала перевозили пиломатериалы на побережье Финского залива (в Выборг), где их перегружали на крупные морские суда, отправлявшиеся в Западную Европу. На Сайму водный путь обратно привозили кофе, сахар и соль.

Самым важным продуктом, на который повлияли железнодорожные перевозки, было масло. До появления железных дорог доля перевозимого по Сайменскому каналу масла доходила до 30% от всего экспорта масла Финляндии. Но иногда

¹⁷ Именно так называют озерную систему Сайма, только там водится уникальная мелкая рыба – ряпушка, которая славится у гурманов как изысканное блюдо и является важной составляющей национальной кухни.

¹⁸ Сакари Аувинен. Грузовое сообщение по старому каналу во второй половине периода автономии. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал — история и современность. Выборг, 14-15 июня 2001 г.

медленные перевозки и теплая погода ухудшали его качество. Поэтому после завершения Карельской железной дороги перевозки масла по Сайменскому каналу были прекращены.

По Сайменскому каналу до второй половины 1870-х гг. проходило примерно 2000–3000 судов в год. С введением полной свободы предпринимательства в 1879 г. количество проходивших по каналу судов резко увеличилось. В 1913 г. был поставлен тогдашний рекорд в 10955 рейсов. На самом деле канал использовался недостаточно: через него могли проходить до 13000 судов в год. Сезонные изменения количества судов были значительными. Для уменьшения очередей судов летом в белые ночи было даже разрешено ночное движение по каналу. Время от времени более 40% судов пользовались этой возможностью.

Изменились так же типы судов. В первые годы лесопильная промышленность для перевозки материалов использовала лодки, но затем перешли на баржи, барки и шхуны. Размер судов был оптимизирован по размеру шлюзовых камер (31×7,1×2,4 м). Паровые суда использовались для местного движения по каналу и для буксирования барж и лодок.

Речное и морское судоходство

В силу определенных характеристик гидротехнических сооружений на Сайменском канале было оживлённое местное речное судоходство в регионе Саймы. До 1883 года самым оживлённым было движение между Орави и Ионсуу. Доля дальних плаваний в судоходстве составляла и 5–6% и позднее выросла незначительно. В конце XIX в. Активное развитие судоходства наблюдалось в южной части Сайменского бассейна. Особенно выросло количество дровяных шхун крестьян.

Грузы и пассажиры чаще приплывали с северных территорий, чем из других мест. В долгих плаваниях путешествия на парусных судах были ненадёжными: введение паровых судов было прогрессивным, более надежным, рейсы были более короткими по времени. Количество рейсов паровых судов постоянно увеличивалось. Транспортные судоходные тарифы постоянно снижались, и водные перевозки были выгоднее, чем железнодорожные. Прекращение навигации в зимнее время не создавало серьезных препятствий, поскольку основную часть продукции успевали перевезти ещё летом.

Влияние Сайменского канала на экономику региона особо ощущалось в северных территориях, удельный вес местных водных перевозок увеличивался с продвижением на север. Сайменский канал стал не столько связующим звеном между Саймой и мировым океаном, сколько, прежде всего, важным путём сообщения местного значения.

Влияние социальной сферы

Санкт-Петербург и города Саймы оказали друг на друга сильное влияние не только в товарообороте, но и в социальных контактах, и в миграции населения в обоих направлениях. В частности, ремесленники отправлялись на обучение в Санкт-Петербург и возвращались в Финляндию профессионалами европейского уровня.

Канал открыл новый современный способ передвижения по Финляндии. С помощью пароходных линий канала и Саймы финнам, русским и всем остальным было легко совершать путешествия по Восточной Финляндии. Особенно любимыми местами стали Иматра, Пункахарью и Савонлинна (Нейшлот). Благодаря новому сообщению появились новые гостиницы и рестораны, отвечавшие петербургскому уровню. Конец столетия стал в Финляндии золотым временем для бальнеологических курортов, они появились в разных частях страны. В районе Саймы

особым спросом пользовались курорты Лаппеенранты и Савонлинны с казино¹⁹, оркестрами, затейниками и сдававшимися внаём виллами. Петербургские обычаи и культура еды укоренились в Восточной Финляндии.

Русские писатели и художники ещё с середины XVIII в. активно путешествовали по Восточной Финляндии. Благодаря постройке канала и завершённой в 1870 году петербургской железной дороги, эти поездки стали более доступными. В Санкт-Петербурге говорили о «поэзии Иматры и Саймы», у которой было много представителей. Художники восхищались Саймой и видами и канала. Оперные выступления в Савонлинне, начатые в 1912 г. международно-признанной финской певицей Айно Акте, собрали многочисленную русскую публику и познакомили её с финской «высокой культурой».

Сайменский канал и туризм²⁰

Учитывая привлекательность местности и интерес туристов к гидротехническим сооружениям и собственно речным круизам, канал немедленно стал использоваться как туристский объект. Информация о канале была оперативно включена в туристские путеводители.²¹ Публиковались заметки о путешествиях с описанием Сайменского канала, также канал как туристский объект присутствовал в путеводителях по Финляндии, кроме того, издавались специальные путеводители собственно по каналу.

Канал был открыт в 1856 г. для грузового и пассажирского судоходства. Красивая природа, инженерные сооружения, парки, окружавшие канал, быстро привлекли внимание туристов. Канал стал важной достопримечательностью дестинации и привлекательным туристским объектом наравне с Иматрой и Пункахарью в Восточной Финляндии. Ещё до своего завершения он пробудил широкий интерес. Первая туристская карта Сайменского канала была выпущена уже в 1852 г. – за четыре года до завершения канала. По завершению строительства канала активизировалась туристская деятельность: начались регулярные пароходные рейсы, в районе канала появился элитный дачный посёлок.

Туристские путеводители и маршруты по Сайменскому каналу

На семинаре был заслушан специальный доклад, посвященный изданию таких путеводителей (Терюков А.И.). Он выделяет периодически переиздаваемые путеводители, например, К.Б. Гренгагена «Спутник на Иматру, Выборг, Вильманstrand и Сайменский канал» (к 1911 г. было 5 изданий); «Спутник по Финляндии» издан в 1899 г. (переиздавался далее 10 раз). Отмечается «Путеводитель по Финляндии» Григория Московича (1988 г.), позднее география издания была расширена по всем скандинавским странам – Финляндии, Швеции и Норвегии (6 изданий). Москович выпустил также «Иллюстрированный практический путеводитель во Финляндии» (4 издания). Из таких серийных изданий А.И. Терюков отмечает также книги П.В. Гусева: «Великое княжество Финляндское: Путеводитель по городам, курортам и живописным местностям» (6 изданий), «Практический путеводитель по городам, курортам и живописным местностям Финляндии» (4 издания). Известен путеводитель «Спутник туриста по Финляндии» издания М. Пивоварского.

¹⁹ Отель в Нейшлоте (Савонлинне), где некоторое время были азартные игры, так и назывался Казино. Это название сохранилось за этим отелем до сих пор, хотя игорная деятельность была ограничена и в настоящее время запрещена вовсе. Вместо рулетки в отеле организовали водолечебницу, построили прекрасный бассейн, что вполне устраивает и местных жителей, и туристов.

²⁰ Пяйви Ваттулайнен. Сайменский канал как туристический объект. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал - история и современность. Выборг, 14-15 июня 2001 г.

²¹ Терюков А.И. Сайменский канал и озеро Сайма в русских дореволюционных путеводителях. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал — история и современность. Выборг, 14-15 июня 2001 г.

Большое количество описаний Сайменского канала встречается в книгах Н. Федотова²², который специализировался на описаниях Карельского перешейка. С 1888 г. он выпустил большое количество книг и брошюр по данной тематике: «Иллюстрированные путеводители по Финляндии. Курорты, санатории, дачные и живописные местности» (8 изданий), а так же «Новый путеводитель Н. Федотова. Иматра, Валлинкоски, Монрепо, Сайменский канал, Вильманstrand» (5 изданий). «Путеводитель на Иматру» (9 изданий); «Новый иллюстративный путеводитель на Иматру» (7 изданий). Есть и специальные описания Сайменского канала 1891 г. – «Путешествие по Сайменскому каналу в город Нейшлот и Пункахарью (с картой и рисунками)». Им же была опубликована специальная карта канала с указанием всех шлюзов, а также чертежи некоторых из них.

Туристские маршруты

Многочисленные путеводители предлагали различные туристские маршруты по Финляндии, в том числе и по Сайменскому каналу. Путеводители, изданные в Европе на разных языках, способствовали распространению известности области и наплыву туристов. В самые оживлённые сезоны по каналу проходило 27 рейсовых теплоходов в день. Пароходные компании жестко конкурировали между собой и стремились предоставить высокий сервис по меркам того времени. Корпус и верхняя палуба многих судов были закрытыми для защиты от морских волн и непогоды. Для путешественников были приготовлены удобные каюты, а у ресторанов судов было право продажи алкоголя в розлив.²³ Капитанами кораблей обычно становились капитаны дальнего плавания, которые говорили на нескольких языках и заботились об удобстве пассажиров.

Поездка из Санкт-Петербурга в Куопио или Иёнсуу занимала двое суток, из которых на путешествие по каналу уходил один день. У пассажирских пароходов было преимущество на канале, но их ход замедляло ограничение скорости. В самые оживлённые времена на маршруте Сайма — Санкт-Петербург ходило до четырёх рейсов в неделю. Самыми известными рейсовыми теплоходами были «Салама», «Вяйнямёйнен», «Конкордия», «Юрьё-Коскинен» (так же «Сампо»), «Элиас Лённрот», «Илмари», «Калева», «Санотар», «Куопио», «Ансио», «Отава» и «Айнамо». Это были грузо-пассажирские суда, и кроме пассажиров в грузовых трюмах они провозили различные товары.

Кроме рейсовых, по каналу ходили и другие charterные пассажирские суда. Образованное в 1871 г. в Выборге *Wiborgs Angsiups AB* стало позднее самым крупным в Финляндии предприятием по оснащению судов. Предприятие вскоре начало развивать регулярные пассажирские рейсы между Выборгом и Ряттиярви. Контингент путешественников был разнообразен, однако значимую часть объема туристских потоков составляли жители Санкт-Петербурга, в то время столичного города Российской империи, или путешественники, следовавшие через Санкт-Петербург транзитом из Европы.

Развитие туристской инфраструктуры

Развивающийся туризм требовал, естественно, развития сферы обслуживания. В Ряттиярви, Юустила и Лауритсала были построены гостиницы, а пароходная компания Выборга выстроила павильон рядом со шлюзом. Поселок Лауритсала

²² Федотов Н. Путеводитель на Иматру с подробными планами: Иматры, Валлинкоски, парка Монрепо, г. Вильманstrand, чертежами тройного шлюза, картой Сайменского канала и словарем наиболее употребительных шведских и финских слов, напечатанных русскими буквами, с русским переводом. – СПб.: Изд. Н. Федотов; Тип. Е. Евдокимова, 1888. – 31 с.

²³ Чуткое отношение к путешественнику и глубокое понимание мотивации круизной поездки. В наше время спиртное на судах в круизах по каналу ограничено, системы *duty free* нет, что в данном вопросе вызывает неудовольствие у путешествующих россияне.

у верхнего шлюза канала оживился. Там были построены два магазина, кафе и пивоваренный завод. Гостиница «Сайма» стала самой крупной на канале. На острове Саунасаари в устье канала располагались киоск и общая сауна, известная своим ярким образом жизни. Для отдыха путешественников служили места для ожидания, оборудованные навесами, смотровые башни и киоски, содержавшиеся за счёт сооружений канала.

Ряттиярви летом был самым оживлённым местом. Уже в 1870 г. были организованы рейсы к шлюзу Ряттиярви, откуда дилижанс доставлял путешественников во двор гостиницы *Grand Hotel Cascaden* в Иматре. Покрытое розовой штукатуркой здание гостиницы Ряттиярви было на самом деле рестораном и станцией, которые акционерное общество Иматра реконструировало для развития собственного туризма. Так, по всему пути следования дилижанса было полно лоточников и попрошайек, пока губернатору, в конце концов, не пришлось ограничить эту деятельность. После завершения строительства карельской железной дороги в 1892 г. движение по каналу сократилось, но Ряттиярви по-прежнему остался популярным. Первую половину пути до Иматры совершали на поезде, другую половину – в экипаже или на пароходе.

Также популярными были маршруты из Выборга в Пункахарью и Савонлинну, и на курорты Лаппеенранты и Рауха. Между войнами некоторое время действовал санаторий Онненлинна на прежней роскошной даче недалеко от шлюза Ряттиярви.

Дачная жизнь на канале

Район канала стал привлекательным местом для дачного строительства и отдыха. Так, в Ряттиярви было множество больших дач и усадеб. Самой роскошной из них была дача министра иностранных дел России А. Вон Гиерса, которую в своё время построил один из инженеров канала. Первые дачи вдоль трассы Сайменского канала появились ещё во время его строительства. Участки канала, находящиеся в служебном пользовании, украшали посадками, и тем самым стимулировали сдачу участков в аренду под строительство коттеджей. Вскоре дачи состоятельных выборжцев и петербуржцев обрамили канал до Нуйямаа. Кроме красивой местности, популярности отдыха способствовало также регулярное сообщение, обеспеченное рейсовыми теплоходами, проходящими по каналу в сезон. Многие дачи были украшены резьбой, башнями и балконами, их окружали обширные, ухоженные сады с беседками и причалами. Названия домов были такими же романтическими, как и их внешний вид: Рунолинна, Рауханранта, Илоранта, Оннела... Спрос на дачи в местности был настолько высок, что их было выгодно строить для сдачи в аренду. Так, например, на территории поместья Юустила их было двенадцать, около десятка в усадьбе Лавола и восемь в Пиетила.

Вдоль канала также располагалось множество больших имений, самым известным из которых было расположенное в устье канала имение Лавола, принадлежавшее роду Чеслефф. Вместе с дачами усадьбы образовывали красочный ансамбль, атмосфера которого была весёлой и интернациональной. Посещения, прогулки и концерты оживляли общественную жизнь, в то же время давая возможность заработать местному населению. После первой мировой войны независимость Финляндии прервала поездки петербуржцев по каналу, многие дачи остались бесхозными и обветшали. Выборжские дачники оживляли теперь местную жизнь, пока война окончательно не разрушила усадьбы и весь единственный в своём роде культурный пейзаж.

Революция в России и судоходство по каналу

Ленин 31 декабря 1917 г. подписал договор о самостоятельности Финляндии, а Сайменский канал находился на территории этой страны.²⁴ Тем не менее, события в России оказали значимое влияние на развитие туризма и транспортные перевозки. В 1918 г. предприятие *Wiborgs Angsiups AB* утратило большую часть судов, и ему пришлось прекратить свою деятельность. В 1920-е годы в Выборге местное судоходство обслуживало *Laiva Oy Riento*, среди судов которого были «Лоухи», «Иматра», «Велламо» и «Нуйямаа». Из пароходных компаний вне Выборга самой важной была *Hourylaiva Osuus-kunta Nuijamaa*, у которой было пять пассажирских судов в 1908–1935 гг. Это были: «Матти», «Импи», «Сяркилахти», «Киурвеси» и «Нуйямаа». Последний был самым крупным из них, это был последний корабль, совершавший регулярные пассажирские рейсы между Выборгом и Лаппеенрантой.

Прекращение круизов богатых петербуржцев в 1920–1930 гг. означало угасание пассажирского движения по Сайменскому каналу, хотя поездки на теплоходах были ещё популярны в других частях Саймы.

Сайменский канал в период войны 1939–1944 гг.²⁵

Любые транспортные пути всегда и во все времена определенным образом рассматриваются в плане военных действий, переброски войск и снабжения армии при возможных региональных конфликтах. В планах Генерального штаба вооружённых сил Финляндии и подчинённого ему высшего командования ещё в 1930-е гг. Сайменский канал рассматривался как возможный путь для организации снабжения армии. В соответствии с разработанными планами предполагалось сосредоточить военные действия южнее, на Карельском перешейке. Финны верили, что смогут остановить противника на главной линии обороны, или на линии Маннергейма, которая стала знаменитой во время зимней кампании 1939 г. За ней, однако, были спланированы ещё два уровня обороны: линия V и линия T, которые и располагались в южной части Выборга.

Уже осенью 1939 г. во время так называемых сверхсрочных военных сборов было отмечено, что Сайменский канал может, по крайней мере, частично оказаться в зоне боевых действий.²⁶ Была поставлена цель сделать канал противотанковым заграждением в системе обороны данного района. По существу канал представлял собой в некоторых местах серьезное препятствие для бронетехники и других видов армейского транспорта благодаря глубокому руслу. Совершенствование укреплений на канале начали со строительства в каждой камере шлюза деревянных и каменных конструкций, которые со стороны потенциального противника были укреплены камнем. После завершения заграждений и плотин были открыты

²⁴ После Февральской революции в России в марте 1917 г. были восстановлены привилегии Финляндии, утраченные после революции 1905 г. Был назначен новый генерал-губернатор и создан сейм. Однако закон о восстановлении автономных прав Финляндии, принятый сеймом 18 июля 1917 г., был отклонен Временным правительством, сейм распущен, а его здание было занято русскими войсками. После осенних выборов парламент взял всю власть, поскольку в России произошла Октябрьская революция. Так называемый Сенат независимости, руководимый Свинхувудом, сделал парламенту предложение о декларации независимости Финляндии и провозглашении нового суверенного государства республикой. После свержения Временного правительства Финляндия провозгласила свою независимость 6 декабря 1917 г. Однако зарубежные государства отказывались признать независимость Финляндии прежде, чем это сделает советское правительство. 31 декабря 1917 г. правительство большевиков объявило о признании Россией нового Финляндского государства.

²⁵ Илмари Хакала. Мощное противотанковое заграждение – «Сайменский канал» 1939-1944 гг. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал - история и современность. Выборг, 14-15 июня 2001 г.

²⁶ Отношения Финляндии и СССР постепенно ухудшались, особенно после заключения пакта Молотова – Риббентропа о включении Финляндии, стран Балтии и восточных районов Польши в советскую сферу влияния.

шлюзы, и в канал была запущена вода. По расчётам водная поверхность канала не должна была покрываться льдом при наличии течения, если скорость наполнения составляла бы более 40 кубометров в секунду. На самом деле канал мог пропускать только 25 кубометров воды. В зиму 1939 г. морозы были столь сильные, что канал покрылся толстым льдом и замёрз. На озёрах (Ряттиярви и Нуйямаанярви) канал не замерзал благодаря постоянно курсировавшим ледоколам. К тому же во льду прорубали специальные полыньи, которые были прикрыты от замерзания. Характеристики канала как препятствия и оборонительного сооружения была улучшена строительством каменных противотанковых заграждений на всех дорогах, ведущих с востока к переднему краю обороны.

Осенью 1939 г. для укрепления заграждений на юго-востоке канала было запланировано расширение и укрепление плотины. 10 ноября 1939 г. началось строительство плотины на юге канала, от озера Юустиланярви в сторону Выборга. Плотина имела длину 380 м и высоту 5,5 м над уровнем моря. Так же, как и плотины шлюзов, плотина Кивикоски была укреплена камнем со стороны противника. По расчётам, таким образом, были затоплены обширные области до озёр Вентеля, Кярстиля и Люкюля. Естественная поверхность озёр здесь составляла 8,5 квадратных километров, после затопления площадь воды составляла примерно 35 квадратных километров.²⁷

Плотина была закончена 18 февраля 1940 года. На следующий день вода начала подниматься в Кярстилянярви. В начале марта 1940 года половодье достигло своего максимума. Поступление воды в Сайменский канал было прекращено только 15 марта 1940 г., уже после окончания боев. В то время высота подъема воды составляла 3,3 метра.²⁸

13 марта 1940 г. в Москве был подписан мирный договор. Финляндия уступила СССР п-ов Рыбачий на севере, часть Карелии с Выборгом, северное Приладожье, а п-ов Ханко был передан России в аренду сроком на 30 лет. В связи с тем, что новая граница между СССР и Финляндией разделила в 1942 г. канал на две части, он, в конечном счете, перестал функционировать.²⁹

Во время войны 1941–1944 гг. гидротехнические сооружения плотины не использовались в военных действиях³⁰, но они оказали влияние на ход боевых операций. Летом 1941 г., когда финские войска заняли Выборг, канал создал одну проблему. Из-за отсутствия соответствующего понтонного оборудования в армейских

²⁷ Наступление на Выборг Красная Армия развернула по нескольким направлениям. 34-й стрелковый корпус атаковал город. Части 50-го корпуса вышли к Сайменскому каналу и начали наступление с северо-востока. Эти войска столкнулись с неожиданной опасностью. Чтобы помешать наступлению советских частей, финны открыли шлюзы в верхней части Сайменского канала. В этой части Финляндии обилие сообщающихся друг с другом естественных озёр служит своеобразным «компенсатором» сезонных колебаний уровня вод. Большинство дорог проходит очень невысоко от уровня воды в озерах и реках: паводков здесь не бывает. Поэтому, когда вода из искусственно созданной и подпираемой шлюзами системы Сайменского канала была выпущена, огромные зоны были затоплены. В некоторых местностях вода поднялась на 6 м, в районе станции Тали советским частям пришлось форсировать районы, затопленные ледяной водой на 2,5 м, чтобы потом штурмовать расположенные на высотах финские ДЗОТы. 4 марта 1940 г. советские войска получили приказ о начале «ледового похода». Это наступление должно было привести к обходу правого фланга противника по льду Финского и Выборгского заливов. Группа ближнего обхода (шесть дивизий 23-го и 10-го стрелковых корпусов) должна была выйти к материковой части Финляндии юго-западнее Выборга. Группа была усилена аэросанными отрядами и инженерными частями, снабженными мощными бульдозерами, способными прокладывать в 75-сантиметровом снегу поверх морского льда дороги шириной до трех метров.

²⁸ Плотины Кивикоски использовали также в 1967 г. при строительстве новой трассы Сайменского канала. С ее помощью углубили и расширили часть канала между Кивикоски и Лавола, выполняя т.н. «сухие» работы. Это сильно уменьшило расходы и облегчило работу.

²⁹ Условия этого договора расценивались Финляндией как несправедливые, и в целях возврата утраченных территорий Финляндия вступила в войну с СССР на стороне Германии.

³⁰ Через канал в 1942 г. осуществлялась проводка мощных и отлично вооруженных современных итальянских торпедных катеров MAS 526 – 529 на Ладожское озеро и обратно.

частях не было оперативной переправы через канал во время боевых действий. Во время позиционной войны канал был приведён в порядок и пригоден для судоходства, использование его как военного объекта не планировалось. Во время боев летом 1944 г., когда для снабжения финских войск на Карельском перешейке были задействованы почти все железнодорожные и шоссейные пути сообщения, канал стал важным маршрутом для эвакуации во внутренние районы Финляндии гражданского населения.

В 1943 г. преемником президента Ристо Рюти стал Маннергейм, который начал искать пути выхода из войны. В сентябре 1944 г. Финляндия подписала соглашение о перемирии с Великобританией и СССР и обязалась содействовать выводу из страны германских воинских соединений.³¹

Сайменский канал в послевоенные годы³²

Для возобновления судоходства по каналу в послевоенный период требовалось не только осуществить реконструкцию его обветшавшего оборудования и сооружений, но и достичь межгосударственного соглашения об использовании части Сайменского канала, находящейся под юрисдикцией СССР. Впервые в 1948 г. Правительство Финляндии обратилось к СССР с просьбой использования Финляндией части Сайменского канала, проходившей по территории СССР. Но реально решение проблем возобновления эксплуатации Сайменского канала было начато только в 1954 г. во время поездки в Москву министра иностранных дел Финляндии Урхо К. Кекконена. Благодаря усилиям дипломатической миссии в СССР прибыла группа финских специалистов для изучения состояния канала на участке от государственной границы до Выборгского залива. Специалисты пришли к заключению, что канал вполне пригоден для восстановления по нему судоходства.

Однако до практических решений дело не дошло. Определенные круги в Финляндии выступали за перераспределение положений мирного договора и пересмотра территориальных границ. Принятие решений о совместной эксплуатации канала перешло в политическую плоскость, поскольку расценивалось как шаг к закреплению существующего положения в послевоенном разделе территорий. Стал подвергаться резким нападкам У.К. Кекконен, которого в отдельных органах печати стали обвинять чуть ли не во «внешнеполитических спекуляциях», говоря, что он якобы не имел полномочий для ведения переговоров с советскими представителями о Сайменском канале. Называя ведение предпринятых переговоров превышением власти, отдельные противники восстановления движения по Сайменскому каналу заявляли, что Кекконена следовало привлечь к судебной ответственности. В такой атмосфере решение вопроса о Сайменском канале перетекало из года в год. Только в 1960 г. СССР дал соглашение на передачу Финляндии части Сайменского канала для эксплуатации сроком на 5 лет.

Проблема Сайменского канала как политическая активно использовалась для подрыва авторитета прогрессивного деятеля У. Кекконена, ставшего президентом страны. В публикациях часто говорилось о том, что Финляндия против политики развития дружеских отношений с СССР. К числу высказываний, дававших основание для такого заключения, можно было отнести, публикацию в газете «Ууси Суоми» органа Национальной коалиционной партии «...Использование Сайменского канала не может считаться целесообразным до тех пор, пока канал

³¹ В феврале 1947 г. между Финляндией и СССР был подписан договор, согласно которому Финляндия отдавала район Петсамо, обменивала арендуемый п-ов Ханко на район Порккала-Удд и выплачивала репарации в размере 300 млн. долл.

³² Барышников Н.И. Проблема восстановления судоходства по Сайменскому каналу (ее политический аспект в начале 1960-х годов). Тезисы докладов семинара: Сайменский канал — история и современность. Выборг, 14-15 июня 2001 г.

и прилегающие к нему сооружения не будут принадлежать финляндской администрации...». В другом случае эта же газета в ироническом духе называла согласие СССР предоставить Финляндии право эксплуатировать советскую часть Сайменского канала «исторической переменной», так как Москва впервые проявила готовность «уступить свою территорию другому государству». Газета заявляла, что, исходя из «исторической и национальной точек зрения», идея использования Сайменского канала должна быть отклонена. При этом резкие нападки на У. Кекконена не прекращались и в период 1961–1962 гг.

В противовес мероприятиям по введению в строй сооружений существующего Сайменского канала выдвигался даже трудно осуществимый план (автор — профессор Пентти Кайтера) сооружения нового канала, который соединил бы водную систему озер Сайма и Пяйяне через реку Калайоки с Ботническим заливом. Делались также попытки доказать, что с экономической точки зрения Сайменский канал потерял былое хозяйственное значение и не будет рентабельным при его эксплуатации.³³

Тем не менее, в 1962 г. был заключен советско-финский договор о передаче Финляндии советской части Сайменского канала в аренду на 50 лет на выгодных для нее условиях, а также острова Малый Высоцкий в Финском заливе. В следующем году началась реконструкция Сайменского канала. На берегу канала на гранитной стеле имеется теперь памятная надпись: «Реконструкция Сайменского канала — 1963–1968 — результат дружбы народов Советского Союза и Финляндии».

Восстановление и переустройство сооружений Сайменского канала³⁴

Во время визита Урхо Кекконена в Москву в 1960 г. было отмечено, что СССР готов сдать в аренду Финляндии часть Сайменского канала, находящуюся на территории СССР, на 50 лет. В Финляндии была создана техническая совещательная комиссия для выяснения целесообразности ввода канала в эксплуатацию. Совещательная комиссия не вводила специальные проекты, а оценила расходы на модернизацию, прервавшуюся из-за войны. Еще в 1927 г. канал начал переоборудоваться для 1000-тонных судов. Работы были выполнены примерно на 38%, но многое было утрачено и разрушено в годы войны. Комиссия определила, что завершение работ обойдется примерно в 145 млн. FIM. Была проведена транспортно-экономическая оценка возможности судоходства по каналу. Начались совещания на межгосударственном уровне об аренде участка канала. В августе 1961 г. в Финляндии были назначены представители совместной комиссии стран.

Только после подписания в сентябре 1962 г. договора об аренде канала можно было начинать проектирование, опираясь на окончательную ратификацию договора. В Финляндии в 1950-х гг. было построено несколько шлюзовых каналов и проложены фарватеры для лесосплава, но крупные работы по строительству каналов после Второй мировой войны не проводились. Работы по строительству каналов в Финляндии в то время находились в ведении Управления по строительству дорог и гидротехнических сооружений, в котором для таких работ существовал небольшой, отдел по строительству каналов. Для строительства Сайменского

³³ Сеть судоходных водных путей Финляндии сегодня составляет 6,1 тыс. км и включает каналы между многочисленными озерами, имеет исключительно важное значение для пассажирских и грузовых перевозок. Зимой судоходство по каналам осуществляется с помощью ледоколов. Вопрос о сооружении канала, альтернативного Сайменскому, не снят с повестки дня. Широко обсуждается проект канал из озерной системы средней Финляндии по трассе Кюмийоки-Мянтюхярю с выходом в район г. Котка в Финский залив. Для Финляндии сегодня — это скорее политический вопрос, чем экономический.

³⁴ Сеппо Койвуपुरо. Проектирование и строительство Сайменского канала, 1963–1968. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал — история и современность. Выборг, 14–15 июня 2001 г.

канала отдел начали укрепляться, увеличивая состав технического персонала. В ноябре 1963 г. в отделе было образовано временное конструкторское бюро для строительства Сайменского канала, в котором была организована и проводилась проектная работа.

Проектные работы

Начальный этап проектных работ затрудняло то, что на участок канала, расположенный на территории СССР, было невозможно попасть до конца 1963 г. Проектные работы, однако, могли осуществляться на общем уровне, а так же в той части, где не требовались точные данные о месте строительства. Финляндия была связана договорным обязательством: построить канал в течение пяти лет, так что не следовало терять времени. Очень важно было оценить размер судов, для которых строился канал. Было решено, что канал нужно строить для более крупных судов, чем рассчитывали во время прерванных в 1930-х годах работ. В Финляндии и в других странах Балтийского региона строились суда чуть менее 500 брутто-регистральных тонн, у которых в международном законодательстве были некоторые льготы в отношении конструкции и экипажа. Было решено делать расчёты канала именно для таких судов. Более крупные размеры судов означали расширение всех шлюзов, построенных в 1930-х годах. Смета расходов выросла примерно до 190 млн. марок. Канал рассчитывался для судов размером 78,0×11,0×4,2 м. Размеры каналов и шлюзов определялись затем по испытаниям масштабных моделей судов.

Трудности в процессе работ

Согласно арендному договору Финляндия отвечала за все работы по строительству канала, в т. ч. и на арендованной территории Советского Союза. После подписания договор был одобрен парламентом, и 27 августа 1963 г. произошёл обмен ратификационными грамотами между СССР и Финляндией. Строительные работы на территории Финляндии начались летом 1963 г. После этого обе стороны назначили своих представителей, отвечающих за строительство канала, были определены границы арендованной территории и решены вопросы, связанные с въездом и пребыванием на этой территории финских специалистов и рабочих. Окончательно эти вопросы были урегулированы только в 1964 г. Первыми изыскательскими работами стали картографирование местности и исследование грунтов.

Сначала работы продвигались довольно медленно. Проекты запаздывали, при проведении работ на арендованных территориях появились трудности, например в организации аэрофотосъёмки местности в приграничной зоне. В конце концов, специалисты из СССР сами провели фотосъёмку, а финны составили карты. Основные работы на арендованной территории следовало начинать со строительства дорог, поскольку находившаяся в эксплуатации дорога не выдержала бы движения грузового транспорта. Перед основными строительными работами так же нужно было провести линию электропередачи со стороны Финляндии на арендованную территорию до пункта Брусничный. Начало работ так же затруднялось коллизией нормативных документов и актов, например, по безопасности электротехнических работ и других. Часто такие документы содержали взаимоисключающие требования, что затрудняло согласование документов. В конце 1964 г. должностные лица СССР заявили, что нет необходимости утверждать у них детальные планы, достаточно утверждения крупных общих проектов. Работы могли быть выполнены до конца по финским проектам, и в конце были бы утверждены при совместном рассмотрении. Это решающим образом облегчило продвижение работ на арендованной территории. По мере успешного проведения работ налаживались и добрососедские отношения СССР и Финляндии. Практика выдачи разрешений

на право въезда на арендованную территорию утвердилась в 1964 г. – финская сторона получила право выдавать пропуски и передавать списки пограничным властям СССР.

Строительство

Формально это был новый канал. Длина канала по новой трассе составила около 43 км, из которых примерно 20 км расположены на арендованной территории. Для преодоления разницы уровней моря и Саймы, которая составляет примерно 76 м, было построено 8 шлюзов, 5 из них на арендованной территории. Уровень воды был поднят несколькими шлюзовыми камерами канала. Через канал было построено 7 разводных и 6 обычных автомобильных и железнодорожных мостов. Значительным был объем работ по сооружению плотин и зданий.

Наибольший объем земляных работ пришелся на период 1965 — 1966 гг., строительство шлюзов, ворот и установка машинного оборудования велись уже в 1967 г. К строительству были привлечены строительные организации и рабочая сила из приграничных районов СССР. Специалисты Советского Союза следили за продвижением работ и разрешали сложные ситуации. Графики были жесткими, и работа была напряженной как в планировании, так и в строительстве. Особое внимание уделялось контролю качества работ. Количество рабочих составляло более 2000 человек, из которых на арендованной территории проживало более 1000. Для работников были построены барачные лагеря в районах Илистое и Искровка. За поддержание порядка на арендованной территории отвечали блюстители порядка управления Финского Сайменского канала совместно с милицией Выборга.

Фарватеры канала и мосты Гвардейского пролива

При углублении фарватера канала Брусничное — Выборгский залив (примерно 14,5 км), который остался за пределами арендованной территории, финны выполнили все земляные работы с твердым грунтом и расчистку дна, а советские специалисты работали с мягким грунтом. В дополнение к этому СССР построил автомобильный и железнодорожный мосты через Гвардейский залив. Финляндия оплатила все фарватерные работы. Работы по расчистке дна и строительству мостов выполнялись по договору подряда совместно с советскими организациями. Заключение договора требовало сложного, многоступенчатого периода соглашений, особенно при строительстве мостов. Железнодорожный и автомобильный мосты и связанные с ними дополнительные работы оказались самыми дорогостоящими во всех строительных работах канала, за них пришлось заплатить 35 млн. марок, или почти 12% всех расходов. СССР построил мосты по собственным проектам, используя современную технику сборных конструкций. Мосты с ажурными пролетами были закончены в ноябре 1966 г., после этого финны углубили фарватер. Также советская сторона построила за счёт Финляндии сооружения для безопасного выхода в море.

Окончание работ

Работы закончились, и канал смогли заполнить водой во время весеннего паводка 1968 года. Первые пробные проводки были сделаны на зафрахтованном судне в мае 1968 г. Тем же летом обе стороны создали технические приёмные комиссии, в задачи которых входило подтверждение завершения работ и документирование их результатов. Право на содержание и эксплуатацию канала и оборудования по условиям арендного договора принадлежало Финляндии, но сооружения для безопасного прохода по фарватеру остались на попечении СССР. Движение по каналу началось в июле 1968 г. Окончательные затраты на строительство выросли до 300 млн. марок.

Значение работ по строительству канала

После окончания работ часто подчёркивались хорошие отношения между Финляндией и СССР, и Сайменский канал называли одним из их проявлений. Так, естественно, было не только на уровне торжественных речей и наименований сооружений.³⁵ Без договора о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи, без доверительных отношений между государствами такая работа была бы невозможна в годы «холодной войны». С другой стороны, работы по строительству канала укрепили отношения и перевели их на практический уровень. Было замечено, что два разных по общественному устройству и технической культуре государства успешно осуществляют масштабные проекты. В Лаппеенранте³⁶ устроен специальный музей Сайменского канала с обширной экспозицией.

Сайменский канал и советско-финские отношения в российской периодической печати 1960-х годов³⁷

Финляндия в 60-е годы XX века занимала особое место в советской периодической печати. Публикации о внешней, внутренней политике, экономике, культуре страны систематически появлялись в публикациях. Это объяснялось не только естественным интересом к ближайшему северному соседу, но и его особым местом в осуществлении политики мирного сосуществования стран с различными общественно-политическими системами, которую проводил СССР в этот период. Заключение Договора от 27 сентября 1962 г. о передаче в аренду Финляндской Республике советской части Сайменского канала и острова Малый Высоцкий широко освещалось в общеполитических центральных и местных изданиях, отраслевых союзных и ведомственных газетах и журналах.

Общеполитические печатные СМИ основное внимание уделяли условиям предоставления в аренду канала и прилегающих территорий, взаимным обязательствам сторон. Особо подчеркивалось, что Договор являлся выражением доброй воли в отношениях между странами, что впервые в истории мировая держава добровольно предоставила часть своей территории в аренду малому государству. Отраслевые издания делали упор на близкие к их профилю аспекты. «Экономическая газета», например, основное внимание уделяла экономическим последствиям и возможностям, которые открывались перед Финляндией в связи с реконструкцией и вводом в строй этой важной транспортной артерии. Подробно анализировалось ее влияние на перспективы развития Восточной Финляндии, использование ее природных ресурсов, преодоление экономического застоя, сокращение безработицы среди местного населения и пр. Делались расчеты возможного грузооборота канала, ежегодной экономии, перспектив их роста. Считалось, что грузооборот в первые годы после реконструкции достигнет 1 млн. тонн в год, общая ежегодная экономия составит 580–725 млн. старых финских марок, а в последующие годы достигнет 2 млн. тонн, экономия превысит 1 млрд. марок. Непосредственные доходы от эксплуатации канала составят 180 млн. старых финских марок при грузообороте в 1 млн. тонн и 360 млн. при грузообороте в 2 млн. т.³⁸

³⁵ Автомобильный мост у Выборга через Сайменский канал по факту постройки получил название «Дружба». В настоящее время построен новый мост длиной 460 м при ширине проезжей части 11,4 м для обводной автодороги вокруг Выборга. Мост имеет 6 пролетов. Высота опор моста от 19 до 27 м. В середине моста, над судоходной частью Сайменского канала высота – 30 м. Протяженность окружной дороги вокруг Выборга 28,9 км. Трасса начинается на 847 км автомагистрали «Скандинавия» – Москва – Санкт-Петербург – Государственная граница, огибает Выборг с севера и выходит на основную магистраль.

³⁶ Город на берегу Саймы в 25 км от границы с Россией, численность населения 56 тыс. чел. Популярный туристский центр.

³⁷ Александр Ваксер. Сайменский канал и советско-финские отношения в российской периодической печати 1960-х годов. Тезисы докладов семинара: Сайменский канал - история и современность. Выборг, 14–15 июня 2001 г.

³⁸ Экономическая газета. 1963. 9 февраля, с. 42.

В газетах и журналах уделялось особое внимание откликам в Финляндии на заключение Договора. Ход реконструкции sporadически освещался главным образом в специальных изданиях. Интерес стал вновь нарастать по мере завершения строительства и подготовке канала к сдаче в эксплуатацию. Публиковались не только обзорные статьи, но и информация о технико-эксплуатационных характеристиках, методах строительства, удачных конструктивных решениях, способах удлинения навигации в холодное время года, оригинальных технических решениях. Особое внимание этим вопросам уделял журнал «Речной транспорт».

Информация об открытии канала была широко растиражирована, особенно в СМИ Северо-Западного региона. В последующие годы интерес к каналу стал угасать. Однако сам факт вошел в работы по истории советско-финских отношений, специальные работы о развитии транспорта. В связи с истечением в сентябре 2012 г. срока аренды Сайменского канала российская общественность заинтересована в получении максимума информации о пятидесятилетних итогах осуществления этого крупного проекта, который стал важным этапом в развитии отношений наших стран, возможностях, условиях и перспективах его пролонгации.

Заключение

На трассе Сайменского канала проведено благоустройство береговой линии, поставлены навигационные знаки, установлено освещение, особенно эффективное в вечернее и ночное время. Ставки сборов с судов в морских торговых портах России установлены Минэкономике РФ. К регулируемым портовым сборам относятся: корабельный, маячный, канальный, причальный, якорный, экологический, лоцманский, навигационный. Для судов, следующих по Сайменскому каналу, некоторые ставки таких сборов снижены на 20–30%. В минувшие годы на канале удавалось иногда обеспечить навигацию в течение 10 месяцев (с начала апреля до конца января). В среднем по каналу перевозится за год около 1,5 млн. тонн грузов.

Трасса и береговые территории канала используются для рекламных целей, установлены рекламные щиты, приносящие дополнительные доходы. Участок автомобильной трассы «Скандинавия», сооруженной в обход Выборга, сдан в эксплуатацию, в том числе новый автомобильный мост через Сайменский канал.

Канал активно использовался для целей туризма, преимущественно для финских туристов, для которых были сделаны значимые послабления в визовом режиме.

Так, было установлено, что:

- участники круизов на судах по Сайменскому каналу могли без оформления туристских виз совершать туристские поездки по маршруту: порты Сайменской озерной системы – Цветочное (шлюз №3 пункт Брусничное) – Выборг и обратно;

- разрешались кратковременные остановки финляндских пассажирских судов у причалов шлюза Цветочное, сход пассажиров на берег для осмотра шлюза и посещение интерклуба, выход пассажиров на берег в Выборге. При этом сход на берег туристам – гражданам Финляндии — разрешался по индивидуальным документам, удостоверяющим личность, а туристам – гражданам третьих стран – по национальным заграничным паспортам.

В настоящее время данные положения могут быть изменены. Готовится проект межгосударственного протокола, регулирующего пассажирские (в том числе и туристские) перевозки по Сайменскому каналу.³⁹

³⁹ Проект Протокола между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о внесении изменений в Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской Республики о пассажирском движении по Сайменскому каналу, арендуемой Финляндской Республикой у СССР территории до Выборга или транзитом в открытое море от 15 октября 1990 г.

12.4. Вышневолоцкая водная система (Вышневолоцкий водный путь). История создания, развитие, настоящее и будущее

*Большая часть из того,
что нам представляется новым, —
хорошо забытое старое.*

Озерная область

Озерная область — обширная территория СевероЗапада России, с XVIII–XIX вв. исторически объединяющая четыре губернии — Петербургскую, Новгородскую, Псковскую и Олонецкую. При малоплодородной почве и суровости климата эта область характеризуется обилием озерных пространств, больших и малых рек. Именно в Озерной области реки Балтийского бассейна граничат с истоками рек Волжской системы. Водоразделы благодаря своей пологости издревле были удобными волоками на древних торговых путях «из варяг в греки», «из варяг в хазары», а также путях паломников и путешественников и иного обмена между территориями бассейнов Балтийского, Белого, Черного и Каспийского морей. Этот путь лежал из региона Балтии в Царьград через Неву, Ладожское озеро⁴⁰, р. Волхов, оз. Ильмень, р. Ловать, далее волоком до Западной Двины к ее притоку Касплю и далее снова волоком к Днепру.

Формирование удобного торгового пути оказало благотворное влияние на развитие торговли в Новгороде, купцы получали доступ к византийским товарам, утвари, драгоценностям и пряностям. Одним из ранних был водный путь от Холопия городка⁴¹ в устье р. Молога до г. Устюжна, далее — гужом до Боровичей (в обход порогов) и далее по реке Мста в оз. Ильмень. Позднее установились прочные торговые связи с Поволжьем. Здесь достаточно четко прослеживаются исторические торговые дороги, которые после создания искусственных каналов и водных систем преобразовались в Тихвинский, Вышневолоцкий и Мариинский водные пути (рис. 1).

Волоки для речных судов существовали между: (1) реками Тверца и Цна⁴² (от Николо-Столпенского монастыря в пос. Белый на Тверце до Цны), (2) Воложей⁴³ и Чагодой, (3) между Вытегрой и Ковжей. От оз. Ильмень к Волге было два пути: (1) по р. Поле и Явони, далее волоком до оз. Селигер, по р. Селижаровке к Волге, (2) по Мсте через волок Держковский⁴⁴ через оз. Печеново к р. Песь, далее по рекам Чагодош и Молога к р. Волге. По этим путям новгородцы получали с Поволжья хлеб и иное продовольствие, шелка пряности.⁴⁵ Именно поэтому Озерная область была историческим путем для центральной части России и Поволжья — «окном в Европу». Торговые пути с Севером проходили по Северной Двине и Онеге, и эта область, в отличие от Озерной, называлась Заволочьем в силу наличия на водных путях множества волоков. По этим путям в Новгород шли меха, шкуры, рыба.

В конце XV в. почтовое поселение (ям), которое существовало на пути из Москвы в Новгород, было передано в ведение монастыря на Валдае (ныне Иверского), основанного будущим патриархом Никоном.

Представляют интерес водная система и торговые пути, положенные в основу Вышневолоцкой водной системы, сыгравшей свою важную роль в становлении

⁴⁰ Ладожское озеро в древности именовалось Нево.

⁴¹ Холопий городок был известен в России летней ярмаркой.

⁴² Истоки этих рек находятся буквально в двух километрах друг от друга.

⁴³ Приток р. Сясь.

⁴⁴ В противоположность Держковскому получил свое название Вышний Волочек.

⁴⁵ Эти торговые пути были столь жизненно важными, что когда суздальский князь в XIII в. приостановил торговые караваны на этом пути, в Новгороде начался голод.

экономики России XVIII–XIX вв. Почвы не способствовали устройству дорог, особенно в весенне-осеннюю распутицу. Содержать грунтовые дороги для организации провоза грузов не представлялось возможным.⁴⁶ Поэтому водные пути, несмотря на высокую сезонность и наличие волоков, были в то время более удобными и экономически выгодными. В период становления новой столицы России возникли проблемы транспортных связей ее с внутренними районами России и с Москвой. Надежных транспортных путей на Москву не было, исправно функционировал только зимник. Проблемы с транспортировкой грузов в Санкт-Петербург достигли накала, когда в 1713 г. обоз с военным снаряжением из Москвы в Санкт-Петербург застрял по сухопутью даже на зимнике.

В иное время из-за грязи и отсутствия мостов путь из Санкт-Петербурга в Москву занимал более пяти недель. По свидетельству иностранцев дорога из Москвы до Новгорода «была сущим адом, никаким языком нельзя описать тех тяжестей, затруднений и тесноты». Более того, значительная часть дорог проходила по местностям, где было невозможно достать фураж. Объективно новый путь мог быть только водным — необходимо было соединить верховья Волги с реками Балтийского бассейна. Первым водным путем, соединившим центр России с новой столицей, был Вышневолоцкий водный путь. Санкт-Петербург требовал огромных потоков товаров и, прежде всего, продовольствия. Только хлеба новый город потреблял около 100 тысяч четвертей.⁴⁷ А еще требовались корабельный лес, уральский металл, оружие и боеприпасы, производившиеся в центральных районах России. Закупленный в Рыбинске или Казани провиант, доставленный сухопутьем в Санкт-Петербург, дорожал в три-четыре раза.

Вышний Волочёк — древнее русское селение

На Вышнем Волочке люди селились издавна. Несомненно, что княгиня Ольга посещала Волочек (другого пути и не было), а в летописи указано: «Иде Ольга к Нову городу и устави по Мсте погосты и дань». Документарное упоминание о селении обнаруживается в XV в. Митрополит Киевский и всея Руси Исидор в 1437 г. совершил «Хождение на Флорентийский собор», в его записках о путешествии Вышний Волочек упомянут с абсолютной достоверностью как селение на дороге между Москвой и Новгородом: «От Твери до Торжка 60 верст. А от Торжка до Волочка — 70. От Волочка поехал в ладье по реке Мсте к Великому Новгороду. От Волочка до Новгорода по реке 300 верст. А кони шли берегом».

В 1471 г. Вышний Волочек был разграблен войском князя Оболенского — Стриги, который в походе на Великий Новгород прошел через древнее селение, оставив после себя «пусту землю». Позднее, по приказу Ивана III учреждается Вышневолоцкий ям.⁴⁸ Так называемая Ямская слобода располагалась в конце посада по Цне и по московской дороге. Ямщики по статусу были государственные люди, они освобождались от податей, получали форменную одежду и жалованье. Они также имели дворы, огороды, выпасы, покосы. Опричники Ивана Грозного в 1570 г. вновь разорили Вышний Волочек. В 1573 г. царским указом ям вновь был образован — там было пятьдесят ямщиков и сто пятьдесят лошадей. На тракте и волоке ямщики и коноводы были обеспечены работой. К концу XVI в. Вышний Волочек становится Никольским погостом на реке Цна. Погост состоял из ряда

⁴⁶ Прошло триста лет, и в наши дни оказалось трудным содержать асфальтовые дороги. На трассе Санкт-Петербург – Москва устойчивая колея в сторону Москвы на большей части «автомагистралей».

⁴⁷ Четверть — старинная русская мера сыпучих тел. В торговле четверть составляла 9,5 пудов пшеницы, 6,25 пудов ржи, ячменя, 6 пудов овса. Пуд — 16 кг.

⁴⁸ Ям — на Руси до XVIII в. почтовая станция на дорожном тракте. Там сменялись лошади, ямщики, проводники в обозах, перевозящих государственные грузы, почту, гонцов, послов. Ямская повинность — обязанность и подать на содержание яма и дорожного тракта, поддержания на нем порядка и охраны. См. Толковый словарь русского языка. С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. — М.: АЗЪ, 1996.

и ямской слободы. Была деревянная церковь Николая Чудотворца и церковь Дмитрия Солунского. На рядке было 45 дворов. Возникли улицы — Большая, Новгородская. Было пять лавок, где велась торговля хлебом, калачами, солью, мясом и рыбой. Две водяные мельницы с немецкими колесами, пороховой и селитренный амбары. Среди вышневолоцких жителей особо выделялись ремесленники. На берегу, у заводи реки Цны, напротив Никольских лавок располагалась таможня.

История создания Вышневолоцкой водной системы

В 1674 г. шведский географ Иоганн Филипп Кильбургер и капитан Эрих Пальмер после путешествия по России в составе шведского посольства, по прибытию на родину в Швецию, составили подробные описания своего путешествия⁴⁹ водным путем по России и предположили вариант будущего непрерывного водного пути из Каспийского моря в Балтийское. Ими обнаружено, что близ Вышнего Волочка из одного заболоченного дуга буквально в 75 шагах берут истоки реки Тверца (истекающая в водораздел Волги и Каспийского моря) и Цна (истекающая в водораздел рек Балтийского моря). Было указано, что в половодье весной вода поднимается столь высоко, что эти реки практически соединяются. Почвы территории (высоты истоков разнятся всего не более чем на две сажени⁵⁰), разъединяющей эти реки, песчаные, и вполне допустимо сделать перекоп, соединив тем самым водные системы Каспия и Балтийского моря. Кильбургер предвосхитил гениальные проекты Петра I, который на практике осуществил идеи и начал строительство Вышневолоцкой водной системы.

Сооружение канала между Тверцой и Цной, который получил наименование «Гагаринского», по имени первого руководителя строительства — князя Матвея Петровича Гагарина, а ныне именуемого «Тверецким каналом», было начато в 1703 г. по повелению Петра I. Согласно преданию, Петр I прошел пешком от Цны до Тверцы и сам наметил трассу будущего канала. Четких сведений о том, что Петр I был знаком с работами Кильбургера, нет. В Вышнем Волочке Петр I побывал впервые в 1697 г., несомненно, он имел информацию о торговом пути и волоке. Однако трудности со снабжением армии в 1700 г. заставили его искать пути доставки грузов и изучить древний торговый путь новгородцев для доставки грузов с Поволжья и волок длиной 10 верст в Вышнем Волочке.

Как проходил этот водный путь? Из Каспия суда вверх по Волге тянули бурлаки или коноводы. В Твери суда заводили в Тверцу и далее — в окрестности Вышнего Волочка. В г. Белый Омут, около мужского Николо-Столпенского монастыря, начинался сухопутный участок — волок. Товары выгружали, складировали, хранили, далее на подводах грузы перевозили к реке Цна. Суда на деревянных катках волочили посуху из одной реки в другую. Весной волок был короткий — всего 10 верст. Именно эту картину увидел Петр I в мае 1701 г. в Вышнем Волочке. В межень выгрузку производили раньше у г. Водопужска и волок уже составлял 33 версты. По Цне суда входили в оз. Мстино, далее — в реку Мста протяженностью 435 км с перепадом высот 135 м. На пути были самые трудные и опасные Боровицкие

⁴⁹ Документ именуется «Несколько замечаний о России, ее дорогах, укреплениях, крепостях и границах...». Уже из наименования документа следует его содержание и назначение чисто военного и разведывательного характера. Этот уникальный документ, хранившийся в Стокгольмском архиве в единственном экземпляре, был опубликован в 1898 г. В 1820 г. в России стала известна в переводе на русский язык Д. Языкова книга И.Ф. Кильбургера «Краткое известие о русской торговле», где автор вновь останавливается на идее воссоединения Цны и Тверцы. Он указывает, что «Цна в конце таяния снега поднимается так высоко, что ее воды смешиваются с водами Тверцы».

⁵⁰ Сажень — расстояние между кончиками пальцев вытянутых рук. Длина прямой сажени 152,7 см. Косая сажень — расстояние между пальцами вытянутой вверх левой руки и носком отставленной правой ноги. Длина косой сажени — 216 см.

пороги (30 верст и 40 порогов). Здесь вновь суда разгружались, по сухопутью на поводах грузы перевозили на расстояние до 105 км (Нижний волок).

В 1702 г. по царскому указу от 5 августа 1702 г. начались подготовительные работы по сооружению канала. Указом от 12 января 1703 г. «О перекопной работе» начаты строительные работы. В Туле заказали нужные для стройки лопаты, крюки, багры и другой инструмент. Работа по рытью канала велась вручную, лопатами, в тяжелейших условиях болотистой местности. На строительство было выслано 400 плотников, 5000 пеших работников и 1000 работников с лошадьми и телегами, причем с полной снастью (т. е. своими орудиями труда). Техническое руководство стройкой каналов царь поручил пяти голландским «слюзным мастерам» во главе с Арианом⁵¹ Гаутером. Для преодоления языкового барьера с местными рабочими им были приставлены переводчики. Интересно посмотреть отчетную смету расходов по строительству, составленную М.П. Гагариным: уплачено иностранным мастерам — 1636 руб., оплачен кирпич с заводов и камень с каменоломен — 100 руб., инвентарь, бочки, ведра и расходы на транспорт — 62 руб., всего 1855 руб. Крепостным и мастеровым денег не платили, а наемные рабочие получали 3 копейки за восемь отработанных дней. Ежегодно из разных районов России на строительство канала присылалось до 10 тыс. чел. Работы велись одновременно на сооружении собственно канала и строительстве шлюза на реке Цна.

Весной 1706 г. Гагаринский канал, с двумя шлюзами, протяженностью 2811 м и шириной 15 м был закончен, в устье ширина канала достигала 16,3 м. По большой воде груженные барки успешно прошли через канал⁵², голландские мастера получили вознаграждение. Однако уже летом того же года выяснилось, что воды в Тверце и в канале недостаточно для прохода судов, шлюз на Цне был построен на низком месте с ошибкой в нивелировке и не исполнял назначения (голландские мастера не учли местных условий). Несколько судов с грузами первого каравана не прошли и остались на зимовку. Позднее, на Цне, были построены дополнительные шлюзы. В 1709–1710 гг. по этому каналу была открыта навигация и проводка первых караванов торговых судов, но с перевалкой грузов на более мелкосидящие суда. Аналогичная картина повторилась в 1711 г. Волжские суда «тялки» с грузом военного снаряжения не смогли пройти в Санкт-Петербург и остались на зимовку. Царь был весьма недоволен сооруженным каналом ввиду трудности проводки судов. Последующие десять лет судоходство по Гагаринскому каналу было затруднено. В межень даже мелкосидящие «тялки» доставлялись с большими затруднениями и только в одну сторону — из-за порогов на реке Мста и других реках системы суда проходили к Санкт-Петербургу и там сдавались на дрова или поделочные доски. При этом наибольшей опасности небольшие плоскодонные речные суда подвергались при проходе через открытые водные пространства бурных озер Ильмень и Ладожское.

Петр I пытался исправить ситуацию, в 1715 г. приглашал мастеров из Италии, Франции, Англии, Нидерландов. Задача ставилась предельно ясно: как ликвидировать мелководность — главный недостаток Вышневолоцкого водного пути. Иноземные мастера не смогли найти должное решение проблем. В 1719 г. специальная комиссия убедилась, что шлюзовые ворота сорваны и унесены во время половодья, шлюзы завалило, сваи все сгнили, русло канала во многих местах засыпало песком, неукрепленные берега осыпались. Трудности в судоходстве по Тверецкому каналу были «на руку» вышневолоцким ямщикам. Все работы по перевалке грузов и волоку судов из Тверцы в Цну доставались им, а это сулило

⁵¹ Адрианом, Андреем, иногда именуется Гоутиром, Гаутиром, по профессии был вовсе не гидротехник, а плотник.

⁵² «Санкт-Петербургские ведомости» 30 октября 1706 г. сообщали, что «нынешнего лета через сию перекоп вышеупомянутым рекам проведено 672 судна, нагруженных тягостью от 7 до 32 ластв (голландский ластв равнялся 1956 кг)».

большую работу и выгоды. Перевоз товаров гужом обходился примерно в десять раз дороже, чем по воде.

Между тем, новая столица России росла стремительно и требовала все больше продовольствия⁵³ и товаров. После того, как весной в половодье были разрушены шлюзы на Цне, берега Тверецкого канала обрушились, в бурю погибли все суда (числом более 1000) на бурной Ладоге, а в Петербурге начался голод, Петр I приказал прорыть обводной канал вдоль южного побережья Ладоги от устья Невы до Новой Ладоги (до Волхова). В 1739 г. граф Альгаротти, посетив Петровский (Староладожский) канал, сказал следующее: «Петербург обязан графу Миниху, строителю Ладожского канала, удобством привоза жизненных средств и, так сказать, насущным хлебом. Большую часть этих средств Петербург получает из местностей, лежащих вдоль реки Волхов, окрестностей Новгорода. Зимой, когда все замерзает, сани регулярно и беспрепятственно проезжают по льду рек, Ладожского озера и по Неве в Петербург привозят в изобилии все, что нужно. Но летом все обстоит иначе — (речным) баркам не так легко пройти по озеру вследствие господствующих западных ветров и страшных шквалов, которым оно подвержено. Все это иногда производило в Петербурге голод, и было причиной того, что... от недостатка продуктов питания умерло более 100 тыс. человек».

Каналы и водные торговые пути были жизненно важны государству, поэтому были введены особые подушные подати на строительство каналов. Подрядчики получили права продавать рабочим⁵⁴, занятым на строительстве канала, вино без налогов (уплаты акциза).

Начатое Петром I дело сооружения каналов Вышневолоцкой системы двигалось крайне медленно. К императору обратился с челобитной новгородский купец Михаила Иванович Сердюков, который за свой счет брался рыть каналы, ставить шлюзы и при этом денег из государственной казны не просил. Петр I ранее знал Сердюкова как отличного торговца, более того, записал его в новгородское купечество, дал подряды на поставку провианта для армии.

Сердюков описал проект реконструкции водной системы и предложил использовать «бесполезно протекающую» реку Шлину, направить ее воды через озера Ключинское и Городолюблинское в Цну выше Тверецкого канала. Он рассчитывал, что в реках Цна и Тверца вода «умножится и всяким судам будет Тверцою свободный ход и государству польза в том будет». Смелый челобитчик был привлечен Петром I, и именно ему было поручено строительство каналов в Вышнем Волочке. Как оказалось, он был неплохим экономистом и организатором, а также талантливым гидростроителем-самоучкой. Таким образом, в XVIII в. начальником строительства был назначен Михаил Иванович Сердюков (1678–1754). Он построил множество шлюзов, плотин и дамб, соорудил новые каналы, создал Вышневолоцкое водохранилище. Ему принадлежит идея оригинального метода проводки караванов судов через шлюзы водной системы. Он получил право отчисления в свою пользу податей за прохождение судов по водной системе.

Об этом удивительном человеке следует упомянуть отдельно. На самом деле он был калмыком (или монголом), звали его Бароно Имененов (сын). Родился он в 1678 г. на реке Селенге. Отец его был мастеровым человеком, ездил в Китай для продажи лошадей. В тринадцать лет во время стычки монголов с казаками Бароно попал в плен. В г. Енисейске его купил за десять рублей приказчик Иван Сердюков.

⁵³ Санкт-Петербург в конце XIX в. потреблял до 40 млн. пудов хлеба, крупы гречневой 0,7 млн. пудов, также перевозились пшено, сахар, спирт, соль, керосин, дров 72 млн. пудов, лесных строительных материалов 56,3 млн. пудов. Общий грузопоток по внутренним водным путям в Санкт-Петербург на 1896 г. составлял 232 млн. пудов. Энциклопедический словарь. Россия. Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефронъ. С.Петербург, 1898.

⁵⁴ На строительстве каналов были заняты местные вольнонаемные рабочие, а также казаки и драгуны. Произошли резкие столкновения интересов, так на волоках были заняты множество возчиков с лошадьми, строительство каналов лишило их работы.

Мальчик ему приглянулся, и он выучил его грамоте, счету, приобщил к торговому делу и крестил Михаилом, дал ему свою фамилию. Так, Бароно Имененов стал Михаилом Ивановичем Сердюковым. После того, как Иван Сердюков умер, его крестника и доверенного приказчика взял на работу московский купец Матвей Евреинов. Там Сердюков нажил капитал, стал новгородским купецким человеком, женился и завел собственный дом. Брал казенные подряды на поставку муки и другого провианта в армию. Купцом он был отменным и был прозван «новгородским мельником». Занимался Сердюков и винокурением, снабжая кабаки спиртным. Построил поварни, хлебные амбары, уксусный, кирпичный и черепичный заводы. Все это и позволило ему собрать приличное состояние. Только налогов в казну в 1717 г. Сердюков уплатил 3369 руб. В Вышнем Волочке он выполнял «казенные комиссии» на поставку провианта для строителей Тверецкого канала. Тяготы движения судов по неустроенным рекам и каналам изучил досконально.

По получению челобитной Сердюкова, Петр I вызвал его на доклад, с интересом рассмотрел его проект, учел отказ от требования казенных средств. Встречно подарил ему два экземпляра «Слюзной книги».⁵⁵

26 июня 1719 г. последовал царский указ об отдаче Михаилу Сердюкову в содержание Вышневолоцкого судоходного пути с разными привилегиями. В частности, указывалось: «В канале и реках Цна и Тверце пересыпанные места очистить и обветшалые обрубы, так же и деревянные слюзы с ворота починить и, где пристойно вновь построить деревянные слюзы с ворота, и то все содержать в таком осмотрении, чтобы судам был ход всегда свободный, да для умножения во оных реках и канале воды, ему же делать перекопы, которую перекопью пусть реку Шлину через Озера в Цну реку».

Указом предписывалось местным управителям и всякого рода чиновным людям «убытков и волокит ему не чинить, слюзы самовольно не отпирать и приказчиков его не бить». Получив Указ, вполне достаточно определявший обязанности и объемы работ, И.М. Сердюков принялся за дело с усердием и прилежанием: шлюзы починил, канал вычистил, воды реки Шлины обратил в Цну. Спряmlен опасный для судоходства рукав Цны постройкой Цнинского канала длиной 1280 м, на нем устроен шлюз. Долгое время канал этот назывался Сердюковским. Также Сердюков предложил воды весеннего паводка аккумулировать и в межень подпитывать ими каналы. Он закрывает реку Цну возле своих заводов и мельниц плотиной, собирает паводковые воды в Заводское водохранилище (6 кв. верст), и тем обеспечивает свободное судоходство в самое засушливое время. Это водохранилище стало последним и, как впоследствии оказалось, самым важным звеном в системе Вышневолоцких гидросооружений. Каждый год у Сердюкова работало от 300 до 1000 или более плотников, кузнецов, землекопов, каменщиков. Чернорабочие получали до 5 копеек в день, рабочие с лошадьё до 10 копеек в день.

Сердюков докладывает царю: «Через построенные мной шлюзы от Твери к Санкт-Петербургу в 1720 г. прошло 1335 судов, а в 1721 г. — 2239 судов». Грузные барки проходили водный путь даже в летнее время. В 1722 г. Сердюков строит новый речной канал длиной 710 сажень с двумя полушлюзами. При строительстве применил свое изобретение — шлюзовые щиты, сшитые из рогожи. Первоначально канал именовался Сердюковским, позднее Цнинским, и это название сохранилось до наших дней. Сердюков на строительство канала «издержал 10539 руб.⁵⁶».

Петр I не обошел И. М. Сердюкова своим вниманием. В «Походном журнале» царя есть запись за 1723 г.: «Февраля 27 дня обедали на Вышнем Волочке, и тут изволил смотреть каналов и мельниц и прочего строения у Сердюкова, и был тут

⁵⁵ Более точное название книги — «Книга о способах, творящих водохождение рек свободное».

⁵⁶ Казна вернула ему эти деньги только в 1736 г.

до вечера...». Результатами деятельности Михаила Сердюкова Петр I остался доволен. Ему было приятно, что в России нашелся свой талантливый человек, который «просвещенной Европе нос утер, и шлюзные работы искуснее голландских мастеров выполнил». Он щедро и по-царски награждал искусного гидротехника, подарив ему три деревни и два царских перстня. Сердюков был состоятельным человеком, прикупил еще несколько деревень, близ Вышнего Волочка построил имение, парк, каменный дом, винокурню и другие хозяйственные постройки, частично сохранившиеся и сегодня. Он также построил три каменных дома в Санкт-Петербурге.⁵⁷

Водная система стала весьма эффективным гидротехническим сооружением своего времени, активно функционировала, приносила доход государству. К 1722 г. через систему проходило до 4000 судов с объемом перевозок до 300 тыс. пудов.

В 1728 г. бурное половодье нанесло непоправимый ущерб, были разрушены шлюзы, нарушено судоходство. Средства на восстановление каналов выделили только в 1735 г. после длительной тяжбы в Сенате. Сердюков выиграл тяжбу, представив скромную смету расходов, примерно в десять раз меньшую, против запрошенной конкурентами. Каналы и гидротехнические сооружения были восстановлены, построены новые пристани, мост через реку Цну длиной 51 м и шириной 8,5 м для Санкт-Петербургского тракта и мост через Тверецкий канал. В 1740 г. был построен еще один канал и в 1741 г., как и задумано Сердюковым, было создано Вышневолоцкое водохранилище в долине рек Шлина и Цна для пополнения запасов воды для водной системы. Сооружение водохранилища для водной системы было новым гениальным техническим решением самоучки Сердюкова. За это все ему и потомкам был пожалован царской милостью дворянский чин. Императорским указом было предписано привести в порядок дороги, чтобы дважды в неделю (воскресенье и четверг) местные крестьяне и торговцы могли съезжаться в Вышний Волочек с товарами для торгов. Были устроены три ежегодные ярмарки (две летом и одна зимой). Если ранее в городе проживали конюхи и бурлаки, лоцманы и ямщики, то теперь это стал русский купеческий город. Сердюков быстро освоился во дворянстве и женил своего сына на дочери уральского заводчика Анкифия Демидова, укрепив династию.

В 1743 г. Сердюков приступил к работам по чистке порогов на Тверце и Боровицких на Мсте. Объем работ был выполнен гигантский. Он спрямлял фарватер, рвал порохом большие камни, удалял валуны, строил новые плотины. Так, в 1745 г. на реке Березайка была построена плотина, посредством которой уровень воды на Боровицких порогах поднялся на 50 см, далее была построена 5-пролетная плотина на реке Уварь, а в 1748 г. плотины на реке Кемка. Он также расчистил самые опасные пороги Гверстка, Бели, Егла и Вяз на реке Мсте, и после этих работ 336 барок прошли порожистую реку без повреждений. В 1751 г. ладожские судоводители, успешно пройдя пороги, написали благодарственное письмо Сердюкову, по заслугам оцененное.

В 1754 г. М.И. Сердюков умер, система перешла его наследникам, но достойной замены ему не было, и в 1774 г. государство выкупило Вышневолоцкую водную систему у потомков М.И. Сердюкова. Вместо обветшалых деревянных построек за счет казны стали возводить каменные дамбы и плотины, а набережные облицовывались гранитом. Система перешла полностью в казенное управление лишь во второй половине XVIII в., была построена еще одна плотина, превратившая оз. Мстино в водохранилище, и ряд других. В 1757 г. пропускная способность водной системы достигла 12 млн. пудов грузов в год.

⁵⁷ Например, дом 66/68 на Английской набережной, принадлежавший И.М. Сердюкову, известен как «дом барона Штиглица».

Это в значимой мере повлияло на решение о присвоении Вышнему Волочку статуса города. 2 апреля 1772 г. был утвержден герб Вышнего Волочка, а 1 июля того же года в соборе Казанской Божьей Матери новгородский губернатор Я.Е. Сиверс торжественно зачитал Указ императрицы Екатерины II и провозгласил Вышний Волочек городом. Жителей Вышнего Волочка определили мещанами, разрешили торговать и промышленять, содержать постоянные дворы, иметь лавки и торговать в домах. В городе развернулось строительство по генеральному плану, всемерно поощрялось сооружение каменных домов. В 1784 г. Генерал-губернатор Тверской и Новгородской губерний Н.П. Архипов становится главным директором водных коммуникаций.

В 1785 г. императрица Екатерина II сухопутным путем прибыла в Вышний Волочек. Обратное путешествие было совершено водным путем. Обозревая Вышневолоцкую водную систему, царский кортеж совершил путешествие по реке Мсте от г. Боровичи до Новгорода и далее до Новой Ладogi на особо для того построенной яхте (10 дней) (см. рис. 3). Отметим, что до Боровицких порогов императрица ехала в шестиместной карете по берегу, наблюдая за провозкой судов, на которых плыли придворные. Пребывание императрицы было обставлено с размахом и весьма красочно, были приглашены иностранные наблюдатели. Директора были пожалованы в коллежские советники, лоцманы, обеспечивавшие проводку судов через пороги, и другие получили солидное денежное вознаграждение. После царственного посещения города в 1785 г. набережные одели в гранит.

В XIX в. был прорыт канал Сиверса⁵⁸ между реками Волхов и Мста в обход оз. Ильмень, позднее рядом с ним был прорыт другой канал, получивший название Вишерского.⁵⁹ Некоторое время каналы системы функционировали бесперебойно. Но 1817 и 1826 года были засушливыми. Вышневолоцкая водная система обмелела столь сильно, что караваны не прошли, суда и грузы остались на зимовку. Продовольствие в столицу поставлено не было, цены на хлеб в Санкт-Петербурге резко пошли вверх, начались голод и волнения. Потребовалась реконструкция водной системы и сооружений. Крупная реконструкция Вышневолоцкой системы была осуществлена в 1828 г. инженером-гидротехником О. И. Корицким.⁶⁰ Площадь водохранилища была значимо увеличена, укреплены дамбы, в единую систему соединены три озера — Здешевское, Ключинское и Городолюбское. По его расчетам, чтобы обезопасить водную систему от любых неожиданностей, нужно было уровень воды в водохранилище поднять в два раза, тем самым, увеличив площадь поверхности в десять раз. Работы велись три года, была построена Бороздинская дамба, площадь Вышневолоцкого водохранилища достигла 60 кв. верст. Впечатляющее зрелище представляли водосбросы. В это же время была устроена мощная дамба вдоль тракта Москва — Санкт-Петербург, существующая и в наши дни.

Расцвет Вышневолоцкой системы пришелся на 1830-е годы. Через систему каналов ежегодно в навигацию проходило до 5 тыс. барок с грузами. Средняя плоскодонная барка имела длину свыше 36 м, ширину до 8–10 м, грузоподъемность — 7–8 тысяч пудов. Строились суда из елового или соснового леса. Большинство барок тянули конной тягой, лошади шли по специальной дорожке по берегам каналов. Под одним из мостов канатами в гранитных быках моста были пропилены глубокие желоба. Для подъема барки к Вышнему Волочку по Тверце использовалось 10

⁵⁸ По имени губернатора Великого Новгорода — Я.Е. Сиверса. Канал был открыт в 1804 г. Длина канала 9,1 км, ширина 21,3 м. По нему могли проходить суда с осадкой 1,5 м.

⁵⁹ По названию реки Вишера. Канал был начат строительством в 1826 г. и закончен в 1836 г. Длина канала 15,5 км, ширина — 9,5 м. Он начинался у д. Бронницы в 26 км от устья р. Мста и заканчивался у р. Вишера, впадающей в рукав р. Волхов — Малый Волховец. Был устроен гранитный водоспуск.

⁶⁰ Директор Вышневолоцкой водной коммуникации, подполковник Осип Иванович Корицкий (1778—1829).

лошадей и 4 коновода. Из Вышнего Волочка барки уходили сплавом: рули и мачты снимались, устраивались помосты, на которых стояли лоцман и рабочие, управляющие четырьмя огромными веслами-потесями. Длина такого весла была 20–25 м, и управляли им четырнадцать человек.

В конце 80-х гг. XVIII в. в Вышнем Волочке имелось 800 домов, 3 церкви, вокзал «Путевой дворец», 66 лавок, более 10 кабаков, 20 кузниц, шесть мельниц (2 мучные, 3 пильные и 1 ветряная). Население города составляло около 4 тысяч жителей: купцов, ремесленников. Большая часть мужского населения были лоцманами, коноводами. Жизнь города и доходы населения практически полностью зависели от проводки грузовых водных караванов.

За сезон насчитывалось три проводки: весенняя, меженная и осенняя.

Весенний караван комплектовался из судов на Мсте, Тверце и Волговерховье. Везли хлеб, сало, масло, пеньку, мануфактуру. 100–120 судов, стоявших на Мсте, шли сразу после ледохода, — зимовавшие в Торжке 150–300 судов выходили на две недели позже. Верхневолжский караван 200–300 судов начинал свое движение, когда бичевник был еще подо льдом. Подъем по Тверце протяженностью 188 км продолжался 25–30 дней, а в середине мая караван прибывал в Вышний Волочек.

Второй караван (летний) насчитывал до 2 тыс. судов. Суда грузились хлебом в Рыбинске.

Осенний караван 75–1000 судов вез лес, железо, соль, оружейное снаряжение с Урала. Он подходил к Тверцу только в августе. В Вышнем Волочке суда из подъемных переоборудовались в сплавные, снимались рули и мачты, опытные лоцманы (их было более 400) и гребцы спускали суда по бурной Мсте. В селениях в округе формировался особый рабочий люд — строились суда⁶¹, многие занимались лоцманским делом даже по наследству. Права и обязанности лоцманов были прописаны в Уставе купеческого водохозяйства 1781 г. По этому документу лоцман должен был сдавать своеобразный экзамен и принимать присягу.

Известный гидротехник И.Ф. Штукенберг, изучив в 1838 г. Вышневолоцкую систему, написал: «Этот искусственный водный путь своей огромностью и сложностью своих средств превосходит все подобные пути на свете».

Сравнительный анализ пропускной способности в 1821–1830 гг.
водных систем Северо-Запада

Название системы	Среднее кол-во судов за год	вес грузов в тыс. тонн
Вышневолоцкая система	4114	329
Мариинская система	1406	39
Тихвинская система	1265	40

Сравнительная стоимость водной и сухопутной (гужевой)
перевозки грузов на один пуд

Вышневолоцкая система	40–45 коп.
Мариинская система	32–50 коп.
Тихвинская система	40 коп. — 1,25 руб.
Гужевого транспорт (в зависимости от скорости доставки)	1,25 руб. — 4 руб.

Эти данные показывают экономическую выгодность водных систем в сравнении с гужевым транспортом.

С 1863 г. на Мариинской системе начинают ходить суда на паровой тяге, и эффективность ее существенно возрастает, в то же время Вышневолоцкая система получает конкурента — железную дорогу.

⁶¹ По названиям селений можно было вычислить тип судна: тихвинки, коломенки, беляны, унжанки, гусяны и другие.

Название системы	среднее колво судов за год	вес грузов, тыс. пудов	кол-во грузов на судне, пудов	стоимость провоза пуда
Вышневолоцкая система	2680	15700	5850	72 коп
Мариинская система	2740	31750	11550	67 коп
Тихвинская система	1670	3225	1930	93 коп

Вышневолоцкая водная система, как водный торговый путь, имела большое значение в транспортной системе Северо-Запада России до конца XIX в. — до постройки Николаевской железной дороги. В 1849 г. был пущен первый железнодорожный поезд по пути Тверь–Вышний Волочек. Через несколько лет вошла в строй дорога Москва — Санкт-Петербург. С вводом последней железная дорога приняла на себя функции основного перевозчика, и значение канала и системы существенно упало. В 1870 г. по Вышневолоцкой водной системе прошло 805 судов, в 1876 г. — 286 судов, в 1882 г. только 45 судов. К 1900 г. перевозки по водной системе рек и каналов сохранились лишь для местного снабжения.

Эта водная система представляет исторический и научный интерес как первая искусственная водная система России. На ней был построен первый судоходный шлюз, придуманы и реализованы многие оригинальные конструкции и технологии проводки судов, послужившие образцом для работ будущих русских гидростроителей. В настоящем многие гидротехнические сооружения водной системы в Вышнем Волочке сохранены и поддерживаются в хорошем техническом состоянии. Водохранилище имеет площадь зеркала 109 кв. км с общим объемом до 332 млн. куб. м, длиной 12 км, шириной 6 км. Оно регулирует сезонный водосток, используется для водоснабжения города, энергетики и рыболовства. В целом общая протяженность системы рек, озер и каналов на пути около 1400 км.

Вышневолоцкая система как ресурсный источник туристского продукта

Судоходное значение Вышневолоцкая водная система практически утратила, вместе с тем это огромное водное пространство передает часть стока реки Мсты, принадлежащей к бассейну Балтийского моря, через Тверцу в Верхнюю Волгу, улучшая приходную часть ее водохозяйственного баланса. В среднем через Вышневолоцкую систему в Волгу перебрасывается около 0,9 куб. км воды в год, что увеличивает естественный сток Волги в створе Ивановского гидроузла, из которого ежегодно на нужды водоснабжения Москвы подается до 2 куб. км.

Собственно каналы утратили свое назначение и в большинстве своем не могут служить водными путями для пассажирских речных перевозок (разве что местного значения), но отдельные участки доступны для туристских целей и прохода на лодках или байдарках, моторных судах и даже яхтах. Здесь постепенно развивается береговая туристская инфраструктура. Живописные берега водохранилища и озер служат отличным местом отдыха, устроены туристские базы, дома отдыха, пансионаты. Гидротехнические сооружения представляют предмет для научно-технического и познавательного туризма. На берегах водохранилища и оз. Мстино (из которого и берет исток река Мста) устроена «Академическая дача» — дом творчества художников.

Известны и апробированы на практике несколько туристских водных маршрутов первой категории сложности по различным участкам водного пути, сезонность походов май–сентябрь.

Первый маршрут проходит по р. Тверца, протяженность — 200 км, число ходовых дней — 8. Путешествие начинается в пределах г. Вышний Волочек, на канале,

далее по р. Тверца, около д. Прутенки имеются остатки каменного шлюза. После д. Митино следует г. Торжок, Тверца расширяется до 100 м и далее впадает в Волгу в районе Твери. Другой водный маршрут проходит по реке Цна от Вышнего Волочка до Мстинского моста. Протяженность 285 км, число ходовых дней 14. Третий вариант маршрутов предусматривает переход от Мстинского моста до Новгорода — протяженность 160 км, число ходовых дней 7. Возможны и многие другие маршруты, не менее интересные и познавательные.

Перспективы восстановления

Понятие «технический туризм» предполагает в процессе прохождения турмаршрутов знакомство с существующими инженерно-техническими объектами и сооружениями, эксплуатируемыми или выведенными из эксплуатации, которые можно причислить к рукотворным памятникам развития современной цивилизации. Для ознакомления с подобного рода памятниками требуется определенная степень их сохранности (в первую очередь, неработающих объектов), с тем, чтобы впоследствии обеспечить их консервацию (по аналогии с европейскими памятниками архитектуры) и возможность их использования на долгие годы. При такой трактовке положений технического туризма на старых (древних) объектах, не эксплуатируемых многие годы, возникает необходимость проведения дополнительных ремонтно-восстановительных и реставрационных работ, с использованием тех же материалов и технологий, что и в базовом сооружении.

Особенностью Вышневолоцкой водной системы является наличие в ее составе большого количества деревянных гидротехнических сооружений, частично или полностью сохранившихся до наших дней. Подобные воднотранспортные сооружения в составе внутренних водных путей в таком количестве и составе в Европе практически отсутствуют. Деревянные — свайно-ряжевые — гидротехнические сооружения возводились на территории Европейской части России с древних времен (примерно с IX–X вв.) до наших дней (середины XX в.), преимущественно в составе малых, как тогда называли «сельских» или «колхозных» ГЭС. Это обстоятельство позволяет надеяться на то, что технология возведения, восстановления и реконструкции подобных сооружений может быть относительно легко восстановлена с учетом современных технических возможностей. Стоимость же леса, который в этой местности может считаться местным строительным материалом, относительно не высока. При этом для заготовки леса, рубки ряжей и изготовления свай можно использовать потенциал местной рабочей силы (лесорубов, плотников, механизаторов, шоферов).

Работы по ремонту и реконструкции ряжевых конструкций в составе ГТС могут вестись круглогодично по схеме: заготовка (подготовка) леса, рубка ряжей, монтаж (сборка) ряжей, загрузка ряжей балластным грунтом. Неиспользование Вышневолоцкой водной системы для торгового судоходства создает благоприятные условия для проведения ремонтно-восстановительных работ. Для оценки объема и стоимости работ может быть предложена поэтапная схема проведения предварительных изысканий:

- 1) изучение сохранившихся архивных материалов;
- 2) выбор состава ГТС, представляющих наибольший интерес в инженерно-техническом, архитектурном и историческом плане;
- 3) экспертная оценка состояния сооружений на месте и перспективы их восстановления.

Санкт-Петербург является признанным центром отечественной гидротехники, который включает три основных компонента: (1) научно-исследовательский Всероссийский НИИ гидротехники (ВНИИГ им. Б.Е.Веденеева); (2) инженерно-технический, проектный (ОАО «Ленгидропроект», ОАО МорНИИпроект, ОАО

«Союзпроектверфь» и др.); (3) учебный, Санкт-Петербургский государственный политехнический университет (СПбГПУ), инженерно-строительный факультет (ИСФ), Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций (СПбГУВК). Это позволяет надеяться, что перечисленные технические вопросы воссоздания для туристского бизнеса объектов Вышневолоцкой водной системы могут быть успешно решены на самом современном уровне.

В целом Вышневолоцкая водная система — бесценное культурно-историческое наследие России и по своей значимости как технический и природный объект достойна признания в мировом сообществе. Несомненно, она должна быть взята под охрану государством и, возможно, включена в перечень объектов всемирного культурного наследия ЮНЕСКО.

Литература

1. Беркер В., Ильин М. По туристским маршрутам Калининской области. — Калинин, 1961.
2. Бернштейн-Коган С.В. Вышневолоцкий водный путь. — М.: изд. Минречфлота.
3. Большая советская энциклопедия. Т. 5, 23. — М.: Советская энциклопедия, 1971, 1976.
4. Виргинский В.С. Творцы новой техники в крепостной России. — М.: Учпедгиз, 1962.
5. Виргинский В.С., Либерман М.Я. Михаил Иванович Сердюков. — М.: Наука, 1979.
5. Вышний Волочек. Пособие по краеведению. — Вышний Волочек. Изд. «Ирида-пресс», 1999.
6. Гершельман Э.Ф. Исторический очерк внутренних водяных сообщений. — СПб.: Типография Ю.Эрлиха, 1892.
7. Горелов В. Речные каналы России. — Л.-М.: Речиздат, 1953.
8. Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России. — Санкт-Петербург, 1900.
9. Затоскин Н.П. Речные водные пути в допетровской России. — Казань, 1910.
10. Зверева В.А. Михаил Иванович Сердюков. Строитель Вышневолоцкой водной системы. — М.: ГНБ, 1952.
11. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII в. — начале XIX в. — М.: 1982.
12. Кафтырев Д. Описание водных сообщений между Санкт-Петербургом и разными российскими губерниями. — СПб.: 1829, с. 2829.
13. Копьева О. Вышневолоцкий район. Историко-туристский путеводитель. — Вышний Волочек: «Ирида-пресс», 2001.
14. Настольный энциклопедический словарь, т. 2 — М.: Гарбель и К°, 1891.
15. Николаев А.С. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов России. Санкт-Петербург, 1900.
16. Никольский В.В. Принципы водного строительства в России. — Петроград, 1917.
17. Плечко Л.А. Старинные водные пути. — М.: 1985.
18. Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. Под ред. В.П. Семенова. Том III. Озерная область. — СПб.: Издание А.Ф. Девриена, 1900. — 456 с.
19. Файзуллин С.Ш. По Вышневолоцкому краю. — М.: ГУГК, 1988.
20. Файзуллина А., Файзуллин С.Ш. Вышний Волочек. — М.: Турист, 1983.



Глава XIII.

Особенные вопросы режима морских пространств

- Регулирование деятельности в море * maritime law морское право
- Исторический экскурс
- Современные правовые принципы деятельности в морских пространствах
- Суверенитет и суверенные права
- Определения морских пространств
- Делимитация территориального моря между государствами с противолежащими или смежными побережьями
- Мирный проход в территориальном море
- Правила, применяемые к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях
- Проливы, используемые для международного судоходства
- Государства-архипелаги
- Ответственность морского перевозчика. Международные нормы охраны человеческой жизни и спасания на море. Помощь на море воздушным судам

Глава XIII.

Особенные вопросы режима морских пространств

Введение. Регулирование деятельности в море * *maritime law* морское право. Исторический экскурс. Современные правовые принципы деятельности в морских пространствах. Суверенитет и суверенные права. Определения морских пространств. Делимитация территориального моря между государствами с противолежащими или смежными побережьями. Мирный проход в территориальном море. Правила, применяемые к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях. Проливы, используемые для международного судоходства. Государства-архипелаги. Ответственность морского перевозчика. Международные нормы охраны человеческой жизни и спасания на море. Помощь на море воздушным судам.

13.1. Введение

Океаны и моря занимают большую часть поверхности нашей планеты. Континенты, а также острова омываются водами морей и океанов, имеются значительные водные пространства на континентах (озера, реки, иные водные пространства, например водохранилища, болотные пространства и т.д.). Сухопутная территория нашей планеты, исключая отдельные пространства, например Антарктиду¹, практически полностью принадлежит различным государствам, которые устанавливают наземные и водные границы своей территории.

Океаны и моря в большей своей части имеют особое правовое регулирование. Право на плавание в морях и океанах имеют все государства, в том числе и те, которые не имеют выхода к морю. Однако имеются проблемы прохода территориальных вод, проливов, в том числе международных проливов, а также водных пространств в островных государствах (государствах-архипелагах). Режим водных пространств регулируется нормами международного и национального права. Международное право представляет собой сложную совокупность норм, признаваемых государствами обязательными. Существенная часть данного права посвящена принципам регулирования использования морских пространств. Обычаи и обыкновения являются наиболее важным источником международного морского права, и поэтому обычаи великих держав и крупных исторических торговых портов² оказывают значительное влияние на его развитие.

13.2. Регулирование деятельности в море * *maritime law* морское право

Мореплавание — один из древнейших видов и способов путешествий с различными целями. Веками формировались принципы мореплавания. Морское право — сложный комплекс правовых международных и национальных конвенций, законов и актов, регулирующих в первую очередь мореплавание.

Главный документ — Конвенция по морскому праву, принятая ООН 10 декабря 1982 г. в Монте-Бей (Ямайка). Это важный и основополагающий международный документ, тексты которого на английском, испанском, арабском, китайском,

¹ Также имеет место проблема секторального выделения территорий, покрытых льдом, в Северном Ледовитом океане. СССР в 1929 г. в одностороннем порядке объявил юрисдикцию над всеми островами и пространством в секторе своих границ до Северного полюса. США объявили о непризнании такого принципа.

² Обычай порта является международной нормой и встречается во многих документах, например, в Правилах ИНКОТЕРМС.

русском и французском языках являются строго аутентичными. Конвенция устанавливает всеобъемлющий режим всего морского пространства (над морем, на поверхности моря, под водой и на морском дне). Она регулирует вопросы: доступ к морю, судоходство, защита и сохранение морской среды, эксплуатация и сохранение живых ресурсов, научные исследования, добыча полезных ископаемых с морского дна, а также урегулирование споров.

Предусматривается установление территориального моря шириной 12 морских миль исходных линий (определение исходных линий излагается в правилах), а также проведение различия между территориальными водами и внутренними водами. Признается право мирного прохода судна через территориальные воды, указываются конкретные виды деятельности, которые рассматриваются как нарушение мирного прохода. Введена концепция транзитного прохода через территориальные воды, установлен режим проливов. Вводится понятие архипелажных вод. Допускается установление 200-мильной экономической зоны. Все районы за пределами территориального моря рассматриваются как открытое море. Устанавливаются принципы деятельности на морском дне и в его недрах, в недрах континентального шельфа. Предусмотрен особый орган по морскому дну, призванный регулировать отношения в части добычи полезных ископаемых на морском дне и недрах морского дна. Образован Морской трибунал для разрешения споров и другие органы власти. На данный момент Конвенция подписана более чем 170 государствами.

13.3. Исторический экскурс³

Мореплавание имеет глубочайшие корни в древности. Известны рисунки, отображающие морские походы в древнем Египте, относящиеся к периоду 3000 BC. Средиземное море было центром мореплавания древних народов, населявших его берега, получивших обобщенное наименование Левантия. Развитие торгового мореплавания вызвало переход обычаев в нормы. Известен Родосский торговый кодекс (Родосское морское право). Его появление определяется III веком BC. Кодекс пользовался большой популярностью и признавался в Древней Греции и Риме. Практическое его действие исчисляется тысячелетием.

К периоду становления христианства, возникновению мощных потоков паломников на Святую Землю и крестовых походов возникли и другие кодексы. После Родосского сформировался кодекс византийского права — Базилика, регулировавший морское право в Восточной части Средиземного моря и в Черном море. Кодекс относится к периоду VII века BC. В его основу положено право императора Юстиниана. Закончено формирование Кодекса только 860 г. В отличие от Родосского права, его нормы основаны на обязательности исполнения по воле императора, а не по согласию купцов. Базилика состоит из 60 книг, в ней заимствована многие нормы Родосского права. Итальянцы в X веке разработали собственный морской кодекс, обобщивший обычаи крупного порта Амальфи в Италии. По существу это был сборник решений морских консулов города Трени, крупного торгового центра в средневековье.

Столкновение экономических, политических и теологических интересов в Левантии, в особенности в период крестовых походов, способствовало обращению к «Иерусалимским ассизам», в которых были обобщены морские правила. Ведение данных правил и их толкование было поручено морским консулам и магистрам, в том числе в морских портах Генуе, Марселе, Венеции, откуда формировались регулярные экспедиции паломников на Святую Землю. Развитие мореплавания и торговли на Атлантическом побережье Европы привело к созданию собственных морских правил, которые были известны как «Олеронские свитки».

³ Коломбос Д. Международное морское право. — М.: Прогресс. 1975 г.

Историки пришли к выводу, что этот кодекс представляет собой сборник решений по морским делам суда острова Олерон (близ Бордо), который был важным и оживленным торговым центром и портом в XII веке. Известно, что именно Олерон предоставил Ричарду I суда для совершения крестового похода на Святую Землю. Этот кодекс был признан⁴ всеми государствами Западной Европы и оказал сильное влияние на формирование национальных правовых норм Испании, Франции и Англии.

«Олеронские свитки» стали источником норм морского права, сформированного Ганзейским союзом — более известны как «законы Висби» или «Морские законы Готланда». Оживление торговли на Балтийском море, а также распространение влияния стран Ганзейского союза⁵ до Черного моря, вызвало создание нового обобщенного кодекса норм. Этот кодекс состоял из трех частей, одна из которых практически полностью содержала положения «Олеронских свитков», а две другие — описание обычаев Амстердама и Любека. Тексты «морских законов Висби» были полностью опубликованы в 1505 г. в Копенгагене.

Наряду с общими кодексами происходит формирование обычаев порта. Каждый порт, что свойственно морякам, отличающимся консерватизмом, генерировал свои обычаи и правила. Ганзейский союз, объединивший семь европейских стран, активно осуществлявших торговлю в районе Балтийского моря в начале XVII в., издал собственный свод морских законов, который был издан в 1667 г., однако этот кодекс не был единым, а отражал нормы отдельных портов.

Британия, претендующая на титул «владычицы морей», активно участвовала в формировании международных норм морского права. При короле Эдуарде II была начата «Черная книга адмиралтейства», в которой описывались прецеденты и давались указания, которыми следовало руководствоваться судам адмирала. Первые сведения об этом документе относятся к 1375 г. Частично в книгу вошли Олеронские правила. Первоначальный текст «Черной книги» был утрачен, остались лишь копии, хранящиеся в музеях. Тем не менее, полный текст был опубликован в 1871 г.,⁶ который включил одновременно «Олеронские свитки», «правила Висби» и особенные законы «Черной книги».

Голландский юрист Гуго Ван-Грот (Гроций, 1583–1645 гг.) в 1625 г. издал труд о праве войны и мира. Ему принадлежит труд «Свобода морей, или Право голландцев участвовать в ост-индийской торговле». Основные положения получили международное признание и составили исходные принципы международного права, в том числе морского права.

Следует упомянуть формирование морского права в средиземноморье после падения Римской империи. Оживление торговли в Марселе, Барселоне и Валенсии стало определяющим фактором становления в XIV в. нового кодекса норм морского права, объединившего обычаи портов — *Consolato del Mare*. Этот кодекс был издан на каталонском наречии, и поэтому иногда его называют «Барселонскими законами». Франция не осталась безучастной и выпустила в 1556 г. собственный морской кодекс в Руане *Guidon de la Mer*.

Упомянутые кодексы были ориентированы на регулирование отношений в морских пространствах Средиземного, Балтийского морей и вод Атлантики. С наступлением эпохи Великих географических открытий и освоением пространств Мирового океана возникли совершенно иные проблемы, регулирования отно-

⁴ Есть документарная запись суда в Бристоле (Англия) в 1351 г., где авторитетность «Олеронских правил» (*Lex de Oleron*) признается безоговорочно. Более того, известна «Пурпурная книга» города Брюге (XIV в.), которая считается полным переводом сборника этих норм.

⁵ Союз северо-германских торговых городов. Был создан в XII веке и существовал до 1669 г. В союз (лигу, гильдию) входили Любек, Гамбург, Данциг, Висби, Ревель, Рига и Дорпат (Тарту). На поздней стадии в союз входило более 100 городов Балтии.

⁶ Историки относят период написания трактата к 1579 г., публикация состоялась лишь спустя 150 лет.

шений в открытом море. Первым покусился на власть над всеми морскими пространствами английский суверен Эдуард Миролюбивый, объявивший себя «сувереном Британского океана», т.е. водами, омывавшими остров Британия — «сувереном Семи морей». Британцы с XIII в. претендовали на право «защиты моря и власти над ним». Именно от имени короля «как хранители океана» английские моряки грабили все суда в открытом море, что вызвало протесты Франции и Испании. Одновременно Дания и Швеция претендовали на суверенитет над Балтийским морем, Венеция утверждала свое право над Адриатическим, а Генуя и Пиза над Лигурийским морем.

Церковь не осталась в стороне от разрешения проблем притязаний на морские пространства и земли. Папа Римский Николай V в 1454 г. закрепил своей буллой за королем Альфонсом V (королем Португалии) все земли, открытые и которые будут открыты на западном побережье Африки. Далее последовала пора активных морских экспедиций Христофора Колумба в Америку, Бартоломея Диаса к мысу Доброй Надежды⁷, Васка де Гама в Индию. Вновь папскими буллами от 1493 г. и 1506 г. пространство Атлантики было разделено между Испанией и Португалией. Португалии досталось пространство восточной части и Бразилия на западе, все остальное (к западу от островов Зеленого мыса) перешло к Испании.

Англичане постоянно вели активную политику освоения морских пространств. В 1496 г. король Генрих VII выдал Джону Каботу охранную грамоту, согласно которой он имел полные и абсолютные полномочия и мог свободно пользоваться «правом судоходства в любом море с пятью кораблями и входить в любой порт стран Востока, Запада и Севера». Его экспедиции искали северо-западный путь в Индию, а экспедиции Виллогби — северо-восточный. Британия постоянно усиливала свое военно-морское присутствие в Мировом океане и активно противодействовала папским претензиям на раздел Мирового океана. Позднее Вильям Вельвуд теоретически обосновал притязания Британии на суверенитет над «Британскими морями», как «самую большую драгоценность в британской короне». В 1689 г. был опубликован тезис, что «море является публичной собственностью английской короны, однако, поскольку оно является дорогой, то открыто для мирных купцов всех наций».

Особую роль в становлении международного морского права сыграла деятельность английской королевы Елизаветы. Именно в 1602 г. она выдвинула новый принцип свободы морей, отказавшись признать владения над морем другими государствами. Франция после революции поместила на своих кораблях флаг «Свобода морей, равенство прав для всех народов». К 1805 г. Британия фактически занимала господствующее положение в Мировом океане, ей удалось создать огромное количество военно-морских баз в различных частях света, после военных неудач императора Наполеона и ослабления Франции. В начале становления эпохи морских паровых судов ее влияние еще более усилилось, поскольку практически все резервы угля, служивших основным топливом для судов, были под контролем Британии. В XIX веке США стали активно добиваться реализации принципа свободы морей. Возникли значимые проблемы рыболовства. Прибрежные государства стали объявлять свою юрисдикцию над прибрежными водами, запрещая там рыболовство иностранным судам. Россия 1821 г. объявила запретную зону 100 итальянских миль вокруг своих берегов и островов, однако под давлением США и Британии в 1825 г. этот указ был отменен. США претендовали на Берингово море, как особую территорию, с отграничением от Тихого океана для установления контроля за охотой на китов.

⁷ Диас открыл мыс Доброй Надежды далеко не первым. За тысячу лет до него это совершили финикийцы, обогнувшие африканский континент в обратном направлении — от Аравийского полуострова.

Таким образом, на протяжении пяти последних веков шла трансформация понимания принципов пользования открытым морем. Первоначально отрицалась свобода судоходства, считалось, что море может быть присвоено, морские пространства активно разделялись. Однако эти тезисы и притязания вошли в противоречие со стремлением многих государств развивать судоходство и торговлю. Мир оказался слишком велик, чтоб одна нация могла бы его контролировать полностью. Экономика Британии, фактически установившей власть над морем, не могла обеспечить действенного контроля.⁸ Бремя непомерной власти в безбрежных пространствах океана оказалось экономически не подкрепленным. Многочисленные конфликты и войны привели к введению естественного принципа свободы мореплавания в открытом море. И именно Британия первой выступила с принципом свободы моря.

Стали рассматриваться различные концепции правового пространства в открытом море. Они утверждали, что открытое море — это вещь, никому ни принадлежащая (*res nullius*), другие — что это вещь, принадлежащая всем (*res communis*).⁹ Сегодня признается концепция, что море принадлежит всем и открыто для всех наций.

13.4. Современные правовые принципы

В 1927 г. на конференции в Лозанне (Швейцария) институтом международного права была выработана и принята декларация, закрепляющая свободы открытого моря:

- свобода судоходства при условии исключительного контроля со стороны государства, под флагом которого плавает судно;
- свобода рыболовства на тех же условиях;
- свобода прокладывать кабели на дне в открытом море;
- свобода воздушных сообщений над пространством открытого моря.

Эти принципы были восприняты Конференцией ООН по морскому праву в Женеве в 1958 г. Были приняты «Конвенция об открытом море», «Конвенция о территориальном море и прилегающей зоне». Позднее были рассмотрены вопросы создания рыболовных экономических зон, континентального шельфа, разработки и эксплуатации живых и минеральных ресурсов дна и недр. Незакрытым до сегодняшнего дня является вопрос принадлежности предметов, находящихся на морском дне (затонувших объектов) и являющихся вождеденным предметом кладоискательства.¹⁰ В настоящее время морское право основывается на обширном документе «Морское право», принятом на Конференции ООН по морскому праву 1982 г. [44].

Можно выделить *открытое море* (вне действия национальной юрисдикции), *территориальное море* и *внутренние воды* — заливы, устья рек, озера и озерные системы и замкнутые моря (например, Каспийское море, берега которого являются границами нескольких государств).

⁸ Аналог можно наблюдать и в наши дни. США зарезервировали большой участок глубоководного морского дна в Тихом океане на поле Кларион-Клиппертон, исключительно богатый железомарганцевыми конкрециями. В сенате рассматривался вопрос об объявлении этих ресурсов стратегическими. Решение не было принято по причине экономической нецелесообразности, с одной стороны — нет достаточных средств для эффективной охраны участка, с другой — ни у кого нет технических средств для добычи этих ресурсов.

⁹ Третьи крушили оба принципа. Если вещь никому ни принадлежит, то наступит время, когда кто-либо объявит свои права на нее, а этого нельзя допустить. Если море в коллективной собственности, то наступит момент, когда ее начнут делить. И это тоже плохо. Так, Фошиль считает, что море открыто для всех.

¹⁰ Режим затонувшего имущества на морском дне определяется во внутренних и территориальных водах в соответствии с национальным законодательством, которым может быть установлен срок давности владения. Режим затонувших предметов в открытом море устанавливает, что они могут быть подняты только владельцем или с разрешения владельца.

13.5. Суверенитет и суверенные права

Суверенитет (в морском международном праве) предполагает зависимое и самостоятельное осуществление всех прерогатив верховной власти государства во всех акваториях и других морских и воздушных пространствах, находящихся под его верховенством. Также суверенное равенство в пользовании морскими акваториями, воздушным пространством над ним, находящимися не под его суверенитетом, а в общем пользовании. Под суверенитетом государства находятся внутренние воды, исторические воды (исторические заливы), архипелажные воды и территориальное море.

Суверенные права — термин, используемый в международном морском праве для определения правомочий прибрежного государства в отношении ресурсов континентального шельфа, исключительной экономической зоны. По содержанию эти права не могут отождествляться с территориальным суверенитетом, поскольку рассматриваются в зонах действия национальной юрисдикции, применимой к территории. Эти права — альтернатива суверенитету и указывают на факт принадлежности суверенным государствам. Объем суверенных прав определяется соответствующими нормами морского права и конвенциями.

13.6. Определения морских пространств

Открытое море

Открытое море определяют как водное пространство океана, находящееся за условной линией, идущей вдоль берега на некотором расстоянии от него (за пределами территориального моря). В настоящее время общепризнано, что открытое море не подлежит присвоению и ни одно государство не может овладеть им.¹¹

Сегодня основной принцип открытого моря является главным и гласит, что *оно не является частью территории какого-либо государства, ни одно государство не может иметь на него права собственности, права суверенитета или юрисдикции.*

Закрытое море

Часть морей в силу географических факторов является окруженной территорией нескольких (двух или более) государств (например, Черное море, Балтийское море). С океаном они соединены водными проливами. Существует концепция, в силу которой правовой режим этого моря должен определяться только прибрежными государствами. На практике режим закрытого моря осуществляется государствами, имеющими контроль над проливом, ведущим в это море.

В Конвенции по морскому праву рассматривается режим замкнутого или полузамкнутого моря.

Территориальное море

Суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага — его архипелажных вод, на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем. Этот суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра.

Каждое государство имеет право устанавливать ширину своего *территориального моря* до предела, не превышающего двенадцати морских миль, отмеряемых от исходных линий.¹² Внешней границей территориального моря является линия,

¹¹ Однако этот тезис справедлив только для мирного времени.

¹² Несмотря на это положение, на практике национальные законы устанавливают самые различные пределы от трех миль до 200. Например, США упорно считают ширину территориальных вод шесть миль. Россия придерживается 12-мильной зоны. Некоторые государства — 24 мили и т. д.

каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря. Если иное не предусмотрено Конвенцией, нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально признанных прибрежным государством морских картах крупного масштаба. В случае островов, расположенных на атоллах, или островов с окаймляющими рифами, исходной линией для измерения ширины территориального моря служит обращенная к морю линия рифа при наибольшем отливе, как показано соответствующим знаком на морских картах, официально признанных прибрежным государством. Порядок определения прямых исходных линий для определения и делимитации границ территориального моря при извилистой береговой линии, наличии островов, дельты рек, или других природных условий устанавливается Конвенцией по морскому праву ст. 7. Система прямых исходных линий не может применяться государством таким образом, чтобы территориальное море другого государства оказалось отрезанным от открытого моря или исключительной экономической зоны.

Отметим, что искусственные острова и сооружения в открытом море, сооружаемые на дне и скалах, не обнажающихся при отливе, не считаются территорией какого-либо государства.

Внутренние воды и устья рек

В общем случае, воды, расположенные в сторону берега от исходной линии территориального моря, составляют часть *внутренних вод* государства. Когда установление прямой исходной линии согласно методу ст. 7 Конвенции, приводит к включению во внутренние воды районов, которые до того не рассматривались как таковые, в таких водах применяется право мирного прохода. Если река впадает в море непосредственно, исходной линией является прямая линия, проводимая поперек устья реки между точками на ее берегах, соответствующими наибольшему отливу.

Заливы

Под *заливом* понимается хорошо очерченное углубление берега, вдающееся в сушу в такой мере, — в соотношении к ширине входа в него, — что содержит замкнутые сушей воды и образует нечто большее, чем простую извилину берега. Углубление не признается, однако, заливом, если площадь его не равна или не больше площади полукруга, диаметром которого служит линия, пересекающая вход в это углубление. Если вследствие наличия островов углубление имеет несколько входов, за диаметр полукруга принимается линия, длина которой равняется сумме линий, пересекающих отдельные входы. Острова, расположенные в углублении, рассматриваются, как части водного пространства этого углубления. Если расстояние между отметками наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив не превышает двадцати четырех морских миль, замыкающая линия может быть проведена между этими двумя отметками наибольшего отлива, и ограниченные таким образом воды считаются внутренними водами. Если расстояние между отметками наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив превышает двадцать четыре морские мили, прямая исходная линия в двадцать

Исторически территориальные воды определяли шириной в три мили. Это расстояние исходило из концепции дальности пушечного выстрела (правило дальности пушечного выстрела). Еще в 1706 г. голландский юрист Бейнкерсхук издал труд «О господстве над морем», где выдвигал идеи именно такой ширины территориального моря, которая исчислялась по формуле — верховная власть над территорией кончается там, где кончается власть оружия. В связи с развитием научно-технического прогресса такая формула стала не применимой.

четыре морские мили проводится внутри залива таким образом, чтобы линией такого протяжения было ограничено возможно большее водное пространство.

Изложенные выше положения относятся только к заливам, берега которых принадлежат одному государству, и не распространяются на так называемые «исторические» заливы или на любые случаи, когда применяется система прямых исходных линий.

Порты и рейды

Для целей определения границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные *портовые сооружения*, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега. Прибрежные установки и искусственные острова не считаются постоянными портовыми сооружениями. *Рейды*, которыми обычно пользуются для погрузки, разгрузки и якорной стоянки судов и которые иначе были бы расположены целиком или частично за внешней границей территориального моря, включаются в территориальное море.

Возвышения, осыхающие при отливе

Вследствие естественных приливов и отливов, высота которых может достигать в отдельных точках океана до 14 м, имеет место проблема установления границ для осыхающих при отливах возвышениях.

Осыхающее при отливе возвышение представляет собой естественно образованное пространство суши, окруженное водой, которое находится выше уровня воды при отливе, но покрывается водой при приливе. Если осыхающее при отливе возвышение полностью или частично находится от материка или от острова на расстоянии, не превышающем ширины территориального моря, то линией наибольшего отлива такого возвышения можно пользоваться как исходной линией для измерения ширины территориального моря. Если осыхающее при отливе возвышение расположено полностью на расстоянии от материка или острова, превышающем ширину территориального моря, то оно не имеет своего территориального моря.

13.7. Делимитация территориального моря между государствами с противолежащими или смежными побережьями

Делимитация — процесс определения и установления границ прилегающих государств на суше или на море. Если берега двух государств расположены один против другого или примыкают друг к другу, ни то, ни другое государство не имеет права, если только между ними не заключено соглашение об ином, распространять свое территориальное море за срединную линию, проведенную таким образом, что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря каждого из этих двух государств. Однако это положение не применяется, если в силу исторически сложившихся правовых оснований или иных особых обстоятельств необходимо разграничить территориальные моря двух государств иным образом.

13.8. Мирный проход в территориальном море

Право мирного прохода

Суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, пользуются правом мирного прохода через территориальное море.

Под проходом понимается плавание через территориальное море с целью:

а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод;

б) пройти во внутренние воды или выйти из них или встать на таком рейде или у такого портового сооружения. Проход должен быть непрерывным и быстрым. Однако проход включает остановку и стоянку на якоре, но лишь постольку, поскольку они связаны с обычным плаванием или необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие.

Проход является мирным, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Проход должен совершаться в соответствии с настоящей Конвенцией по морскому праву и другими нормами международного права.

Проход иностранного судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, если в территориальном море оно осуществляет любой из следующих видов деятельности:

а) угрозу силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права ООН; любые маневры или учения с оружием любого вида, а также любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства, любой акт пропаганды, имеющий целью посягательство на оборону или безопасность прибрежного государства; любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи или любых других сооружений или установок прибрежного государства;

б) подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата, любого военного устройства;

в) погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица, вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;

г) любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения вод и окружающей морской среды;

д) любую рыболовную деятельность, а также проведение исследовательской или гидрографической деятельности;

е) любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу.

В территориальном море подводные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать на поверхности и поднимать свой флаг.

Законы и правила прибрежного государства, относящиеся к мирному проходу

Прибрежное государство может принимать в соответствии с нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море, в отношении всех нижеследующих вопросов или некоторых из них:

а) безопасности судоходства и регулирования движения судов; защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок; защиты кабелей и трубопроводов;

б) сохранения живых ресурсов моря; предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства; сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения ее загрязнения;

в) морских научных исследований и гидрографических съемок;

г) предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.

Эти законы и правила не относятся к проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов, если только они не вводятся в действие общепринятые международные нормы и стандарты. Прибрежное государство должным образом публикует все такие законы и правила. Иностранные суда, осуществляя право мирного прохода через территориальное море, соблюдают все законы и правила и все общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море.

Морские коридоры и схемы разделения движения в территориальном море

Прибрежное государство в случае необходимости и с учетом безопасности судоходства может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода через его территориальное море, пользоваться такими морскими коридорами и схемами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов. Прибрежное государство ясно указывает морские коридоры и схемы разделения движения на морских картах, которые должным образом публикуются.

Обязанности прибрежного государства

Прибрежное государство не должно препятствовать мирному проходу иностранных судов через территориальное море, за исключением случаев, установленных нормами морского права, и не должно: предъявлять к иностранным судам требования, которые на практике сводятся к лишению их права мирного прохода или нарушению этого права; или допускать дискриминацию ни по форме, ни по существу в отношении судов любого государства или в отношении судов, перевозящих грузы в любое государство, из него или от его имени. Прибрежное государство надлежащим образом объявляет о любой известной ему опасности для судоходства в его территориальном море.

Прибрежное государство может принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным. В отношении судов, направляющихся во внутренние воды или использующих портовые сооружения за пределами внутренних вод, прибрежное государство имеет также право принимать необходимые меры для предупреждения любого нарушения условий, на которых эти суда допускаются во внутренние воды и используют портовые сооружения. Прибрежное государство может без дискриминации по форме или по существу между иностранными судами временно приостанавливать в определенных районах своего территориального моря осуществление права мирного прохода иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности, включая проведение учений с использованием оружия. Приостановление прав мирного прохода вступает в силу только после должного его опубликования.

Иностранные суда не могут облагаться никакими сборами лишь за их проход через территориальное море. Иностранное судно, проходящее через территориальное море, может облагаться только сборами в оплату за конкретные услуги, оказанные этому судну. Эти сборы взимаются без дискриминации.

13.9. Правила, применяемые к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях

Уголовная юрисдикция на борту иностранного судна

Уголовная юрисдикция прибрежного государства не должна осуществляться на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, для ареста какого-либо лица или производства расследования в связи с любым преступлением, совершенным на борту судна во время его прохода, за исключением следующих случаев:

- а) если последствия преступления распространяются на прибрежное государство;
- б) если преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море;
- с) если капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратится к местным властям с просьбой об оказании помощи;
- д) если такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

Эти положения не затрагивают права прибрежного государства принимать любые меры, разрешаемые его законами, для ареста или расследования на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод. При необходимости, прибрежное государство по просьбе капитана уведомляет дипломатического агента или консульское должностное лицо государства, под чьим флагом идет судно, до принятия каких-либо мер и способствует установлению контакта между указанным агентом или должностным лицом и экипажем судна. Решая вопрос о том, следует ли вообще и каким образом произвести арест, местные власти учитывают должным образом интересы судоходства. За исключением случаев, указанных в нормах морского права, прибрежное государство не может принимать на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, никаких мер для ареста какого-либо лица или производства расследования по поводу преступления, совершенного до входа судна в территориальное море, если судно, следуя из иностранного порта, ограничивается проходом через территориальное море, не заходя во внутренние воды.

Гражданская юрисдикция в отношении иностранных судов

Прибрежное государство не должно останавливать проходящее через территориальное море иностранное судно или изменять его курс с целью осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на борту судна. Прибрежное государство может применять в отношении такого судна меры взыскания или арест по любому гражданскому делу только по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлекенной на себя этим судном во время или для прохода его через воды прибрежного государства. Однако последнее не затрагивает права прибрежного государства применять в соответствии со своими законами меры взыскания или арест по гражданскому делу в отношении иностранного судна, находящегося на стоянке в территориальном море или проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод.

Прилежащая зона

В зоне, прилежащей к территориальному морю государства и называемой прилежащей зоной, прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый:

а) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря;

б) для наказания за нарушение вышеупомянутых законов и правил, совершенное в пределах его территории или территориального моря. Прилежащая зона не может распространяться за пределы двадцати четырех морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря (см. 13.6).

13.10. Проливы, используемые для международного судоходства

Правовой статус вод, образующих проливы, используемые для международного судоходства

Режим прохода через проливы, используемые для международного судоходства, не затрагивает в других отношениях ни правового статуса вод, образующих такие проливы, ни осуществления государствами, граничащими с проливами, их суверенитета или юрисдикции над такими водами, воздушным пространством над ними, их дном и недрами. Суверенитет или юрисдикция государств, граничащих с проливами, осуществляется с соблюдением норм международного права.

Режим прохода проливов не затрагивает: любых районов внутренних вод в пределах пролива, за исключением особых случаев; правового статуса вод за пределами территориального моря государств, граничащих с проливами, таких, как исключительные экономические зоны или открытое море; правового режима проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к этим проливам.

Транзитный проход проливов

Нижеизложенное применяется к режиму проливов, используемых для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны.

В проливах все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий. Исключением являются случаи, если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью, а если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытом море или в исключительной экономической зоне. Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Однако требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство.

Суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода: без промедления следуют через пролив или над ним; воздерживаются от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целос-

тности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права ООН; воздерживаются от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием.

Суда при транзитном проходе:

а) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждения столкновения в море;

б) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов.

Летательные аппараты при транзитном пролете: соблюдают Правила полетов, установленные Международной организацией гражданской авиации, поскольку они относятся к гражданской авиации; государственные летательные аппараты будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом безопасности полетов; постоянно контролируют радиочастоты, выделенные для передачи сигналов бедствия.

Морские коридоры и схемы разделения движения в проливах, используемых для международного судоходства

Государства, граничащие с проливами, могут устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства в проливах, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов. Эти морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам.

В отношении пролива, где предлагаются морские коридоры или схемы разделения движения, проходящие через воды двух или более государств, граничащих с проливом, заинтересованные государства сотрудничают в выработке предложений в консультации с компетентной международной организацией. Все установленные или предписанные ими морские коридоры и схемы разделения движения отображаются на морских картах, которые должны быть надлежащим образом опубликованы. Суда при транзитном проходе соблюдают применимые морские коридоры и схемы разделения движения, установленные в соответствии с настоящей статьей.

Законы и правила государств, граничащих с проливами, в отношении транзитного прохода

При условии соблюдения положений настоящего Раздела Конвенции государства, граничащие с проливами, могут принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, в отношении всех нижеследующих вопросов или любого из них:

- 1) безопасность судоходства и регулирование движения судов;
- 2) предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения окружающей среды путем введения в действие применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе;
- 3) погрузка или выгрузка любых товаров или валюты, посадка или высадка лиц за нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами.

Эти законы и правила не должны допускать дискриминации по форме или по существу между иностранными судами, а их применение не должно на практике

сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода. Государства, граничащие с проливами, надлежащим образом опубликовывают все издаваемые законы и правила. Иностранные суда, осуществляющие право транзитного прохода, обязаны соблюдать эти законы и правила.

Когда судно или летательный аппарат, обладающие суверенным иммунитетом, действуют таким образом, что это противоречит таким законам и правилам или другим положениям, государство флага судна или государство регистрации летательного аппарата несет международную ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные государствам, граничащим с проливами.

Государства, граничащие с проливами, не должны препятствовать транзитному проходу и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства в проливе или пролета над проливом. Не должно быть никакого приостановления транзитного прохода.

13.11. Государства-архипелаги

Государство-архипелаг — это государство, которое состоит полностью из одного или более архипелагов и может включать другие острова. Архипелаг означает группу островов, включая части островов, соединяющие их воды и другие природные образования, которые настолько тесно взаимосвязаны, что такие острова, воды и другие природные образования составляют единое географическое, экономическое и политическое целое или исторически считаются таковым.

Архипелажные исходные линии

Государство-архипелаг может проводить прямые архипелажные исходные линии, соединяющие наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и осыхающих рифов архипелага, при условии, что в пределы исходных линий включены главные острова и район, в котором соотношение между площадью водной поверхности и площадью суши, включая атоллы, составляет от 1:1 до 9:1.

Длина исходных линий не должна превышать 100 морских миль, с тем, однако, что до 3 процентов от общего числа исходных линий, замыкающих любой архипелаг, может превышать эту длину до максимальной длины в 125 морских миль. Система исходных линий не должна применяться государством-архипелагом таким образом, чтобы территориальное море другого государства оказалось отрезанным от открытого моря или исключительной экономической зоны. Если часть архипелажных вод государства-архипелага лежит между двумя частями непосредственно прилегающего соседнего государства, существующие права и все другие правомерные интересы, которые традиционно осуществлялись этим последним государством в таких водах, и все права, предусмотренные по соглашению между этими государствами, сохраняются и уважаются.

Государство-архипелаг надлежащим образом опубликовывает карты или перечни географических координат и сдает на хранение копию каждой такой карты или перечня Генеральному секретарю ООН.

Правовой статус архипелажных вод, воздушного пространства над архипелажными водами, а также дна и его недр

Суверенитет государства-архипелага распространяется на ограниченные архипелажными исходными линиями воды, называемые архипелажными водами, независимо от их глубины или расстояния от берега. Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над архипелажными водами, а также на их дно и недра, равно как и на их ресурсы.

Режим архипелажного прохода по морским коридорам в других отношениях не затрагивает статус архипелажных вод, включая морские коридоры, или осуществление государством-архипелагом своего суверенитета над такими водами, воздушным пространством над ними, дном, его недрами и ресурсами.

Право мирного прохода

Суда всех государств пользуются правом мирного прохода через архипелажные воды в соответствии с нормами и ограничениями норм морского права. Государство-архипелаг может без дискриминации по форме или по существу между иностранными судами временно приостанавливать в определенных районах своих архипелажных вод мирный проход иностранных судов, если такое приостановление важно для охраны его безопасности. Такое приостановление вступает в силу только после должного его опубликования.

Право архипелажного прохода по морским коридорам

Государство-архипелаг может устанавливать морские коридоры и расположенные над ними воздушные коридоры, приемлемые для непрерывного и быстрого прохода иностранных судов через его архипелажные воды и прилегающее территориальное море и пролета иностранных летательных аппаратов над ними. Все суда и летательные аппараты пользуются правом архипелажного прохода по таким морским коридорам и пролета по таким воздушным коридорам.

Архипелажный проход по морским коридорам представляет собой осуществление права нормального судоходства и пролета единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита из одной части открытого моря или исключительной экономической зоны в другую часть открытого моря или исключительной экономической зоны. Морские и воздушные коридоры пересекают архипелажные воды и прилегающее территориальное море и включают все обычные пути прохода, используемые в качестве путей для международного судоходства в архипелажных водах или пролета над ними.

Суда и летательные аппараты при архипелажном проходе по морским коридорам не должны отклоняться более чем на 25 морских миль в любую сторону от таких осевых линий во время прохода, при условии, что суда и летательные аппараты не будут приближаться к берегам ближе, чем на десять процентов расстояния между ближайшими точками на островах, граничащих с морским коридором.

Государство-архипелаг, которое устанавливает морские коридоры, может также предписывать схемы разделения движения для безопасного прохода судов по узким фарватерам в таких морских коридорах. Государство-архипелаг может, когда этого требуют обстоятельства, после надлежащего о том оповещения заменять любые морские коридоры или схемы разделения движения, установленные или предписанные им ранее, другими морскими коридорами или схемами разделения движения.

Морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам. Суда при архипелажном проходе должны соблюдать применимые морские коридоры и схемы разделения движения. Если государство-архипелаг не устанавливает морские или воздушные коридоры, право архипелажного прохода по морским коридорам может осуществляться по путям, обычно используемым для международного судоходства.

13.12. Ответственность морского перевозчика

Любая перевозка несет в себе долю риска. Как известно, морские суда тонут, тонут, будут тонуть. Далеко не всегда приходит помощь, и гибнет груз, а также и люди. Водная стихия не подвластна человеку и не всегда благосклонно относится к

нему. За тысячелетия эпохи мореплавания морское дно буквально усеяно остатками погибших кораблей. Многие аварии вошли в историю человечества, это жертвы войны, морской стихии, штормов и ураганов, столкновение со скалами, посадки на мель, столкновения с айсбергом¹³, столкновений судов по халатности судоводителей¹⁴ и другие причины. Какое бы ни было совершенное судно, всегда есть риск аварии. При морской аварии высока вероятность тяжелых последствий. Основная задача организаторов перевозок — снизить вероятность риска, обеспечить все необходимые и достаточные средства для спасения человеческой жизни на море.

Ответственность морского перевозчика при международных пассажирских перевозках, т. е. между портами разных государств, а также и между портами одного государства, определяется «Афинской конвенцией о перевозке пассажиров и их багажа морем». Эта Конвенция принята в Афинах 13 декабря 1974 г. Она регламентирует меру ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, и за ущерб, вызванный гибелью или повреждением его багажа.

Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесных повреждений, а также в результате утраты или повреждения багажа, если таковые явились следствием вины перевозчика, его служащих или агентов. Бремя доказывания возлагается на истца, за исключением случаев, когда смерть или телесные повреждения пассажира произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки на мель, взрыва, пожара, либо были вызваны недостатками судна. В этих случаях действует презумпция виновности перевозчика. Предел ответственности ограничен 700 тыс. франков, за утрату и повреждение каютного багажа — 12500 франков на пассажира, за утрату или повреждение автомашины — 50 тыс. франков. Ответственность за утрату и повреждение иного багажа не должно превышать 18 тыс. франков на пассажира в отношении перевозки в целом.

Срок исковой давности 2 года. Иск может быть предъявлен по выбору истца в одном из государств — участников Конвенции, а именно: в суде постоянного места пребывания или нахождения главной конторы перевозчика, в суде места отправления или места назначения, в суде постоянного жительства домицилия или постоянного жительства истца, в суде государства, где был заключен договор перевозки.

13.13. Международные нормы охраны человеческой жизни и спасания на море

Морская стихия жестоко обходится с человеком. Ежегодно даже в мирное время тонут более 1500 больших и малых судов. Судно, попавшее в беду в море, в большинстве случаев беззащитно, поэтому оказание помощи пострадавшим на море является святой обязанностью каждого моряка. Разработана специальная система сигналов для поддержания связи различными способами в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море. Особенно это полезно при наличии языковых барьеров. Каждый сигнал имеет смысловое

¹³ Классический пример — гибель 14–15 апреля 1912 г. в северной Атлантике огромного пассажирского лайнера «Титаник». Погибло более 1500 пассажиров по причине недостатка спасательных средств и шлюпок. На протяжении всех лет эта катастрофа волнует человечество, снято несколько кинофильмов, миллионы людей переживали несчастье. До настоящего времени ведется изучение причин гибели корабля и столь большого количества людей. В последнее время выдвигаются версии, что первопричиной аварии была неосοвершенство конструкции корпуса судна и множество мелких разрывов, а не одна большая пробоина.

¹⁴ Например, пассажирских судов «Андреа Дореа» и «Стокгольм». Следует вспомнить гибель пассажирского теплохода «Адмирал Нахимов» вследствие столкновения с сухогрузом в Черном море. Не менее трагична гибель парома «Эстония» 23 сентября 1995 г. в Балтийском море. В сильный шторм открылся носовой люк (для погрузки машин), огромное количество воды попало внутрь корабля, и он быстро затонул. Из 1040 пассажиров было спасено только 140.

значение и может применяться для воспроизводства любыми средствами связи. Международный свод сигналов МСС-65 состоит из Правил пользования этими сигналами, таблиц однобуквенных сигналов и таблиц сигналов по отдельным темам (Бедствие–Авария–Несчастный случай–Повреждение и другие). Выделены специальные постоянно прослушиваемые радиочастоты для подачи и приема сигналов бедствия, разработаны специальные спутниковые системы слежения, позволяющие определить точное местонахождение судна.

При получении сигнала бедствия суда, находящиеся поблизости, меняют курс и полным ходом следуют на помощь. Капитан любого судна обязан, в той мере, в какой это можно сделать, не подвергая судно, экипаж и пассажиров опасности, оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель.

В Брюсселе 23 сентября 1910 г. была принята Конвенция по унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море. Это одна из наиболее универсальных Конвенций в сфере международного частного права. Установлены следующие принципы:

(а) всякий факт оказания помощи или спасания дает право на справедливое вознаграждение,

(б) вознаграждение не выплачивается, если оказанная помощь не привела к полезным результатам,

(в) вознаграждение не может превышать стоимости спасенного имущества. Не имеют права на вознаграждение лица, которые оказывали помощь вопреки прямому и разумному запрещению капитана судна. Буксир не имеет права на вознаграждение, если только он не оказал исключительные услуги, выходящие за рамки договора буксировки. Вознаграждение не полагается за спасение людей, однако, спасатели человеческой жизни имеют право на справедливую часть вознаграждения, полученного от владельца судна и груза. Размер вознаграждения определяется соглашением сторон или судом,

В 1929 г. принята Конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), также эта конвенция пересматривалась в 1948 г. и позднее, последняя принята в 1974 г. Согласно Конвенциям и другим международным соглашениям предусматриваются требования к конструкции судна, противопожарной защите, спасательным средствам, средствам связи. Предусматривается обязанность судовладельца иметь на борту судна достаточные средства для спасения пассажиров и команды в случае аварии или опасности. Рассматриваются нормы и правила, позволяющие наилучшим образом организовать поиск терпящих бедствие судов и людей и спасание человеческой жизни на море.

13.14. Помощь на море воздушным судам

Над морским пространством осуществляют полеты воздушные суда, которые могут терпеть бедствие. При случившейся аварии им оказывается немедленная помощь, осуществляются поисковые работы. Регулирование отношений при осуществлении спасательных работ производится посредством «Конвенции по унификации некоторых правил по оказанию помощи воздушным судам и их спасанию на море или помощи и спасанию на море посредством воздушных судов». Конвенция принята в Брюсселе в 1958 году. Содержит широкий круг положений и правил по оказанию помощи воздушным судам и их спасанию на море, прав спасателей на возмещение расходов и убытков, понесенных в ходе выполнения спасательных операций. Установлено право спасателя на вознаграждение с учетом его усилий и заслуг, а также опасности, которой подвергалось его судно и экипаж. Установлены пределы вознаграждения за спасенное лицо (не более 50 тыс. франков) и общая сумма при спасании (не более 50 тыс. франков). Общий предел ответственности владельца воздушного судна составляет не более 500 тыс. франков.



Глава XIV.

Автоматизированные системы брониро- вания услуг перевозчиков

- Автоматизированные системы бронирования
- Глобальные компьютерные системы бронирования
- Печатные и электронные издания

nach to	über via
LUXEMBURG	
TURIN	
NEAPEL	
MADRID	
STUTTGART HBF.	
LYON	
HELSINKI	
SFRANCISCO-DALLA	
PARIS	
VENEDIG	
DALLAS	
AMSTERDAM	

Глава XIV.

Автоматизированные системы бронирования услуг перевозчиков

Введение. Автоматизированные системы бронирования. Глобальные компьютерные системы бронирования. Печатные и электронные издания.

14.1. Введение

В 1864 г. сеть туристских агентств Томаса Кука в Европе обслужила 1 млн. туристов. В это время еще не был изобретен телефон, и вся связь осуществлялась почтовыми курьерами. Сегодня подвижность населения планеты значимо возросла. Созданы мощные и разнообразные средства связи и телекоммуникаций. По примерным подсчетам только 650 млн. прибытий происходит в мире, а общий объем пассажирских перевозок оценивается в четыре раза больше. Регулирование столь мощных и постоянно возрастающих пассажиропотоков и осуществление предварительного резервирования мест на транспорте — глобальная проблема, успешно решаемая сегодня с помощью современных средств связи и коммуникаций.

В эпоху общей компьютеризации практически все операции по бронированию и продаже услуг перевозчиков, в первую очередь авиаперевозчиков, производятся через автоматизированные системы бронирования (*computerized reservations system* — CRS). Терминалы автоматизированных систем бронирования установлены за рубежом практически во всех туристских и транспортных агентствах. В Москве и Санкт-Петербурге все крупные туристские фирмы также имеют терминалы автоматизированных систем бронирования.

14.2. Автоматизированные системы бронирования туристских услуг и услуг перевозчиков

Компьютерные сети условно можно разделить на несколько уровней:

GAN — *Global Area NetWork* глобальная общепланетная сеть;

WAN — *Wide Area NetWork* широкомасштабная сеть на уровне континента, государства; международная сеть;

MAN — *Metropolitan Area NetWork* междугородняя сеть или региональное объединение сетей;

LAN — *Local Area NetWork* локальная сеть, функционирующая в пределах одного офиса, здания, территории предприятия.

Использование автоматизированных систем бронирования — это новый серьезный шаг в технологии туристского обслуживания. Оператор туристского агентства в присутствии клиента может сделать оперативный запрос в сети и с большой степенью детальности выяснить возможность заказа услуги, билета на авиарейс, железную дорогу, автобусной перевозки, аренды автомашины, бронирования номера в отеле или туристского пакета в целом. Если клиент согласен — немедленно и оперативно совершается заказ и оформляется ваучер на услуги. Современная технология продажи услуг перевозчиков допускает прямую работу клиента с системой и самостоятельного заказа услуг с оплатой по кредит-карте.

Таким образом, сеть должна содержать мощную и актуальную базу имеющихся возможностей, обеспечивать доступ к этой базе в режиме информационного поиска по туристскому или транспортному агентству для выяснения наличествующих

ющих возможностей, удовлетворяющих требованиям клиента и формирования услуги или пакета услуг, оптимального по многим параметрам (географическим, временным, ценовым и т. д.). При совпадении желания клиентов и возможностей объекта туристской индустрии производится бронирование услуги, туристское агентство оформляет ваучер на услугу (или пакет услуг) или билеты. Система должна обеспечить ответственность сторон и финансовые взаимоотношения — т. е. расчеты между участниками. Кроме того, предусматривается возможность аннуляции заказа или его изменения.

Наличие терминала для связи с международными системами бронирования — важный элемент оборудования туристского или транспортного агентства, существенно повышающий эффективность работы. Разработка и внедрение автоматизированных информационных систем — достижение последних двух десятилетий XX века. Эти технические средства (мощные персональные компьютеры, модемы, сетевое оборудование, оптические линии связи, постоянно совершенствующееся и развивающееся программное обеспечение) существенно изменили стиль и методы работы и, главное, дали возможность обслуживания постоянно возрастающих туристских потоков. Пользователями автоматизированных систем являются не только многие тысячи туристских агентств, но и предприятия туристской индустрии (перевозчики, гостеприимства, питания, аттракции и специализированные), которые поставляют информацию об услугах в базы данных сети.

На российском рынке активно действует система *Amadeus*, которая стремится установить свои терминалы на весьма льготных условиях. Если говорить о бронировании авиаперевозок, то здесь используются системы: *Gabriel*, *Amadeus*, *Galileo*. Для регламентации участия и пользования автоматизированными системами установлены своды правил и кодов систем автоматизированного бронирования туристских услуг (*CRS rules or Codes of conduct*), транспортные и туристские агентства на основании договора получают доступ в сеть. При использовании определенных массивов информации, сетевых файлов требуется специальное оборудование, например, используется специальный принтер для заполнения формуляров авиационных билетов (*satellite ticket printer — STP*). Это обязательное требование IATA к туристским агентствам, продающим авиабилеты.

Системы продажи услуг перевозчиков предоставляют большой информационный сервис — *queue system* билетная подсистема в автоматизированной системе бронирования услуг. Содержит важную информацию: лист ожидания, лист продаж и изменений и атрибуты для печати билетов. *Pseudo-PNR* бронирование или другая информация о пассажире-туристе в автоматизированных системах, объем информации, которой превышает необходимый для обычного бронирования авиабилета — тур с полным пакетом услуг, аренда автомашины, туристская страховка. *Agency management system* подсистема в автоматизированной системе бронирования туристских услуг, которая выполняет различные функции, такие как — расчет стоимости услуг, оформление билетов и ваучеров, формирует различные запросы в базу данных, ведет учет бронирования и аннуляций услуг.

Одна из систем обеспечивает взаиморасчеты участников. *Accounting* — система расчетов в вычислительной сети за пользование услугами. Посредством системы осуществляется оплата услуг вычислительной сети пользователи системы — гостиницами, авиалиниями, туроператорами — выставляющими в сеть свой туристский продукт. Определенную плату (или штрафные санкции) вносят конечные пользователи, осуществляющие бронирование и заказы туристского обслуживания. *Bank settlement plan* — автоматизированная система на авиалиниях для расчетов с туристскими агентствами и оформления авиабилетов. Содержит несколько баз данных и информационных систем, облегчающих проведение процедур бронирования и продажи авиабилетов:

Standart procedures

Single inventory (help document security)

Single automatic supply of standart traffic documents

Single settlement (direct debit)

Single sales transmittal to one reporting point

Spesial ticket inprinter agent validator plate and carrier identification plates

Simple starnard administration forms

Standard ticket ana MCOs (standard traffic documents) account balance баланс на пользовательском счету за использованные ресурсы вычислительной сети.

Например, *Start Amadeus* устанавливает своим абонентам — туроператорам и туристским агентствам — рабочие станции бесплатно, берет на себя хлопоты о выделении каналов в телефонных сетях и их оплату. При этом для пользователя устанавливается лимит минимально необходимой производительности — 2500 элементов — заказов на услуги ежемесячно. Элемент — каждая операция — заказанный авиабилет, место в гостинице, услуга туристского агентства, аренды машины и др. При невыполнении пользователь платит огромные штрафные санкции. Иная методика принята в финском отделении *Amadeus*. Там предусмотрена арендная ежемесячная плата 500 USD, и дополнительно пользователь оплачивает каждый вызов системы и элемент бронирования.

14.3. Глобальные компьютерные системы бронирования

В различных регионах мира функционируют национальные, региональные и глобальные (международные) автоматизированные систем бронирования услуг предприятий туристской индустрии и в первую очередь услуг перевозчиков.

Amadeus

Amadeus — европейская автоматизированная компьютерная сеть бронирования туристских услуг. Это холдинговая компания, созданная в 1987 году ведущими европейскими авиакомпаниями: *AIR FRANCE* (Франция), *LUFTHANSA* (Германия), *IBERIA LINES* (Испания). Она имеет связи со многими сотнями партнеров — крупными туристскими агентствами и туроператорами, железнодорожными и авиакомпаниями. Главная штаб-квартира компании расположена в Мадриде (Испания). Центральная база данных находится в Мюнхене (Германия). Практически в каждой европейской стране действует национальное отделение *Amadeus*: в Испании — *SAVIA*, Скандинавии — *SMART*, Финляндии — *MARS*, в Исландии — *ALEX*, Германии — *START*, в Швейцарии — *TraviSwiss*.

Система *Amadeus* создана в целях:

- предоставления предприятиям туристской индустрии (авиаперевозка, прокат автомобилей, отели, туроператоры, железная дорога и др.) надежной и эффективной общемировой сети сбыта, обеспечивающей им доступ к потребителю через туристские агентства и трансагентства авиакомпаний;
- генерации мощного инструмента управления и маркетинга для туроператоров и туристских агентств, который позволяет им повысить конкурентоспособность на рынке и позволяет получить доступ как к местным, так и международным провайдерам, обеспечивать управление деятельностью и вести финансовый учет работы фирмы.
- обеспечения возможности работы в различных сетях через единую систему, обеспечивать глобальное обслуживание посредством технических связей (мостов) с другими системами.

Уже через два года после создания, в 1989 году, через систему *Amadeus* забронировано 1 млн. авиабилетов. В 1990 году был открыт центр обработки данных

в Эрдинге, недалеко от Мюнхена. В 1992 году *Amadeus* выпускает свои продукты *Amadeus Cars* и *Amadeus Hotels*. Система *Amadeus* становится доступной для всех авиакомпаний. В 1995 г. *Amadeus* открывает свои представительства в Южной Америке и Азии и объединяется с американской системой бронирования *System One*. Авиакомпания *Continental Airlines* становится совладельцем компании *Amadeus*. В том же году *Amadeus* формирует стратегический альянс с немецкой компанией *START* по ведению международного бизнеса. В 1998 году процесс объединения систем — *Amadeus* и *System One* завершен. Система *Amadeus* в 6 раз подряд объявляется лучшей глобальной распределительной системой.

Сегодня *Amadeus* — это независимая система организации туристского бизнеса и бронирования туристских услуг. Посредством системы туристские агентства Европы и других континентов получили прямой доступ к развитой автоматизированной системе бронирования широкого спектра услуг, выбор которых позволяет удовлетворить любые пожелания современного туриста. Услугами системы *Amadeus* пользуются две трети туристских агентств и агентств по продаже авиабилетов на Европейском континенте, в Африке, Азии и Южной Америке. Централизованная база данных и центр обработки информации связывает туристские агентства с самыми различными фирмами, представляющими разнообразные туристские услуги во всех странах мира. База данных этой системы содержит значительный объем информации о доступных международных услугах. *Amadeus* также обеспечивает и связь туристских агентств внутри стран.

В глобальной системе *Amadeus* выделяется несколько крупных подсистем.

Amadeus Avia

Система позволяет осуществлять заказ авиабилетов, предоставляя информацию о наличии билетов на авиарейсы, их стоимости, расписании рейсов и открывает прямой доступ к информационным ресурсам международных и местных авиалиний. Система напрямую связана более, чем с 300 авиалиниями. Это позволяет удовлетворить 98% запросов туристских агентств.

База данных содержит информацию 3 млн. международных маршрутов, причем кроме прямых рейсов может быть предоставлена информация о 60 млн. вариантах маршрутов с указанием времени прибытия вылета и длительности полета. Так, возможности системы:

- расписание рейсов 739 авиакомпаний;
- информация о наличии свободных мест на рейсы 460 авиакомпаний;
- 160 авиакомпаний, имеющих доступ *Amadeus Access*;
- 235 авиакомпаний, работающих в режиме *Last Seat Availability*.

Все транзакции осуществляются в режиме реального времени. К тому же система *Amadeus Fare Quote* гарантирует, что любые тарифы по всему миру могут быть найдены и по ним может быть выписан билет. Информация, поступающая на дисплей абонентского пункта, включает все самые последние изменения, поскольку система *Amadeus* связана непосредственно с информационными ресурсами и системами практически всех авиакомпаний. Информация о наличии билетов абсолютно достоверна. Информация о проданных или заказанных билетах немедленно передается в информационные базы данных авиакомпаний, гарантируя надежность бронирования авиабилетов. Система может в короткое время определить стоимость сложных маршрутов с пересадками, позволяет туроператору выбрать оптимальный маршрут и его минимальную стоимость.

Amadeus Auto

Информация о 60 крупнейших компаниях по прокату автомобилей во всем мире, о месторасположении пунктов проката, вплоть до удаленности от аэропор-

та. Информация содержит марку машины, стоимости мили пробега, предоставляемые скидки, валюту платежа. Система позволяет выбрать наиболее дешевый вид путешествия. Уникальной чертой этой системы является то, что информация о стоимости поступает на дисплей в национальной валюте страны, где работает агент.

Hotel Amadeus

Этот важный раздел системы дает детальную информацию о гостиничном сервисе и размещении во всем мире в нескольких подсистемах:

Hotel List содержит перечень отелей в выбранной местности (городе), схему расположения отелей, удаленность от аэропортов, рациональные маршруты и пути следования, данные об отеле и наличии свободных мест. Всего в системе сосредоточена информация по 291 гостиничным цепочкам и 40000 гостиниц.

Hotel Rate Availability дает информацию о наличии свободных мест в отелях и цены применительно к указанному периоду времени. Можно подобрать отель и номер по различным критериям (принадлежности к гостиничной цепи, компании, местности, удаленности от аэропорта, пляжа, центра города, класса и даже вид из окна номера).

Hotel Rate Change прейскурант текущих и сезонных цен, позволяет учитывать при выборе отеля изменение стоимости размещения в зависимости от сезона или в период межсезонья, а также при изменении условий (например, семейное размещение). Отметим, что групповые скидки обычно не публикуются. В основном информация по ценам рассчитана на туристов-индивидуалов.

Hotel Inventory подсистема бронирования — позволяет осуществлять бронирование за 47 суток, выбрать альтернативные варианты размещения с учетом индивидуальных запросов клиента.

Hotel Features банк данных характеристик отелей. Подсистема дает возможность оператору пользователя получить подробное описание отеля, количество и наличие свободных номеров по категориям, дополнительный сервис и услуги, особенности оборудования, стоимость, трансфер. Подсистема может быть вызвана в многоэкранном режиме при использовании любой другой системы.

Для удобства туроператоров имеется система *Travel Agency Statistical Report*, позволяющая использовать информацию для определения стоимости услуг и исчисления комиссионных в процентах или по полной стоимости. В целом система обеспечивает возможность туроператору осуществить бронирование гостиницы для туристов индивидуалов или туристских групп немедленно, предоставляет клиенту широчайший выбор услуг. Особенностью системы является то, что она может давать оперативную информацию об изменении стоимости размещения, сведения о возможности приема оплаты услуг по кредит-картам, консульская информация (о визах, паспортном режиме), требования к здоровью путешественника, а также обширный справочник разнообразной туристской информации,

Система PNR (Passenger Name Record)

Система позволяет туроператору легко и четко заполнить любой документ, который потребуется туристу и туристской группе. Информация о постоянных клиентах сохраняется в базе данных и может быть быстро вызвана туроператором. *Amadeus* предоставляет пользователю абонентского пункта большой сервис, например, можно вызвать на экран дисплея схему расположения мест в самолете любого типа или расписание движения самолетов и железнодорожных поездов. Имеется специальная система выписки клиентам счетов за обслуживание и бронирование услуг. Одновременно с получением информации клиент может про-

изводить необходимые вычисления и оформлять необходимую документацию бланки, ваучеры, билеты и др.

В системе *Amadeus* используется понятный язык представления данных и международных кодов *access code* (буквенные, числовые и комбинированные коды информации в автоматизированных компьютерных системах бронирования туристских услуг), которые делают систему доступной для пользования в разных странах. Доступ к любым информационным ресурсам достаточно прост. Имеется развитая подсистема поддержки, которой могут пользоваться операторы туристских агентств, использующие абонентский пункт, а также специальный режим обучения персонала пользователя. Предоставляется возможность профессионального обучения персонала, разнообразное сервисное обслуживание, вспомогательное оборудование и техническая поддержка.

Собственно система и информационная база данных постоянно пополняются и модифицируются. Сегодня в базах данных имеется избыточная информация и возможности бронирования услуг на железных дорогах, паромах и круизах. Есть возможность заказать практически любого тура крупного туроператора. Система *Amadeus* имеет коммуникационные связи с другими аналогичными подсистемами и таким образом способствует продаже информационного и туристского продукта. Пользователи системы *Amadeus* могут через коммуникационные линии и системы связи выйти на глобальные мировые сети *Galileo*, *Sabra* и другие.

Amadeus в России и странах СНГ впервые появился в 1993 г. при посредстве компаний *START*, *SMART* и *AMADEUS* Финляндия. В мае 1997 г. было подписано соглашение о партнерстве с Аэрофлотом.

Количество абонентов, подключенных к системе
Amadeus по всему миру

Распределение по регионам	Туристские агентства		Авиакомпании	
	Офисы	Терминалы	Офисы	Терминалы
Европа, Африка и Ближний Восток	27,473	83,173	5,682	46,852
Северная Америка	6,865	24,002	481	3,911
Центральная Америка, Мексика и Карибы	892	2,324	201	971
Южная Америка	5,198	11,180	934	6,904
Азия	3,29	6,986	711	4,480
Всего	43,718	127,629	8,009	63,118

К системе *Amadeus* можно подключиться с помощью выделенной линии или используя обычные телефонные каналы.

Обучение персонала абонентов

Работа в сети требует определенных знаний, навыков и умений. Обучение персонала проводится представительством *Amadeus*. Предоставляется бесплатное обучение для определенного числа сотрудников туристского агентства, подключенного к системе *Amadeus*. По завершению обучения выдается пакет инструкций и документации.

Имеется две программы подготовки операторов для работы в системе *Amadeus*:

(а) для начинающих специалистов, не имеющих опыта работы с другими международными системами бронирования (*Gabriel*, *Galileo*, *Worldspan*). Продолжительность обучения — 2 недели.

(б) переподготовка специалистов, имеющих опыт работы с другими международными системами бронирования (*Gabriel*, *Galileo*, *Worldspan*). Продолжительность обучения — 1 неделя.

Amadeus on Web:

<http://www.amadeus.net>

<http://geocities.com/Broadway/1068/amadeus.html>

Airlines in the World Wide Web <http://www.travelshop.de/english/airlines-e.html>

Canaridata

Canaridata — автоматизированная система бронирования туристских услуг на Канарских островах. Система обслуживается *Canarian Reservation Centre*. Два крупнейших офиса системы находятся в *Santa Cruz de Tenerife* — размещение на островах *Tenerife; La Palma, La Camera, El Hierro* и *Las Palmas de Gran Canaria* — размещение на островах *Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura*. *Canaridata* имеет выходы на системы *SABRE, Savia/Amadeus, Galileo* по коду СВ. Кроме того, система обслуживает и прямые заказы по компьютерным сетям, факс сообщениям. Канарские острова пользуются большой популярностью и отличаются круглогодичным сезоном. В системе осуществляется бронирование практически всех 500 отелей, 1700 комплексов и апартаментов, бунгалов и частных домов, что составляет примерно 400 тыс. мест. Охвачены все туристские фирмы, фирмы аттракционов и активного отдыха, аренды автомобилей. Острова посещают 8 млн. туристов ежегодно, что более чем в четыре раза превышает численность населения. Автоматизированная система повышает эффективность использования гостиничной базы и увеличивает поток туристов.

EasyRes

EasyRes — автоматизированная система резервирования туристских услуг, которой пользуются 90% туристских агентов и туроператоров в Великобритании. Предоставляет услуги резервирования авиабилетов 32 компаний по всем странам мира, трансфер и бронирование размещения в 6500 отелях *Utell's HotelSpase*. Пользователям предоставляется мощная информационная поддержка текущими базами данных обширной туристской информации. *EasyRes* совместима с информационными сетями *Istel, Fastrak, Prestel Travel*. Члены *ABTA, IATA* имеют преимущества при работе в системе *EasyRes*.

Galileo International

Galileo International — автоматизированная компьютерная система бронирования авиационных билетов и туристских услуг, созданная в 1987 г. Штаб-квартира находится в Денвере штат Колорадо (США). Система *Galileo* тесно связана с системой *Apollo*, *Apollo* обслуживает Мексику, Японию и США, в остальных странах действует система *Galileo*.

Galileo имеет свои отделения: *Galileo Austisa, Galileo Netherlands, Galileo Portugal* и др. *Galilio Central System* имеет 11000 терминалов в более чем 2250 туристских агентствах только в Великобритании. В составе *Galileo* функционирует несколько систем, в том числе системы бронирования авиабилетов *Last Seat Availability* и *Galileo Guaranteed Sell*, которые повышают надежность бронирования и дают клиентам большие возможности в реализации заказов на услуги авиалиний. *Galileo* предоставляет доступ к ресурсам 527 авиакомпаний, 202 гостиничных цепочек, прокату автомобилей в 14500 городах, для бронирования круизов, туров, билетов в театры и просмотра сведений о тарифах, погоде, визах, прививках, кредитных картах и многое другое. Система *GALILEO* обеспечивает доступ к наибольшему, по сравнению с другими *CRS*, числу владельцев услуг: авиакомпаний, гостиниц, туроператоров, круизных компаний и др. Системой *GALILEO* уже пользуются в 38 тысячах агентствах Европы, Америки, Азии и Африки. Рабочее место, оборудованное системой *GALILEO*, обеспечивает возможность использования широкого

спектра подсистем *GALILEO (Applications)*, пакетов специальных прикладных программ автоматизации трудоемких операций на базе современной операционной системы *WINDOWS 2000*. Многие пользуются услугами *Galileo Booking File*.

В состав *Galileo* также входят:

Global Access & Selective Access — глобальная система, обеспечивающая взаимодействие с зарубежными пользователями и другими системами;

Membership Files — файл пользователей системы;

Galileo Information System — обширная информационная система пользователя;

Travel Advisory Service — информация для туристских агентств по бюллетеням министерства иностранных дел и других официальных учреждений;

Credit Card Authorisation — подтверждения платежеспособности кредитных карт;

Galileo Availability — обеспечивает доступ к информации о наличии свободных мест на рейсы более чем 500 авиакомпаний, при этом имеется возможность обращаться непосредственно к базам данных большинства авиакомпаний, а по отдельным авиакомпаниям выбирать свободные места вплоть до последнего на момент запроса;

Galileo Sell — позволяет бронировать места из экрана наличия мест, при этом агент может за один запрос осуществить бронирование мест на рейсы любых типов (прямые, стыковочные и с любым набором промежуточных посадок) по необходимому маршруту;

GALILEO Advance Seat Reservation — позволяет осуществлять резервирование конкретного места (с номером) в салоне самолета;

Galileo Enhanced Booking File Servicing — позволяет формировать запросы системы бронирования авиакомпаний в едином формате;

GlobalFares — предоставляет широкие возможности использования всей информации о тарифах по маршруту, в том числе по отдельным авиакомпаниям, осуществляет автоматический расчет стоимости авиаперевозки по произведенному бронированию;

PrivateFares — позволяет создавать и хранить в системе данные с вашими собственными договорными тарифами, использовать их в автоматизированном режиме при расчете самой дешевой стоимости перевозки, в том числе в комбинации с опубликованными и льготными тарифами;

Galileo Ticketing Products — позволяет производить печать авиабилетов на всех видах бланков авиакомпаний, с которыми заключены агентские соглашения;

RoomMaster — предоставляет возможность быстрого поиска и простого бронирования гостиничных номеров более чем в 39000 гостиницах в различных городах мира, а также получать агентское вознаграждение от владельцев гостиничных цепочек.

Кроме услуг бронирования услуг авиалиний *Galileo* предоставляет сервис бронирования услуг аренды автомобилей *CarMaster* в 44 крупнейших мировых компаниях, предоставляющих услуги аренды автомобилей в 15000 городах, курортах. *Galileo* поставляет пользователям любые виды сервисного обслуживания — от установки небольшого терминала в туристском бюро до локальных сетей больших офисов. Также поставляются программное обеспечение и услуги обучения персонала. Все пользователи *Galileo* имеют лицензию *IATA*.

SABRE

SABRE — Travel Information Network — американская компьютерная сеть бронирования авиабилетов, созданная в 1964 г. авиакомпанией *American Airlines*. Терминалы системы установлены в 135000 туристских агентствах в 65 странах мира. Центральный узел расположен в *Tulsa* штат Оклахома (США). Мощность

центральной единицы системы более 20 тыс. гигабайт памяти. Система обслуживает 650 крупных и 360 мелких авиалиний и поддерживает почти 1 млн. вариантов мест назначения (*city pair*). Через систему кроме услуг авиакомпаний можно заказать бронирование размещения в 100 странах мира в более чем 180 гостиничных цепей и 27000 отелей, аренду автомобилей в 60 прокатных компаниях. Объем операций в 1993 г. составил 7,4 млн. элементов. С 1990 г. функционирует особая подсистема для туристских агентств *Sharp Plus*, которая содержит множество полезной информации, в том числе подробные описания отелей, дает возможность оперативного бронирования мест и туристских услуг. Информационная система для пользователей может быть передана на лазерных дисках CD-ROM, в базе данных имеется обширная информация об отелях, цветные карты и фотографии местных достопримечательностей, звуковое сопровождение, мультфильмы.

System One

Автоматизированная система бронирования, созданная *System One Corp.* Сетью пользуются 14% туристских агентств США. В настоящее время система приобретена глобальной системой *Amadeus*. Теперь сетью будет управлять новая компания *System One Amadeus NMC*. Таким образом, европейская система получила выход на американский рынок туристского продукта, а абоненты *System One* доступ к 100 тыс. туристских агентств на европейском континенте.

Travelogix

Компьютерная система туристской информации — *Travelogix* предоставляет своим абонентам оперативную информацию о тарифах, рейсах, услугах перевозчиков. В сеть могут иметь доступ любые пользователи-абоненты, имеющие компьютер с модемом. База данных содержится в Остине (штат *Texas, USA*).

Worldspan

Worldspan Global Travel Information Service — автоматизированная компьютерная система бронирования туристских услуг создана в 1990 году. Акционеры: *Delta Airlines* (38%) *NorthWest Airlines* (32%), *TWA* (25%), *Abacus* (5%). Обслуживает 43000 терминалов в различных туристских бюро и агентств по продаже авиабилетов в 30 странах. В сети можно заказать услуги 357 авиакомпаний, 37 фирм проката автомобилей, 129 гостиничных сетей, 27000 отелей во всем мире. Система дает обширную информационную поддержку. В ней можно узнать различные сведения, необходимые туристскому агентству (визовый режим, медицинские требования, данные о валюте, климат и другую справочную информацию). Посредством шлюза *Global Service Alliance* система соединена с другими глобальными сетями, в том числе *Amadeus* и *Abacus*. Минимально необходимый пакет элементов, который должен выработать пользователь системы составляет объем 680 единиц, что несколько выше, чем в других аналогичных системах. В системе *Worldspan* имеется уникальный пакет программ *Power Pricing* для оптимизации выбора туристских маршрутов; *Passport* для туристских агентств и ряд других, заслуживающих внимания.

Другие системы CRS

Abacus автоматизированная компьютерная система бронирования туристских услуг южно-азиатского и тихоокеанского региона. Система создана и поддерживает бронирование авиабилетов и услуг в регионе авиакомпаний *Cathay Pacific, China Airline, Malaysia Airline, Philippine Airline, Royal Brunei, Singapore Airline and Worldspan*.

Apollo — наименование мировой автоматизированной системы бронирования туристских услуг *Galileo* в США, Мексике и Японии.

Alex — автоматизированная компьютерная система бронирования туристских услуг в Исландии, партнер *Amadeus*.

Electronic Ticket Delivery Network — *ETDN* — система продажи билетов на авиарейсы в туристских агентствах в США.

Gabriel — автоматизированная компьютерная система бронирования авиационных билетов Люксембурга, партнер *Amadeus*. Используется по договору в России для бронирования мест на рейсы иностранных авиалиний.

Gemini — система автоматизированного бронирования авиаперевозок в Канаде. Организована *Air Canada*, *Canada Airlines International*, *Gemini International*.

Infini — автоматизированная система бронирования туристских услуг в Японии. Имеет связи с системой *WorldSpan* и *Abacus*.

MARS — финская национальная компьютерная система бронирования туристских услуг, партнер финской сети *Amadeus*.

SAPHIR — бельгийская национальная компьютерная система бронирования туристских услуг, партнер сети *Galileo*.

Savia — испанская национальная компьютерная система бронирования туристских услуг, партнер сети *Amadeus*.

SIGMA — итальянская национальная компьютерная система бронирования туристских услуг, партнер сети *Galileo*.

Smart — скандинавская транснациональная компьютерная система бронирования туристских услуг, партнер сети *Amadeus*.

Start — национальная компьютерная система бронирования туристских услуг Германии, партнер сети *Amadeus*.

Timas — автоматизированная компьютерная сеть бронирования туристских услуг в Ирландии, партнер *Galileo*.

14.4. Печатные и электронные издания

Томас Кук одним из первых в туристской индустрии понял важность и необходимость продвижения туристского продукта и издавал печатные журналы и путеводители для широких масс путешественников. Включившись в организацию международных туристских маршрутов, он выпустил свой первый справочник, содержащий описание 8000 отелей в Европе и Англии. Сегодня издательская компания фирмы *Thomas Cook* имеет более чем 150-летнюю традицию и огромный опыт издания путеводителей и справочной литературы с описанием отелей и расписаний движения транспорта. До сего времени этим издательством выпускаются справочники и расписания по железным дорогам, паромам и круизам и даже международным автобусным маршрутам.

ABC — International Division REED TRAVEL GROUP — крупнейшее в мире издательство туристской информации, газет и каталогов. Издает уникальные ежеквартальные каталоги *Hotel & Travel INDEX* (более 1500 стр., в нем можно найти практически любой отель, его адрес, местоположение на карте местности или города, телефон, факс, e-mail, класс, стоимость номера), *ABC World Airways Guide* (в двух томах), *ABC Air Cargo Guide*, *ABC EXECUTIVE FLIGHT PLANNER* (три тома по регионам — Европа, Азия и Америка), *ABC Travel Directory*, *ABC Agents & Hotel Gazetteer*, *Travel Weekly*.

ABC Travek Disc — лазерный цифровой диск CD-ROM, выпущенный *REED Travel Group* в 1992 г., постоянно возобновляемый и дополняемый. Он содержит мощную базу данных условий 450000 рейсов авиалиний, трансферов, иную информацию — приводятся: обширная туристская информация, требования к здоровью путешес-

твенников, необходимость прививок, таможенные правила, аэродромные сборы, дни общих праздников и выходных, режим работы банков и т. д.

Каждая авиакомпания и иные перевозчики, издаают годовые, сезонные, квартальные расписания рейсовых перевозок (*Timetable*) в виде специальных печатных изданий, распространяемых бесплатно. Публикуются информационные сообщения в средствах массовой информации. Крупные аэропорты выпускают специальные карманные издания типа «Аэропорт-инфо» для пассажиров на нескольких языках, наиболее характерных для данного региона и потоков пассажиров. Например, аэропорт Франкфурт-на-Майне выпускает и бесплатно распространяет специальный красочный путеводитель по всем терминалам аэропорта для пассажиров, в том числе и на русском языке. Путеводитель весьма емкий по количеству информации, и в нем можно найти ответ практически на любой вопрос, который может возникнуть у путешественника, впервые попавшего в этот, один из крупнейших в Европе, аэропорт. В издании доступно описываются все трансферы и стоимость проезда на различных видах общественного транспорта, которыми можно прибыть в порт или следовать по прибытию до места назначения в Германии:

- маршрутные автобусы Люфтганза по расписанию, автобусы-челноки ведущих отелей Ахат, Астрон, Кемпински и других, городские автобусы-экспрессы 12 направлений маршрутов;

- услуги проката автомобилей и *fly&drive* шести прокатных фирм (*Alamo, Avis, AK-Autofermitag, Eurocar-Interrent, Hertz, Sixt-Budget*), пункты возврата прокатных автомобилей;

- такси;

- система платных автостоянок и гаражей, приводится подробная схема достаточно сложных подъездных путей;

- железная дорога *ICE*, проходящая прямо через терминал порта (движение скоростных поездов организовано через каждый 15 минут¹).

Для пассажиров и туристов даются подробные поэтажные планы терминалов отправки, расположения служб регистрации билетов, таможенных и иммиграционных постов, хранения багажа, накопителей, многочисленных сервисных служб наземного обслуживания, разнообразных бытовых услуг, торговли, питания, представительств авиакомпаний и туристских фирм. Пассажирам даются подробные рекомендации, описываются формуляры посадочных талонов. Описываются терминалы прибытия, маршруты и места ожидания для встречающих и выдачи багажа.

Издаются солидные каталоги и путеводители по мировым круизам (*Cruising and Cruise Ship*) с описанием практически всех круизных маршрутов и судов. Издательский концерн *Berlitz Publishing Ltd.* имеет штаб-квартиры в Нью-Йорке (США) и в Оксфорде (Великобритания). Издает карманные справочники (*pocket guides*) для туристов по 30 туристским центрам и странам, краткие словари, фразеологические словари (*phrasebook & dictionary*) специально для туристов более чем на 10 языках. Фразеологические словари содержат примерно 1200 словосочетаний, позволяющих разрешить актуальные проблемы при размещении, перевозке, питании и ориентации на местности. Издаются в печатном варианте, на аудиокассетах и CD-дисках пособия для изучающих иностранные языки. Международная сеть отделений состоит из 320 обучающих центров в 50 странах мира, которые специализируются на изучении иностранных языков. Выпущено специальное практичес-

¹ От аэропорта до Франкфурта-на-Майне поезд *RMV* (городская железная дорога) идет 11 минут. Скоростные линии *Интерсити-Экспресс ICE/EC/IC*, следующие с интервалом в один час, позволяя пассажирам быстро доехать до *Оффенбаха, Ханау, Руссельсгейма, Манца, Висбадена* и других городов Германии. В путеводителе приводится подробная карта-схема скоростных линий железных дорог.

кое пособие по фотографии для путешественников, кроме собственно комплекта уникальных фотографий пособие содержит и советы по выбору аппаратуры и фотоматериалов, технологии фотосъемки туристских объектов.

В Германии издается популярный справочник для туристских агентств *Berlitz*, занимающихся круизными турами. В нем содержатся данные о всех круизных, в том числе и парусных судах, находящихся в эксплуатации, технических и иных характеристиках этих судов, классах и оборудовании кают, сервисе, кухне, развлечениях и др. Отдельно выпускается путеводитель по приключенческим турам для индивидуалов (*Discover Guide*) по различным районам мира. Издания и путеводители многократно переиздаются. Концерн широко представляет свою продукцию на туристских выставках, в частности, на WTM в Лондоне.

Web: <http://www.ClubBerlitz.com>

Издаются специализированные иллюстрированные журналы для работников круизной индустрии и турагентов, например, журнал *Sea Trade CRUISE Review*, а также каталоги и информационные буклеты для потребителей. Реализация круизных маршрутов осуществляется через мощные глобальные системы бронирования.

Заключение

Средства и методы перевозки играют огромное значение в организации туров и путешествий. Стремительное развитие научно-технического прогресса постоянно дает нам все новые и новые возможности для удовлетворения потребностей туристов и путешественников. Средства передвижения сегодня уже используются не только по своему прямому назначению — перемещению человека в пространстве из одной точки в другую — они могут использоваться как средства размещения и организации общественного питания, невероятного спектра аттракций.

Этап перевозки является одним из самых дорогостоящих, в большинстве случаев, и доходообразующих элементов туристского продукта. Инфраструктура системы перевозок активно используется для предоставления различных туристских и нетипично туристских услуг, услуг смежных отраслей, а также торговли. Гармоничное сочетание необычайно широких возможностей позволяет создать исключительно высокодоходный продукт, который способствует, с одной стороны, удовлетворению всевозрастающих потребностей туристов, с другой стороны, создает продукт, обладающий высокими привлекательными качествами.

В настоящей монографии рассмотрены всевозможные виды, методы и средства перевозок, используемые при генерации туристского продукта. Однако человеческая мысль постоянно изобретает что-то новое, интересное и рациональное.

Изложенный материал позволяет читателю подойти к проблеме формирования туристского продукта с новых позиций.

Литература (использованная и рекомендуемая)

1. Автомобиль не роскошь, а средство передвижения и источник дохода. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 19. — СПб.: «Невский Фонд», 1999. С. 107–138.
2. Азар В.И. Транспорт и туризм. — М.: Транспорт, 1973.
3. Азар В.И., Биржаков М.Б. и др. Предложения к концепции развития туризма в России. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 22. — СПб.: «Невский фонд», 2000.
4. Азар В.И., Биржаков М.Б. и др. К вопросу изменения и дополнения основ законодательства о туризме. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 22. — СПб.: «Невский Фонд», 2000.
5. Аналитическая записка. Состояние и проблемы туризма в Российской Федерации / Под ред. М. Б. Биржакова и В. И. Никифорова — СПб.: Невский Фонд, 2004. — 82 с.
6. Артемьев С.П. Международные перевозки автомобильным транспортом. — М.: Транспорт, 1977.
7. Бардин К.Б. Азбука туризма. — М.: 1973.
8. Белая Вода. Альманах. — М.: 1996–1997.
9. Белкин С.И. Рассказы о знаменитых кораблях. — Л.: Судостроение, 1979. — 256 с.
10. Биржаков М.Б. Введение в туризм: Учебник. Издание 8-е, переработанное и дополненное. — СПб.: «Издательский дом Герда», 2006. — 512 с.
11. Биржаков М.Б. и др. Автобусные туры. В справ. «Туристские Фирмы» вып. 14. — СПб.: ОЛБИС, 1997. С. 43–77.
12. Биржаков М.Б., Биржаков К.М. История туризма: Томас Кук и его роль в становлении туризма. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 22 – СПб.: «Невский Фонд», 2000. С. 98–109.
13. Биржаков М.Б. и др. Железнодорожные туры. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 16. — СПб.: ОЛБИС, 1998. С. 69–118.
14. Биржаков М.Б. и др. Речные круизы. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 11. — СПб.: ОЛБИС, 1996. С. 69–85.
15. Биржаков М.Б. и др. Сравнительный анализ законодательства государств-участников СНГ в сфере туризма — СПб.: Невский Фонд, 2005. — 245 с.
16. Биржаков М.Б. и др. Туризм в Санкт-Петербурге. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 9 — СПб.: ОЛБИС, 1996. С. 11–14.
17. Биржаков М.Б., Казаков Н.П. Безопасность в туризме. — СПб.: «Издательский дом Герда», 2005. — 208 с.
18. Биржаков М.Б. Паломнический и религиозный туризм. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 14. — СПб.: ОЛБИС. 1997. С. 116–122.
19. Биржаков М.Б., Биржаков К.М. Полеты на воздушных шарах. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 21. — СПб.: «Невский Фонд», 2000. С. 133–139.
20. Биржаков М.Б., Биржаков К.М. Мировой гигант автопроката: вчера, сегодня, завтра. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 19. — М.: «Невский Фонд», 1999. С. 97–106.
21. Биржаков М.Б. и др. Глоссарий терминов международного туризма. Третье издание. — СПб.: Изд. дом ГЕРДА. 2005. — 936 с.
22. Биржаков М.Б., Казаков Н.П. Безопасность в туризме. — СПб.: Изд. Дом ГЕРДА, 2005. — 208 с.
23. Биржаков М.Б. и др. Сравнительный анализ законодательство в сфере туризма государств-участников СНГ. — СПб.: Невский Фонд. 2005. — 252 с.
24. Биржаков М.Б. О цивилизационных турах и их месте в туристском пространстве. В справ. «Туристские Фирмы» вып. 35. — СПб.: Невский Фонд, 2005. С. 274–280.
25. Биржаков М.Б. Правовое регулирование паломничества: исторический аспект и современность. . В сб. «Туристские Фирмы» вып. 35. — СПб.: Невский Фонд, 2005. С. 280–287.
26. Биржаков М.Б. и др. Экологический туризм. Глоссарий. В справ. «Туристские Фирмы» вып. 35. — СПб.: Невский Фонд, 2005. С 309–342.

27. Биржаков М.Б. Космический туризм. В справ. «Туристские Фирмы» вып. 36. — СПб.: Невский Фонд, 2005. С. 102-116.
28. Биржаков М.Б. Полярный туризм. В справ. «Туристские Фирмы» вып. 36. — СПб.: Невский Фонд, 2005. С. 116-138.
29. Биржаков М.Б. Голубое водное кольцо. В справ. «Туристские Фирмы» вып. 36. — СПб.: Невский Фонд, 2005. С. 155-159.
30. Водный туризм. Под ред. В.Н. Григорьева. — М.: Профиздат. 1990.
31. Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты. — М.: Транспорт, 1996.
32. Волович В.Г. Академия выживания. — М.: Техноплюс. 1996. — 366 с.
33. Временная инструкция о порядке работы водителей автомобилей, занятых на междугородних перевозках. — В кн. Сборник официальных материалов по туристско-экскурсионной работе профсоюзов. — М.: 1978, С. 185-186.
34. Геродот. История в девяти книгах. Пер. Ф.Г. Мищенко. В двух томах. — М.: 1888.
35. Глоссарий терминов международного туризма. ПЕРЕВОЗКИ. В справ. «Туристские Фирмы», вып. 10 — СПб.: ОЛБИС, 1996. С. 35-142.
36. Грицкевич В.П. История туризма в древности. — СПб.: Издательский дом Герда, 2005. — 336 с.
37. Гуляев В.Г. Туристские перевозки. — М.: Финансы и статистика. 1998. — 367 с.
38. Гуреев С.А., Копылов М.Н. Международное транспортное право. — М.: Изд. университета дружбы народов. 1987. — 80 с.
39. Дворниченко В.В. Развитие туризма в СССР (1917-1983) — М.: 1985.
40. Долженко Г.П. История развития туризма в дореволюционной России и СССР. Ростов-на-Дону, 1988.
41. Дубовской В.И. Автомобили и мотоциклы России 1896-1917. — М.: Транспорт, 1994. — 302 с.
42. Дьякова Р.А. История экскурсионного дела в СССР. — М.: 1981.
43. Заключительный Акт совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе. Хельсинки 01 августа 1975 г. Раздел: Развитие туризма. В книге «Организационно-правовые основы туристского и гостиничного бизнеса» — М.: Финстатинформ. 1998. С.10-11.
44. Ильина Е.Н. Менеджмент транспортных услуг. — М.: РМАТ, 1997. — 173 с.
45. Индустрия туризма и практика деятельности туристических агентов. Часть I. Travel & Tourism Management. Global Management & Technology, Inc. International Management Institute, NY, USA, 1996.
46. Инструкция по заполнению паспорта туристско-экскурсионного автобусного маршрута. — В кн. Сборник официальных материалов по туристско-экскурсионной работе профсоюзов. — М.: 1978, С. 177-186.
47. Книга рекордов Гиннеса 1988. Пер с англ.— М.: Сов. Россия. 1989. — 352 с.
48. Коломбос Л. Международное морское право. — М.: Прогресс. 1975 — 779 с.
49. Крючков А.А. История международного и отечественного туризма. — М.: НОУ ЛУЧ, 1999. — 102 с.
50. Кудинов Б.Ф. Из истории развития туризма. — М.: 1986.
51. Линчский Э.Э. Психологический климат туристской группы. — М.: 1981.
52. Логинов Л.М., Рухлов Ю.В. История развития туристско-экскурсионного дела. — М.: ЦРИБ ТУРИСТ, 1989. — 78 с.
53. Лопатин М.Л. Международные проливы и каналы: правовые вопросы. — М.: Межд. отношения, 1985. — 164 с.
54. Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. В пяти томах. — М.: Просвещение, 1982-1986.
55. Мамедов А.А. Технологические системы обеспечения туристских услуг. — М.: ЦРИБ ТУРИСТ, 1988. — 81 с.
56. Манильская декларация по мировому туризму. Манила, Филиппины 27 сент. -10 окт. 1980 г. Декларация п. 4. — В кн. Организационно-правовые основы туристского и гостиничного бизнеса. — М.: Финстатинформ. 1998. С. 12.

57. Морское право. Конвенция ООН по морскому праву. Официальный документ ООН. Нью-Йорк. 1984.— 316 с.
58. Морской энциклопедический справочник. В двух томах. Под. ред. Н.Н. Исанина. — Л.: Судостроение, 1987.
59. Надточий Г.Л. География морского судоходства. Учебник. — М.: Транспорт, 1979. — 295 с.
60. Организация групповых путешествий на самолетах и железнодорожных поездах. — М.: ЦРИБ «Турист», 1984. — 63 с.
61. Организация и управление гостиничным бизнесом. Учебник. Под ред. А.П. Лесина, М.П. Маицкого, А.В. Чернышева. — М.: Интел Универсал, 2000. — 279 с.
62. Особые условия перевозки туристов и экскурсантов автомобильным транспортом. — В кн. Сборник официальных материалов по туристско-экскурсионной работе профсоюзов. — М.: 1978, С. 166-176.
63. Папуш С.П. Слаломная техника при сплаве по горным рекам. Ветер странствий. Вып. 20 — М.: ФиС, 1985.
64. Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте: Справочник / А.В.Крейнис и др. — М.: Транспорт, 1990. — 224 с.
65. Петров С.В., Шапкина К.Е. Планирование и организация транспортных путешествий. — М.: ЦРИБ. ТУРИСТ. 1986.
66. Положение о руководителе туристской группы (групповоде) на транспортном маршруте. — В кн. Сборник официальных материалов по туристско-экскурсионной работе профсоюзов. — М.: 1978. — С. 203–204.
67. Ромашков Е. Водный туризм. — М.: ФиС. 1957.
68. Рыжавский Г.Я. От истоков до устья. — М.: 1995. — 272 с.
69. Словарь международного воздушного права. — М.: Межд. отношения. 1988. — 192 с.
70. Словарь международного морского права. — М.: Межд. отношения. 1985. — 251 с.
71. Соболева Г.А.Всемирная история авиации — М.: Вече, 2002. — 512 с.
72. Спортивный туризм. Уч. пособие. Под ред. С.П. Евсеева и Ю.Н. Федотова— СПб.: СПбГАФК им П.Ф. Лесгафта. 1999. — 128 с.
73. Таланов А.В.Все о воздушных шарах — М.: Астрель, 2002. — 271 с.
74. Типовые правила транспортного и туристско-экскурсионного обслуживания туристов и экскурсантов. В кн. Сборник официальных материалов по туристско-экскурсионной работе профсоюзов. — М.: 1978, С. 194–199.
75. Усыскин Г.С. Век российского туризма. 1985–1995 гг. Летопись истории. — В сб. Актуальные вопросы теории и практики туризма. Вып. 2. — СПб.: 1997.
76. Усыскин Г.С. Очерки истории российского туризма. — М.–СПб.: ГЕРДА, 2000. — 219 с.
77. Усыскин Г.С. Тихвинская водная система – вчера, сегодня, завтра. — СПб.: Невский Фонд. 2000.
78. Шаповал Е.Ф. История туризма. Пособие. Минск.: Экоперспектива. 1999. — 303 с.
79. Юрин В. Сольфеджио белой воды. — М.: Восточная книжная компания. 1997. — 224 с.
80. Arnold, James. All Drawn by Horses (David & Charles, 1985).
81. Beaver Allan. Mind Your Own Travel Business. Vol 2. London. Barclays Merchant Services. 1993.
82. Behrend, George. Luxury Trains: From the Orient Express to the TGV (Vendome, 1982).
83. Bilstein, R.E. Flight in America, 1900–1983 (Johns Hopkins Univ. Press, 1984).
84. Brendon P. Thomas Cook – 150 Years of Popular Tourism. London: Secker and Warburg, 1998.
85. Bulliet, Richard. The Camel and the Wheel (Columbia Univ. Press, 1990).
86. Bury Me with Balloons by Pat Postlewaite / Saint John's Publishing Inc., Jan. 1994.
87. Cain, Wilma. Story of Transportation. Gateway Press, Inc., 1988.
88. Coiley, John. Train (Knopf, 1992).
89. Cook's Tours The Story of Popular Travel. Swinglehurst. Edmund, England, 1982.
90. Cooper, Alan. Rail Travel (Thomson Learning, 1993).

91. Drury, George. Guide to Tourist Railroads and Railroad Museums (Kalmbach, 1990).
92. Elish, Dan. The Transcontinental Railroad (Millbrook Press, 1993).
93. Encyclopaedia BRITANNICA 1998. CD. Multimedia Edition.
94. Evans, A.N. The Automobile (Lerner, 1985).
95. Fay, John. The Helicopter: History, Piloting, and How It Flies, 4th rev. ed. (Hippocrene, 1987).
96. Freezer, Cyril. Model Railroads: The Complete Guide to Designing, Building, and Operating a Model Railway (Courage Books, 1991).
97. Graham, Ian. Transportation (Watts, 1990).
98. Grand Tours and Cook's Tours: A History of Leisure Travel 1750–1915. Wothey, Lynne, NY, 1997, 401 pages.
99. History of Tourism: Thomas Cook and the Origins of Leisure Travel. Paul Smith (Editor), Routledge, Dec. 1998.
100. Hoare, Robert. The Story of Aircraft and Travel by Air (Dufour, 1982).
101. Janna Ahtola. Thomas Cook & Son and the Egyptian Season. Travel Patterns: Past and Present. Three Studies. Discussion and Working Papers Series № 1. Finnish University Network for Tourism Studies. Savonlinna. Finland. 1999. Pages 7-32.
102. Jeffries, David. Trains: The History of Railroading (Watts, 1991).
103. Marsh, Peter and Collet, Peter. Driving Passion: The Psychology of the Car (Faber, 1989).
104. McNeese, Tim. America's First Railroads (Macmillan Child Group, 1993).
105. Papageorgiou, M.N. Concise Encyclopedia of Traffic and Transportation Systems (Pergamon, 1991).
106. Peter Knowles. WhiteWater Nepal. Rivers Publishing UK. 1992.
107. Race to the Stratosphere: Manned Scientific Ballooning in America by David H. DeVorkin / Hardcover / Springer-Verlag New York, Incorporated / October 1989
108. Roe Rowe. WhiteWater Kayaking. Salamander Books. London, 1998.
109. Silk, Gerald and others. Automobile and Culture (Abrams, 1984).
110. Slater, Teddy. The Big Book of Real Race Cars and Race Car Driving (Putnam, 1989).
111. Swinglehurst, E. Cook's Tours – The Story of Popular Travel. Poole, Dorset: Blandford. 1982.
112. The Trial Balloon That Flew by Sharon Lapkin, Merrill Swain, Valerie Argue / University of Toronto Press / June 1983.
113. Thomas Cook European Airport's Directory Thomas Cook Ltd., Giovanna Battiston, NTC Publishing Group, England, Aug. 1993.
114. Thomas Cook European Travel Phrasebook. Thomas Cook Ltd, NTC Publishing Group, England, March 1996.
115. Thomas Cook International Air Travel Handbook. Thomas Cook Ltd, NTC Publishing Group, England, May 1997.
116. World Travel Dictionary. The Dictionary for the Travel Industry. 2nd Edition. Columbus Press Limited, Columbus House. London. 1999. — 256 p.