

ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТУРИСТСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ АРМЕНИЯ

В статье рассматривается состояние автотранспортного обеспечения туристских услуг в Республике Армения. Приведен анализ состояния дорожной инфраструктуры республики, проблемы, вызываемые неудовлетворительностью состояния дорожной сети, в особенности на туристских маршрутах. Приведены рекомендации к улучшению состояния дорог, а также дана оценка осуществляемым на сегодняшний день работам в этом направлении. Рассмотрено также состояние туристического автотранспортного парка в республике, дана оценка актуальным проблемам в этой сфере, а также политике государственного регулирования требований к туристскому автотранспорту, в частности, к обслуживающим туристские маршруты автобусам.

Ключевые слова и словосочетания: туризм, транспорт, регулирование, автотранспортное обеспечение, туристская инфраструктура, автомобильные перевозки, автобусные перевозки, дорожная сеть, туристские маршруты.

Актуальность проблемы, рассматриваемой в статье, выражается в необходимости осуществления скорейших реформ и повышения продуктивности автотранспортного обеспечения туризма в республике.

Целью статьи является рассмотрение сегодняшнего состояния на рынке транспортных услуг в Армении, а также выяв-

ление необходимых мероприятий для повышения уровня предоставляемых услуг.

Во всем мире, в том числе и в Республике Армения, развитие рынка транспортных услуг осуществляется в условиях непрерывной глобализации производства всех отраслей экономики. Транспорт и продукция отрасли – услуги по транспортировке грузов и пассажиров, играют важную роль в развитии экономических отношений, производства и сбыта продукции и услуг. Транспортная система является одной из важнейших составных частей материальной базы экономики любой страны.

Общеизвестно, что страны с переходной и развивающейся экономикой, в числе которых на сегодняшний день находится Республика Армения, значительно уступают странам с развитой экономикой по эффективности и качеству транспортных услуг. Проблемы развития транспорта имеют особую актуальность для РА, которая наряду с проблемами экономического развития имеет также нерешенные геополитические вопросы с соседними странами и фактически находится в экономической блокаде с запада и с востока. В результате более чем 70% грузопотока РА приходится на один транспортный коридор (Армения – грузинские порты Поти и Батуми), связывающий РА с внешними рынками, что является серьезной угрозой для экономической безопасности страны.

Автотуризм является одной из наиболее демократичных разновидностей туризма. Развитие автомобильного транспорта сегодня позволяет путешествовать на значительные расстояния с комфортом, неведомым ранее.

Неконкурентоспособность и проблемное состояние транспортной отрасли РА отражает отрицательный показатель чистого экспорта транспортных услуг РА, который к 2012г. составил 3,22 % от ВВП страны.

В условиях, когда слаборазвитая транспортная отрасль является одним из препятствующих факторов развития экономики РА (в том числе, туризма), а ее транспортные услуги неконкурентоспособны на мировых рынках, созрела необходимость внедрения эффективных методов управления в системе транспортных услуг РА. Именно в этом и заключается актуальность данной темы. Немаловажное значение транспортная инфраструктура имеет сегодня в развитии туристического бизнеса Армении.

Туризм в Армении на сегодняшний день является перспективной областью экономики страны, которая обусловлена интересом туристов к народу, истории, природным и культурным памятникам Армении. Следует отметить, что в Армении в настоящий момент сосредоточено восемь объектов из списка Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Однако, если не будет обеспечена соответствующая транспортная инфраструктура, развитие этой отрасли в стране будет сильно затруднено, так как именно транспорт является одним из важнейших элементов, обеспечивающих функционирование рынка туристических услуг.

Дело в том, что на сегодняшний день для развития наземного транспортного обеспечения туристских услуг в стране слабо развита дорожная инфраструктура. Правда, за последнее десятилетие в этом направлении были предприняты неко-

торые шаги, благодаря которым удалось организовать дорожную инфраструктуру на наиболее популярных туристских маршрутах Армении, но в целом проблема актуальна и сегодня, так как многие туристские достопримечательности все еще остаются вне досягаемости туристов.

В другом случае дорожная инфраструктура есть в наличии, но требует срочного капитального ремонта и обновления, как, например, трасса Ереван-Гарни.

В соответствии с официальными данными министерства транспорта и связи Республики Армения, состояние дорожной сети республики в 2014 году имело следующий вид:

29% дорожной инфраструктуры находится в хорошем состоянии;

38% – в удовлетворительном состоянии;

22% автодорог находится в несоответствующем состоянии;

11% инфраструктуры – в плохом состоянии.

Сознавая, что дорожное строительство является довольно затратной частью для бюджета республики и требует весомых капиталовложений, заметим, однако, что следует все же уделять больше внимания такой важной отрасли, как строительство и содержание дорожного покрытия, являющейся как экономически, так и стратегически важным элементом для такой страны, как Армения. Хорошим решением в этом плане является привлечение частного заинтересованного капитала, а также траншей международных организаций.

В направлении развития дорожной инфраструктуры в республике в настоящее время предприняты довольно ощутимые шаги, выражением которых на сегодняшний день является строительство автодорожной магистрали «Север-Юг». Данная автомагистраль рассчитана на обеспечение бесперебойного транспортного потока по территории всей респуб-

лики с дорожным покрытием, соответствующим самым высоким требованиям дорожно-строительных норм. Под непосредственным контролем министерства транспорта и связи Армении в летние месяцы 2015 года интенсивно продолжались строительные работы на автомагистрали «Север – Юг». Работы на участках первого транша Ереван–Арташат и Ереван–Аштарак, а также на участке второго транша Аштарак–Талин продолжаются. На дорожном отрезке Ереван–Арташат, где уже завершены работы по бетонированию 19.5 км левой стороны дороги, проводятся работы по установлению водоотводных систем, а также асфальтированию мостовых строений. Проводятся работы по бетонированию правой стороны дороги, работы на участке длиной 2.7 км уже завершены. Важнейшей задачей в строительстве дороги Ереван–Арташат, имеющей для Армении государственное значение, является обеспечение высокого качества. На данном участке во второй половине октября планируется полностью завершить работы по бетонированию. А на участке дороги Аштарак–Талин проводятся земляные работы, археологические раскопки и отчуждение земли. Параллельно работам по строительству дорог в ближайшее время на всех указанных участках будут отремонтированы и восстановлены также мосты.

Исходя из вышеизложенного, можно смело предположить, что к завершению строительства автомагистрали в республике появится довольно развитая автотранспортная система, которую возможно будет использовать в целях развития автотуризма в Армении.

Определенного внимания и оперативного разрешения требуют также межмуниципальные дороги, состояние которых на сегодняшний день оставляет желать лучшего. В республике пока еще сохранились такие межмуниципальные дороги, которые в последний раз ремонтиро-

вались еще во времена СССР. Тем самым использование таких дорог практически лишает возможности организации автотранспортного туристского обеспечения по этим направлениям. С точки зрения обеспечения туристской инфраструктуры, обязательным является не только ремонтирование дорог к населенным пунктам, но и прокладывание новых, соответствующих международным стандартам дорог, ведущих к туристским достопримечательностям, природным заповедникам, историческим памятникам. Такой подход к вопросу обусловлен некоторой спецификой туристских достопримечательностей в Армении. Дело в том, что практическое большинство туристских достопримечательностей находятся в некотором отдалении от населенных пунктов (в лесном массиве, на возвышенности, в отдалении от дорог) и проход к ним, даже при наличии дорожной инфраструктуры, связывающей ближайший населенный пункт с центральными автотрассами, является довольно затрудненным. В этой связи следует отметить недавнее строительство дорог второстепенного значения, проведенных совместными вложениями правительства Республики Армения и Всемирного банка, таких как муниципальные дороги Вазашен–Паравакар, Талин–Катнахбюр, Бюракан–Кари лич, дорога на Амберд и другие.

Таким образом, следует обратить внимание на этот немаловажный фактор, так как большинство туристов (кроме любителей экстремальных видов туризма) предпочитают комфортную поездку на хорошем транспортном средстве продолжительной пешей экскурсии.

Немаловажным фактором для развития автотранспортного туризма является также состояние автопарка, обслуживающего туристские маршруты.

Следует отметить, что в последнее время ощущается некоторое развитие в этой сфере. Дело в том, что местные

туристские компании, ощутив нехватку туристских транспортных средств, стали интенсивным образом пополнять автопарк, модифицировать имеющиеся ранее автотранспортные средства. Если в недавнем прошлом основной туристский автопарк состоял из старых, выпущенных в соцлагере автобусов, то на сегодняшний день состояние в корне изменилось. К обслуживанию туристов привлекаются автобусы известных иностранных марок, которые намного более комфортабельны и безопасны. Правда, в основном эксплуатируемые в республике автобусы являются продуктами вторичного авторынka, но все же автобусный парк на сегодняшний день довольно надежен и имеет вполне приемлемый ресурс для использования в туристских целях. На рынке транспортных услуг появились довольно крупные организации, имеющие обширный автопарк, которые очень плодотворно сотрудничают с местными и иностранными туристскими компаниями, предоставляя транспортные услуги для въездного и выездного туризма. Есть также туристские фирмы, располагающие собственным довольно обширным автопарком, который активно используется при реализации различных туристских продуктов.

В этом смысле немаловажным фактором является государственное регулирование стандартов, применяемых для средств перемещения туристов. Совсем недавно – 30 июня 2015 года, постановлением правительства Армении N 864-Н были приняты условия эксплуатации туристических автобусов, правила получения разрешения на туристское обслуживание, а также минимальные требования, предъявляемые к туристским автобусам. В соответствии с вышеизложенным постановлением к обслуживанию туристов допускаются только те автобусы, у которых соответствующий внешний вид, хорошее состояние салона, есть обязательное кондиционирование и обогрев

(даже во время стоянки автобуса), холодильник, передвижные затемняющие занавески. Спинки сидений должны быть покрыты одноразовыми подголовниками. Между рядами сидений пассажиров должен быть минимальный просвет в 50–55 см, одно пассажирское сиденье должно быть не меньше 40–43 см в ширину. В туристском автобусе должны обязательно присутствовать подлокотники, а также подставки для ног. Для всех видов туристских автобусов обязательно наличие кармашков в спинке пассажирского кресла, а также рекомендуется иметь вмонтированные складные столики. Для багажа пассажиров в салоне обязательно должно быть предусмотрено место размером минимум в 15 см. Туристские автобусы в обязательном порядке должны быть оборудованы микрофоном для водителя и гида, высококачественной акустической системой. Для автобусов от 18 и больше мест обязательно наличие ЖК-мониторов, DVD – проигрывателя и санузла. Постановлением установлены также обязательные требования к водителю туристского автобуса. В соответствии с вышеизложенным водитель должен иметь соответствующее разрешение на вождение транспортного средства, а также соответствующий внешний вид.

Такое внимание по отношению к туристским средствам перемещения должно довольно плодотворно повлиять на состояние туристского рынка транспортных услуг в целом и является хорошим прецедентом для государственного регулирования отношений в других сферах туристской деятельности.

Стимулирующим фактором для развития автотуризма в Армении является также наличие и быстрое развитие автопрокатной сети в Армении. Такой вид сервиса в основном используют индивидуальные путешественники, которые любят сами планировать свою поездку и добираться до туристских достопримеча-

тельностью сами. На сегодняшний день в Армении довольно большой ассортимент автомобилей напрокат, а ценовой сегмент колеблется в пределах средневропейского уровня и даже порядком ниже.

Таким образом, для повышения качества автотранспортного обеспечения туристских услуг в Армении необходимо:

а) развитие и ремонт дорожной сети республики;

б) решение актуальных проблем финансирования отрасли дорожного строительства;

в) обновление туристского автопарка;
г) последовательная государственная регламентация автоперевозок в туристской индустрии.

В целом следует отметить, что автотранспортное обеспечение туристских услуг в Армении, несмотря на некоторые временные трудности, является вполне состоявшейся отраслью туристской инфраструктуры, в частности, и национальной экономики в целом и имеет все предпосылки для последующего развития и процветания.

ЛИТЕРАТУРА

1. Актуальные вопросы государственного регулирования туризма в Российской Федерации // Туризм: право и экономика. 2009. – № 2. – с. 8-18.
2. Александрова А.Ю. География туризма. М.: КНОРУС, 2008. 592 с.
3. Бабкин А.В. Специальные виды туризма. М.: Феникс, 2008. – 251 с.
4. Биржаков М.Б. Введение в туризм: Издание 9-е, переработанное и дополненное. СПб.: «Издательский дом Герда», 2007. — 576 с.
5. Биржаков М.Б. Документооборот туристского предприятия. Учебное пособие. // Под ред. М.Б. Биржакова — СПб.: Издательский дом ГЕРДА, 2009. — 240 с.49
6. Бутко И.И., Ситников В.А. Транспортное обслуживание туризма: Учебное пособие. М.: ИКЦ «МарТ», 2006. 336 с.
7. Голомолзин Е. Автобусный вояж: достоинства и недостатки/ Е.Голомолзин//Турбизнес.– 2007.– №6.– С. 24-25.
8. Гуляев В.Г., Селиванов Н.А. Туризм. Экономика, управление, устойчивое развитие. М.: Советский спорт, 2008.– 280 с.
9. Джаладян Ю.А., Кусков А.С. Основы туризма М.: КНОРУС, 2010. – 400 с.
10. Джаладян Ю.А., Кусков А.С. Транспортное обеспечение в туризме. М.: КНОРУС, 2008.–368 с.
11. Дурович А.П. Организация туризма. СПб: Питер, 2009. – 318 с.
12. Ильина Е.Н. Туроперейтинг: продвижение туристского продукта: учебник. – М.: Финансы и статистика, 2008. – 176 с.: ил.
13. Ильина Л.А. Туристское природопользование. М.: Издательский центр «Академия», 2009. – 192 с.
14. Киреева Ю.А. – Основы туризма: учеб.-практ.пособ.,/Ю.А. Киреева; Российская международная академия туризма.–М.: Советский спорт, 2008–108с.
15. Косолапов А.Б. Технология и организация туроператорской и турагентской деятельности. М.: КНОРУС, 2010. – 288 с.
16. Косолапов А.Б. Технология и организация туроператорской и турагентской деятельности. М.: КНОРУС, 2010. – 288 с.
17. Косолапов А.Б. Управление рисками в туристском бизнесе. М.: КНОРУС, 2009.–232 с.
18. Котлер Ф. и др. Привлечение инвесторов. Маркетинговый подход к поиску источников финансирования. М.: Издательский дом «Альпина Бизнес Букс», 2009.– 194 с.
19. Котлер Ф., Боуэн Дж., Мейкенз Дж. Маркетинг. Гостеприимство и туризм. –М.: ЮНИТИ, 2005. 1063 с.
20. Новиков В.С. Инновации в туризме.– М.: Издательский центр «Академия»,2010.–208 с.
21. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: учеб. пособие / О.Я. Осипова. – М.: академия,2007.– 368с.
22. Попова Р.Ю. Государственное регулирование, становление и развитие туризма в России – М.:МГГУ : 2007. – 120 с.
23. Садчиков П. И., «Как путешествовать по миру на автомобиле», УМИЦ «Граф-Пресс», М., 2008
24. Тамов А.И. Развитие караванинга в России. Уфа: Научная перспектива. 2010. № 3-4. – 0,5 п.л.

25. Тамов А.И. Современное состояние и проблемы развития автотуризма в России. М.: Вестник университета (ГУУ). 2009. № 35. – 0,5 п.л.
26. Туризм на пути в лучший мир // Туризм: практика, проблемы, перспективы. – 2009. – №5. – с. 14-17.
27. Ушаков Д., Малахова Н. Инновации в туризме и сервисе. М.: ИКЦ «МарТ», 2008.–238 с.
28. Ушаков Д.С. Прикладной турсервисинг. М.: ИКЦ «МарТ»; Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2004. – 416 с.
29. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление.– М.: ИНФРА-М. 2008. – 312 с.
30. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг: Учебник. М.: ЗАО «Бизнес- школа «Интел-Синтез», 2006. – 305 с.
31. Фатхутдинов Р.А. Управленческие решения: Учебник. 6-е изд., перераб. И доп. –М.: ИНФРА-М.–2005.–344 с.
32. Федцов В.Г. Культура гостинично-туристского сервиса. М.: Феникс, 2008. –504с.
33. Хлебович Д.И. Сфера услуг. Маркетинг. М.: КНОРУС, 2007. – 240 с.
34. Холловей Дж.-К. Туристический маркетинг. М.: Знания, 2008. – 576 с.51
35. Что знает и чего не знает среднестатистический турист // Туризм: практика, проблемы, перспективы. 2009.– № 6. – с. 34-36.
36. Чудновский А.Д., Жукова М.А. Менеджмент туризма: Учебник. М.: Финансы и статистика, 2004. – 456 с.
37. Чудновский А.Д., Жукова М.А., Сенин В.С. Управление индустрией туризма: Учебное пособие. М.: КНОРУС, 2004. – 448 с.
38. Экономика и организация туризма. Международный туризм / Е.И. Драчева, Ю.В. Забаев, Д.К. Исмаев и др.; под ред. И.А.Рябовой, Ю.В.Забаева, Е.Л.Драчевой. М.: КНОРУС, 2007. – 576 с.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ

1. ՀՀ ՕՐԵՆ-ՔԸ ԶԲՈՍԱՇՐՋՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԶԲՈՍԱՇՐՋԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ. ՀՕ-11-Ն, 2003 թվական իդեկտեմբերի 17
2. ՀՀ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՈՐՈՇՈՒՄԸ ԶԲՈՍԱՇՐՋԱՅԻՆ ԱՎՏՈՌՈՒՄԻ ՈՐԱԿԱՎՈՐՄԱՆ ԿԱՐԳԸ, ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳԸ, ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐԸ, ՎԿԱՅԱԿԱՆԻ ԵՎ ՆՇԱՆԻ ՁԵՎԵՐԸ ՀԱՍՏԱՏԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ. N 864-Ն, 2015 թվականի հուլիսի 30

ՏՈՒՐԻՍՏԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

ՖԼՈՐԱ ԳԱՅԱՅԱՆ

*Ավագ դասախոս, Մոսկվայի սերվիսի և տուրիզմի պետական համալսարանի
Երևանի մասնաճյուղ*

Հոդվածում անդրադարձ է կատարվում Հայաստանի Հանրապետությունում տուրիստական ծառայությունների ավտոտրանսպորտային ապահովման վիճակին: Ներկայացված է հանրապետության ճանապարհային ենթակառուցվածքների վերլուծությունը, ճանապարհային ցանցի անբավարար վիճակի հետևանքով առաջացող խնդիրները, առավելապես դրանց ակայությունը տուրիստական ուղիներում: Ներկայացված են ճանապարհների բարելավմանն ուղղված գործողությունների մասով առաջարկություններ, ինչպես նաև տրված է ներկայումս այդ ուղղությամբ կատարվող աշխատանքների գնահատականը: Անդրադարձ է կատարվել հանրապետությունում տուրիստական ավտոտրանսպորտային պարկի ներկա վիճակին, ակա հիմնախնդիրներին, ինչպես նաև տուրիստական ավտոտրանսպորտի, մասնավորապես տուրիստական ուղիները սպասարկող ավտոբուսների նկատմամբ, պետական կարգավորման քաղաքականությանը:

PROBLEMS OF ROAD TRANSPORTATION SUPPORT IN TOUR SERVICES IN THE RA

FLORA GAYAYAN

Yerevan branch of Russian State University of Tourism and Service, Senior Lecturer

The article deals with the problem of the road transportation support in the RA. An analysis of the state of road infrastructure of the republic, the problems caused by inadequacy of the road network, especially on tour-routes are presented here. Suggestions on improving the state of the roads, as well as an assessment of the work done in this direction are introduced.

A Reference was made to the current state of tourism road parking in the republic, current issues in this sphere were assessed. The policy of the governmental regulation requirements towards the tour traffic, particularly towards the buses serving tour routes were also referred to.