

лишь благодаря возможности потреблять рекреационные услуги, производство которых основано на использовании рекреационных ресурсов. Следовательно, туристская рента скрыта в выручке от туристской реализации различных предприятий.

Для определения величины туристской ренты в начале необходимо рассчитать величину прибавочной стоимости. Ее можно определить, зная среднюю рентабельность продаж туристских товаров и услуг до уплаты налогов. Согласно расчетам на примере подразделений ГНП “Беловежская пуща”, участвующих в туристском обслуживании, средняя рентабельность продаж туристских товаров и услуг до уплаты налогов составляет 33,57 %. Считая, что 10 % прибавочной стоимости идет на пополнение производственного капитала и являются необходимым минимумом для поддержания деятельности предприятий, можно рассчитать величину туристской ренты (табл. 2). Продажная стоимость туристских ресурсов равняется капитализированной туристской ренте, пример расчета которой при ставке 7 % приведен в табл. 2.

Таблица 2. Туристская рента в летний сезон 1999 г. в национальных парках, млн неденоминированных р.²

Национальный парк	Прибавочная стоимость	Туристская рента	Капитализированная рента
Нарочанский	849 372	581 935	8 313 352
Браславские озера	280 861	192 428	2 748 972
Беловежская пуща	77 500	53 098	758 542
Припятский	5 471	3 749	53 552
Всего:	1 213 204	831 209	11 874 417

²Рассчитана автором.

В стоимости отдыха посетителей белорусских НП туристская рента составляет около 25 %. При этом, как видно из приведенных расчетов, она зависит от величины туристского потока и платежеспособности туристов. Интенсивность туристских миграций определяется аттрактивностью НП. Экспертная оценка туристской аттрактивности НП, организованная автором, показала, что наиболее важным фактором аттрактивности является туристская инфраструктура, которая по важности превосходит природно-экологические условия, что выглядит парадоксальным, когда речь идет о природоохранных территориях. Это объясняется тем, что туристская инфраструктура НП в большей степени, чем природные ресурсы имеет качественную дифференциацию в разрезе отдельных парков. Вместе с тем, между туристской инфраструктурой и туристским потоком имеется и обратная связь — сеть предприятий обслуживания туристов более интенсивно развивается там, где отдыхает больше туристов, что связано с ориентацией туристского производства на потребителя. Отмеченные взаимосвязи между уровнем развития инфраструктуры, объемом туристских потоков и величиной туристской ренты являются стержнем разработки эффективных экономических рычагов управления туристскими потоками и инвестициями в туристский комплекс на основе рентной платы с целью достижения равномерного распределения туристского пресса между ООПТ одного статуса.

О.А.Фастовец, М.Кренида
Институт туризма Федерации профсоюзов Украины (Киев)

СКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ

Скоростные железные дороги используются для перевозок туристов в Японии, Бразилии, Южной Корее, России, но основным регионом является Европа. В конце XX в. 12 % европейских железнодорожных перевозок по Европе осуществлялись на скоростных линиях. На европейском рынке европейских железнодорожных скоростных перевозок доминируют 4 страны, на которые приходится 75 % всех пассажиро-километров: Германия — 22 %, Франция — 21 %, Италия — 18 %, Великобритания — 10,5 %. В Германии скоростные поезда Inter City Express (ICE) обеспечивают перевозки маршрутами: Мангейм — Штутгарт, Ганновер — Вюрцбург, Франкфурт — Цюрих, Кельн — Майнц, Карлсруэ—Базель. Путешествие во Франции со скоростью 300 км/ч было начато в 1981 г. французскими поездами TGV (Train Grande Vitesse). Основной маршрут Париж — Лион в 2000 г. достиг Марселя и Монпелье. С 1989 г. поезда Атлантик TGV связали Париж с городами запада и юго-запа-

да страны, например Париж — Бордо. В 1993 г. была открыта линия Северо-Европейского TGV — Париж — Лиль, дорога занимает 1 ч и является частью ветки Париж — Брюссель — Кельн — Амстердам. В 1994 г. произошло объединение Северо-Европейского и Юго-Восточного TGV, что дало возможность путешественникам из Великобритании и других североевропейских стран избежать пересадок в Париже или Лиле при путешествии в Бургундию, долину Луары, на Лазурное побережье. Спрос во Франции на скоростные поезда был настолько велик, что в 1996 г. подвижной состав TGV был дополнен новыми двухуровневыми вагонами "Duplex" на популярных маршрутах Париж — Лион, Париж — Марсель. Эти вагоны имеют мест больше на 45 %. Летом 1996 г. маршрут "TGV — style Thalys" соединил Францию с Брюсселем и Антверпеном. В Италии движение скоростных поездов началось между Римом и Флоренцией. С 1998 г. поезда связали Геную, Неаполь, Милан, Венецию, Турин, Бари. К 2000 г. открылся маршрут Лион — Турин, который соединит сеть скоростных дорог Франции и Италии. Линия пройдет 51 км туннелем под Альпами. Скоростные перевозки в Испании начались в 1992 г. на маршруте Мадрид — Севилья. Поезд AVE (Alta velocidad Espana) преодолевает это расстояние за 2 ч 15 мин. В перспективе строительство новых линий Мадрид — Барселона — Тулуза, Страна Басков — Бордо, которые соединят транспортные системы Италии и Франции [1]. В Великобритании компания "British Rail" осуществляет поездки поездами Inter City Express 125 из Лондона на юг и запад Уэльса, северо-восток и запад Англии. Inter City Express 225 доставляет туристов из Лондона в Эдинбург за 4 ч 5 мин. На скоростных поездах "Eurostar" можно добраться в Париж или Брюссель, используя туннель под Ла-Маншем за 3 ч.

Важнейшей задачей транспортной политики стран ЕС является объединение транспортных систем отдельных стран и появление Трансевропейских транспортных сетей (ТТС). Программа реализации представлена в так называемой Белой книге. Она включает строительство 70 тыс. км железных дорог, в том числе более 27 тыс. км скоростных магистралей с маршрутной скоростью движения не менее 250 км/ч. Среди проектов, рассчитанных до 2000 г.: Бреннерский ход для скоростного пассажирского сообщения Верона — Мюнхен — Нюрнберг — Эрфурт — Галле/Лейпциг/Берлин; магистраль Париж—Брюссель — Кельн — Амстердам — Лондон; магистраль ЮГ: Мадрид — Барселона — Перпиньян/Мадрид — Виктория ДАКС; магистраль ВОСТОК: Париж — Мец — Страсбург — Карлсруэ, с участками Мец — Сарбрюкен — Мангейм и Мец — Люксембург; магистраль Лион — Турин; магистраль Корк — Дублин — Белфаст, магистраль Берлин — Варшава — Минск — Москва [2].

Используются усовершенствованные поезда с наклонным корпусом и поезда на магнитной подвеске. В 1997 г. Международная организация железных дорог объявила о значительном увеличении использования поездов с наклонным корпусом на европейских маршрутах: осенью 1996 г. была введена линия Pendolino, соединившая Италию и Францию (Милан — Турин — Лион); перевозки по Швеции осуществляются поездом Х-2000, поезда Cisalpino соединили Швейцарию и Италию (Милан — Базель, Милан — Женева), в Великобритании эксплуатируются два поезда Queasy Rider на маршруте Лондон — Эдинбург (3 ч 30 мин). Европа занимает лидирующие позиции в развитии поездов на магнитной подвеске. Эти поезда способны развивать скорость до 500 км/ч благодаря отсутствию трения (поезда подняты над колеей благодаря силе электролитов). В 1997 г. правительство Германии выделило 5,8 млрд дол. США на финансирование проекта "Transparid". Запланировано, что первый поезд выйдет в 2005 г., скорость на маршруте Гамбург — Берлин составит 450 км/ч. Проект "Transparid" меньше загрязняет окружающую среду, чем самолеты или автомобили. Согласно долгосрочному прогнозу к 2010 г. доля высокоскоростного железнодорожного транспорта в путешествиях по континенту составит 23 %, в то время как авиационного — 20 %. Подтверждением может служить тот факт, что уже сейчас на линиях Париж — Лион число пассажиров, пользующихся скоростными поездами, в 9 раз больше, чем тех, кто летает самолетами [3]. Увеличение числа пассажиров в поездах связывают с расширением сети дорог, соединением железнодорожных сетей различных государств в единую систему, дальнейшим усовершенствованием транспортных средств.

Литература

1. Davidson Rob. Travel and Tourism in Europe. 2ed Longmann. 1998. P.119 — 131.
2. Transeuropaishe, Netze — Zwischen-bericht des Vorsitzenden an den Rat in Kopf. S.27.
3. Туристская деловая газета (ТТГ), 2001. Июнь. С.18.