

создавая достаточный запас прочности для противостояния неблагоприятным изменениям в мировой конъюнктуре. Сегодня большинство государств хоть и не применяют методы централизованного управления туристической отраслью, все же не рассматривают исключительно на ее рыночное саморегулирование. Согласно данным ВТО, в 137 странах вопросы развития туризма решаются на государственном уровне, т.е. министерствами, департаментами, государственными комиссиями и другими управленческими органами.

В то же время обзор широкого круга научных работ, посвященных различным аспектам регулирования туристической деятельности, свидетельствует о том, что внимание в них преимущественно концентрируется на решении отдельных практических проблем индустрии туризма. Однако их комплексное изучение сквозь призму формирования четкого механизма управления ею фактически не проводилось.

Не менее удивительным является и то, что некоторые исследователи, обращаясь в своих трудах к понятию управленческого механизма в туристической сфере, не приводят его экономического определения. В подавляющем же большинстве специальных монографий оно вообще не упоминается. Анализ показывает, что существенную роль в пояснении причин возникновения этой парадоксальной ситуации играет отсутствие в научной литературе теоретического разграничения понятий механизма управления и государственной туристической политики. Тем не менее, достаточно даже сугубо лексического сравнения, чтобы считать более логичным, скорее, их противопоставление, ибо механизм — это лишь система потенциальных возможностей, которые могут быть востребованы в случае необходимости, а политика есть практическая реализация их определенной комбинации. Иначе говоря, механизм управления отображает то, как может осуществляться управленческая деятельность, а туристическая политика — то, как она осуществляется на самом деле. Таким образом, первое понятие стабильнее во времени, намного шире в содержательном отношении и является, по сути, более теоретизированным.

Синтезируя различные подходы к определению государственной политики в индустрии туризма, которые не акцентируют внимания на ее практическом характере, можно сформулировать и обобщенную дефиницию механизма управления субъектами хозяйствования в туристической сфере, рассматривая его, как взвешенную систему рычагов, приемов и методов влияния государственных органов власти на деятельность туристических предприятий и организаций, а также способов их практического применения в той или иной ситуации, которой обуславливаются цели и задачи развития отрасли. Структурирование управленческого механизма целесообразно проводить по его функциональным составляющим, выделяя, в частности, деятельность государства в сфере международных контактов, административно-правовой, организационный и экономический механизмы, единство и системность реализации которых обеспечиваются функцией планирования.

При всей изменчивости и разнообразии целей приведения в действие государственного управленческого механизма в индустрии туризма неизменными остаются три их категории: пространственные цели, а именно поиск согласованности развития материально-технической базы, охраны окружающей среды и размещения производительных сил; экономические цели, состоящие в необходимости проведения соответствующих преобразований с целью повышения прибыльности туристических объектов и получения максимума валютных поступлений, а также социальные цели, т.е. обеспечение возможности отдыха самым широким слоям населения, поддержка социально ориентированных средств размещения, придание первостепенного значения созданию рабочих мест в туризме для специалистов и местного населения.

Достижение этих целей, ныне имеющее особую актуальность для стран постсоветского пространства, прежде всего требует разработки новых действенных инструментов воздействия государства на гостинично-туристический комплекс. И в этом явно просматриваются перспективные направления дальнейших научно-экономических исследований

Б.А. Швагжде
Литовская академия физической культуры (Каунас)

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В СФЕРЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ТУРИСТОВ

Туризм предполагает перемещение людей из одного места в другое как внутри страны, так и за ее пределами. Законодательства ряда европейских стран, например,

Франции и Италии, относят транспортные услуги к числу основных услуг, оказываемых путешественнику, наряду с услугами размещения. В рамках статистики туризма транспорт относится к средству, которое использует посетитель для поездки из своего постоянного места жительства в посещаемое место. Однако многие транспортные предприятия и компании не только осуществляют перевозки туристов, но и обеспечивают перевозку обычных пассажиров, почты и грузов, не имеющих отношения к туризму. Поэтому сезонный характер туризма создает серьезные проблемы для транспортных компаний.

Стандартная международная классификация средств транспорта, разработанная на основе предложений ООН, приведена в Рекомендациях по статистике туризма (ВТО, 1994 г.). Эта классификация может быть использована как для внутреннего, так и для международного туризма. Она состоит из двух уровней—категории (вид транспорта) и разряда, определяющего транспортное средство.

На *воздушном* транспорте существуют авиационные рейсы, осуществляемые по расписанию воздушных пассажирских перевозок по установленным маршрутам, рейсы вне расписания (в основном чартерные и др., не подчиняющиеся расписанию воздушных пассажирских перевозок), а также аренда летательных аппаратов с экипажем. При этом под чартерным понимается любое пассажирское транспортное средство (авиационные, морское, речное, автомобильное), полностью арендуемое у перевозчика туристской фирмой для перевозки туристов.

Сухопутный транспорт подразделяется на железнодорожный, автобусный и автомобильный (вместимости до 8 человек). Движение сухопутного транспорта должно подчиняться расписанию регулярных перевозок, но могут осуществляться перевозки и вне расписания (специальные туристские поездки, дальше чартерные или экскурсионные автобусные поездки). Существует также и специализированный автомобильный транспорт, перевозящий туристов по маршрутам аэропорт — город, вокзал — город (трансфер). Широко распространен прокат транспортных средств в стране пребывания.

Туризм полностью зависит от транспорта, его безопасности, скорости и удобств, предоставляемых туристу во время его передвижения. Развитие туризма сдерживается тем, что транспортные системы в ряде стран не соответствуют мировым стандартам по удобству, эффективности и безопасности, а транспортные проекты в части строительства новых аэропортов, автомобильных и железных дорог требуют для своей реализации огромных инвестиций и времени. Во многих странах введено лицензирование автобусных перевозок туристов и экскурсантов в целях обеспечения должного стандарта оказываемых услуг и безопасности жизни, здоровья и имущества путешественников. В соответствии с *Европейским соглашением о нерегулярных международных перевозках пассажиров автобусами (АСОР)*, принятым Дублине 26 мая 1982 г., в странах Восточной и Западной Европы используется контрольный документ (листы поездок), который должен находиться в автобусе.

Аренда автомобилей широко распространена в большинстве мест прибытия. Туристам предлагается широкий выбор автомобилей различного класса. Особенно успешно этот вид услуг применяется в местах коллективного владения отдыхом (таймшер) и спортивного отдыха (гольф-клубах).

В 1996 г. на первое место среди компаний по прокату автомобилей вышла компания «ГЕРЦ».

Водный транспорт включает морской и каботажный, а также внутренний водный. На морском транспорте особый интерес представляют круизные суда. Основное внимание при организации круизов уделяется положительным эмоциям туристов от пребывания на борту суда. В ряде случаев для привлечения туристов используются также и паромные суда, которые перевозят не только самих туристов, но и их личные автомобили (транспортные средства).

Морские и речные круизы в настоящее время являются существенным сегментом туристического рынка. В последнее время наблюдается спрос и на суда типа «морские паромы», перевозящие самих туристов, и их автомобили.

Литва обладает уникальными возможностями для *речных путешествий* — большинство рек и озер соединены с Балтийским морем. Это уникальная возможность для развития морских путешествий. Это будущее туризма.