

спективы создания собственной сырьевой базы титановой промышленности Казахстана. // Известия АН РК. Серия геол. 2002. № 6.

Түйіндеме

Берілген мақалада бокситтің геологиялық-географиялық қысқыша сипаттамасы берілген. Боксит кен орындарының Қазақ-

стан мен облыс үшін маңызы ерекше. Мақалада берілген материалдар өлкетану пәнін оқытуда пайдалануға болады.

Conclusion

In given article the geologo-geographical description of deposits of bauxites is given. The given material can be used at studying of disciplines of regional studies.

Маркос И.Б., доцент

Мозговой Е.А.

Костанайский государственный педагогический институт

СОВРЕМЕННЫЕ АСПЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДЕТСКО-ЮНОШЕСКОГО ТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Железнодорожный туризм в Казахстане, как и в целом в СССР, начал развиваться с конца 50-х годов минувшего века. Практически все крупные города СНГ и туристские объекты достижимы железнодорожным транспортом, а при кооперации с автобусным транспортом он имеет неограниченные туристские возможности. До 1989г., в СССР железнодорожный транспорт по нарастающей использовался как средство проведения туристских путешествий. Туристские поезда вывозили людей на отдых в конце недели и в праздничные дни, росла популярность и многодневных путешествий в поездах. По данным Центрального совета по туризму ВЦСПС, в 1967г. 1200 туристских поездов обслуживали 720 тыс. человек. В 70-е и 80-е годы организовывались так называемые театральные, лыжные, грибные и другие туристские поезда.

С начала 90-х годов с развалом СССР работа туристских поездов на территории Казахстана практически прекратилась. Однако российские турфирмы продолжают и в настоящее время использовать туристские поезда не только для шопинга, но и для познавательных туров, в том числе и по территории Казахстана [1].

В Казахстане роль МПС выполняет “Казахстан темир жолы”, а до недавнего времени вполне удачно действовала ком-

пания “Азиятранстур”, образованная в 1992 году, которая принесла большие доходы бюджету республики. Так, по данным 1999 г., каждый понедельник отправлялся железнодорожный шоп-тур по маршруту Алматы – Урумчи (КНР). Но в совокупности в настоящее время железнодорожный туризм в Казахстане переживает свой не лучший период. Казахстанские туристские фирмы практически не занимаются этим видом деятельности, несмотря на то, что имеется сравнительно достаточная база для его развития.

В тоже время на текущий момент существует множество нерешенных проблем развития туристской отрасли в республике. Объективно сложился ряд факторов, препятствующих становлению отрасли. Это, прежде всего слабый менеджмент, как в самой туристской индустрии, так и в смежных с ней отраслях, а также износ основных фондов, имеющих объектов туристской инфраструктуры. Недостаточно благоприятная социально-экономическая ситуация в стране и хронический дефицит финансирования системы образования негативно отразились на сохранении и развитии внешкольных организаций, особенно профильных. Если в 1991 году в Казахстане насчитывалось 1727 внешкольных организаций, в том числе 29 станций юных туристов и 5 детских туристских баз, то в 2005 году их

сеть составляла 647 внешкольных организаций и только 10 станций (центров) юных туристов и соответственно резко снизился контингент обучающихся. В стратегии индустриально-инновационного развития нашей страны и в послании Президента Республики Казахстан Н. А. Назарбаева народу Казахстана на 2007 год туризм определен одним из важных прорывных проектов. Но для создания конкурентоспособной отечественной, туристской индустрии, подготовки и воспитания квалифицированных туристских кадров, формирования туристского имиджа Казахстана в международном сообществе и развитии приоритетных видов туризма предстоит еще многое сделать.

Железнодорожные детско-юношеские путешествия на графиковых поездах (поездах общего пользования) организуются в виде групповых путешествий – путешествий детей (туристов) специально сформированными группами. При таких путешествиях пассажирские поезда используют для транспортировки туристов к месту отдыха и обратно. Обслуживание же на месте отдыха может производиться как в гостинице, на турбазе, так и в других средствах размещения[2].

Перевозка туристов в графиковых пассажирских поездах постоянного обращения – один из главных элементов в организации транспортного группового маршрута. Однако, к сожалению, в Казахстане недостаточное количество специализированного подвижного состава для путешествий по железным дорогам и совершенно отсутствует специализированный подвижной состав для длительных (несколько суток и более) путешествий. Поэтому осуществляемый в настоящее время железнодорожный детско-юношеский туризм является малокомфортабельным и в связи с этим – экономически низкоэффективным, что в свою очередь сдерживает его развитие.

Для анализа данной проблемы были использованы исследование литературных данных, анкетирование и интервьюирование. Изучение литературы проводилось для более четкого представления методологии исследования и определения

общих теоретических позиций, а также выявления степени научной разработанности интересующей проблемы. Целью проведения анкетирования было изучение общественного мнения относительно эффективности использования железных дорог для развития детско-юношеского туризма. При проведении интервьюирования было изучено мнение относительно частоты использования детскими и юношескими школами г. Костаная железнодорожного транспорта.

В результате исследований было установлено, что существующий парк пассажирских вагонов Республики составляет 2047 единиц и характеризуется высокой степенью износа.

По данным, взятым из журнала «Магистраль», состояние инвентарного парка пассажирских вагонов показано на рисунке 1.

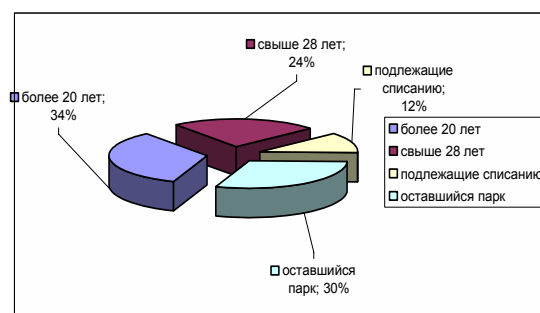


Рис. 1

Согласно проведенным расчетам, дефицит пассажирских вагонов в 2006 году составлял 413 вагонов. Уже сейчас физический износ вагонов составляет 60%. С учетом увеличивающегося спроса на пассажирские перевозки, выбытия вагонов по истечению сроков службы и проведения капитального ремонта с продлением сроков службы и модернизации вагонов, в ближайшее время (2009–2010) необходимо приобрести не менее 500 единиц пассажирских вагонов.

В результате анализа инвестиций в развитие железных дорог Казахстана, которые были опубликованы в журнале «Магистраль», было установлено, что Министерством транспорта и коммуникаций была разработана стратегия развития транспорта до 2015 года, что наглядно представлено на рисунке 2.

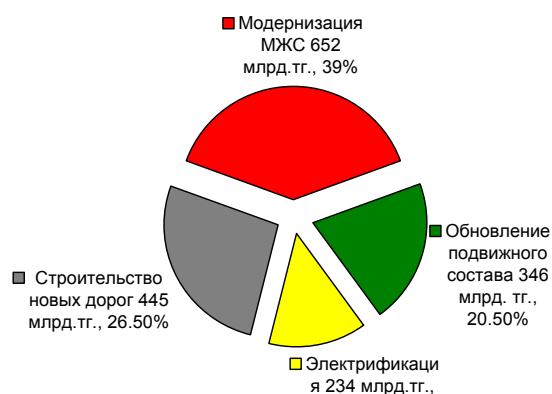


Рис. 2

Необходимо отметить, что большинство участников исследования в целом позитивно отнеслись к проведению анкетирования и интервьюирования. При помощи анкетирования были установлены факторы, препятствующие развитию детско-юношеского туризма (Рисунок 3).

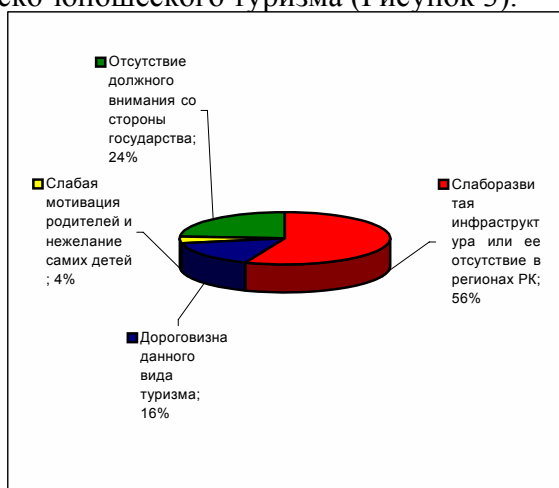


Рис.3.

Несмотря на указанные показатели, у железнодорожного туризма в Казахстане весьма перспективное будущее. Ведь часть железных дорог на территории Казахстана проложена через древнейшие города и поселения, вдоль Великого Шелкового Пути – одного из основных туристских ресурсов Республики и самого известного и популярного туристского ресурса на международном туристском рынке.

Путешествие по железной дороге выгодно отличается от других путешествий следующими аспектами:

- более высоким уровнем комфорта (в отличие от путешествий на воздушным и автомобильном транспорте, где приходится сидеть на одном месте, пристегнутым ремнем безо-

пасности, в поезде можно прилечь на специально предназначенное для этого место, прогуляться по составу и т.д.)

- сравнительной безопасностью (особенную актуальность этот фактор имеет после ряда событий последних лет, так как люди, во всем мире стали бояться летать самолетами – основным конкурентом железной дороги)
- возможностью использования вагона в качестве средства проживания (возможность при путешествии не останавливаться в гостиницах каждого города, а ночевать в купе, уже в привычной обстановке, что экономит силы и деньги)
- возможностью использования вагона в качестве средства питания (возможность питаться как в занимаемом купе, так и в специализированном вагоне-ресторане, имеющем специальное оборудование для приготовления пищи);
- сравнительно низкой стоимостью (весьма ощутимо при массовом интересе к этому виду туризма)

Отрицательными моментами в путешествиях по железной дороге является невозможность изменения маршрута во время путешествия по желанию клиента и сложности, связанные с пересечением границ ближнего зарубежья и местопребыванием в других государствах (бывших союзных республиках).

По нашему мнению, путешествие по железной дороге включает в себя все необходимые элементы для жизнеобеспечения детей – туристов во время путешествия (проживание, питание, транспорт), не прибегая к дополнительным атрибутам инфраструктуры.

При хорошо скоординированной организации железнодорожных туров успех железнодорожному туризму обеспечен. Поэтому развитие железнодорожного туризма в Казахстане имеет свою перспективу.

Для его успешного функционирования необходимо развивать сферу взаимодействия со СМИ, решить проблему ком-

пьютеризации и усовершенствования рекламной индустрии, упростить визовый режим. Важную роль в развитии железнодорожного туризма играет повышение жизненного уровня и степени информативности населения, а также процесс необратимой интернационализации критериев, определяющих ключевые понятия общечеловеческих ценностей.

Развитие детско-юношеского (школьного) туризма необходимо проводить комплексно путем восстановления ликвидированных за десятилетие внешкольных детско-юношеских учреждений в системе школьного образования, обновления учебных программ по многим дисциплинам в соответствии с требованиями времени:

- совершенствовать общеобразовательный уровень туристских знаний путем включения в тематические планы учебных программ занятий по туристской технике и подготовке знаний об исторических объектах и уникальных природных памятниках Казахстана;
- восстановить и расширить сеть внешкольных детско-юношеских туристских учреждений, станций детско-юношеского туризма от республиканского до районного звена, туристских клубов, детских турбаз;
- обеспечить широкое привлечение молодежи к реализации проекта «Моя Родина – Казахстан», а также

в качестве гидов и экскурсоводов при организации активных видов туризма [5].

ЛИТЕРАТУРА

1. Ильина Е.Н. Организация железнодорожных путешествий М., 1991.
2. Сысоева О.Е. Организация летнего отдыха детей. М., 1999.
3. Гуляев В.Т. Туристские перевозки М., 1998.
4. Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 6 февраля 2004 года № 145 и внесением в июле 2004 года //Юрист-максимум нормативно-правовая база РК.2006.
5. Указ Президента Республики Казахстан «О Государственной программе развития туризма в Республике Казахстан на 2007–2011 г.» Статья 5.4. «Детско-юношеский туризм – один из основополагающих факторов развития внутреннего туризма и воспитания туристской культуры».

Түйіндеме

Мақалада Қазақстандағы балалар жасөспірімдер туризмінің дамуына арналған теміржол тасымалын қолданудың қазіргі аспектілері және болашағы қарастырылған.

Conclusion

Modern aspects and perspectives of using railroad carriages for the development of juvenile tourism in Kazakhstan are covered in this article.