ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

(СПбГУ)

Институт Наук о Земле

Кафедра страноведения и международного туризма

**Нестеренко Яна Валерьевна**

**Формирование транспортно-логистической инфраструктуры туристских маршрутов Вологодской области**

Выпускная квалификационная работа  
по направлению 100400 «Туризм»

«К ЗАЩИТЕ»

Научный руководитель:

д.э.н., доцент О. Д. Коль

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017

Заведующий кафедрой:

д.г.н., проф. Д. В. Севастьянов

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017

Санкт-Петербург

2017

**Аннотация.** В данной работе рассматриваются теоретические основы функционирования транспортно-логистической инфраструктуры. Основное внимание в работе автор концентрирует на транспортно-логистических особенностях межрегиональных туристских маршрутов Вологодской и Архангельской области в рамках проекта "Серебряное ожерелье". Выделяются и описываются характерные особенности межрегиональных маршрутов и структуры данного проекта. Рассматривается возможность осуществления межрегиональных туров в Вологодской и Архангельской областях.

В заключении на основании изученного материала автор выдвигает предложения по развитию транспортно-логистической инфраструктуры в рамках межрегиональных маршрутов Вологодской и Архангельской областей.

**Ключевые слова:** транспортнаяинфраструктура, логистика в туризме, транспортно-логистическая инфраструктура, "Серебряное ожерелье", Вологодская область, Архангельская область.

**Annotation.** In this paper the theoretical foundations for the functioning of the transport and logistics infrastructure are considered. The author focuses on the transport and logistics features of the interregional tourist routes of the Vologda and Arkhangelsk regions within the framework of the «Silver Necklace» project. The characteristic features of interregional routes and the structure of this project are described. The possibility of interregional tours in the Vologda and Arkhangelsk regions is considered.

In conclusion in virtue of studied material the author proposes proposals for the development of transport and logistics infrastructure in the framework of interregional routes in the Vologda and Arkhangelsk regions.

**Key words:** transport infrastructure, logistics in tourism, transport and logistics infrastructure, «Silver necklace», Vologda region, Arkhangelsk region.

**Введение**

На сегодняшний день туризм играет важную роль в развитии страны и регионов, так как является значительным источником финансовых доходов бюджетов всех уровней и способствует развитию социокультурной среды. Ежегодно отмечается увеличение туристского потока во многих странах мира, в том числе и России. Но в настоящее время актуальной проблемой развития внутреннего туризма в стране является недостаточная развитость транспортно-логистической инфраструктуры регионов. Наблюдается слабое взаимодействие не только между регионами, но и с главными туристскими центрами страны, такими как: Москва и Санкт-Петербург. Стоит подчеркнуть, что межрегиональные взаимодействие и слаженная работа способствуют продвижению регионального туристского продукта на внутреннем и международном рынке под единым брендом.

Межрегиональные туристские маршруты играют важную роль в развитии туризма. Создание единого комбинированного туристского продукта, который знакомит путешественников с культурой, историей, бытом и традициями посещаемых мест, способствует сближению регионов и их сотрудничеству на туристском рынке.

**Актуальность.** Уникальные природные и культурные достопримечательности есть в каждом субъекте страны, но из-за отсутствия налаженной транспортно-логистической инфраструктуры туризм в регионах до сих пор является непопулярным. В рамках туристского проекта "Серебряное ожерелье России" создан единый бренд для продвижения туризма в регионах Северо-Западного федерального округа. Проект получил широкую огласку, однако до сих пор не налажена транспортно-логистическая инфраструктура межрегиональных маршрутов. Регионы включенные в проект "Серебряное ожерелье России" имеют богатое природное и культурное наследие, это говорит о том, что территория обладает значительным потенциалом для развития внутреннего и въездного туризма.

**Объект исследования** – туристский проект "Серебряное ожерелье России".

**Предмет исследования** – транспортно-логистическая инфраструктура областей входящих в проект "Серебряное ожерелье России" (на примере Вологодской и Архангельской областей).

**Цель исследования** разработка предложений по совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры в рамках межрегиональных туристских маршрутов в рамках проекта "Серебряное ожерелье России".

**Задачи исследования:**

* изучить теоретические основы транспортно-логистической инфраструктуры;
* осуществить анализ транспортно-логистической инфраструктуры проекта "Серебряное ожерелье России" и выявить проблемы реализации данного проекта;
* обосновать необходимость формирования межрегионального туристского маршрута;
* разработать межрегиональный туристский маршрут;
* предложить способы развития транспортно-логистической инфраструктуры в рамках проекта "Серебряное ожерелье России".

**Теоритической основой** исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых, таких как: Г. Г. Левкин, В. А. Янковенко, Н. Ю. Сандакова, А. В. Зачесов, И. С. Дерябина, И. О. Загорский, П. П. Володькин, О. А. Копылова и др., посвящённых транспортной инфраструктуре, туризму, логистическому менеджменту в туризме, периодические издания, электронные источники информации и нормативно правовые акты.

На различных этапах работы использовались следующие **методы исследования:** анализ, классификация, обобщение, сравнение, метод аналогий.

**Основу информационной базы** работы составили официальные статистические издания Федерального агентства по туризму, Федеральной службы государственной статистики, Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Вологодской области и Архангельской области. Так же широко использована информация ресурсов Интернет: информационные ресурсы турфирм, сайты периодических изданий.

Структура выпускной квалификационной работы обусловлена поставленными целями и задачами и представлена введением, тремя главами, заключением, списком литературы и приложениями.

В первой главе рассматриваются теоретические основы, понятия и роль, связанные с транспортной инфраструктурой и логистикой в сфере туризма, а также особенности функционирования транспортной инфраструктуры в сфере туризма.

Во второй главе проводится анализ реализации туристского проекта "Серебряное ожерелье России". Дается характеристика проекта "Серебряное ожерелье" и оценивается функционирования его структуры. Проводится исследование транспортно-логистической инфраструктуры Вологодской и Архангельской областей.

В третьей главе на основе результатов проведенного анализа и обоснования необходимости межрегиональных туристских маршрутов, разрабатываются межрегиональные туристские маршруты и предлагаются способы развития транспортно-логистической инфраструктуры в рамках межрегиональных туристских маршрутов Вологодской и Архангельской областей.

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ…………………………………………………………………………………...2

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ………………….....………………………….6

* 1. Понятие и роль транспортной инфраструктуры ………………………………………6
  2. Особенности логистики в туризме ………….………………......…………….………11
  3. Особенности функционирования транспортной инфраструктуры в сфере туризма ……………………………………………………………………………………………16

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕАЛИЗАЦИИ ТУРИСТСКОГО ПРОЕКТА "СЕРЕБРЯНОЕ ОЖЕРЕЛЬЕ РОССИИ"…………...........................................................................................22

* 1. Общая характеристика проекта "Серебряное ожерелье России" ..………………….22
  2. Оценка функционирования структуры туристского проекта "Серебряное ожерелье России" ……………………………………………………………………………..……27
  3. Анализ транспортно-логистической инфраструктуры Вологодской и Архангельской области …...............................................................................................36

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ФОРМИРОВАНИЮ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТУРИСТСКИХ МАРШРУТОВ .................................................48

* 1. Обоснование необходимости формирования межрегионального туристского маршрута ...........................................................................................................................48
  2. Разработка межрегионального маршрута .....................................................................49
  3. Расчет стоимости межрегионального маршрута ………………………………….…50
  4. Предложения по развитию транспортно-логистической инфраструктуры в рамках межрегиональных туристских маршрутов Вологодской и Архангельской областей………………………………………………………………………………….57

ЗАКЛЮЧЕНИЕ……………………………………….……………………………….….…58

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ………………......59

ПРИЛОЖЕНИЕ…………………………………………………………………………...…61

**ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**1.1. Понятие и роль транспортной инфраструктуры**

Слово "инфраструктура" происходит от латинского infra (ниже, под) и structura (строение) и описывает базовую основу рассматриваемой системы. Но инфраструктура имеет не одно значение, и смысл меняется от контекста и сферы употребления. Например, различают инфраструктуру в экономике и транспорте. Транспорт в данном случае представляет собой отрасль, которая обслуживает экономическую инфраструктуру (энергетика, связь, коммунальный комплекс). Здесь инфраструктура объединяет отрасли и способствует освоению и развитию территорий.

Кроме того, инфраструктура может объединять системы, так, образование, наука и здравоохранение относятся к непроизводственной инфраструктуре экономики. Сама же инфраструктура экономики – это совокупность организаций, предприятий и систем, которые обеспечивают материальное производство и жизнедеятельность общества.

Логистическая инфраструктура – это комплекс взаимосвязанных элементов, обеспечивающих функционирование системы закупок, поставок, хранения и доставки продукции до потребителя. К логистике относят: системы транспортировки, складирования и информационного обеспечения. Логистическая инфраструктура может применятся как на микроуровне (в роли элемента цепи поставок), так и на макроуровне, например, транспортная сеть региона, тогда логистическая система будет включать в себя: пути сообщения, различные терминальные объекты (аэропорты, речные и морские вокзалы, ж/д и автобусные станции и др.), непосредственно транспорт и другие элементы транспортной сети.

В состав транспортной инфраструктуры входят транспортные сети и наземные предприятия отрасли, выполняющие перевозки всеми видами транспорта: наземным, водным и воздушным. К наземному виду транспорта относится железнодорожный, автомобильный и трубопроводный транспорт. К воздушному виду транспорта относится авиационный транспорт. К водному виду транспорта относится водный и морской транспорт. Интеграция в единую транспортную инфраструктуру всех видов транспорта позволяет в большей степени реализовать потенциал отрасли, охватить всю территорию региона, удовлетворить потребности пользователей.

Транспортная инфраструктура выступает значимым инструментом в достижении социальных, экономических и других целей, обеспечивает повышение качества жизни населения. Транспортная инфраструктура играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная инфраструктура обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности региональной экономики и качества жизни населения. Роль транспортной инфраструктуры в экономической, политической и социальной и других сферах жизнедеятельности людей, общества и даже государства очевидна. В работах отечественных и зарубежных ученых транспортная инфраструктура рассматривается как межотраслевая система, которая подобно и другим инфраструктурным отраслям (связь, коммунальное хозяйство, здравоохранение, образование и т.д.), обеспечивает и преобразует базовые условия жизнедеятельности и хозяйствования общества, определяет уровень его возможностей и перспективы развития.

К общесистемным функциям транспортной инфраструктуры относятся: экономическая, политическая, социальная, военная. Экономическая функция транспортной инфраструктуры проявляется в обеспечении процесса обращения, расширения хозяйственных связей, доступности ресурсов и размещении производства. Социальная функция транспортной инфраструктуры выражается в доступности социально-значимых услуг для населения и активизации деловой деятельности. К политическим функциям транспортной инфраструктуры стоит отнести функции по обеспечению территориальной целостности государства, реализацию геополитических интересов, развитию внешнеэкономических связей. В каждой из функций транспортной инфраструктуры присутствуют интересы и сера ответственности государства. Следовательно, в условиях коммерциализации транспортной отрасли необходим баланс интересов государства и транспортных компаний. Следствием отсутствия такого механизма является ситуация, когда транспортная инфраструктура, характеризующая высокой фондоемкостью, не может в должном объеме удовлетворить потребности регионов. Удовлетворение потребностей в перевозках в настоящее время осуществляется за счет сформированных ранее резервов провозной и пропускной способности транспортной инфраструктуры страны.

В свою очередь транспортная инфраструктура в туризме имеет свои отличительные особенности и признаки. Для начала определим место транспортной инфраструктуры туризма (ТИТ). С одной стороны ТИТ можно отнести к инфраструктуре туризма, но с другой – ТИТ также является неотъемлемой частью инфраструктуры региона. Подтверждением этого является то, что не только туристы, но и местные жители ежедневно используют ТИТ для решения социально-экономических вопросов (транспортировка грузов, частные поездки и др.). На ряду с тем, что существуют специализированные туристские маршруты и туристский транспорт, ТИТ, как правило, охватывает всю транспортную сеть. Хотя однозначного определения инфраструктуры туризма не существует, многие исследователи определяют инфраструктуру туризма как совокупность (комплекс) взаимосвязанных структур и туристских ресурсов, направленных на создание общих условий реализации отраслевых задач и обслуживающих (обеспечивающих) туристскую деятельность [ ].

Инфраструктура туризма, как и туризм в целом, имеет черты межотраслевых направлений и служит для объединения и слаженной работы всей системы (цепочки) туризма. Для более глубокого и детализированного анализа структуры и устройства системы инфраструктуры туризма необходимо дать точное определение ТИТ и разработать классификацию, которая поможет в разделении ТИТ на сферы. Проведем разделение ТИТ по следующим критериям [ ]:

* по принадлежности (международная, национальная, региональная);
* по виду собственности (государственная, частная, частно-государственная);
* по типу использования (массовый, индивидуальный, социальный туризм);
* по степени развития (развитая, развивающаяся, неразвитая);

по функциональному значению:

* транспортные средства (автобусы, автомобили, поезда, речные и морские суда и др.);
* объекты транспорта (автовокзалы, аэропорты, вокзалы, порты, пристани);
* транспортные пути (воздушные, речные, морские, железнодорожные, автомобильные);
* транспортные маршруты (воздушные, речные, морские, железнодорожные, автомобильные, велосипедные и др.);
* транспортные и туристические компании;
* средства связи и информации;
* трудовые ресурсы;
* объекты сервиса и туризма на объектах транспорта, в средствах транспорта и вблизи транспортных путей;

Используя приведенную выше классификацию и обращаясь к уже существующим определениям, предложить следующее определение: транспортная инфраструктура туризма – это региональный комплекс, охватывающий транспортные средства, объекты, транспортные и туристические компании, транспортные пути и маршруты, объекты сервиса и туризма в системе транспортного обслуживания, средства информации и связи, трудовые ресурсы, используемые для организации туризма.

ТИТ выполняет множество различных функций, но одной из них является создание имиджа и образа территории, что важно для брендирования туристского продукта. Также нельзя не сказать и об уникальных свойствах ТИТ, которые определяют план развития предприятия, а именно: многофункциональность, контактность, многофакторность, адаптивность, интегрирование, травмоопасность.

Как и любая система ТИТ имеет свои слабые стороны, которые в большинстве своем также обусловлены спецификой данной отрасли. К проблемам ТИТ можно отнести:

* нематериальные элементы системы (качество и уровень сервиса, субъективное восприятие конечного продукта и др.);
* производство и потребление услуги в одно время;
* невозможность сохранения продукта на длительное время (создание запаса);
* сохранение баланса между человеческими и техническими факторами при производстве;

невозможность сохранения качества продукта на одном и том же уровне [ ].

Кроме вышеперечисленных аспектов существует еще один нетрадиционный фактор усложняющий конечную оценку стоимости транспортной и туристической услуги: в транспорте и туризме не используется сырье, как, например, в промышленности, а значит и рассчитать стоимость продукта и в дальнейшем сопоставить это с производительностью труда в разы сложнее.

Но главное затруднение возникающее при анализе ТИТ – это отсутствие единого и официального определения о составе функций управления, т. е. каждый регион самостоятельно решает какой из объектов включать в ТИТ и делать ключевым. Факторами для анализа, например, могут стать такие критерии ранжирования:

* архитектура, дизайн;
* историческая ценность;
* уникальность, самобытность объекта;
* связанность с туристским центром;
* текущая и потенциальная посещаемость.

В Федеральной целевой программе "Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)" перечисляются возможные пути развития туристской инфраструктуры такие как:

* развитие туристской инфраструктуры во всех субъектах РФ вне зависимости от их экономического положения, состояния инфраструктуры и уровня туристского потенциала;
* развитие туристской инфраструктуры ограниченного числа субъектов РФ, наиболее перспективных с точки зрения развития внутреннего и въездного туризма;
* развитие туристской инфраструктуры ограниченного числа субъектов РФ, наиболее перспективных с точки зрения развития внутреннего и въездного туризма с использованием кластерного подхода, а также реализация проектов федерального масштаба, направленных на ускоренное развитие межрегиональных туристских возможностей и повышение качества услуг страны [ ].

В программе был выбран именно третий сценарий развития транспортной инфраструктуры туризма. Результатом реализации мероприятий по улучшению ТИТ должна быть создана сеть современных туристских объектов в рамках туристско-рекреационных кластеров, отвечающих мировым стандартам и направленных на повышение конкурентоспособности туристского продукта страны.

Предполагается, что данные кластеры - это инвестиционные проекты с большей долей частных вложений. Понятие "туристский кластер" можно определить как совокупность туристско-рекреационных пространств, расположенных на одном или нескольких участках территории субъектов РФ.

Стоит отметить, что кластерный подход в развитии индустрии туризма пока не продемонстрировал существенных результатов ни в варианте создания игорных зон, ни в варианте туристско-рекреационных особых экономических зон.

Как пример, можно рассмотреть курортную зону "Новая Анапа", которая была закрыта через три года из-за победы Сочи в борьбе за проведение зимних олимпийских игр (город Сочи стал более привлекателен для инвесторов, при этом Анапа как курортная зона не получила никаких инвестиций из частного сектора за три года). Другим неудачным примером реализации программы является туристско-рекреационная зона "Куршская коса" в Калининградской области, которая также была закрыта через несколько лет.

Создание туристско-рекреационных зон преследует две цели: развитие потенциала туристских центров и привлечение инвестиций в периферийные регионы страны, но, как можно судить на исходе срока программы в 2017 году, делегирование финансовой составляющей на частный сектор – неверная стратегия, и такие программы должны финансироваться государством в большей доле, чем сейчас.

Развитие ТИТ необходимая часть совершенствования индустрии туризма. Ведь именно слаборазвитая, или практически отсутствующая инфраструктура туристских объектов в некоторых регионах, нехватка придорожной современной инфраструктуры, и есть факторы, которые сдерживают рост конкурентоспособности страны и препятствуют созданию качественного туристского продукта.

**1.2. Особенности логистики в туризме**

В сфере туризма логистика имеет свои отличительные особенности и признаки. Для понимая разницы рассмотрим понятия и определения, которые используются в логистике и логистике туризма.

Концепция логистики в туризме заключается в смене обособленной деятельности участников формирования, продвижения и реализации туристического продукта в пользу системной (интегрированной) деятельности.

Логистика — это наука об управлении и оптимизации материальных потоков, потоков услуг и свя­занных с ними информационных и финансовых потоков в определенной микро-, мезо- или макроэкономической систе­ме для достижения поставленных перед ней целей.

Логистика в туризме – наука о планировании, контроле и управлении операциями, совершаемыми в процессе формирования тура, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также в процессе передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Объекты логистического исследования и логистического управления – материальные потоки, потоки услуг, сервисные, финансовые и информационные потоки. Главным же объектом изучения является определение туристского потока. Это можно объяснить тем, что путешествия это тот вид услуг, когда потребитель идет к производителю, а не производитель с его товаром к потребителю. То есть применительно к сфере туризма логистика выполняет функцию сбыта (доставка услуги до места спроса и потребления). На ряду с туристскими потоками следует сказать о материальных, сервисных потоках и потоке услуг.

Материальные потоки в туризме – путешествия (переезды, переходы) граждан с постоянного места жительства в оздоровительных, познавательных, профессиональных, деловых, спортивных, религиозных и иных целях без занятия оплачиваемой деятельностью в страну (место) временного пребывания и обратно, а также поток граждан, обращающихся в туристические организации за оформлением путевок, в авиа, железнодорожные, автобусные кассы за приобретением проездных билетов, в посольства и консульства за получением выездных и въездных виз и т. д.

Потоки услуг в туризме – это комплекс услуг по перевозке, размещению, питанию туристов, экскурсионные услуги, услуги гидов-переводчиков и другие услуги, предоставляемые в зависимости от целей путешествия. В последние годы именно этот поток является одним из ключевых в логистике.

Поток сервисных услуг – это комплекс услуг, предоставляемых с учетом качества обслуживания.

Объектами логистического управления и контроля в туризме являются процессы формирования, продвижения и реализации туристического продукта, а также связанные с ними финансовые и информационные потоки. Эти сложные процессы требуют системного анализа и оценки ряда факторов:

* определение целевой аудитории, на которую направлена разработка продукта (культурно-познавательные, лечебно-оздоровительные, экстрим и др. туры);
* определение продукта с максимальным спросом на текущее и ближайшее время (весенний или осенний сезон);
* выбор объектов размещения (гостиница, пансионат, кемпинг и др.);
* выбор объектов питания (ресторан, кафе, закусочная и др.);
* материально-техническая база предоставляемых услуг;
* маркетинговая кампания (каталоги, выставки, форумы, e-mail рассылка и др.);
* тарифы - ценовая политика компании (индивидуальные, групповые, операторские, агентские и др.);
* условия тура (правила);
* финансовых расчетов (формы и порядка расчетов, полного и частичного аванса, оплаты по факту и др.);
* оценка сервиса оказанных услуг и исполнения обязательств, прописанных в договоре, перед туристами (основной критерий оценки – отсутствие жалоб со стороны клиента);
* надежность предоставления услуг и лояльность клиента;
* текущая политическая, экономическая и военная обстановка в стране или регионе предполагаемого тура.

Исходя из вышеизложенного, можно заключить, что принципами логистики являются качество, лояльность и уровень сервиса, предоставляемые клиенту. Сокращение времени и повышение надежности – основная цель логистики. Выполняя данные принципы, фирма укрепляет свои конкурентоспособные позиции на рынке.

Логистика не только помогает оптимизировать ресурсы региона, но и выполняет ряд других важных функций, которые в свою очередь также помогают достичь максимального экономического эффекта. К функциям логистики в туризме относится:

* оперативный анализ, контроль и управление процессами формирования, продвижения и реализации туристического продукта, а также стратегического планирования и прогнозирования деятельности туристических организаций;
* оперативная передача (прием) необходимого объема и качества информации в заданное время и в нужное место;
* оперативный контроль движения (перемещения) туристов и туристического продукта;
* интеграция обособленно функционирующих информационных систем туристической инфраструктуры (локальных, региональных, трансконтинентальных сетей и т. д.) в единую логистическую информационную систему;
* расчет и организация финансового буфера на случай наступления экономического форс-мажора на основе анализа и прогнозирования развития негативных тенденций в туристической сфере;
* обеспечение проведения селекторных совещаний, видеоконференций, симпозиумов и т. п. в местном, региональном и глобальном масштабах.

Логистика является системой, содержащей функциональные области, каждая из которых решает определенные проблемы. В состав системы входят:

* информация – планирование туров, обработка заказов, прогнозирование спроса;
* перевозка туристов – выбор вида транспорта и компании-перевозчика;
* кадры, обслуживающие туристов;
* обслуживающее производство – подразделения логистики, которые обслуживают процесс формирования тура и оказания услуг потребителю.

Производственные мощности и экономическая приспосабливаемость туристического предприятия имеют актуальное значение для функционирования логистической системы.

В сфере туризма выделяют следующие элементы логистической системы, которые нужно учитывать при ее разработке:

* число и размещение филиалов туристической фирмы, которые необходимо рассчитывать с учетом количества туристов, которое фирмы реально могут обслужить, доступности и привлекательности места расположения офисов;
* связь: для эффективной работы все подразделения, входящие в логистическую систему, должны быть связаны информационной, контрольной и транспортной сетью;
* информационная связь должна быть четко налажена. В этих целях, как правило, используются компьютерные технологии (сеть Интернет, е-mail);
* транспортная модель, оптимальность которой в большинстве случаев определяется поставщиком транспортных услуг (т. е. авиакомпанией и др.).

В последние годы прерогативой логистики является управление не только материальными потоками, но и потоками услуг.

Основное отличие логистического подхода к управлению потоками на основе инновационной логистики от традиционного управления ресурсами заключается в интегрированном подходе к управлению бизнес-процессами. При использовании такого подхода предприятие достигает оптимального уровня адаптивности к внешним изменениям, предлагает необходимое количество турпакетов на конкретном рынке, где они окажутся востребованными в нужное время, добивается синхронизации заказов и транспорта, снижения издержек.

Логистическая система, согласно интегральной парадигме, рассматривается как единое целое, как интегрированная система, объединяющая весь жизненный цикл формирования, производства и реализации туристического продукта в соответствии с запросами потребителей.

Следовательно, данная парадигма представляет собой ситуационную и комбинированную перспективу по организации туристического бизнеса как на внутрифирменном, так и на межфирменном уровнях.

Для туроператора целесообразно выделить следующие функциональные зоны логистики:

* мониторинг предоставления логистических сервисных гарантий;
* логистическую координацию действий участников цепи предоставления туристических услуг, предполагающую быстрое реагирование на повышение требований к уровню логистического сервиса;
* логистический аудит каналов обслуживания потока туристов.
* В соответствии с функциями к основным задачам логистики в туризме следует отнести:
* рационализацию формирования, продвижения и реализации туристического продукта;
* оптимизацию маршрутов и совершенствование способов перевозки туристов и экскурсантов;
* организацию оперативного информационного обмена между поставщиками и потребителями туристического продукта;
* планирование, прогнозирование и контроль финансовых потоков.

Для туристических компаний представляет интерес логистическая система, которая включает несколько подсистем:

* управления туристическим продуктом;
* взаимоотношений с транспортными организациями;
* организации гостиничного обслуживания;
* управления персоналом;
* управления информационными потоками;
* финансов.

Необходимость применения логистических принципов для туристских фирм неоспорима. Внедрение логистики в систему туристской индустрии способствует:

* созданию единой базы данных учета и контроля формирования и реализации туристского продукта;
* уменьшению времени, которое затрачивается на создание, продвижение и реализацию турпродукта;
* автоматизации информационных и финансовых потоков;
* повышению качества обслуживания и предоставляемого сервиса;
* сокращать объем необходимой документации, тем самым значительно уменьшая количество возможных ошибок в учетно-отчетной документации.

Следует заметить, что процесс внедрения логистической системы на предприятии не влечет за собой никаких кардинальных изменений и не противоречит уже сложившейся системе управления на предприятии, а только дополняет ее, выводя предприятие на более высокий уровень, обеспечивающий улучшение финансового положения и микроклимата в коллективе. поток является одним из ключевых в логистике.

Таким образом, система, которая основывается на логистическом подходе – это система, основанная на интегрированном подходе, которая позволяет целенаправленно управлять резервами эффективности туристических предприятий. На данный момент главная задача в России - внедрять такие логистические структуры, которые были бы максимально приспособлены к работе данного предприятия и к процессам, происходящим в экономике. Особенно это относится к построению межрегиональных логистических систем, которые должны быть максимально адаптированы к современным требованиям, в частности удовлетворения стандартов обеспечения качества работы на международном уровне.

**1.3. Особенности функционирования транспортной инфраструктуры в сфере туризма**

Понятие логистики возникло из пространного описания Питера Друкера, который назвал ее "темным континентом экономики". Исходя из своего военного происхождения, логистика развивалась и стала одной из ключевых актуальных задач бизнеса. Ее относительно медленный путь к этому высокому положению можно объяснить двумя причинами. Во-первых, логистика это межфункциональная дисциплина. В прошлом она многое заимствовала из маркетинга, финансов, управления и корпоративной стратегии. Во-вторых, логистика выходит за пределы одной организации, охватывая всю цепочку поставок. Здесь она занимается проблемами синхронизации движения материалов и информации между многочисленными процессами как на одном предприятии, так и между ними.

Беря во внимание выше сказанное, можно заключить, что логистика – это сфера человеческой деятельности, объектом которой являются материальные и информационные потоки, возникающие в процессе перемещения сырья, материалов, комплектующих узлов, готовой продукции с мест их производства до конечного потребителя [1, с. 5]. Сфера логистики включает: производство сырья, полуфабрикатов, материалов, их хранение и продажа, транспортировка на предприятие, производящее готовую продукцию, производство и продажа готового продукта на тех или иных условиях поставки, распределение и доставка его конечному потребителю.

Планирование и контроль огромного ассортимента товаров от производителя до потребителя и составляют сущность логистики. Логистика решает задачу управления двумя основными потоками:

* материальным потоком от поставщиков к распределительным центрам;
* информационным потокам – информация о процессе поступает от конечного потребителя к продавцу, от него к поставщику, а информация о поставках – от поставщика к продавцу, что позволяет эффективно контролировать поток товаров.

Задача управления этими двумя потоками является частью более общей задачи по управлению цепочкой поставок. Управление цепочкой поставок рассматривает вопросы управления такими процессами, как распределение сырья и материалов, производство, упаковка и доставка конечному покупателю.

Степень удовлетворения покупателя готовым продуктом напрямую зависит от управления материальными и информационными потоками в цепочке поставок. Если доставка запаздывает или товар не поставлен полностью, то вся цеп поставок проигрывает конкурентам, которые могут справится с логистической задачей лучше. Логистика – это важнейший инструмент управления цепями поставок.

Логистика – это деятельность по координации движения материального и информационного потоков по цепи поставок.

Цепь поставок – это сеть компаний-партнеров, которые совместно перерабатывают первичное сырье и получают из него готовый продукт, который оценивается конечным потребителем, а также те компании, которые на каждой стадии контролируют выход отходов производства.

В результате деятельности каждого партнера в цепочке поставок увеличивается добавочная стоимость продукта. Эта деятельность представляет собой трансформацию затрат (материалов и информации) в продукцию в форме товаров и услуг.

Логистика имеет стратегический аспект (долгосрочное планирование) и управленческий аспект (кратко- и среднесрочное планирование, осуществление контроля). Из этого следует, что логистика помогает решить те задачи, которые стоят перед логистической цепью.

Логистика повышает уровень конкурентоспособности цепочки поставок в целом посредством удовлетворения потребностей конечного покупателя, представляя те товары, которые ему нужны, в том виде, в котором они нужны, когда они нужны, по конкурентной цене. Соответственно логистика гарантирует товару такие конкурентные преимущества, как высокая доступность, низкий уровень морального устаревания. Чтобы добиться этих преимуществ, необходимо ставить четкие, достижимые и поддающиеся количественному определению цели. Три основных фактора для создания преимуществ – это качество, время и стоимость. Два дополнительных фактора – это контроль за изменениями внутри логистической цепочки и готовность к непредвиденным обстоятельствам. Также существуют факторы, которые касаются уровня сервиса. Например, уверенность покупателей в качестве работы цепочки поставок.

Говоря об особенностях логистики, ее можно классифицировать по функциональному признаку, а именно логистика распределения (вся сеть фирмы – от склада готовой продукции до конечного производителя), логистика производства (включает в себя весь цикл производства на предприятии – от складов сырья до склада готовой продукции), логистика снабжения (все внешние материальные потоки – от поставщиков сырья до складов сырья на предприятии) и транспортная логистика.

Сфера транспортной логистики охватывает все, что напрямую связано с физическим перемещением любых материальных потоков (товаров, тары, транспортных средств): перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, перевалка грузов на терминалах разных видов транспорта и в интермодальных транспортно-логистических центрах, складирование и управление складскими операциями, упаковка и подготовка товара к перевозке, управление запасами.

Интермодальной перевозкой называется перевозка грузов по крайней мере двумя различными видами транспорта от пункта отправления до пункта назначения. Термин "интермодальная перевозка" является синонимом терминов "перевозка различным видами транспорта" или "смешанная перевозка". В материалах Международной торговой палаты (МТТ – International Chamber of Commerce), посвященным международным перевозкам (пункты отправления и назначения в разных странах), интермодальная перевозка именуется combined transport, указывая также на применимость в разных странах аналогичных терминов intermodal transport и multimodal transport. В отличие от интермодальной перевозки унимодальная перевозка осуществляется только одним видом транспорта. [1, с. 15]

Интермодальные перевозки организуют экспедитор согласно договору транспортной экспедиции и оператор мультимодальной перевозки.

Экспедитор является агентом (или представителем) своего клиента – лица, с которым у него заключен договор транспортной экспедиции, именуемого также грузовладельцем. Экспедитор представляет груз своего клиента во взаимоотношениях с другими участниками перевозки.

Экспедитор может действовать как оператор мультимодальной перевозки. осуществляя перевозку, организуя ее или выполняя какие-либо действия, связанные с перевозкой, он выступает по отношению к клиенту как самостоятельное лицо. Участие клиента в пунктах перевалки не требуется.

Операторами мультимодальных перевозок выступают транспортные компании (судоходные, авиа-, железнодорожные, автомобильные), портовые операторы, транспортно-складские комплексы, крупные экспедиционные организации.

Интермодальные перевозки разделяются по различны признакам и имеют свои отличительные особенности. Рассмотрим некоторые из них:

* мультимодальная перевозка – разновидность интермодальной перевозки, при которой клиент заключает с оператором мультимодальной перевозки единый договор на всю перевозку.
* комбинированная перевозка – разновидность интермодальной перевозки, выполняемая без непосредственной перегрузки груза на всем пути следования. Комбинированные перевозки, в отличие от мультимодальных, выделяются в отдельную группу по технологическому признаку, а не по признаку единой ответственности.
* унимодальная перевозка – осуществляется подвижным составом только одного вида транспорта.

Транспортная логистика пронизывает абсолютно все сферы человеческой жизни – производство, торговлю, научные исследования, строительство, включая и спортивных объектов, организацию празднично-рекламных и зрелищных мероприятий, перевозки пассажиров, багажа и другое. Для торговых или промышленных организация транспортная логистика определяет эффективность распределительной товаропроводящей сети и качество транспортировки между ее элементами.

В области транспортной логистики работает большое количество транспортных и логистических предприятий, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров (воздушные, автомобильные, водные, железнодорожные, интермодальные), терминальное обслуживание (в аэропортах, морских и речных портах, на железной дороге), посредническую (или агентскую) деятельность по организации и продаже перевозок. С каждым годом увеличивается количество фирм, предоставляющих услуги мультимодальных перевозок, т. е. перевозки, включающие более одного вида транспорта, в отличие от унимодальных.

В гражданской авиации РФ в 90-е годы впервые появились и стали развиваться новые участники перевозочной деятельности – транспортно-экспедиционные компании (ТЭК), обслуживающие и расширяющие в интересах грузовой авиаклиентуры предлагаемые авиакомпаниями услуги. Помимо агентской деятельности по продаже и оформлению авиаперевозок, экспедирования завоза и вывоза грузов в аэропорт большое количество ТЭК, обслуживающих авиаперевозки, предлагают услуги по организации автомобильных, железнодорожных перевозок, таможенному оформлению, складской обработке грузов, взаимным расчетам и т. д. В это же время стремительно развивался рынок экспедиторских услуг РФ на морском, железнодорожном, автомобильном и речном видах транспорта [11, с 58].

Крупные транспортно-экспедиционные компании, выдающие клиенту собственный (а не агентский) перевозочный документ, являются операторами мультимодальных перевозок. Такой тип транспортно-логистических компаний создает собственные распределительные центры в аэропортах, организуют собственную терминальную и маршрутную сеть перевозок. Работая с первоначальным грузоотправителем и конечным получателем, компании предлагают им варианты унимодальных и интермодальных перевозок с авиационным плечом, включая и доставку "от двери до двери", и складскую логистику. Тем самым интермодальные перевозки расширяют грузовую и клиентскую базу гражданской авиации, а также и других магистральных видов транспорта – автомобильного, железнодорожного, морского и речного.

Операторами мультимодальных перевозок выступают транспортные компании (судоходные, авиакомпании, железнодорожные, автомобильные), крупные экспедиционные фирмы.

Крупные транспортные компании, владеющие собственной терминальной сетью, стремясь к расширению своего бизнеса и охвата клиента, используют потенциал своих терминалов для создания в интересах клиентов собственных специальных логистических проектов. Часть бизнеса клиентов кроме самих перевозок принимается на аутсортинг. Имеющиеся свободные складские площади отдаются под складирование, управление запасами и поставками товаров своих клиентов. Тем самым повышается уровень логистического обслуживания.

Другим способом увеличения уровня логистического обслуживания является система сборных грузов.

Сборный груз (сборная партия, сборные перевозки) – грузовая партия рейса, состоящая из мелкогабаритных грузов различных заказчиков и перевозимая в одном направлении на одном транспортом средстве [1, c. 24]. Рейс выполняется собственным или нанимаемым транспортом, не только автомобильным, но и авиационным, морским либо железнодорожным. Экономический эффект заключается в более эффективном использовании грузового пространства транспортного средства. Добиваясь полной загрузки, возможно обеспечить приемлемые тарифы для клиентов, используя даже достаточно дорогие рейсы.

Компании-консолидаторы могут выполнять перевозки по одному направлению или по многим направлениям. Во втором случае перевозки осуществляются по транспортно-терминальной сети. Терминалы сети связываются сетью регулярных, т. е. выполняемых по расписанию, маршрутов. Компании перевозчики предлагают своим клиентам различные виды перевозок по относительно недорогим, экономичным тарифам или по более дорогим, но с минимальным временем доставки.

С развитием рынка транспортных услуг повышаются требования к стоимости, скорости и надежности доставки товаров, гибкости транспортных схем и маршрутов перевозок, широте и полноте территориального охвата, приспособлению к изменяющимся экономическим и политическим условиям.

**ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕАЛИЗАЦИИ ТУРИСТСКОГО ПРОЕКТА "СЕРЕБРЯНОЕ ОЖЕРЕЛЬЕ РОССИИ"**

**2.1. Общая характеристика "Серебряное ожерелье России"**

В 2012 году впервые была озвучена идея туристского проекта, который бы объединял культурно-исторические центры Северо-Запада. именно тогда Министерство культуры выдвинуло проект под названием "Серебряное кольцо" как аналог уже существующего и известного не только в России, но и за рубежом туристского проекта "Золотое кольцо". Но географическое положение регионов, включенных в новый проект не соответствовало геометрии "кольца", и название изменили на "Серебряное ожерелье".

«Серебряное ожерелье России» - межрегиональный туристский проект, состоящий из комплекса маршрутов (продуктов), объединяющих исторические города (территории), областные центры, крупные населенные пункты Северо-Запада России, в которых сохранились уникальные памятники истории и культуры, а также природные объекты, в том числе включенные в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Количество городов (территорий), включаемых в конкретный маршрут, может быть разным, не ограничено длительностью, протяженностью и логистическими особенностями. [5, с 48]

В 2013 году были подписаны первые соглашения о межрегиональном взаимодействии. На сегодняшний день "Серебряное ожерелье" объединяет 11 исторически и культурно значимых субъектов Северо-Западного федерального округа Российской Федерации, а именно г. Санкт-Петербург, Ленинградскую, Архангельскую, Вологодскую, Калининградскую, Мурманскую, Псковскую, Новгородскую области, Республики Карелия и Коми, Ненецкий автономный округ.

Концепция проекта "Серебряное ожерелье" разработана участниками проекта и одобрена в Федеральном агентстве по туризму.

Перед проектом стоит три основных цели:

* развитие внутреннего и въездного туризма на территории Северо-Запада России;
* увеличение туристского потока и продолжительности пребывания туристов;
* формирование "повторных" прибытий в регионах Северо-Запада России.

К основным задачам проекта относится:

* развитие существующих и формирование новых туристских маршрутов, объединяющих наиболее конкурентоспособные туристско-рекреационные и историко-культурные центры Северо-Запада России;
* комплексное продвижение территорий, входящих в состав проекта, под единым брендом на внутреннем и международном рынках;
* привлечение инвестиций в развитие туристской и сопутствующей инфраструктуры;
* привлечение интереса к малым народностям, проживающим на территории Северо-Запада России (карельский, саамский, коми, вепсский, ненецкий и другие народы).

План реализации проекта состоит из пяти этапов. На первом этапе происходит создание перечня маршрутов "Серебряного ожерелья", который включает в себя "якорные" объекты туристской сферы регионов. При этом проводится классификация маршрутов (семейные, активные, культурно-познавательные, военно-патриотические, оздоровительные и т.д.). Второй этап представляет собой составление схемы маршрутов, представленных разными видами транспорта (авиа, авто, железнодорожный, водный и др.). Следующий этап – это разработка и составление реестра объектов проекта, которые должны соответствовать требованиям проекта "Серебряное ожерелье" (например, гостиницы, транспортные предприятия, достопримечательности, предприятия общественного питания и т. д.). Данные объекты отбираются с учетом уровня развития туристской и сопутствующей инфраструктуры необходимой для обслуживания большого потока туристов. Четвертый этап – разработка маркетинговой стратегии для продвижения проекта не только на внутреннем, но и на международном туристских рынках. Данный этап состоит из пяти ключевых фаз, а именно: создание единого интернет-ресурса с предоставлением полной информации по маршрутам и объектам и возможностью онлайн-бронирования туров; создание зонтичного бренда продукта, то есть разработка общего визуального образа продукта, слогана и субрендов; использование единой стилистики на всех этапах реализации (символика, баннеры, дорожные знаки, полиграфия: буклеты, путеводители, флаеры); создание туристических центров по приему туристов с учетом единой стилистики; разработка и внедрение "карты гостя", которая будет предоставлять туристу скидки на "якорных" объектах "Северного ожерелья". Заключающим этапом проекта является разработка и внедрение единых стандартов качества предоставляемых услуг (для присоединения к проекту организация должна пройти аттестацию для получения специального сертификата).

Среди предполагаемых результатов проекта названы:

* содействие социально-экономическому развитию регионов Северо-Запада России;
* повышение туристического потока в регионах участниках проекта "Серебряное ожерелье";
* синергетический экономический и инфраструктурный эффект.

Для управления проектом был создан Координационный совет по реализации проекта, состав которого был утвержден Министерством культуры РФ. Состав совета является действительным в течение трех лет со дня утверждения. Состав совета состоит из сопредседателей, заместителя сопредседателя, ответственного секретаря и членов Совета. Сопредседателями проекта являются заместитель руководителя Федерального агентства по туризму С. Е. Корнеев и заместитель Губернатора Вологодской области О. А. Васильев.

Участниками межрегионального историко-культурного и туристского проекта «Серебряное ожерелье России» являются субъекты Северо-Западного федерального округа: Республики Карелия и Коми, Архангельская, Вологодская, Калининградская, Ленинградская, Мурманская, Новгородская, Псковская области, г. Санкт- Петербург, Ненецкий автономный округ [18].

Основные функции и задачи проекта включают:

* организация взаимодействия участников проекта, научных, общественных и других организаций;
* обеспечение согласованных действий участников проекта при разработке и реализации программ и мероприятий проекта "Серебряное ожерелье";
* определение приоритетных направлений деятельности по развитию проекта "Серебряное ожерелье";
* осуществление взаимодействия со средствами массовой информации по вопросам реализации проекта "Серебряное ожерелье".

Порядок работы Совета изложен в положении о Координационном Совете по реализации межрегионального историко-культурного и туристского проекта "Серебряное ожерелье России" [17].

Заседания совета проводятся не реже 1 раза в полугодие. В случае необходимости могут проводится внеочередные заседания. Заседание совета считается правомочным, сели на нем присутствует более половины его членов. Решения Совета принимаются открытым голосованием и считаются принятыми, если за них проголосовали более половины членов Совета, присутствующих на заседании. При равенстве голосов членов Совета голос председателя Совета является решающим. Решения Совета, принятые в соответствии с его компетенцией, являются обязательными для исполнения всеми членами Совета. Деятельность Совета может быть прекращена по решению Федерального агентства по туризму с учетом мнения членов Совета.

Первое заседание состоялось 29 мая 2015 года в Архангельской области под руководством О. П. Сафонова, руководителя Федерального агентства по туризму. В 2015-2016 году проведены заседания рабочих групп [17]:

* 15 марта 2015 года в рамках выставки "Интурмаркет", г. Москва;
* 29 апреля 2015 года в представительстве Республики Коми в Северо-Западном регионе РФ;
* 16 сентября 2015 года в рамках работы XXI Международной туристической выставки "OTDYKH LEISURE", г. Москва;
* 20 сентября 2015 года в рамках IV Мурманской Международной деловой недели, Мурманская область;
* 19 марта 2016 года в рамках Международной туристской выставки "Интурмаркет-2016", г. Москва.

Результатом собрания рабочих групп стало создание глобальных межрегиональных туристских направлений на территории России, одним из которых является "Серебряное ожерелье".

Департаментом культуры и туризма Вологодской области подготовлен приказ о формировании реестра участников проекта. На момент создания реестра 96 туроператоров представили более 416 межрегиональных и региональных маршрутов (на сегодняшний день в реестр включены более 100 туроператоров и более 400 региональных и межрегиональных маршрутов). Реестр размещен на официальном сайте туристско-информационного центра Вологодской области <http://vologdatourinfo.ru/serebrianoe-ozherelje>, где можно ознакомится с актуальной информацией онлайн. Реестр постоянно пополняется по мере поступления заявок на включение.

Презентации проекта «Серебряное ожерелье России» состоялись:

* 28 - 29 мая 2015 года в рамках работы III Архангельского международного туристского форума «Туризм в современных условиях», г. Архангельск;
* 18 июня 2015 года в рамках работы Петербургского международного экономического форума было подписано Соглашение между Правительством Вологодской области и туристским оператором ООО "ТТ-Трэвел" по реализации проекта "Серебряное ожерелье";
* 10 июля 2015 года в рамках торжественной церемонии открытия Национального туристского офиса России в Финляндии;
* 18 июля 2015 года в рамках работы ежегодного совместного заседания Президиумов Координационного совета по культуре и Координационного совета по туризму Министерства культуры РФ;
* 10 - 13 сентября 2015 года в рамках II Всероссийской научно-практической конференции «Музейное дело и туризм как фактор развития российской глубинки»;
* 9 октября 2015 года в г. Санкт-Петербурге в Городском туристско-информационном бюро состоялась презентация туристского потенциала Псковской области и межрегионального историко-культурного и туристского проекта «Серебряное ожерелье России»;
* 2 - 5 ноября 2015 в выставочном центре Лондона в рамках работы международной туристской выставки World Travel Market (Минкульт, Ростуризм)
* 14 декабря 2015 года в г. Великом Новгороде в рамках конференции «Продвижение межрегионального историко-культурного и туристского проекта «Серебряное ожерелье России»: проблемы и перспективы»;
* 27 января 2016 года в г. Санкт – Петербурге в рамках круглого стола «Развитие межрегионального историко-культурного и туристского проекта «Серебряное ожерелье России»;
* 29 марта 2016 года на заседании Совета было подписано соглашение по реализации проекта "Серебряное ожерелье" между Министерством культуры Российской Федерации, Федеральным агентством по туризму, высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Северо-Западного федерального округа;
* 21-22 апреля 2016 года в ВК "Русский дом" прошла XV Межрегиональная выставка туристского сервиса и технологий гостеприимства "Ворота Севера". В рамках данной выставки был проведен I Съезд туроператоров "Серебряное ожерелье России", на котором присутствовали туроператоры и представители органов исполнительной власти из 10 регионов Северо-Запада России. Обсуждение проекта продолжилось в ходе круглого стола "Маркетинг территорий межрегионального историко-культурного и туристического проекта "Серебряное ожерелье России", на котором туроператоры представили основные туристские продукты регионов.
* 16 июня 2016 года в г. Санкт-Петербург состоялась встреча Губернатора Вологодской области с представителями "НП "Северо-Западное Региональное Отделение Российского Союза Туристской Индустрии" и ведущими туроператорами г. Санкт-Петербург. Итогом встречи стало подписание соглашения о сотрудничестве в целях продвижения туристских продуктов проекта "Серебряное ожерелье".

Также в ходе встреч были определены основные задачи на 2016 год, а именно:

* размещение информации о проекте "Серебряное ожерелье" и межрегиональных маршрутах на туристских порталах, включая "Russia Travel";
* создание отдельного сайта "Серебряное ожерелье России";
* участие в рекламной кампании "Время отдыхать в России";
* размещение информации о проекте в Национальных маркетинговых центрах по туризму в Германии, Китайской Народной Республике, Финляндии;
* презентации проекта на международных туристских выставках, форумах, конференциях;
* Проведение информационных туров по "Серебряному ожерелью России" для туроператоров и СМИ;
* организация встреч представителей туристского бизнеса в формате В2В;
* создание ассоциации "Серебряное ожерелье России".

**2.2. Оценка функционирования структуры туристского проекта "Серебряное ожерелье России"**

"Серебряное ожерелье" - новый бренд на туристском рынке России, включающий в себя маршруты по городам и значимым объектам Северо-Запада. Данное туристское направление является своеобразным аналогом "Золотого кольца", но образованно радиальными лучами с отправной точкой из культурной столицы России г. Санкт-Петербург. За десятилетие "Золотое кольцо России" приобрело популярность не только на российском рынке, но и на международном. "Золотое кольцо России" является одним из наиболее популярных маршрутов у иностранных туристов после Москвы и Санкт-Петербурга. "Серебряное ожерелье" должно также выйти в лидеры по продажам туров и занять первые строки среди вышеперечисленных туристских маршрутов.

Лидирующую позицию, как и следовало ожидать, по количеству прибывших туристов занимает город Санкт-Петербург с уже сложившейся историей и надежно закрепившейся в сознании туристов. Но и другие регионы обладают достаточным туристским потенциалом и конкурентоспособностью для выхода на внутренний и зарубежный туристский рынок.

"Серебряное ожерелье" объединяет 11 регионов и включает: Санкт-Петербург, Калининград, Архангельск, Ленинградскую область, Вологду, Карелию, Ненецкий АО, Великий Новгород, Республику Коми, Псков, Мурманскую область. Во всех упомянутых выше регионах уже существуют свои туристские маршруты. Какие-то из них уже действуют долгое время, а какие-то совсем новые и только набирают популярность среди туристов. Главная задача, которую ставили перед собой создатели "Серебряного ожерелья", – это объединение туристских маршрутов в регионах для содействия в продвижении и развитии менее популярных направлений. Именно благодаря комплексному продвижению проекта под единым брендом, станет возможным вовлечение инвесторов с целью развития туристской и сопутствующей инфраструктурой. Помимо этого, проект привлечет внимание к малым народностям, которые населяют данные территории, таким как карельский, саамский, коми, вепсский, ненецкий, сето и другим. На маршрутах "Серебряного ожерелья" туристы познакомятся с уникальными изделиями народного творчества и прикладного искусства, побывают в дворцово-парковых комплексах и дворянских усадьбам, возраст которых исчисляется столетиями, прикоснуться к шедеврам народного зодчества русского севера и узнают историю фортификации и русской монументальной архитектуры. В "Серебряном ожерелье" выделяют несколько десятков "радиусов", связанных между собой, что позволяет туристу максимально охватить объекты показа и гибко выстроить маршрут путешествия. Примером такого маршрута является тур "Санкт-Петербург – Великий Новгород - Вологда" – сезонное предложение, направленное на сегмент младшей возрастной группы (детский новогодний тур к Деду Морозу в Великий Устюг). Но все же большая часть туров разработана с акцентом на историко-культурный и познавательный туризм.

Не обошли вниманием богатое природное наследие Северо-Западных территорий России. Так, в проект включены мыс Белужий, Волго-Балтийский канал, акватория Балтийского моря, Сийский заказник.

Каждый регион обладает своими исключительными и уникальными местами и объектами показа. Архангельская область занимает одно из лидирующих мест по количеству природных территорий и памятников. Помимо этого область занимает выгодное географическое положение имея выход к морю и рекам. Из объектов показа в программу попали: город Архангельск, где туристы могут прогуляться оп набережной Северной Двины, посетить храм Святого Николая и Гостиный двор XVII века. Также в списке находятся деревня Малые Карелы (главная достопримечательность – музей деревянного зодчества северных народов), Онега и Соловецкие острова.

На территории Вологодской области также сосредоточено множество древнейших памятников и городов Руси. В программу включены: город Вологда (Софийский собор, Кремль, домик Петра I, Спасо-Прилуцкий монастырь), Великий Устюг (Вотчина Деда Мороза, храм Прокопия, Зимний сад, церковь Вознесения, купеческие особняки), Кириллов (Архимандричий корпус, Кирилло-Белозерский монастырь), Тотьма (Музей мореходов, Спасо-Суморин монастырь), Белозерск (Кремль), Вытегра (Бесов мыс).

Новгородская область не уступает другим регионам по количеству древних городов и более того имеет несколько памятников, которые признаны наследием ЮНЕСКО. В маршрут включены Великий Новгород (Софийский собор, Кремль, Ярославово дворище, мужской Свято-Юрьев монастырь), Старая Русса (Спасо-Преображенский монастырь, дом-музей Достоевского), Валдай (Иверский монастырь, Музей колоколов).

Ленинградская область собрала в себе наиболее исторически значимые города и монументы. В программу вошли: Шлиссельбург с крепостью Крепкий Орешек, Гоморовичи с часовней Николая Чудотворца, Лодейное поле, Верхние Мандроги, Гладышевский заказник, Тихвин с Успенским мужским монастырём, Выборг, Стрельна, Старая Ладога, Приозёрск.

На территории Псковской области были выбраны для маршрута: Изборск (крепость, Словенские ключи, Труворово городище), Печоры (Печорский монастырь), Псков (Кремль, Троицкий собор, Покровский комплекс), Пушкинский заповедник. На протяжении многих веков область являлась одним из наиболее значимых оборонительных центров страны.

Мурманская область представляет туристу возможность познакомиться с коренными народами и заповедными местами крайнего севера. В "Серебряное ожерелье" вошли полуострова Рыбачий и Средний с военно-историческими и природными памятниками, Ловозеро с уникальной Саамской деревней, Апатиты (Музей минералогии), Ревда (заказник Сейдъявврь), Североморск (Музей ВВС Северного флота), Мурманск (музей-ледокол «Ленин», мемориалы героям войны), Умба (Музей поморской культуры).

В Ненецком АО у путешественника будет возможность противостоять суровому климату и узнать о традициях и культуре коренных народов, которые практически не менялись на протяжении долгих лет. Здесь в маршрут включены Нельмин-Нос и Нарьян-Мар с музеями, этнокультурными центрами и стойбищами оленеводов.

Республика Карелия, одна из территорий которая популярна не только на внутреннем, но и на зарубежном туристском рынке. Маршруты «Серебряного ожерелья» включают Петрозаводск, Кижи (памятники деревянного зодчества), Марциальные воды (церковь Петра, Музей первого российского курорта), Кемь.

Не менее интересной территорией с богатым прошлым является Республика Коми, которая представляет вниманию путника город Сыктывкар (Этнопарк финно-угров), водопад Буредан, экстремальные маршруты от Воркуты к горе Борзова, ледникам Долгушина и Боча, священные места оленеводов.

Калининградская область – один из самых молодых и труднодоступных субъектов России, но это не делает ее менее значимой на маршруте. В Калининградской области находится 16 замков, включая башню "Дона" и "Закхаймские ворота".

Отдельное и одно из самых значимых направлений маршрута – это северная столица России город с вековой историей и богатым культурно-познавательным наследием город Санкт-Петербург (Петропавловская крепость, Исаакиевский собор, Эрмитаж, Адмиралтейство, храм Спас-на-Крови).

Кроме региональных маршрутов в "Серебряном ожерелье" представлены межрегиональные маршруты, которые позволяют совместить путешествие по нескольким регионам и делая тур более насыщенным от паломничества до катания на оленьих упряжках в поселениях коренных народов Севера России.

"Серебряное ожерелье" можно смело назвать универсальным маршрутом, который объединяет основные пункты Северо-Запада.

Межрегиональные маршруты представлены следующими направлениями [16]:

* «Серебряное ожерелье России» Калининград – Псков – Великий Новгород – Вологда – Сыктывкар – Нарьян-Мар – Архангельск – Мурманск – Петрозаводск – Ленинградская область – Санкт-Петербург (рис. 1.1)
* «Великий путь по Русскому Северу» Вологда – Тотьма – Великий Устюг – Сыктывкар – Инта – Воркута – Пым-Ва-Шор – Архангельск – Мурманск – Заонежье – Пудож – Вологда
* «Петровские города» Санкт-Петербург – Шлиссельбург – Новая Ладога – Лодейное Поле – Петрозаводск – Архангельск – Вологда – Тотьма (рис. 1.2)
* «Путешествие в Древнюю Русь» Великий Новгород – Изборск – Старая Ладога – Санкт-Петербург – Олонец – Белозерск – Кириллов (рис. 1.3)
* «По следам «варягов» Республика Карелия – Приозерск – Выборг – Санкт-Петербург – Старая Ладога – Великий Новгород– Тихвин – Кириллов
* «Форпосты России» Калининград – Санкт-Петербург – Выборг – Приозерск – Шлиссельбург – Старая Ладога – Санкт-Петербург – Олонец – Кемь – Мурманск – Архангельск – Вологда – Псков – Великий Новгород Изборск – Псков – Ивангород – Копорье – Санкт-Петербург – Выборг – Приозерск – Республика Карелия (вдоль границы РФ)
* «По святым местам» Санкт-Петербург – Псков – Великий Новгород – Тихвин – Вологда – Пудож (Муромский монастырь) – Валаам – Соловецкие острова (Архангельская область) – Санкт – Петербург – Новая Ладога – Старая Ладога – Тихвин – Белозерск – Кириллов – Вологда – Тотьма – Великий Устюг
* «Живая вода Северо-Запада России» Москва – Череповец – Горицы – Вытегра – Мандроги – Лодейное Поле – Старая Ладога – Псков – Великий Новгород – Москва Санкт-Петербург – Лодейное Поле – Мандроги – Петрозаводск – Кижи – Кемь – Соловецкие острова Архангельск – Онега – Сумпосад – Вирма – Беломорск – Гридино – Кемь – Умба – Варзуга
* «Северные порты России» Санкт-Петербург – Беломорск – Кемь – Кандалакша – Мурманск – Архангельск- Нарьян-Мар - Амдерма
* «Деревянное зодчество» Республика Карелия (Кижи) – Ленинградская область (Подпорожский район) – Вологодская область (Вытегра, Вологда) – Великий Новгород (МДЗ «Витославлицы») Архангельская область (МДЗ «Малые Корелы») – Мурманская область (Варзуга, Терский района)
* «Древо жизни» (древние вепсские поселения) Республика Карелия (Прионежский район, Шелтозеро) – Ленинградская область (Подпорожский район, Винницы, Вознесенье) – Вологодская область (Вологда)
* «Коренные народы «Серебряного ожерелья России» Псковская область (д. Сигово) – Республика Карелия (Прионежский район, Шелтозеро) – Ленинградская область (Кингисеппский район, д. Вистино, Подпорожский район (Винницы, Вознесенье) – Мурманская область (Ловозерский район) – Ненецкий автономный округ (с. Красное)

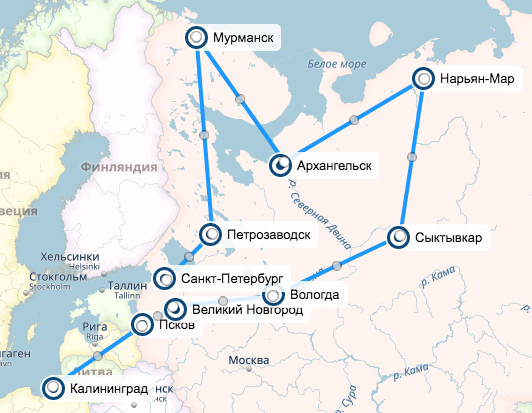


Рис. 1.1 Туристский маршрут "Серебряное ожерелье России"

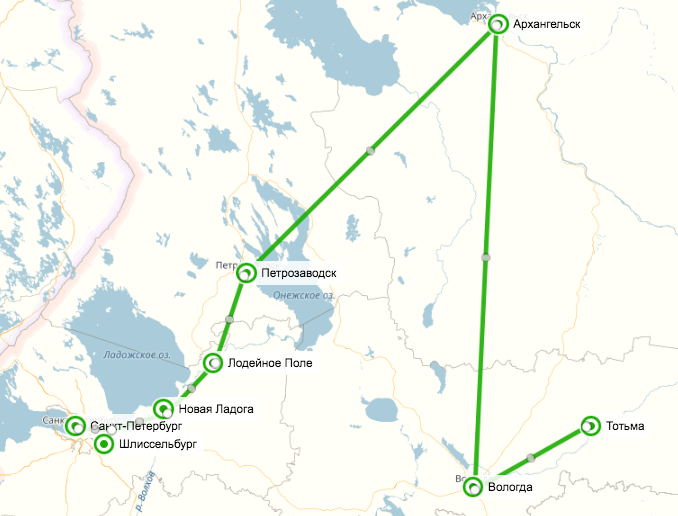


Рис. 1.2 Туристский маршрут "Петровские города"

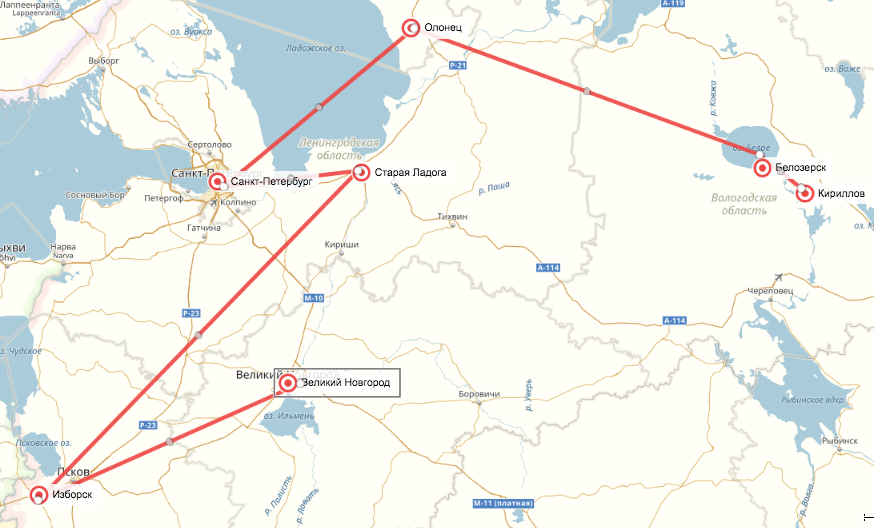


Рис. 1.3 Туристский маршрут "Путешествие в Древнюю Русь"

В процессе формирования реестра маршрутов от Санкт-Петербурга был проведен анализ, согласно результатам которого выявлено, что наибольшее количество вариаций программ существует по маршрутам: СПб – Псков (22), СПб – Великий Новгород (21), СПб – Печоры (16), СПб – Вологда (13), СПб – Пушкинские горы (13), Санкт-Петербург – Выборг (8), Санкт-Петербург – Великий Устюг (6), Санкт-Петербург – Валдай (6). Практически не представлены туры в Мурманскую область, Республику Коми, Ненецкий автономный округ.

Особое место в проекте "Серебряное ожерелье" отведено Вологодской области. За последние несколько лет произошло увеличение инвестиций в сферу туризма. "Заместитель Губернатора Вологодской области Олег Васильев отмечает, что благодаря своему выгодному географическому положению, транспортной инфраструктуре и наличию уникальных объектов культурного наследия, Вологда имеет прекрасные шансы стать стартовой площадкой для «Серебряного ожерелья». Ведь в него войдут такие вологодские бренды, как «Великий Устюг — Родина Деда Мороза», «Вологодчина новогодняя столица Русского Севера», «Тотьма — город мореходов». Возможно, в рамках проекта будут распространяться абонементы на культурные мероприятия «Фестивальное лето в Вологде», на театральные и кинофестивали" [15].

Но пока нет маршрутов, которые бы пользовались стабильным спросом на внутреннем или зарубежном туристском рынке. Разработано несколько внутри региональных маршрутов, которые могут стать основой для разработки межрегиональных маршрутов, удовлетворяющим запросам туристов. Среди региональных маршрутов представлены такие направления, как (рис. 2):

* Вологда – Семенково (1,2 дня)
* Вологда – Кириллов – Ферапонтово (2 дня)
* Вологда – Тотьма (2 дня)
* Вологда – Тотьма – Великий Устюг (3 дня)
* Череповец – Устюжна (1,2 дня)
* Вологодская область Великий Устюг (1,2 дня)
* Вологда – Сизьма – Череповец (2 дня)
* Вологда – Кириллов – Ферапонтово – Кузино – Череповец (3 дня)
* Вологда – Кириллов – Ферапонтово – Белозерск – Череповец (3 дня)
* Вологда – Кириллов – Ферапонтово – Белозерск – Вытегра (3 дня)

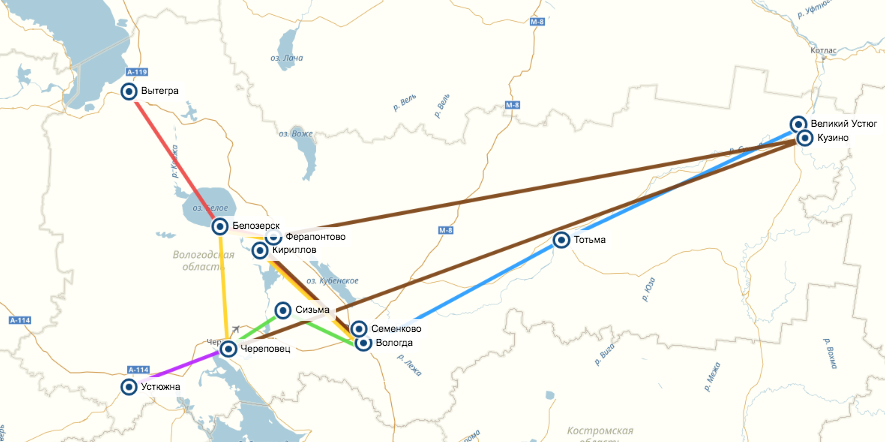


Рис. 2 Туристские маршруты Вологодской области

Наиболее популярные города на туристских маршрутах в Вологодской области – это Вологда, Великий Устюг, Кириллов, Ферапонтово, Тотьма, Белозерск, Череповец (Приложение 1). Связь между городами осуществляется в основном по средствам автомобильного и железнодорожного транспорта (Приложение 2).

Через Вологодскую область проходят три трассы Федерального значения: М8 "Холмогоры" (Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск), А114 (Вологда – Новая Ладога – а/д М18), А119 (Вологда – Медвежьегорск). Среди главных региональных дорог: "Сухонский тракт" (Тотьма – Нюксеница – Великий Устюг), Р6 (Череповец – Белозерск - Липин Бор), Р7 (Чешкино – Тотьма – Никольск), Р157 (Урень – Шарья - Котлас). Федеральная магистраль "Холмогоры" имеет важное значение для туристской инфраструктуры, так как является связующим звеном объектов межрегиональных туристских маршрутов Вологодской и Архангельской области.

Кроме того в Вологодской области находится один из крупнейших ж/д узлов Северной железной дороги. Направления следования поездов: южное (Ярославль - Москва), западное (Волховстрой – Санкт-Петербург), северное (Архангельск, Мурманск, Северодвинск, Котлас, Сыктывкар, Воркута, Сосногорск), восточное (Киров – Пермь – Астана). Железная дорога в области играет ключевую роль в развитии туризма региона, связывая областной центр – Вологду с крупными туристским городами – Москва и Санкт-Петербург. Более того ж/д связывает Вологодскую область с другими регионами. Наиболее значимый регион – Архангельская область, так как ж/д станция Котлас (Архангельская область) является основным пунктом приема туристов Великого Устюга. Маршрут "Котлас – Великий Устюг – Котлас" – практически единственное межрегиональное сообщение, которое используется в туристских маршрутах. Но при комбинировании транспорта, то есть использование мультимодальных перевозок, автомобильный – железнодорожный можно значительно расширить предложения межрегиональных маршрутов на туристском рынке, которые будут пролегать не только по городам Вологда, Кириллов, Ферапонтово и Великий Устюг, но также и по районам Вологодской области и соседних регионов. В свою очередь это поможет в ближайшее будущее наладить не только туристскую инфраструктуру, но также даст положительный экономический эффект: улучшение транспортной и социальной инфраструктуры населенных пунктов.

Помимо автомобильного и железнодорожного транспорта, в Вологодской находится международный аэропорт в Череповце (перелеты до Москвы, Санкт-Петербурга, Петрозаводска, Хельсинки). Но стоит отметить что, данный вид транспорта находится в высоком ценовом сегменте, и возможность использования его на постоянной основе для межрегиональных туристских маршрутов имеет свои ограничения (может быть использован в маршрутах "вип" класса).

Также важным видом транспорта на ряду с железнодорожным является водный. Порт в Череповце – один из крупнейших на Волго-Балтийском водном пути, он проходит через Рыбинское водохранилище до Череповца, р. Шексна, Белое озеро, р. Ковжа, Мариинский канал, р. Вытегра, Онежский канал, Онежское озеро, р. Свирь, Ладожское озеро и р. Нева. За прошедшие годы произошло несколько потопов, при которых были затоплены десятки деревень. Вследствие этого пострадало несколько храмов (Сретения Господня в Ковже  (1800 г.; колокольня разобрана), Рождества Христова в Крохино, Храмы Вытегорского погоста в Анхимово: Спаса Нерукотворного Образа (1780 г.) и часовня-усыпальница во имя Всех Святых над могилою А. Ф. Лопарева (1905 г.), Благовещения Богородицы (1802 г.; в июне 2013 г. рухнула колокольня). По Волго-Балтийскому пути осуществляется пассажирское движение туристских теплоходов (маршруты из Санкт-Петербурга в Москву, Астрахань, Ростов-на-Дону, Пермь и др.). Первый город в Вологодской области на водном пути – Череповец, далее – у пристани "Ирма" - "зелёная стоянка" туристических судов. От пристани Топорня вправо по ходу теплохода ответвляется Северо-Двинская водная система. От пристани Горицы туристы на автобусах отправляются в Кириллов для осмотра Кирилло-Белозерского монастыря. Следующий пункт – Белое озеро (где находится обелиск в честь окончания строительства Мариинской водной системы и остатки шлюзов со времен Петра I). На Южном берегу располагается один из самый древних городов Волго-Балтийского пути – Белозерск. Пройдя по водному каналу туристы прибывают в Вытегру, где могут ознакомится с историей строительства Волго-Балтийского пути. Далее туристские теплоходы направляются к Онежскому озеру, откуда можно попасть в Петрозаводск, на о. Кижи, Валаамские острова, в Санкт - Петербург.

Из вышесказанного следует, что Вологодская область имеет межрегиональные транспортные связи, существующие на протяжении десятков лет. Но многие транспортные маршруты не могут быть использованы в полной мере из-за изношенности систем и недостатка туристкой инфраструктуры.

**2.3. Анализ транспортно-логистической инфраструктуры Вологодской и Архангельской области**

Отрасль туризма в настоящее время является динамично развивающейся из-за ее высокой доходности. Развитие туризма в регионах напрямую зависит от состояния туристской инфраструктуры территории. Так, инфраструктура либо способствует развитию туристско-рекреационной сферы, либо замедляет процесс роста. На ряду с этим стоит отметить, что проблемы инфраструктуры во многих регионах России до сих пор являются фактором снижения конкурентоспособности территорий на туристском рынке.

Для более полного и отчетливого понимая значения региональной инфраструктуры туризма используем определение Д. Ф. Васелиха, которое толкуется как совокупность материальных объектов, являющимися носителями различных материальных и нематериальных свойств, которые обеспечивают максимально возможную количественную и качественную реализацию целей туристов при определенных пространственно-временных параметрах (в конкретном месте и в конкретное время) [1, с 45].

На развитие инфраструктуры туризма оказывают влияние многие факторы, среди них можно отметить: общеэкономические, социально-культурные, экологические, отраслевые, политические и др. На основании этих факторов можно выделить несколько групп инфраструктурных проблем:

* общеэкономические и факторы, которые влияют непосредственно на всю систему целиком (финансирование в сфере туризма; дисбаланс территориального развития; дефицит материально-технической базы инфраструктуры туризма и др.);
* социально-культурные факторы (сохранение исторического наследия и облика территории, поддержка многовековых традиций и культуры и др.);
* экологические факторы (превышение туристской емкости территории, повышение антропогенной нагрузки на объекты показа, расхождение текущего состояния региональной инфраструктуры и уровня пропускной способности территории);
* отраслевые факторы (сезонность использования материально-технической базы инфраструктуры туризма, направленность на конкретную целевую аудиторию).

Перечисленные факторы оказывают значительное влияние на развитие сферы туризма в регионах и снижают ее производительность.

Например, ключевой проблемой инфраструктуры Вологодской области является устаревшая и изношенная материально-техническая база. Помимо этого негативное влияние на развитие туристской инфраструктуры оказывают сопутствующие отрасли: транспортная, энергетическая и коммуникационная. Исследуя отчеты о текущих работах в данных сферах, можно увидеть, что объем ввода в эксплуатацию новых объектов незначителен (таблица 2), при том, что ежегодно износ существующих объектов только увеличивается. Для демонстрации этой проблемы обратимся к таблице 1, в которой представлены данные о степени износа основного фонда (ОФ) в некоторых отраслях туристской инфраструктуры.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Отрасль | 2005 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Гостиницы и рестораны | 42,3 | 41,6 | 43,8 | 40.7 | 40,3 | 45,8 | 51,9 | 52,4 |
| Транспорт и связь | 56,5 | 47,6 | 49,3 | 48,2 | 38,5 | 37,2 | 46,1 | 51,7 |
| Производство и распределение электро-энергии, газа и воды | 52,1 | 38,7 | 40,0 | 41,0 | 41,8 | 41,8 | 46,9 | 48,7 |

Таблица 1. Степень износа основных фондов на конец года, в % [18]

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Отрасль | 2005 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Гостиницы и рестораны | 155 | 38 | 74 | 292 | 409 | 181 | 299 | 218 |
| Транспорт и связь | 9213 | 27848 | 17949 | 57903 | 139298 | 26708 | 9059 | 13299 |
| Производство и распределение электро-энергии, газа и воды | 2235 | 3556 | 6800 | 3371 | 9963 | 8134 | 5947 | 9647 |

Таблица 2. Ввод в действие основных фондов в Вологодской области (млн. руб.) [18]

Анализируя данные таблиц, можно сделать вывод, что многие объекты инфраструктуры устарели и используются с превышением нормативного срока годности.

Сведения о строительстве новых дорог с твердым покрытием и новых мощностей в отраслях инженерной инфраструктуры свидетельствуют о малых объемах новых объектах в данных отраслях. На реализацию государственной программы «Развитие транспортной системы» (постановление Правительства области от 28 октября 2013 года No 1100) в 2015 году в областном бюджете предусмотрено 4335,4 млн. рублей, кассовые расходы составили 4168,8 млн. рублей (96,2% от запланированного объема). В том числе из федерального бюджета на реализацию мероприятий государственной программы фактически израсходовано 656,3 млн. рублей.

Экономия средств сложилась в результате проведения конкурсных процедур на закупку работ, нарушения сроков сдачи работ подрядчиками, отсутствия участников в торгах по ряду объектов, принятого решения об отказе привлечения в 2015 году финансового консультанта, непредставления документов органами местного самоуправления для получения субсидий, а также оптимизации управленческих расходов и экономии фонда оплаты труда.

Кроме того, для достижения цели и решения задач государственной программы привлечены средства бюджетов муниципальных образований области в сумме 73,0 млн. рублей.

В результате реализации в 2015 году запланированных мероприятий государственной программы были достигнуты следующие результаты:

* введено в эксплуатацию 6,2 км автодорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и 281,5 п.м. искусственных сооружений на них;
* отремонтировано 10,0 км региональных дорог;
* осуществлялось содержание 10,9 тыс. км автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения: выполнены текущие работы по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в полном объеме в соответствии с контрактами;
* местным бюджетам предоставлено субсидий и трансфертов на общую сумму 849,3 млн. рублей на обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, её развития и улучшения транспортно-эксплуатационных и потребительских характеристик;
* протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, увеличилась на 16,2 км или на 5% по сравнению с 2014 годом;
* обеспечено регулярное бесперебойное авиасообщение из аэропорта «Вологда» (перевезено 7,88 тыс. пассажиров по маршрутам «Вологда – Москва» и «Вологда – Санкт-Петербург»);
* сохранена на уровне 2014 года маршрутная сеть пригородного железно- дорожного транспорта на территории области [18].

В каждой из вышеупомянутых областей наблюдается несоответствие в строительстве новых объектов и увеличивающейся потребности в них. В Вологодской области наблюдается значительное увеличение объектов туризма: создаются новые туристские маршруты, которые привлекаются туристов. В регионе наблюдается территориальная дифференциация развития инфраструктуры, которая зачастую не соразмерна направленности турпотоков. Как результатов наблюдается ежегодное увеличение нагрузки на объекты инфраструктуры.

На сегодняшний день транспортная инфраструктура Вологодской области имеет ряд проблем: изношенность дорог, нехватка придорожного сервиса, сокращение парка транспортных средств, невысокие стандарты транспортного обслуживания.

Далее проведем анализ второй составляющей региональной инфраструктуры туризма – инфраструктуры сферы услуг. Главная проблема – это нехватка мощностей инфраструктуры туризма в различных отраслях, обеспечивающих основные аспекты любого тура: размещение, питание, досуг. Более того существует проблема низкой квалификации персонала и несоответствие предоставляемых услуг международным стандартам.

Несмотря на перечисленные проблемы в Вологодской области наблюдается устойчивая тенденция роста числа коллективных средств размещений, что способствует улучшению ситуации в области гостиничного сервиса. Характеристика показателей гостиничного сервиса представлена на рис. 4, таблица 3.

Рис. 4. Численность размещенных лиц в коллективных средствах размещения в 2015 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Площадь номерного фонда КСР, тыс. кв. м | 98,9 | 93,1 | 78,1 | 78,4 | 80,8 | 60,8 | 67,8 |
| Инвестиции, направленные на развитие КСР, млн. руб | 21,7 | 40,3 | 153,5 | 57,9 | 97,4 | 42,6 | 106,7 |
| Объем услуг КСР, оказанных населению, млн руб | 642,4 | 643,2 | 708,9 | 731,5 | 826,1 | 799,3 | 839,4 |

Таблица 3. Динамика изменения площади, инвестиций и объема услуг в КСР [18].

Одним из факторов, подтверждающих качество и сервис оказываемых услуг в гостиничной сфере, является присвоенная категория. 21 марта 2017 года две гостиницы г. Череповец получили свидетельства категории "3 звезды" ("Северные Зори" – 150 номеров, апарт-отель "Череповец" – 51 номер). Большая часть гостиниц не может быть оценена по данному критерию, так как степень износа и устаревания материально-технической базы не соответствует современным стандартам. Из вышесказанного, можно заключить, что качество и сервис услуг, предоставляемых в Вологодской области невысокое, сфера гостиничного обслуживания нуждается в развитии.

Инфраструктура отдыха, развлечений и культуры региона состоит из сети предприятий и учреждений. 757 единиц недвижимых памятников историко-культурных ресурсов в том числе: 214 объектов имеют статус памятников федерального значения, 1 находится в списке Всемирного наследия ЮНЕСКО. На территории области также находится: 42 музея, 507 церквей, 44 усадьбы, 319 учреждений культурно-досугового типа, 5 театров (3 государственных и 2 муниципальных профессиональных), 69 кинотеатров, 1 зоопарк (по состоянию на 2016 год).

В области также располагается 1904 спортивных сооружения общей вместимостью 52287 мест. Большей частью спортивные сооружения привлекают внимание для развития в регионе зимних видов спорта и отдыха. За последние несколько лет в области получил мощный толчок в развитии горнолыжный туризм. Так, в области были построены два горнолыжных комплекса: "Цыпина гора" (Кирилловский район), "YES Стризнево" (Вологодский район). Кроме того, на территории в области находится 70 охотничьих и рыболовных баз.

Таким образом, инфраструктура отдыха объединяет множество баз, комплексов, историко-культурных и природных памятников и учреждений. Но при видимом развитии данной сферы, остается проблема несоответствия оказываемых услуг современным стандартам.

Одной из ключевых сфер инфраструктуры туризма является система предприятий общественного питания. Оборот общественного питания по итогам 2016 года составил 6,5 млрд. руб. или 94,3 % в сопоставимых ценах к уровню 2015 года (рис. 6). В области насчитывается 1,8 тыс. объектов общественного питания на 100 тысяч посадочных мест.

Рис. 6. Оборот общественного питания [18].

Наиболее популярным типом заведений общественного питания в городах являются кафе и рестораны, в районах области население продолжает пользоваться услугами столовых.

Такой положительной динамике способствует не только рост количества объектов общественного питания, но и активное развитие новых форматов торговли: еда на вынос, доставка готовых блюд на дом, кейтеринг, а также увеличение количества оказываемых ими дополнительных услуг: предоставление услуг Wi-Fi, организация детских, семейных праздников и других мероприятий, вызов такси для клиентов.

Таким образом, перспективой дальнейшего развития общественного питания в области должна стать многоформатность [17]:

* развитие доступного массового питания для всех категорий населения в общедоступной сети;
* увеличение количества ресторанов и кафе с разными национальными кухнями;
* развитие придорожного сервиса;
* активное развитие новых форматов торговли: еда на вынос, доставка готовых блюд на дом, кейтеринг, нестационарные объекты общественного питания;
* модернизация и укрепление материально-технической базы социально ориентированных предприятий, обеспечивающих питанием рабочих, служащих, студентов, школьников, учащихся, детей в дошкольных учреждениях, пациентов лечебных учреждений.

В крупных городах таких, как Вологда, Череповец, степень развития общественного питания достаточно высокая: индустрия питания имеет разветвленную сеть предприятий, предлагающих различные виды кухни; увеличивается количество новых предприятий; повышается качество предоставляемых услуг и внедряются новые технологии производства. Но при этом положение дел в периферийных районах области складывается иначе: уровень облуживания не соответствует стандартам, на производствах применяются устаревшие технологии, очевиден износ материально-технической базы предприятий. Из-за этого многие предприятия не в состоянии удовлетворить спрос туристов на данный вид услуг. При этом наиболее востребованные туристические объекты как раз и располагаются в районах Вологодской области – Кирилловский, Великоустюгский, Вытегорский.

Из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что индустрия питания в периферийных районах нуждается в развитии, привлечении инвестиций и повышении качества предоставляемых услуг.

Весомым фактором продвижения туристского продукта на сегодняшний день является информационная структура. Значимую роль играют электронные средства информации, например, туристические порталы в сети Интернет, адаптированные для различных носители (десктопные компьютеры, планшеты, телефоны и др.). Кроме того, не теряют своей ценности информационные туристические центры и терминалы на туристских маршрутах и основных объектах показа. Одним из преимуществ Вологодской области является наличие сайта "Туризм Вологодской области", информационное наполнение и оформление которого выполнены достаточно хорошо.

Помимо перечисленных сфер, оказывающих серьезное воздействие на туристскую инфраструктуру, стоит отметить долгосрочную инвестиционную политику проводимую в данной сфере.

На текущий момент в регионе можно увидеть устойчивую тенденцию роста из внебюджетных источников. Также Вологодская область участвует в Федеральной целевой программе "Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2011-2018 годы", что способствует увеличению бюджетных инвестиций. Даже суммируя инвестиции в регионе на данный момент сумма их недостаточна для модернизации и полноценного развития области. Регион нуждается в привлечении инвестиций для развития региональной инфраструктуры при содействии органов государственной власти и частного сектора.

Благодаря включению Вологодской области в Федеральную программу "Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)" с началом реализации в 2013-2014 годах. В 2014 году инвестиции, направленные на развитие туристского кластера Вологодская область, составили 1056,55 млн. руб (из бюджетов всех уровней – 217,25 млн. руб, из внебюджетных источников – 839,3 млн. руб). В 2015 году – 657 млн. руб (из бюджетов всех уровней – 162 млн. руб, из внебюджетных источников – 495 млн. руб) [18].

На ряду с Вологодской областью туристская отрасль в Архангельской области также имеет положительную динамику. Так, объем туристских услуг, оказанных населению вырос с 990,6 млн. руб. (2009 г.) до 1934,3 млн. руб. (2015 г.) (табл. 4).

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Архангельская область | 990,6 | 655,2 | 928,6 | 1079,7 | 1755,2 | 1770,8 | 1934,3 |
| в том числе:  Ненецкий автономный округ | 30,8 | 70,1 | 85,7 | 92,9 | 107,0 | 134,7 | 103,1 |
| Архангельская область (кроме Ненецкого автономного округа) | 959,8 | 585,1 | 842,9 | 986,8 | 1648,2 | 1636,1 | 1831,3 |

Таблица 4. Объем туристских услуг, оказанных населению (млн. руб.) [18]

Стоит отметить, что объем платных услуг, осуществляемых коллективными средствами размещения, составляет большую долю из общего оборота платных услуг (в 2015 году – 64% к 2014 году) (табл. 5). Причем наблюдается ежегодное падение объема оказываемых услуг в Ненецком автономном округе.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Архангельская область | 915,7 | 968,8 | 1140,3 | 1276,0 | 1215,4 | 1194,2 | 1239,6 |
| в том числе:  Ненецкий автономный округ | 178,3 | 162,4 | 154,8 | 179,1 | 100,5 | 59,4 | 46,6 |
| Архангельская область (кроме Ненецкого автономного округа) | 737,4 | 806,4 | 985,5 | 1096,9 | 11114,8 | 1134,8 | 1193,0 |

Таблица 5. Объем услуг гостиниц и аналогичных средств размещения, оказанных населению (млн. руб.) [18]

Также наблюдается положительная динамика в сфере КСР по числу размещенных (табл. 6). Увеличение численности на 5% в 2015 году к 2014 году.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Граждане РФ | 243,6 | 274,9 | 291,0 | 286,4 | 272,5 | 267,5 | 279,7 |
| Иностранные граждане | 8,7 | 7,9 | 6,9 | 6,6 | 6,1 | 5,2 | 6,1 |
| Общее количество въехавших | 252,3 | 282,8 | 297,9 | 293 | 278,6 | 272,7 | 285,8 |

Таблица 6. Численность граждан, размещенных в КСР (тыс. чел.) [18]

При этом численность лиц, занятых в туристских фирмах сократилась на 69 человек, что составляет 17% от общего числа занятых (табл. 7).

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Архангельская область | 301 | 381 | 380 | 402 | 363 | 406 | 337 |
| в том числе:  Ненецкий автономный округ | 7 | 5 | 7 | 12 | 9 | 13 | 11 |
| Архангельская область (кроме Ненецкого автономного округа) | 294 | 376 | 373 | 390 | 354 | 393 | 326 |

Таблица 7. Численность лиц, работающих в туристских фирмах (чел.) [18]

Из вышесказанного можно заключить, что Архангельская область привлекает туристов и тур поток ежегодно увеличивается. Прежде всего Архангельская область обладает богатым культурным наследием и природными ресурсами. Архангельская область занимает трех климатических пояса (арктическим, субарктическим, умеренным) и четырех природных зонах (арктические пустыни, тундра, лесотундра, тайга). Территория Архангельской области обладает уникальными культурными, историческими, археологическими и архитектурными объектами, которые открывают широкие возможности для развития туризма. В регионе находится около 10 тысяч памятников истории и культуры, в том числе 1421 объект культурного наследия федерального значения [15].

Кроме этого, в регионе налажено транспортное сообщение внутри области и между субъектами. Архангельск имеет регулярное железнодорожное сообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Мурманском. Внутри региональные маршруты представлены направлениями в административные центры Котласского, Пинежского, Вельского, Плесецкого, Онежского, Устьянского, Няндомского, Коношского районов. Общая протяженность ж/д путей – 1767 км.

Авиасообщение. Международный аэропорт находится в городе Архангельск и имеет сообщение с городами: Москва, Санкт-Петербург, Мурманск, Нарьян-Мар, Тромсё. Также в сезон организуются чартерные рейсы по направлениям: Египет, Турция, Испания, Греция, Объединенные Арабские Эмираты, Таиланд. Региональное сообщение осуществляется по маршруту: Архангельск – Соловки. В настоящее время на территории Архангельской области зарегистрировано 23 аэропорта, из которых только 7 имеют искусственные взлетно-посадочные полосы.

Значимую место в транспортной сфере занимает водный транспорт. В летний сезон по северной Двине запускаются регулярные круизные рейсы. Общая протяженность внутренних водных судоходных путей составляет 3833 км [14]. Но, к сожалению, из-за недостаточной глубины порт Архангельск не может принимать крупные круизные суда. Также отсутствует водное сообщение с Соловецкими островами (осуществляется по маршруту г. Кеми (Республика Карелия) – Соловецкие острова).

Автомобильный транспорт наиболее развитый в регионе. На территории региона осуществляет работу 91 автобусный межмуниципальный маршрут. В 2016 году выдано более 180 разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси [14]. В регионе осуществляется программа «Развитие транспортной системы Архангельской области (2014 – 2020 годы)», которая способствует развитию дорожной сети региона (табл. 8).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2014 | 2015 | 2016 |
| Строительство | введено 18,899 км автомобильных дорог, в том числе 1 мост; | введено 24,0 км автомобильных дорог, в том числе 1 мост; | введено 14,535 км автомобильных дорог, в том числе 2 моста; |
| Ремонт / капитальный ремонт | введено 57,492 км автомобильных дорог и 15 мостов, кроме того 3 моста заменены на водопропускные трубы. | введено 22,095 км автомобильных дорог и 6 мостов, кроме того 1 мост заменен на водопропускную трубу. | введено 69,861 км автомобильных дорог и 11 мостов, кроме того 4 моста заменены на водопропускные трубы. |

Таблица 8. Ввод автомобильных дорог и искусственных сооружений в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы Архангельской области (2014 – 2020 годы)» [14]

Исходя из вышесказанного, можно увидеть, что эффективная политика развития региональной инфраструктуры туризма основывается на комплексном подходе и включает: подготовительный этап, контроль, мониторинг и оценку комплекса реализуемых мероприятий. Следовательно развитие транспортно-логистической инфраструктуры региона должно стать ключевым фактором в долгосрочной стратегии субъектов.

Рассмотрев проблемы транспортно-логистической инфраструктуры регионов, можно заключить, что в данной сфере требуется комплексный подход в исследовании. Одним из основных аспектов устойчивого развития туризма должно стать достижение оптимальных уровней инфраструктурной обеспеченности региона, причем формирование транспортно-логистической инфраструктуры должно быть приоритетным направлением в региональной экономической политике.

**ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ФОРМИРОВАНИЮ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТУРИСТСКИХ МАРШРУТОВ**

**3.1. Обоснование необходимости формирования межрегионального туристского маршрута**

Развитие внутреннего и въездного туризма – одна из приоритетных задач на сегодняшний день. Так, в рамках проекта "Серебряное ожерелье России" региональные туроператоры объединились под единым брендом для продвижения Северо-Западного федерального округа и своих регионов. Межрегиональные маршруты рассматриваются сегодня как необходимое условия продвижения Северо-Запада как туристской дестинаций, создания межрегиональных брендов и привлечения новых туристов через Санкт-Петербург в регионы Северо-Запада.

Созданы механизмы управления и взаимодействия между регионами. Главное направление во взаимодействии компаний – это создание новых межрегиональных маршрутов, которые значительно расширят спектр предложений на внутреннем и международном туристском рынке. Объединение туристских организаций способствует разработке единых стандартов проживания, транспортного обслуживания, оказания услуг питания.

На сегодняшний день в реестре зарегистрировано более 400 маршрутов: из них около 100 – межрегиональные. То есть основная часть существующих маршрутов – это внутрирегиональные туры (продолжительностью от 2 до 3 дней) (Приложение 1, 2). Одна из причин затруднения в создании межрегиональных маршрутов – это отсутствие налаженной транспортной инфраструктуры между регионами. Разработка новых маршрутов во многом определяется транспортной логистикой, существующей инфраструктурой, наличием объектов показа. Существует проблема транспортного сообщения между областями. Для развития маршрутов требуется развитая сеть автомобильного и железнодорожного транспорта, снижение цен на авиа перевозку, восстановление водного пассажирского транспорта, создание сети придорожного обслуживания и улучшения качества представляемого сервиса.

Кроме того, стоит подчеркнуть важность межрегиональных маршрутов с точки зрения социально-экономического аспекта. Как известно, отрасль туризма имеет большой синергетический эффект, то есть приводит к созданию новых рабочих мест, развитию малого и среднего бизнеса, притоку инвестиций, повышению доходов во всех бюджетах, всех уровней.

Таким образом, одним из главных направлений устойчивого развития регионов

России является создание межрегиональных маршрутов. Это достаточно перспективное направление в экономике, которое может стать фактором устойчивого развития регионов.

**3.2. Разработка межрегиональных маршрутов**

Создание привлекательного и конкурентоспособного туристического продукта и его дальнейшее продвижение на рынке – одна из ключевых задач, которая стоит перед туроператором.

Все поездки в сфере туризма подразделяются на группы в зависимости от цели путешествия, средств размещения, способа перемещения, целевой аудитории и т. д. Выделяют культурно-познавательные и экстремальные туры, маис туризм и этнологический, с размещением в отеле, пансионате или кемпинге, индивидуальные и групповые туры и другие.

В настоящее время наибольшей популярностью пользуются культурно-познавательные туры. Главная цель такого тура – ознакомление с туристскими достопримечательностями: памятники истории, архитектуры, искусства, а также с природными и этнологическими особенностями и традициями стран и народов.

С учетом вышеперечисленных факторов автором был выбран межрегиональный культурно-познавательный тур по Вологодской и Архангельской области по маршруту "Няндома – Каргополь – Вельск (через Няндому) – с. Шангалы – д. Левоплосская – Тотьма – д. Порог (д. Опоки) – Великий Устюг".

Для определения рационального вида транспорта, который будет использован на маршруте следования, необходимо рассмотреть несколько возможных вариантов мультимодальных перевозок.

Первый вариант включает в себя использование автомобильного и водного транспорта. Перемещение на отрезке "Няндома – Каргополь – Вельск (через Няндому) – с. Шангалы – д. Левоплосская" осуществляется на автомобильном транспорте (автобус). Далее возможно использование водного транспорта перемещение по реке Сухона "Тотьма – д. Порог – Великий Устюг".

Второй вариант предполагает использование трех видов транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный. Автомобильный: "Няндома – Каргополь – Вельск"; железнодорожный: "Вельск – Октябрьский"; автомобильный: "Октябрьский – с. Шангалы – д. Левоплосская – Котлас"; водный: "Котлас – Великий Устюг – Опоки – Тотьма". Данный использование такого сочетания транспорта позволяет сократить время передвижения на отрезке "Вельск – Октябрьский" и опционально расширить маршрут следования от Тотьмы до Вологды.

Третий вариант маршрута обслуживается преимущественно одним видом транспорта – автомобильный (на объекте д. Порог используется водный транспорт). Использование автомобильного вида транспорта делает маршрут наиболее гибким с точки зрения его организации по времени.

Первые два варианта в настоящее время невозможно реализовать, так как пассажирские перевозки по р. Сухона были прекращены еще в 90-х годах. Однако р. Сухона до сих судоходна на всем пути, что делает ее потенциально пригодной для реализации круизных туров.

**3.3 Расчёт стоимости межрегионального маршрута**

Межрегиональный культурно-познавательный тур по Вологодской и Архангельской области по маршруту "Няндома – Каргополь – Вельск (через Няндому) – с. Шангалы – д. Левоплосская – Тотьма – д. Порог (д. Опоки) – Великий Устюг". Тур рассчитан на группу в 10 человек, но может быть реализован при группе в 7 человек. Стоимость путевки – 16 626 р. Продолжительность тура – 5 дней / 4 ночи. В стоимость тура входят: транспортное обслуживание по маршруту следования, проживание, питание (завтраки, обеды, один ужин), экскурсионное обслуживание и входные билеты на объекты показа. дополнительно оплачиваются: страховка, экскурсия в Няндоме и Великом Устюге. Возможно одиночное проживание в номере улучшенного класса.

**ПРОГРАММА**

Няндома – Каргополь – Вельск (через Няндому) – с. Шангалы – д. Левоплосская – Тотьма – д. Порог (д. Опоки) – Великий Устюг

**1 ДЕНЬ**

**10.20** - Трансфер в Каргополь.

**11:40** - Прибытие в Каргополь.

**12.30** – заселение в отель "Каргополь"

**12:30** - Обед в кафе " Кафе у егеря ".

**13.30** - обзорная пешеходная экскурсия (белокаменные храмы XVII – XIX веков Старого и Нового торга, остатки крепости Валушки и набережная реки Онеги). Подъём на Соборную колокольню со смотровыми площадками в ярусах.

**15:40** – Экскурсия в Христорождественский Собор (1562 год) - выставка «Шестой день творения» в нижнем (зимнем) Христорождественском Соборе.

На выставке представлены «небеса» XIX века из Никольской церкви села Ловзанга (большие грани) и «небеса» XIX века из неизвестных часовен Каргопольского района (малые грани).

**17.00** – ужин в "Кафе у егеря"

**18:00** – посещение частного дома-музея Шевелевых «Каргопольская глиняная игрушка».\* Сувенирная берестяная лавка. Возможность заказать продукцию с доставкой в другой населенный пункт.\*\*

\*Мастер - класс по лепке каргопольской глиняной игрушки/изготовлению обрядовой тряпичной кукле.

Стоимость мастер – класса 250 рублей на человека.

\*\* Беломорские узоры – предприятие народных худ промыслов – заказ продукции (строчевышитые изделия, худ изделия из дерева, каргопольский сувенир, трикотажные и тканевые изделия). Отправляют заказы транспорными компаниями и ж/д траспортом. Все транспортные расходы и тара оплачиваются покупателем. Их размер зависит от Вашего местоположения веса и объема.

Срок отправки: 1-5 недель.

**19.00** – свободное время.

**2 ДЕНЬ**

**7.30** – трансфер в Вельск (легкий завтрак в пути)

**11.30** – прибытие в Вельск

**11.40** – обед в кафе "Огни Вельска"

**12.40** – пешеходная экскурсия по стариной части города с экскурсией

**14.00** – трансфер в спортивно-туристский комплекс малиновка

**15.00** – прибытие в спортивно-туристский комплекс «Малиновка» (деревенский гостевой дом №3) и размещение.

**15.30** – переезд в с. Шангалы

**15.50** – прибытие в с Шангалы

**16.00** - экскурсия в Устьянском Центре культуры с.Шангалы

- обзорная экскурсия по мастерским декоративно-прикладного творчества

- мастер-класс по выпечке устьянских пирогов

- мастер-класс по медовой кухне и изготовление медового пряника – козули.

- экскурсия в интерактивный музей «Лодки- долбленки»

- мастер-класс на выбор (глина, береста, вышивка, валяние из шерсти, традиционная кукла)

**18.40** – переезд в комплекс Малиновка и свободное время\*

\* мастер-класса по розжигу самовара – 200р

\*посещение бани с медовыми процедурами – 1000р за сеанс (веник – 150р)

**3 ДЕНЬ**

**9.30** – завтрак и выселение

**11.00** – трансфер в д. Левоплосская

**12.45** – гастрономическая программа «Сытный сумеречник». Знакомство с традициями Устьянского застолья, фольклорной программой, удивит рыбными и грибными блюдами. Хозяева с удовольствием принимают гостей: веселят былями и небылицами, играют, сытно угощают. В программе: дорожная экскурсия, обзорная экскурсия по с. Плосское с посещением часовни, мастер-класс по копчению рыбы, веселые посиделки с угощением «Сытный сумеречник», традиционные игры и танцы

**16.30** – трансфер д. Левоплосская – Тотьма

**21.00** – приезд в Тотьму

## 21.10 – заселение в гостевой дом и свободное время

**4 ДЕНЬ**

**10.30** – завтрак

**11.40** – пешеходная обзорная экскурсия по городу с посещением музея Ивана Кускова, музея мореходов и тотменского краеведческого музея.

**15.00** – обед в кафе "Калифорния"

**16.20** – экскурсия по Спасо-Суморину монастырю

**17.20** - свободное время

**5 ДЕНЬ**

**10.00** – завтрак, выселение

**11.00** – трансфер в д. Порог

**13.30** – прибытие в д. Порог (д. Опоки)

**14.00** – обед на базе отдыха "Северное Диво"

**15.00** – обзорная экскурсия (геологическое обнажение Опоки\*), водопад, переправа на другой берег (фонтан-гейзер)\*\*, по пути следования - cудоходный шлюз (или лагерь ГУЛАГа)\*\*\*

\* Опоки — Геологическое обнажение Опоки расположено на левом берегу Сухоны, недалеко от деревни Порог, где на крутой излучине обнажаются породы верхней перми. В обрыве высотой около 60 метров и крутизной до 70 градусов переслаиваются мергели и глины различного цвета.  
Начиная от уреза воды и выше по склону до бровки коренного берега между ранее существовавшей деревней Опоки и устьем реки Стрельны, в районе деревни Опоки расположен самый опасный на реке Сухоне порог с одноимённым названием — Опоки. Назван он так по выходу в русле известняков и мергелей северо-двинского горизонта верхней перми. Длина порога составляет 1,5 км, дно каменистое.

\*\* Фонтан — в одном километре ниже по течению, на другом берегу Сухоны рядом с деревней Братское фонтанирует самоизливающаяся скважина, пробуренная в 1941 году во время инженерно-геологических изысканий, глубина скважины 192,4 м. Ежесекундно фонтанирует около 50 л воды. Вода слабосолоноватая с минерализацией 2,6 г/л.

\*\*\* Судоходный шлюз (или лагерь ГУЛАГа) — В Опоках Сухона делает крутой поворот, образуя узкий и длинный мыс. На самом его острие в 1943—1947 годах была зона ГУЛАГа — «Опокстрой» с 1100 заключёнными. Строили судоходный шлюз: рубили ряжи, засыпали в них камни и землю, обивали железом. В апреле 1947 года её снесло при ледоходе. Сейчас здесь остатки плотины и шлюзовой камеры. На месте зоны ГУЛАГа — поклонный крест «Без вины страдавшим».

**17.00** – ужин (самостоятельно)

**18.00** – трансфер в Великий Устюг\*\*\*\*

\*\*\*\*По дороге остановка у знака Митькина дорога (Обустроенная лесная пешеходная дорога к храму. Построена около 100 лет назад крестьянином деревни Чермянино Дмитрием Нутрихиным и восстановленная в 2013 году.  
По легенде у крестьянина заболела жена и он дал обет, если она поправится, то он выстроит дорогу к храму через лес.  
В настоящее время храм заброшен, но дорожка отремонтирована и может быть использована для пеших прогулок как "экологическая тропа".

**19.30** – прибытие в Великий Устюг. *Окончание программы.*

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ МАРШРУТА**

расчет на группу 10 чел + 1 (сопровождающий гид)

**Размещение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **КСР** | **Стоимость за номер** | **Примечание** |
| отель "Каргополь" | * двухместный номер стандарт (2) – 2900р -> на человека 1450р * двухместный стандарт (1) – 2400р * двухместный делюкс (2) - 3800 -> на человека 1900р * двухместный делюкс (1) - 3500 * двухместный люкс (2) – 4800р -> на человека 2400р * двухместный люкс (1) – 4300р   **15 950 группа+гид**  отдельное проживание в номере за дополнительную плату:   * делюкс для одного– 2 050р * делюкс для двоих– 450р * люкс для одного– 2 850р * люкс для двоих – 950 р | 1 ночь |
| "Малиновка" (с. Шангалы) | **5600 р**  560 с человека | 1 ночь – аренда дома на 14 человек |
| гостиница "Картуши" (Тотьма) | * двухместный эконом – 1200р * двухместный улучшенный номер с 2 отдельными кроватями и душем – 2200р   \*для гида: двухместный номер эконом-класса – 600р  **12 600р\*2= 25 200 – группу + гид за два дня**  отдельное проживание в номере за дополнительную плату:   * двухместный улучшенный для одного –   2 140р   * двухместный улучшенный для двоих –   500р | 2 ночи |
| **ИТОГО** | **46 750 р** |  |

**Транспорт**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Транспорт** | **Стоимость, руб** | **Примечание** |
| "Аврора" Ford Transit | 5 000р | Трансфер Няндома-Каргополь (оплата за смену); 18 посадочных мест |
| -//- | 40р/км  385км\*40р/км=15 400 р  скидка 15 000р | Трансфер Каргополь – Вельск (280 км); 18 посадочных мест  Трансфер Вельск-Малиновка-с Шангалы – Малиновка (75+30км) 385км |
| Аренда автотранспорта центра лыжного спорта «Малиновка» | 10 000 руб (за смену) | **тариф: 1 400 р/ч**  **ожидание: 600р/ч**  Трансфер "Малиновка" – д. Левоплосская 60 км.  Трансфер д. Левоплосская – Тотьма (310км) |
| -//- | 6 400р (за смену) | Трансфер Тотьма – Опоки (185км) – В-Устюг (65км) |
| **ИТОГО** | **36 400** |  |

**Питание**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Питание** | **Стоимость (руб\*дн\*чел)** | **Примечание** |
| Завтрак | 190\*2\*11=4180 | 1 завтрак "Каргополь", 1 завтрак в дороге |
| Обед | 210\*4\*11=9240 | 1 обед вкл в интерактивную программу |
| Ужин | 250\*1\*11=2750 |  |
| Питание в дороге | 110\*1\*11=1210 | завтрак |
| **ИТОГО** | **17 380** |  |

**Экскурсионное обслуживание**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Экскурсионная программа** | **Постоянные затраты (на группу)** | **Переменные затраты (на человека)** | **Примечание** |
| Каркополь | 1700+1100=2800 | - | пешеходные экскурсии на группу |
|  | - | 150\*11=1650 | на человека |
| Вельск | 1000 | - | на группу |
| с. Шангалы | - | 450\*11=4 950 | на человека |
| д. Левоплосская | - | 900\*11=9 900 | на человека |
| Тотьма | 2000р | - | обзорная экскурсия на группу |
|  | - | (50+60+80+80)\*11=2970 | входные билеты на обзорной экскурсии – на человека |
|  | - | 250\*11=2750 | на человека |
| СОПРОВОЖДАЮЩИЙ ГИД | 2000р/д\*5=10 000р | - |  |
| **ИТОГО** | **15 800** | **22 220** |  |

**Постоянные и переменные затраты**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Постоянные затраты** | **Стоимость, руб** | **Переменные затраты** | **Стоимость, руб** |
| **Транспорт** | 36 400 | **Питание** | 17 380 |
| **Гид (сопровождающий группы)** | 10 000 | **Входные билеты на объекты показа** | 22 220 |
| **Экскурсионное обслуживание на объектах показа** | 5 800 | **Размещение** | 46 750 |
|  |  |  |  |
| **ИТОГО** | **52 200** |  | **86 350** |

Переменные затраты – это те затраты, которые изменяются прямо пропорционально изменению объема продаж. Зависят от объема продаж турпродукта.

Постоянные затраты – это те затраты, которые изменяются обратно пропорционально изменению объема продаж. Не зависят от объема продаж турпродукта.

Расчет себестоимости

S = Pразмещение + Pпитание + Pтранспорт + Pэскурс. (1)

где P – цена

S – себестоимость

46 750 + 17 380 + 36 400 + 38 020 = 138 550 руб

*Себестоимость на 1 туриста:*

Sтур.= (2)

где Sтур – себестоимость на 1 туриста

Nтур. – количество туристов

Sтур= = 13 855 руб (себестоимость тура на 1 человека)

Расчет продажной стоимости

Sпродаж. = S + 20% (3)

Sпродаж. = 138 550 + 20% = 138 550 +27 710 =166 260 руб

Sпродаж. тур.= (4)

где Sпродаж.тур – продажная себестоимость тура 1 человека

Sпродаж. тур.== 16 626 руб

Расчет прибыли

Pr = Sпродаж.тур. – Sтур. (5)

где Pr – прибыль

Pr = 16 626 – 13 855 = 2 771

Расчет маржинальной прибыли

Маржинальная прибыль – это разность между доходами от продаж продукции и переменными затратами производства.

Формула расчет маржинальной прибыли:

ВМ = В – ПЗ (6)

где ВМ – валовая маржа

В – выручка от реализации

ПЗ – переменные затраты

ВМ = 166 260 – 86 350 = 79 910

Расчет порога рентабельности

Для расчёта порога рентабельности в денежном эквиваленте необходимо знать удельный вес ВМ.

Удельный вес ВМ – это отношение валовой маржи к выручке от реализации:

Уд.Весвм = (7)

где ВМ – валовая маржа

В – выручка

Уд.Весвм = =0,5

Порог рентабельности в денежном эквиваленте

ПР$= (8)

где ПР$ – порог рентабельности в денежном эквиваленте

ПЗ – постоянные затраты

ПР$= = 104 400 руб

Порог рентабельности в единицах турпродукции:

ПРV= (9)

где P – цена

ПРV= = 6 шт.

**3.4 Предложения по развитию транспортно-логистической инфраструктуры в рамках межрегиональных туристских маршрутов Вологодской и Архангельской областей**

Вологодская и Архангельская области имеют большой потенциал для реализации турпродуктов с использованием мультимодальных перевозок.

В Вологодской области протекает одна из крупнейших рек Северо-Запада – р. Сухона – основная составляющая Северной-Двины. Река Сухона судоходна на всем протяжении от истока до устья. Это является большим преимуществом, так как дополнительного финансирования для углубления канала не потребуется. Грузовые перевозки осуществляются и сегодня, но пассажирские прекратили еще в 90-хч годах. Для возобновления движения туристских теплоходов необходимо произвести постройку береговых причалов, укрепить береговую линию. Сегодня функционирует только одна база отдыха по течению реки в д. Порог (Опоки). В будущем возможно осуществлять круизы по реке Сухона и реке Северная-Двина.

Также в областях наблюдается нехватка автомобильных дорог и железнодорожных дорог. Транспортная связь осуществляется преимущественно между административными центрами муниципальных районов. Это увеличивает экономические затраты на передвижение и делает недоступными многие культурные и природные объекты.

Развитие современной транспортной-логистической инфраструктуры будет способствовать социально-экономическому развитию регионов.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В данной работе была исследованы теоретические основы функционирования транспортно-логистической инфраструктуры в сфере туризма.

В теоретической части были сформулированы такие определения работы, как транспортная инфраструктура, логистика в туризме, туристская инфраструктура, а также ряд других. Рассмотрены основные понятия транспортно-логистической инфраструктуры и особенности ее функционирования в туризме. Определена роль транспортной инфраструктуры и логистики в сфере туризма. Чётко сформулированная теория выступила фундаментом для решения всех последующих задач.

В методологической части производится анализ туристского проекта "Серебряное ожерелье России". Автором работы был проведен анализ транспортно-логистической инфраструктуры проекта и выявлены проблемные места. Знания о инструментах и способах принципах функционирования структуры позволили в дальнейшем выявить слабые и сильные места, и в дальнейшем предложить ряд мероприятий направленных на совершенствование межрегиональных маршрутов в рамках проекта "Серебряное ожерелье России".

Важнейшим результатом данной работы явились разработка межрегионального маршрута в рамках Вологодской и Архангельской областей, также были предложены способы развития транспортно-логистической инфраструктуры в рамках проекта "Серебряное ожерелье России".

**СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**

**Литература:**

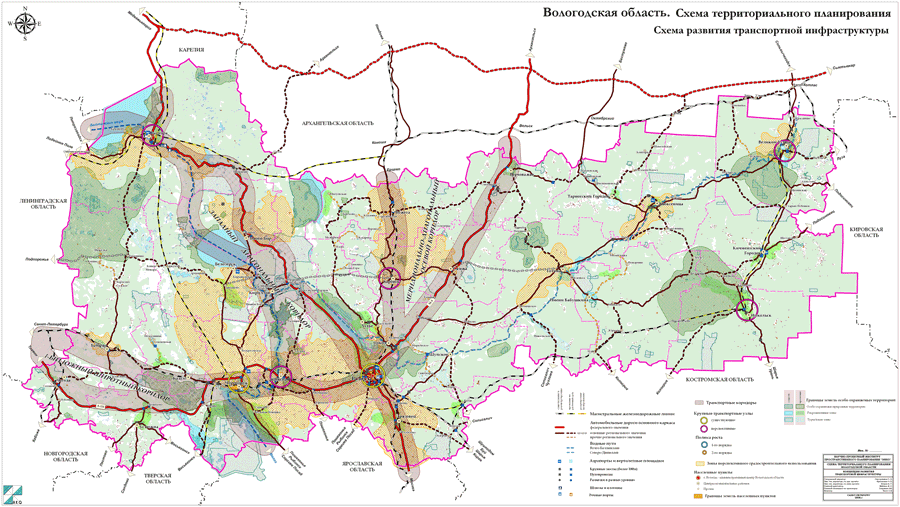
1. *Бойко И. В.* Логистическое обслуживание туриндустрии. / И. В. Бойко, А. С. Большаков, В. П. Пилявский - Санкт-Петербург : ИБИН, 2015. - 251 с.
2. *Горшенин В. Ф.* Логистика : учебное пособие / В. Ф. Горшенин; М-во образования и науки Рос. Федерации, Федер. гос. бюджет. образоват. учреждение высш. проф. образования "Челяб. гос. ун-т", Фак. заоч. и дистанц. обучения. - Челябинск : Издательство Челябинского государственного университета, 2014. - 259 с.
3. *Загорский И. О*. Транспортная инфраструктура : учебное пособие / И. О. Загорский, П. П. Володькин, А. С. Рыжова; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "Тихоокеанский гос. ун-т". - Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2015. - 227 с.
4. *Зачесов А. В.* Транспортная инфраструктура : учебное пособие / А. В. Зачесов, И. С. Дерябина; М-во трансп. Рос. Федерации, Федер. агентство мор. и реч. трансп., ФГБОУ ВО "Сиб. гос. ун-т вод. трансп.". - Новосибирск : Сибирский государственный университет водного транспорта, 2016. - 104 с.
5. *Крайнова О. С.* Инновационные аспекты разработки логистического подхода к управлению предприятиями индустрии туризма и гостеприимства / О.С Крайнова - Москва: ЧОУВО "Московский университет им. С. Ю. Витте", 2015. - 147 с.
6. *Лукинский, В. И.* Логистика автомобильного транспорта : Концепция. Методы. Модели / В. С. Лукинский, В. И. Бережной, Е. В. Бережная, И. А. Цвиринько. - М : Финансы и статистика, 2000. – 277 с.
7. *Остапчук Н. Н.* Формирование и развитие региональных транспортно-логистических систем на Европейском Севере России / Н.Н. Остапчук; Моск. гуманит.-экон. ин-т, Сев.-Зап. фил. - Мурманск : СЗФ МГЭИ, 2008. - 156 с.
8. *Палагин, Ю. И.* Транспортная логистика и мультимодальные перевозки. Технологии, оптимизация, управление / И. Ю. Палагин – СПб.: Политехника, 2015. – 266 с.
9. *Солдаткина Н.В.* Взаимодействие транспорта и туризма на региональном уровне / Н. В. Солдаткина - Актуальные вопросы экономических наук. 2008. № 2. С. 443-447.
10. *Терешина Н. П.* Конкурентоспособность интегрированных транспортно-логистических систем / Терешина Н. П., Резер А. В.; Российская акад. наук, ВИНИТИ РАН. - Москва : Всероссийский институт научной и технической информации Институт проблем транспорта и логистики, 2015. - 265 с.
11. *Хмелев В. В.* Влияние железнодорожного транспорта на формирование сервисного пространства : монография / В.В. Хмелев. - Москва : ИНФРА-М, 2015 – 107 с.
12. *Янковенко В.А.* Логистика в туризме / В. А. Янковенко. – Минск: РИПО, 2014 – 86 с.

**Интернет ресурсы:**

1. Левкин Г.Г. Использование логистики в сфере обращения туристического продукта [Электронный ресурс] / Г.Г. Левкин. – Режим доступа: http://cdn.scipeople.com/materials.pdf (дата обращения: 21.04.17)
2. Концепция развития туризма в Архангельской области [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.pomorland.travel/ kontseptsia\_razvitia\_turizma.pdf (дата обращения: 18.04.17)
3. Национальный туристический рейтинг [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://rustur.ru/nacionalnyj-turisticheskij-rejting (дата обращения: 24.04.17)
4. Официальный сайт правительства Архангельской области [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://dvinaland.ru (дата обращения: 18. 04.17)
5. Туристско-информационный центр Вологодской области [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://vologdatourinfo.ru (дата обращения: 05.03.17)
6. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.gks.ru (дата обращения: 25.04.17)

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

Приложение 1.



Приложение 2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Компания | Маршрут | Дни | Стоимость, руб | Адрес официального сайта в сети |
| 1 | ООО "ТК "Славяне" | Детский оздоровительный отдых на Черном море | - | - | www.slovan.ru |
| 2 | ООО "Отель-Тур" | Вологда, Казань, Карелия | - | - | www.hotel-tour.ru |
| 3 | ООО «Вологодское бюро путешествий и экскурсий» | - | - | - | - |
| 4 | ООО "ТЭБ "Экспресс-контакт" | Туры по Вологодской области | 1-2 | - | www.vologdatourist.ru |
| 5 | ООО "ТК "ИНТЕЛТУР" | Карелия, Архангельская, Вологодская обл | - | - | www.inteltour.ru |
| 6 | ООО "БПиЭ "Александр и Я" | - | - | - | - |
| 7 | ООО "Таврида-тур" | - | - | - | www.tavrida-tur.ru |
| 8 | ООО "Бюро путешествий и экскурсий" | В-Устюг | - | - | vubp.ru |
| 9 | ООО "Колумб" | Сборные туры: Архангельск, Вологда, Карелия | - | - | www.kolumb35.ru |
| 10 | ООО "Альба-Тур" | Вологодская область | - | - | albatours.ru |
| 11 | ООО «Бюро международного туризма «Комета» | Вологодская область | - | - | kometa.vologda.ru |
| 12 | ООО "Мечта Тур" | - | - | - | - |
| 13 | МЧУ ВОФП санаторий "Новый источник" | Лечебно-оздоровительный туризм | - | - | istochnik35.ru |
| 14 | Общество с ограниченной ответственностью "Холидей" | - | - | - | - |
| 15 | ООО "Академия здоровья" | - | - | - | - |
| 16 | ООО ТФ "Афины Севера" | - | - | - | - |
| 17 | ООО "ТК "Пилигрим" | - | - | - | в разработке |
| 18 | ООО "ВОТЭФ "Вологдатурист" | Туры по Вологодской области | 1-2 | - | vologdatourist.ru  \*единый сайт с ООО "ТЭБ "Экспресс-контакт" |
| 19 | ООО ТК "Престиж тур" |  |  |  | prestigetour.wixsite.com  404 ошибка |
| 20 | ООО ТК "ВАШ-тур" | - | - | - | - |
| 21 | ООО "Север-мир" | Вологдская и Арханельская обл (Каргополь – Великий Устюг – Сольвычегодск – Тотьма) | 5 | от 27500 | severmir.ru |
| 22 | ООО "Резиденция Деда Мороза" | - | - | - | - |
| 23 | ООО "Пять звезд сервис" | - | - | - | - |
| 24 | ООО ТК "Перекресток" | Вологодская область | - | - | www.tk-perekrestok.ru |
| 25 | ООО "АвтоТур" | - | - | - | www.avtotur35.ucoz.ru  404 ошибка |
| 26 | ООО «Викенд»- | - | - | - | - |
| 27 | ООО "Вологдатур" | - | - | - | - |
| 28 | ООО "Туристическая фирма " Странник" | Вологодская область, Соловки | - | - | www.strannik-tour.ru |
| 29 | АО "Дед Мороз" | В-Устюг | - | - | www.oao-dedmoroz.ru |
| 30 | ООО Туроператор "Кружево дорог" | Вологодская область | - | - | вологда-гид.рф |
| 31 | ООО "АвтоЧе" | Вологодская обл, Карелия | - | - | avtoche35.ru |
| 32 | ООО "Туристическая компания "Пилигрим" | Вологодская обл | - | - | www.tkpiligrim.ru |
| 33 | ООО ТА "Устюг-тур" | Вологодская и Архангельская обл | - | - | устюг-тур. РФ |
| 34 | ООО "Агентство путешествий "Кенга-Тур" | Вологодская обл | - | - | www.kengatour.ru |
| 35 | ООО КП "ВАЛЕНТА" | Вологодская обл, Соловки, Мурманская обл | - | - | www.kpvalenta.ru |
| 36 | ООО "Туристическая компания "РусьТур" | Вологодская обл | - | - | www.rustour35.ru |
| 37 | ООО "Х И Т" | - | - | - | - |
| 38 | ООО туристическая компания "АКВАРЕЛИ" | Вологодская обл (+туры по регионам, но не межрегиональные) | - | - | www.akvarely.ru |
| 39 | ООО "Вологодское БММТ "Спутник" Vologodskoy International Youth Travel Bureau "Sputnik" LTD | - | - | - | - |
| 40 | ООО «ТФ «Альфа» | - | - | - | - |
| 41 | ООО "Туристическая фирма "Паллада" | В-Устюг, Вологодская обл | - | - | www.pallada-ustug.ru |
| 42 | ООО "Туристическая фирма "Пардус" | - | - | - | www.pardustur.ru  перелинковка |
| 43 | ООО "ТК "Вологодские Зори" | Карелия, Ярославль | - | - | zori35.ru |
| 44 | ООО "Туристическое предприятие "Меридиан" | Вологодская обл | - | - | меридиан35.рф |
| 45 | ООО "ТК "Славяне-тур" | Детский отдых | - | - | www.slovan.ru |
| 46 | ООО "Мир путешествий" | - | - | - | мирпут35.рф  404 ошибка |
| 47 | ООО ТА "БЕЛКА-ТУР" | - | - | - | - |
| 48 | ООО "Путешествуем с Нинель" | - | - | - | в разработке |
| 49 | ООО "СМК" | Гостиничное обслуживание в В-Устюге | - | - | smk-prok.ru |
| 50 | ООО ТА "Позитив" | - | - | - | - |
| 51 | ООО "Палитра-тур" | Вологодская обл | - | - | www.palitra-tour.ru |
| 52 | ООО "Устюг Великий" | В-Устюг | - | - | www.ustug-v.ru |
| 53 | ООО "Север-транс" | Вологодская обл | - | - | www.severtrans-tur.ru |

Приложение 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Компания | Маршрут | Дни | Стоимость, руб | Адрес официального сайта в сети |
| 1 | ООО Формула Отдыха | - | - | - | www.formula-f.ru |
| 2 | ООО Севертур | [Туры по Архангельской области](http://www.nordveter.ru/kargopol---solvychegodsk---v.ustyug) | 4 | от 18700 | www.nordveter.ru |
| 3 | ООО НОРД СТРИМ | - | - | - | - |
| 4 | ООО ВИКС | - | - | - | - |
| 5 | ООО Туркомпания "ПОМОР-ТУР | Туры по Архангельской области | - | - | www.pomor-tur.ru |
|  |  | Каргополь - Архангельск - Соловецкие острова |  |  |  |
|  |  | 1 блок: Каргополь | 1д | от 7000 (частный сектор)  от 7800 (гостиница) |  |
|  |  | 2 блок: Архангельск | 2д/1н | от 8200 |  |
|  |  | 3 блок: Соловецкие острова | 3д/2н | от 17000 | проживание: от 5800 (частный сектор)  перелет: 11 200 |
| **6** | **ООО ТЦ Северный Ветер** | **Кий-остров - Соловецкие острова - Архангельск - Малые Корелы - Ломоносово** | **8д/7н** | **от 39300** | **www.norden-wind.ru** |
|  |  | **Архангельск — Северодвинск – Малые Корелы** | **3д/2н** | **от 12500** |  |
| 7 | ГАУ АО "ЦДО "Северный Артек" | - | - | - | www.severartek.ru |
| 8 | ООО "Пилигрим Плюс" | туры и экскурсии выходного дня в Архангельской области | - | - | piligrim-plus.ru |
| 9 | ООО "Туркомпания "Сказка Странствий"" | - | - | - | - |
| 10 | ООО "Северная туристическая компания" | Экскурсии по г. Архангельск; Соловки | - | - | intarh.ru |
| 11 | ООО "СОЛОВКИ-ТУР" | Соловки | от 3 до 7 | от 14 150 | www.solovky.com |
| 12 | ООО "Северная Звезда" | Вологодская область | от 2 | от 10950 | vk.com/severnaja\_zvezda |
| 13 | ООО "Туристическая компания "Транс-Агентс" | - | - | - | - |
| 14 | ООО "ГВОЗДЕВА-ТУР" | - | - | - | gvozdevatur.ru |
| 15 | ООО "7 Континентов" | туры по Архангельской области | - | - | www.semcont.ru |
| 16 | ООО ТА "Визит" | туры по Архангельской области | - | - | tavisit.ru |
| 17 | ООО "ТРЕВЕЛ-РТ" | Детский отдых в спб и лен области | - | - | rt-trevel.ru |
| 18 | ООО "ЦЛС "Малиновка" | Центр зимних/летних видов спорта | - | - | www.malinovka-ski.com |
| 19 | ООО "ТК "Ветер перемен" | Архангельск, Пинежье, Каргополь, Соловки – туры (2-3 дня) и экскурсии | - | - | www.vptour.ru |
| **20** | **ООО "Поморский туристический центр"** | **Великий Устюг - Сольвычегодск - Каргополь – Архангельск – Северодвинск – Малые Корелы – Соловецкие острова** | **11 д** | **от 49500 (без ж/д и авиа билетов)** | **www.bulatova.com** |
| 21 | ООО "ТК "Котлас-Тур" | туры по Вологодской (В-Устюг, Ферапонтово, Кириллов, Вологда) и Архангельской области (Котлас, Сольвычегодск) | - | - | www.kotlastur.ru |
| 22 | ООО "А ТУРС" | Соловки, о. Кий | - | - | www.arh-tours.ru |
| 23 | ООО "ТРЭВЕЛ КЛУБ" | Детских отдых | - | - | www.trcl.ru |
| 24 | ООО "КОМПАНИЯ СОЛОВКИ" | Соловки, Каргополь, Поморье | - | - | solovkibp.ru |
| 25 | ООО "Бюро путешествий "Кругозор" | Туры по Архангельской области | - | - | bpkrugozor.com |
| 26 | ООО "АссУ" | - | - | - | - |
| 27 | ООО "Турбюро "Лаче" | - | - | - | lachetur.ru  сайт заблокирован |
| 28 | ООО "Макс" | гостиничное обслуживание на Соловках | - | - | www.visit-solovki.ru |