

УДК 33

DOI 10.21661/r-115212

*А.Н. Шульгина, А.А. Сергеев***ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВЕЛОЭКСКУРСИЙ НА РЫНКЕ МОСКВЫ**

Аннотация: в статье обсуждаются причины отказа от использования велосипедного транспорта: тяжёлое экологическое положение в г. Москве и большое количество автотранспорта. Как сообщают авторы, по данным департамента природопользования на автомобильный транспорт приходится 90% всех загрязнений. Для решения этой проблемы авторы предлагают использовать велосипедный транспорт и развивать сеть велосипедных дорог и экскурсий, а также улучшить качество велосипедных дорог, соединить их между собой и утвердить правила дорожного движения (ПДД) для велосипедистов, что сократит количество аварий с их участием. В статье приводятся серьёзные аргументы в пользу развития велоэкскурсий и использования велотранспорта.

Ключевые слова: неблагоприятная экологическая обстановка, велоэкскурсии, велопрокат, развитие велосипедных дорог, велотранспорт.

*A.N. Shulgina, A.A. Sergeev***THE MAIN PROBLEMS OF CYCLING EXCURSIONS ON THE MOSCOW MARKET**

Abstract: the article discusses the reasons of rejection of Bicycle transport. It is noted that the main causes are the heavy ecological situation in Moscow and a large number of vehicles. The authors note that according to the Department of natural resources 90% of pollution is caused by the road transport. To solve this problem, the authors offer to use bicycles and to develop a network of cycle routes and excursions, improve the quality of bike paths to connect them together, to approve the rules of the road (SDA) for cyclists, which will reduce the number of accidents with their participation. The article presents strong arguments in favor of the development and use of bicycles and bicycle tours.

Keywords: *adverse environmental conditions, excursion, bike rentals, development of bicycling roads, bicycles.*

Проблема загрязненности города Москвы уже не первый год становится одной из самых обсуждаемых тем. Причем главная причина негативного экологического положения – это большое количество автотранспорта. По данным департамента природопользования практически 90% выбросов приходится на него, остальные 10 процентов – это выбросы предприятий. Понимая актуальность проблемы, правительство делает шаги для улучшения острого положения. По сравнению с 2014 годом на 15 процентов снизились среднегодовые концентрации взвешенных веществ (PM10), на 9 процентов – среднегодовые концентрации диоксида азота. В среднем на 10 процентов в год снижаются концентрации оксида азота, на 15 процентов – оксида [1]. Данные изменения произошли благодаря развитию различных электрических видов транспорта, таких как подземный транспорт, электрички, открытию экологически безопасных маршрутов транспорта (МЦК), закупки новых автобусов (в 2015 году закуплено 2 тысячи высококлассных автобусов класса Евро–4), по причине введения 1 сентября 2015 г. запрета на въезд в пределы МКАД и движение по МКАД автобусов, соответствующих по экологическим характеристикам требованиям ниже экологического класса 3 [2]. Хочется отметить, что удельные выбросы от общественного транспорта в расчете на одного человека примерно в 20 раз ниже, чем от легкового автомобиля [3].

По словам члена Московской торгово-промышленной палаты Михаила Бוליгузова на московском экскурсионном рынке на начало 2016 года приходилось порядка 60% автобусов с моторами Евро–2 (около 400 шт.), т.е. туроператоры обязаны сменить большую половину своего автобусного парка, чтобы законно проводить экскурсии. На данный момент, официальной информации о действиях правительства и туроператоров, а также информации о штрафах (которые будут достигать 200тысяч рублей) нет. Но даже новые, экологически безопасные автобусы ежегодно добавляют в московскую атмосферу полторы тонны угарного газа, одну тонну оксида азота, полтонны оксидов серы и 200 килограмм твердых

микрочастиц [4]. Для того, чтобы сохранить экологию города, а туроператорам не тратить большие деньги на покупку новых автобусов, цена которых варьируется от 12 до 20 млн рублей, нужно развивать относительно новый для России вид экскурсионного обслуживания – велоэкскурсии.

Хочется отметить, что с каждым годом растет заинтересованность граждан в здоровом образе жизни. Согласно опросу, проведенного ВЦИОМ в 2015 году, в России порядка 61% граждан сторонники ЗОЖа, из которых 16% регулярно тренируются, 24% и 21% занимаются физическими упражнениями время от времени и редко. Катание на велосипеде в нашей стране является популярной физической нагрузкой, а если ее совместить с культурно- познавательным познанием и продвинуть на российском и международном рынке туризма, то популярность данного вида экскурсионного обслуживания возрастет в разы.

Велоэкскурсия – это методически продуманный маршрут, который проходит в форме поездки на велосипеде в период менее 24 часов, включающий показ туристских ресурсов, достопримечательностей, памятников истории и культуры с сопровождением рассказа экскурсовода, гида-переводчика или иного лица, наделенного правом проведения экскурсий, о событиях, связанных с ними.

В отличие от стандартных экскурсий, велосипедные имеют ряд отличительных особенностей. В первую очередь, это проведение экскурсии на транспортном средстве, что имеет определенную специфику, так как движение на велосипеде требует большего внимания и сосредоточенности, чем пешеходные экскурсии. Каждый экскурсант является участником дорожного движения, что обязывает его уметь ездить по городу и знать ПДД (правила для велосипедистов находятся в 24 разделе «*Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов*»). Проблема РФ в том, что в этом разделе отсутствуют четкие пункты правил, не указываются конкретные знаки для велосипедистов, а также не прописано, каким ориентироваться на дороге, кого пропускать, где остановиться. На наш взгляд, формулировка четких ПДД для велосипедистов сократит количество аварий с их участием вдвое. За 9 месяцев 2016 года в Москве произошло 245 ДТП с участием велосипедистов, с летальным исходом 2 аварии.

Показатель достаточно высокий и уступает только г. Санкт-Петербургу, где 260 подобных случаев [5]. В Европейских странах, где велоинфраструктура развита (сеть велодорожек по всей стране, специальные светофоры, велопарковки и т. п.) водительское удостоверение на управление велосипедом, как и в Российской Федерации, не нужно получать, хотя правила движения четко регламентированы, а велосипеды обязаны их знать.

Отсутствие велосипеда не является проблемой для экскурсий. Некоторые компании включают стоимость велосипеда в сумму экскурсии. Так же практически все организации, предоставляющие услуги велоэкскурсий, имеют свой велопрокат, где цена за велосипед на время экскурсии не превышает 500 рублей. Для сравнения: цены на самый популярный велопрокат в Москве «ВЕЛОБАЙК» (300 станций и 2600 велосипедов [6]). Учитывая, что время проведения велоэкскурсий варьируется от двух до пяти часов, то брать в аренду велосипед у сторонних организаций финансово невыгодно, трудоемко (транспортировка велосипеда не включается в стоимость аренды) и опасно (компании, предоставляющие велоэкскурсии ежедневно проверяют техническое состояние велосипедов, чего не скажешь об уличных велопрокатах). Если же у вас свой велосипед, то придется взять на себя заботы по его транспортировке к месту начала тура.

Хочется отметить, что цены на данный транспорт в Москве необоснованно завышены, особенно по сравнению с европейскими странами, где взять на прокат велосипед не сделает больших финансовых потерь. Данный факт негативно сказывается на развитии индустрии, сокращая количество людей, пользующихся данной услугой, ведь средняя заработная плата в России в 2016 году равна 36 200 рублей. То есть арендовать велосипед на сутки равняется 4% от ЗП россиянина. К примеру, аренда велосипеда на 24 часа в Голландии (неформальной столице велоспорта) в среднем 11 Евро (777,28 согласно курсу ЦБ на 02.10.2016), что практически в два раза дешевле Московского проката. Поэтому для развития данного вида туризма нужно сделать доступные цены на аренду велосипедов (цены на велопрокат «ВЕЛОБАЙК») [7].

Другой проблемой данного вида туризма является его сезонность. В Москве велосезон начинается в первых числах мая и заканчивается в конце сентября, т. е. экскурсии проводятся 5 месяцев в году в хорошую погоду. Согласно данным сайта «Погода 360» в Москве в период с мая по сентябрь 29 пасмурных дней, 47 облачных дней и 76 солнечных дней [8]. В пасмурные дни экскурсии не проводятся, поэтому сезон проведения экскурсий сокращается до 123. Поэтому нужно активно пропагандировать экскурсантов не упустить возможности воспользоваться услугами компаний, чего совершенно не делается. Создается впечатление, что у компаний есть определенные круг покупателей услуг, а продвижение на рынке, тем более международном, им не нужно. Ни одна фирма не участвовала в крупных туристических выставках Москвы (МИТТ, Intourmarket, Отдых). На сегодняшний день для развития велоспорта создано много официальных организаций, основными из которых являются *Федерации велосипедного спорта России ФВСП* и *Межрегиональная общественная организация «Велотранспортный союз»*. *Но развитие велотуризма и велотуров, а тем более велоэкскурсий, не является первостепенной задачей данных организаций, она скорее, как подпункт или следствие от их деятельности.*

Хочется отметить, что Москва – это один из самых удобных и комфортных городов для велоэкскурсий. В столице самая протяженная сеть велосипедных дорожек и маршрутов в России. Согласно данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы по состоянию на начало 2016 года более 250 км велосипедных дорожек, расположенных в 10 административных округах. Правительство и дальше развивает данную инфраструктуру. До сентября этого года в связи с работами по реконструкции на ряде улиц центра Москвы были введены временные ограничения в движении, это немного затруднило велодвижение в летний период, но по окончании работ в рамках программы «Моя улица» городское пространство станет безопаснее и комфортнее для велосипедистов. К 2017 году велополосами будет оборудовано более 25 улиц центра города, общей протяженностью более 15 км. Вместе с уже обустроенными дорожками и велополосами они образуют единую полноценную

сеть, по которой можно будет с комфортом передвигаться по центру города [9]. Государство стимулирует развитие велосипедного спорта, давая шанс развивать велотуризм и велоэкскурсии. Проблема с велопарковками так же актуальна для Москвы. Около достопримечательностей, музеев и точек, популярных среди туристов, мало мест, где можно было бы припарковать велосипед. Если нужно оставить велосипед в каком-либо месте без надзора, то приходится пристегивать его цепью к столбам или заборам, что это негативно сказывается на вело индустрии города. На наш взгляд, достаточно установить простую конструкцию, которая не займет много места (примерно одно парковочное место), где можно без опасений оставлять велосипеды, чтобы увеличить заинтересованность в велотуризме.

Рынок велоэкскурсий Москвы относительно других регионов страны достаточно ёмкий. Существует ряд компаний, которые не первый год предоставляют такие услуги. В большинстве случаев это небольшие организации, которые не зарегистрировались как турагенты или туроператоры. Зачастую они являются велопрокатами, велоклубами или клубами путешествий, которые предоставляют экскурсионные услуги (анализ компаний «Свежий ветер», «МАО», «Новый акрополь», «Оливер Байкс», музей «Садовое кольцо», Green Bikes Tours, Moscow Bike Tours, Corvel.ru, «Музеон», «Крути педали»). Эти фирмы предоставляют услуги непрофессиональных гидов-экскурсоводов, хотя для качественного и безопасного проведения экскурсии сопровождающий группу должен быть квалифицированным. Проблема в том, что в Ассоциации гидов-переводчиков, экскурсоводов и турменеджеров нет такой единицы как велоэкскурсовод, хотя такая работа намного сложнее, требует большего внимания и сосредоточенности, большего объема навыков. Помимо стандартных характеристик экскурсоводов, они должны быть знакомы с маршрутом, уверенно держаться за рулем, знать правила дорожного движения, а также обязаны уметь произвести несложный ремонт велосипеда в пути и оказать первую медицинскую помощь, так как это очень опасный вид экскурсий, если он проходит не по велодорожкам. На наш

взгляд нужно ввести аккредитацию велоэкскурсоводов, не важно, будет ли она проходить в АГПЭТ или же в какой-то новой организации.

Для более анализа спроса на велоуслуги у населения мы провели социальный опрос у разных возрастных групп. В опросе участвовало 1000 человек. На вопрос: «Слышали ли вы что-нибудь о том, что в Москве проводятся велоэкскурсии?» Большинство молодежи ответили, что им известно о данных экскурсиях. Среди лиц от 25 до 40 лет более половины знала о таком предложении на московском рынке. Люди старшего возраста в большинстве до опроса не знали о такой возможности. Ответы на вопрос: «Слышали ли вы что-нибудь о том, что в Москве проводятся велоэкскурсии?» (рис. 1).

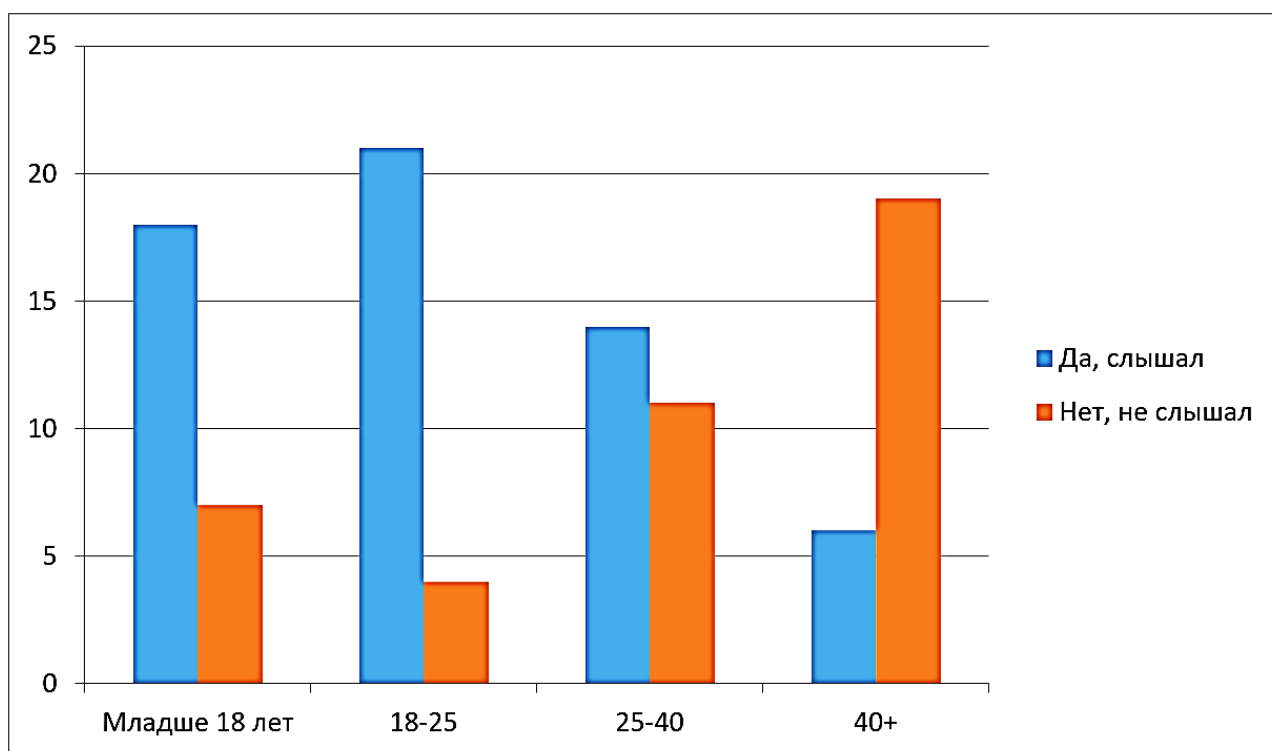


Рис. 1.

При вопросе «Участвовали ли вы в подобных экскурсиях? Если да, то повторите ли подобный тип экскурсии, если нет, то хотели ли бы стать участником?» выяснилось, что абсолютное большинство респондентов (78 человек) хотели бы либо повторить велоэкскурсию, либо дебютировать в данном виде активности. Это показывает, что рынок данных услуг актуален в Москве, что его

развитие имеет место быть. Данные показывают, что все возрастные категории заинтересованы в развитии отрасли, поэтому стоит увеличить затраты на рекламу для лиц среднего и старшего возраста, а также сделать более привлекательным предложение для молодежи. Ответы на вопросы: «Участвовали ли вы в подобных экскурсиях? Если да, то повторите ли подобный тип экскурсии, если нет, то хотели ли бы стать участником?» (рис. 2).

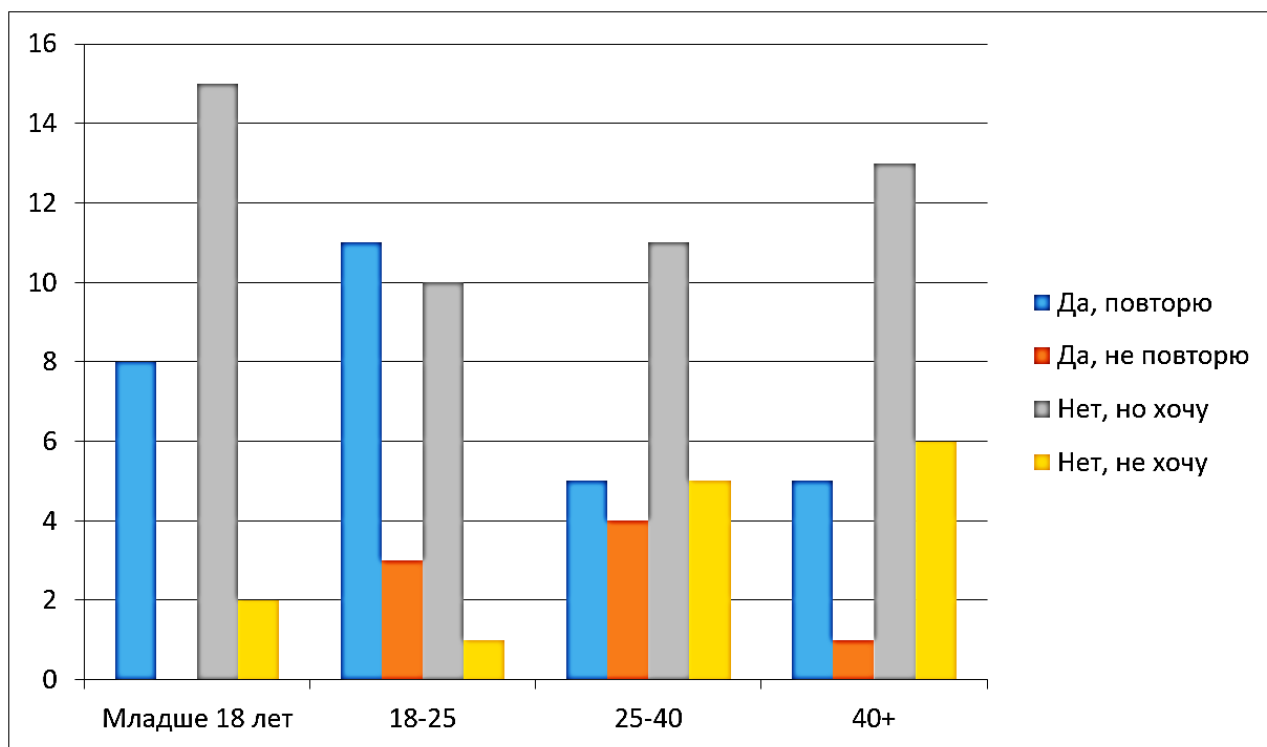


Рис. 2.

Для повышения экологического состояния города Москвы, а так же для увеличения и распространения ЗОЖа, нужно расширять предложения велоэкскурсий, продвигать их как на внутреннем, так и на международном рынке туруслуг, заменять автобусные и пешеходные экскурсии на велосипедные. Для этого:

1. Необходимо сформулировать и регламентировать правила дорожного движения для велосипедистов.
2. Снизить цены на велопрокат.
3. Создать орган, контролирующий данный вид экскурсионного обслуживания.

4. Рекламирывать услуги разным возрастным, участвовать в турвыставках.
5. Создать велоинфраструктуру аналогичную Европейским странам.

Список литературы

1. Интернет-портал Вечерняя Москва [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vm.ru/news/2016/06/02/po-ekologii-tverdaya-chetverka-ezhegodno-snizhaetsya-obem-vibrosov-v-atmosferu-322224.html>
2. Гарант.ру [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70586682/#ixzz4LolhzIAf>
3. ТАСС Информационное агентство [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tass.ru/moskva/3583529>
4. LiveJournal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://varlamov.ru/1693567.html>
5. ПРОВОДИМ24.ру [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://provodim24.ru/statistika-dtp.html>
6. Велобайк – сеть велопроката в Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://velobike.ru/about/news1/>
7. Велобайк – сеть велопроката в Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://velobike.ru/rates/>
8. Погода в Москве по месяцам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russia.pogoda360.ru/243497/avg/>
9. Департамент транспорта города Москвы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://dt.mos.ru/presscenter/news_department/detail/3195583.html

Шульгина Анастасия Николаевна – студентка ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Россия, Москва.

Shulgina Anastasia Nikolaevna – student FSBEI of HE “Financial University under the Government of the Russian Federation”, Russia, Moscow.

Сергеев Александр Александрович – канд. экон. наук, доцент кафедры экономики организации, декан ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Россия, Москва.

Sergeev Aleksandr Aleksandrovich – candidate of economic sciences, associate professor of the Department of Organization Economy, dean FSBEI of HE “Financial University under the Government of the Russian Federation”, Russia, Moscow.
