



Туризм на реактивной тяге



Андрей РАППОРТ

Andrey V. RAPPOPORT

Характеризуя послевоенный период начиная с 1946 года, автор анализирует параллельно тенденции развития международного туризма в стране и транспортных средств, инфраструктуры, сопутствующих интенсификации и ускорению процессов туристического обмена. Особо отмечены отправные моменты, связанные с революционными изменениями в гражданском самолетостроении, производстве локомотивной техники, подвижного состава на железных дорогах, появление более комфортабельных и скоростных судов и автомашин. Для огромных отечественных территорий сочетание названных в статье факторов имело неоспоримое значение, и сделанные по ходу обзора обобщения закономерны и справедливы: транспорт был и остается опорой туризма.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, маршрутная сеть, международный туризм, взаимодействие, тенденции развития.

Раппорт Андрей Валерьевич — кандидат исторических наук, доцент Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Вторая мировая война прервала международные туристские связи. В эти годы на коллектив «Интуриста» была возложена задача обслуживания военных миссий союзников СССР по антигитлеровской коалиции. Залечив боевые раны, страна стала заново отстраивать систему туризма. К этому времени обстановка в мире качественно изменилась по сравнению с довоенным периодом. Огромную роль в развитии международных контактов взяла на себя гражданская авиация, которая была представлена в машинном парке «Аэрофлота» прежде всего самолетами КБ Ильюшина.

В конце 1946 года, сразу после завершения государственных испытаний Ил-12, конструкторский коллектив С. В. Ильюшина продолжил совершенствование своего первого пассажирского самолета, стремясь к повышению безопасности его полетов. 15 мая 1948 года Ил-12 открыл регулярную линию Москва—Свердловск—Омск—Красноярск—Чита—Тахтамыгда—Хабаровск—Владивосток. Это был наиболее протяженный — 7600 км — внутрисоюзный маршрут. Перелет занимал 30 часов летного времени или более двух суток пути: из Москвы экипаж вылетал в 6.00 утра

понедельника, а прилетал во Владивосток лишь в 11.35 среды. И все же свершилась своего рода транспортная революция, которая упрощала людям достижение самых отдаленных уголков нашей огромной страны.

Конструкторское бюро приступило также к решению сложной и принципиально новой тогда в практике мирового самолетостроения проблемы — обеспечения взлета двухдвигательного летательного аппарата после отказа одного двигателя в процессе разбега или сразу после отрыва от земли. По своей схеме, аэродинамическим и компоновочным особенностям первый вариант создаваемого пассажирского самолета Ил-14 повторял Ил-12, отличаясь от него лишь несколько большими размерами и массой. На нем предполагалось установить два самых мощных в то время поршневых двигателя воздушного охлаждения АШ-73 с взлетной мощностью 1765 кВт (2400 л. с.). Возросшая энерговооруженность нового самолета обеспечивала ему возможность продолжения взлета при отказе двигателя на скорости, превышавшей критическую, а увеличение до 48 мест пассажировместимости делало экономическую эффективность этого варианта сравнимой с показателями Ил-12.

В сентябре 1955 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение о широком развитии на железных дорогах страны электрической и тепловозной тяги. Генеральным планом электрификации на 1956—1970 годы предусматривалось перевести на электрическую тягу 40 тыс. км железнодорожных трасс. С этой целью уже в 1957 году выпуск паровозов в стране был прекращен, а соответствующие гигантские производства перепрофилировали. Например, ведущий Луганский паровозостроительный завод перешел на выпуск тепловозов с электрической передачей серий «ТЭ».

Ряд важных постановлений был принят и по развитию других видов транспорта. При их модернизации основное внимание обращалось на разработку и освоение новых более эффективных средств подвижного состава, технологий и материалов, прогрессивные сдвиги в структуре и организации перевозок.

Изобретение реактивного и турбовинтового самолетов нашло широкое применение в стране, вся авиация была переведена на реактивные двигатели, воздушные линии стали обслуживаться высокоскоростными машинами, СССР резко расширил сеть международных авиалиний. В 1956 году самолет Ту-104 открыл эру гражданской реактивной пассажирской авиации — на несколько лет раньше, чем в США, Англии, Франции. Позднее последовали Ту-114, Ту-134 и другие самолеты этой же серии, вплоть до Ту-204, гораздо более экономичного по сравнению с предшественниками, а также самолеты конструкторских бюро Антонова, Ильюшина и других. В те же годы была создана и отечественная вертолетная промышленность — многие огромные по площади северные районы получили современную, хотя и недешевую, но круглогодичную транспортную связь.

Прогрессивные изменения произошли и в инфраструктуре. Так, в соответствии с четвертым пятилетним планом уже в 1946—1950 годы на внутреннем речном транспорте одновременно с тем, что было построено и восстановлено 400 самоходных судов и 1100 несамоходных металлических барж, на 5,2 тыс. км увеличилась длина причального фронта в речных портах, заново налажено сквозное движение по Днепру и Мариинской системе, завершена реконструкция Беломорско-Балтийского и Днепро-Бугского каналов, кардинально улучшено судоходство на малых реках.

Благодаря строительству крупных комплексных гидроузлов с судоходными шлюзами, ряда каналов (в том числе Волго-Донского в 1952 году, Волго-Балтийского в 1964 году) основные реки Волга, Кама, Днепр превратились в глубоководные транзитные магистрали. Они позволили осуществлять внутренние водные перевозки между всеми морями (Азовским, Балтийским, Белым, Каспийским, Черным), омывающими европейскую территорию СССР.

Получил развитие автомобильный транспорт, возросли масштабы автодорожного строительства. Все это обусловило кардинальные изменения в структуре транспортной системы, получившей возмож-





ность обслуживать туристические потребности населения

В 1957 году начинает формироваться морской туризм. «Интурист» арендовал два судна — «Победу» и «Грузию», на которых осуществлялись путешествия вокруг Европы из Одессы в Ленинград. В Северной Пальмире при туристско-экскурсионном управлении областного совета профсоюзов был создан отдел маршрутов выходного дня.

Со второй половины 50-х годов и партийные органы занялись восстановлением организационных основ иностранного туризма. В январе 1957 года выходит постановление ЦК КПСС, в котором дается поручение ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, ВАО «Интурист» и другим организациям разработать условия туризма для трудящихся на некоммерческих принципах.

Возникший тогда комплекс мероприятий включил, в частности, передачу в ведение ВАО «Интурист» девяти лучших маршрутов, новые формы международного туристского обмена в виде приграничных, специализированных и прочих экскурсионных поездок. Приграничные поездки осуществлялись между жителями соседствующих стран, главным образом социалистического содружества: Польши, Румынии, Венгрии, Чехословакии, Болгарии. По этим каналам стали устанавливаться различные связи в экономической, культурной, спортивной, научной жизни (спортивные соревнования, встречи деятелей культуры, слеты и т. п.). Один из первых международных туристских слетов в том стартовом году прошел на озере Селигер, в нем приняли участие не только гости из соцлагеря, но и капиталистических государств. Выделяемые для перевозки туристов на слеты специальные железнодорожные составы стали называть «поездами дружбы».

Организовывались Советы по туризму, которые разрабатывали и осваивали разнообразные маршруты транспортными средствами (автобусами, поездами, теплоходами). В 1961 году рождается первое в стране бюро путешествий и экскурсий, затем их становится все больше и больше. Причем во многих крупных городах они работают преимущественно только с арендованными наземными видами

транспорта, а для полетов в отдаленные районы страны использовалась гражданская авиация.

В целом на создание отвечающих европейским стандартам условий для приема туристов ушло более десяти послевоенных лет. Необходимо было построить сеть гостиниц и ресторанов, накопить опыт перевозок большого количества иностранцев авиационным и железнодорожным транспортом, развернуть рекламу, наладить производство сувенирной продукции.

Перед «Интуристом» стояли проблемы, связанные со спецификой Советского Союза. Объекты международного интереса находились подчас очень далеко от туристских рынков Европы, и чтобы прибыть, допустим, из Англии или Франции в Москву или Ленинград, приходилось проделывать огромный путь. К этому добавлялось и то, что расстояния между отдельными туристическими объектами внутри страны составляли до 6 тысяч километров. Отсюда, понятно, расходы на транспорт составляли большую часть стоимости путевки.

В 1964 году при Совмине СССР создаются Управление по иностранному туризму и Совет по иностранному туризму, куда вошли представители 17 министерств, комитетов и ведомств. Оба органа должны были координировать работу различных организаций, чтобы удовлетворить возросший к стране после запуска в космос искусственного спутника Земли и первого космонавта интерес иностранцев.

Уже вскоре возникает специальная система подготовки кадров для гостиниц и ресторанов, а также сопровождающих групп и гидов-переводчиков. Управление с 1966 года выступает как официальная профессиональная структура, являясь действительным членом Международного союза туристских организаций и Международной федерации туристских агентств. В свою очередь «Интурист» остается единственной коммерческой организацией в государственной системе по иностранному туризму. Отделения его открыты почти в 80 пунктах СССР. Они функционировали во всех столицах союзных республик, а также в таких круп-

ных центрах, как Ленинград, Сочи, Ялта, Иркутск и др.

«Интурист» занимался организацией не только групповых туров, но и индивидуальных морских и речных круизов, поездок иностранцев на курорты СССР, а советских граждан — на зарубежные курорты. Устраивались и эксклюзивные туры, например — для охоты. Туризм в 1960-е стал настолько популярен, что почти во всех вузах страны создавались целевые секции, а в некоторых университетах даже клубы туристов. В институтах физкультуры ввели дисциплину «Туризм». Студенты знакомились с азами теории туризма и должны были поучаствовать в обязательном 5-дневном походе.

Спортивный туризм постепенно полностью перешел к советам профсоюзов. Управление этой сферой сосредоточилось в образованном при ВЦСПС Центральном совете по туризму (впоследствии — по туризму и экскурсиям: ЦСТЭ). Наряду с туристско-экскурсионным обслуживанием населения им была еще поручена организация самодельного туризма в стране. Центральный совет занимался путевками, плановым туризмом, туристическими маршрутами, системой турслетов. Он выпускал путёвки на маршруты, которые имели статус «всесоюзных».

В целях рекламы «Интурист» издавал и распространял как в СССР, так и за рубежом туристские проспекты, буклеты, плакаты, туристские фильмы, проводил передачи на радио и телевидении. Печатная продукция агентства рассылалась иностранным турфирмам, пароходным компаниям, раздавалась в самолетах «Аэрофлота» и аэропортах, распространялась на пароходах, курсирующих по международным линиям. «Интурист» старался учитывать пожелания зарубежных клиентов в отношении справочников, атласов, путеводителей и прочих информационно-туристских изданий.

И хотя в постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС «О мерах по дальнейшему развитию туризма и экскурсиям в стране» в 1969 году указывалось на множество недостатков, среди которых были дефицит «внимания повышению культуры и обслуживания



туристов и экскурсантов», «малое количество туристско-экскурсионных учреждений в отдельных районах», неполное «использование возможности организации путешествий на поездах, автобусах, речных и морских судах», советские республики оставались весьма притягательным туристским объектом.

С 1956 по 1985 год СССР посетило более 70 млн зарубежных гостей из 162 стран. Динамика иностранного туризма:

1956-й — 486 000

1960-й — 711 000

1965-й — 1 300 000

1970-й — 2 000 000

1975-й — 3 700 000

1980-й — 3 000 000

1985-й — 6 000 000

В 1983 году Главное управление по иностранному туризму при Совете Министров СССР было преобразовано в Государственный комитет СССР по иностранному туризму. Его председатель входил в состав Совета Министров, что говорит о высокой значимости этого направления в экономике страны. Материально-техническая база по обслуживанию иностранных туристов постоянно росла, и к концу XI пятилетки (1981—1985) к их услугам было более 100 гостиниц, moteley и кемпингов на 55000 мест. Иностранцам в конце 1980-х годов предлагалось более 500 маршрутов.

Неизменно большой интерес вызывала поездка на «Транссибирском экспрессе» из Москвы до Владивостока, через весь СССР. Быстро завоевал популярность и экзотический круиз на катерах по Каракумскому каналу, введенный в 1985 году. Достаточно подготовленным людям могли предложить и пешеходный 30-километровый поход по прибайкальской тайге.





В 60-е годы расширяется география въездного туризма в СССР. Наряду с традиционными для иностранных туристов путешествиями по крупнейшим городам СССР и другим туристским центрам разрабатываются маршруты по древнерусским городам, организуются поездки в отдельные области восточносибирского региона, прежде всего на озеро Байкал. Стали пользоваться интересом и речные круизы по Волге, Днепру, путешествия на теплоходах по Черному морю с отдыхом на одном из местных курортов.

Расширение географии въездного туризма сопровождается увеличением числа предлагаемых культурных и экскурсионных программ. В этот период появляются разнообразные песенные и фольклорные фестивали, ориентированные на знакомство с культурой народов Советского Союза. Популярными были «Белые ночи» в Ленинграде, «Фестиваль советской песни» в Сочи, «Московские звезды» и др.

С 1960-х начал формироваться так называемый «Центральный туристский район», включающий в себя Новгород, Ростов, Владимир, Суздаль, Углич, Ярославль и другие древнерусские города. Увеличиваются туристские потоки на север и восток страны — в Карелию, на Кольский полуостров, Урал, Сибирь, Байкал, в столицы республик Средней Азии. Особое место занимают путешествия по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа.

Различными туристскими организациями были разработаны тысячи всевозможных маршрутов разных видов, продолжительности по времени, сложности и комфортности. Некоторые из этих маршрутов были уникальны, к примеру: трансоюзный железнодорожный круиз Владивосток — города Сибирь — Москва — Ленинград — Рига — Таллин — Вильнюс — Киев — Крым — Кавказ — через Каспийское море (паромом) — столицы республик Средней Азии — Владивосток (путешествие длилось 30 дней); авиационный: Москва — Хабаровск — Владивосток — Путилин — Камчатка (Долина гейзеров — вулкан Гремучий — Петропавловск) — Москва; речной: на плотках по р. Белой (Урал, Башкирия); морской: Мурманск — Северный Ледовитый океан — Дудинка (Норильск) — Мурманск; а также конный — по горному

Алтаю. К 1970-м годам сложился уникальный маршрут по древнейшим русским городам — «Золотое кольцо»: Москва — Владимир — Иваново — Плещеево — Кострома — Ярославль — Переславль-Залесский — Москва.

Тогда же все отчетливее стали вырисовываться новые рубежи отечественного туризма. Немаловажную роль в развитии международного туристского обмена с участием соцстран сыграли научно-техническая революция и внедрение ее достижений на транспорте, прежде всего авиационном, что привело к значительному снижению транспортных тарифов и позволило самым широким слоям населения приобщиться к туристскому движению.

Транспорт, учитывая огромные расстояния страны и ее удаленность от основных туристских рынков, стал в Советском Союзе своеобразным локомотивом развития туризма. Наряду с бурным прогрессом авиации и особенно ростом ее реактивной тяги не отставал и рельсовый транспорт. Протяженность отечественных железных дорог в 60-е годы составляла около 12% их общемировой сети. Поэтому можно утверждать, что базой интенсификации туризма, его опорой будет неизменно оставаться наличие мощной, отвечающей современным запросам транспортной инфраструктуры.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамов А. А. История железнодорожного транспорта (краткий курс): Учебное пособие — М.: РГОТУПС, 2003. — 309 с.
2. Аксененко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России: от реформы к реформе. — М.: Транспорт, 2001. — 335 с.
3. Артемьев А. Крылья сверхдержавы. Гражданская авиация России 1914—2009. — М.: Яуза: Эксмо, 2009. — 610 с.
4. Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. — Том 4. Железнодорожный транспорт/ Гл. редактор Н. С. Конарев — М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. — 1039 с.
5. Воронкова Л. П. История туризма и гостеприимства. — М.: Фаир-Пресс, 2004. — 304 с.
6. Долженко Г. П. История туризма в Российской империи, Советском Союзе и Российской Федерации. — М.: Феникс, 2010. — 304 с.
7. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. — М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. — 279 с.
8. Соколова М. В. История туризма. — М.: Академия, 2010. — 352 с.
9. Раппопорт А. В. История туризма в России. — М.: МИИТ, 2005. — 210 с.
10. <http://www.airwar.ru/enc/craft/il14.html>, <http://www.airwar.ru/enc/craft/il18.html>. Доступ 1.09.2014. ●