

Практичні рекомендації для учнів групи 24

Професія: Агент з організації туризму

Тема 2. Самостійне виконання робіт агента з організації туризму

2.18 Розробка маршруту, формування туру.

Мета уроку

Навчальна: навчити учнів процесу організації туристичних виставок, зустрічей, ярмарок та презентацій

Виховна: виховувати в учнів пунктуальність, організованість, відповідальність та креативність

Розвивальна: розвивати логічне мислення і пізнавальний інтерес учнів до обраної професії.

Матеріал уроку:

Розробка туру включає такі етапи: вибір пунктів маршруту, ієрархізація цих пунктів, вибір пунктів початку та закінчення маршруту, після чого провадиться розробка схеми маршруту та його оптимізація. Розробка схеми маршруту та його програмне забезпечення є нерозривно пов'язаними паралельними процесами. Розрахунок вартості туру ґрунтується на проведених організаційно-технічних заходах з пошуку партнерів та укладених з ними угод.

Етап I Вибір пунктів маршруту. Критерієм відбору є атрактивність об'єктів показу для задоволення мети подорожі, можливість забезпечити різноманітність програми перебування в даному населеному пункті, його транспортна доступність та забезпеченість послугами гостинності.

Етап II Ієрархізація пунктів маршруту провадиться за вказаними вище критеріями, при цьому основна увага повинна бути звернута на клас гостинності та транспортну доступність обраних пунктів маршруту. Метою даного етапу є виділення диференціація пунктів маршруту відповідно до мети подорожі з виділенням пунктів дислокації з тривалим програмним забезпеченням та екскурсійних пунктів.

Етап III Вибір початкового та кінцевого пунктів маршруту здійснюється за показником транспортної доступності, тобто зв'язності з місцем постійного проживання потенційних туристів (зоною дії туроператора), взаємозамінності видів транспорту, типу транспортних засобів.

Етап IV. РОЗРОБКА СХЕМИ МАРШРУТУ. Схема маршруту залежить від обраної форми. Маршрут - це напрямок переміщення туриста. За схемою маршрути можуть бути лінійні, кільцеві, радіальні та комбіновані. (мал. 5). Вибір пунктів по маршруту узгоджується з програмою відповідно до виду туризму, терміну та класу обслуговування.

Вибір схеми маршруту залежить від транспортної системи: конфігурації транспортної мережі, її густоти та технічного стану, рівня розвитку окремих видів транспорту, рівня розвитку транспортної інфраструктури, що забезпечує надійність та безпеку роботи транспорту.

Найпоширенішим випадком при розробці схеми є варіант, коли за обмежений термін при мінімізації витрат часу на переміщення між основними пунктами маршруту бажано забезпечити максимально можливу інформативність подорожі, тобто охопити якнайбільше об'єктів показу за-для задоволення пізнавальної мети. Такий варіант отримав назву «задача комівояжера».

При вирішенні цієї задачі можна застосовувати методичний апарат теорії графів. Графо-аналітичні методи дають можливість виокремити найсуттєвіші елементи, унаочнити наявну інформацію, обґрунтувати відбір та ієрархізацію пунктів маршруту. Задача зводиться до побудови графа - математичного відображення просторової організації турпродукту. Граф являє собою певним чином організовану кінцеву множину вершин і множинність ребер. Вершини і ребра є елементами графа, що роблять його зв'язним. Граф називається метризованим, коли його елементам надається певне значення, наприклад, метризація вершин задається атрактивністю об'єктів показу в балах, місткістю та класністю готельної бази, бальною оцінкою різноманітності програми тощо; ребра графа відображають наявний зв'язок між вершинами і в нашому випадку це перш за все транспортний зв'язок, який відтворює або тільки наявність шляхів сполучення, або їх категорію чи полімагістральність. Значення ребер може задаватися відстанню (в км) між пунктами маршруту або часом, необхідним для його долаття тим чи іншим видом транспорту (такий варіант кращий, коли немає взаємозамінності транспортних засобів). Тобто сам процес побудови графа є певним впорядкуванням та генералізацією інформації відповідно до мети подорожі. Таким чином, ми маємо графічне зображення територіальної структури майбутнього турпродукту, що задана елементами графу. Вершинами графа (V) є пункти, обрані за визначеними критеріями, а ребрами (E) - наявний зв'язок між ними, тобто шляхи сполучення певної категорії.

Умови позначення: Пп – початковий пункт маршруту;

Пр – проміжний пункт з порядковим номером 1,2,...n;

Кп – кінцевий пункт маршруту;

Напрямок руху

Мал. 5. Схеми маршрутів.

Оцінка положення кожної вершини в графі, визначення її місця в загальній системі атрактивних ресурсів, а також оцінка графа в цілому (його зв'язність, конфігурація) і його параметризація за витратами часу провадиться за допомогою топологічних мір. Ці міри визначаються на множині відношень між елементами графа. Виділяють міри концентрації та диференціації, за якими оцінюється положення вершин в графі, і міри інтеграції та композиції, що дають змогу оцінити граф в цілому.

Розглянемо умовний приклад. На певній території за умов атрактивності туристичних ресурсів, рівня розвитку готельної бази та транспортного забезпечення виділені п'ять пунктів, що зв'язані між собою автошляхами вищої категорії та залізничним сполученням (мал. 6). Треба оцінити положення кожної вершини в графі. Для цього використовується показник центральності (λ), що визначається за кількістю інцидентів (це кількість ребер, що виходять з даної вершини) - таблиця 3.

1-5 - пункти маршруту, з них 2,3,5 - пункти ночівлі,

1,4 - екскурсійні пункти; стрілками показаний напрямок руху

Мал. 6. Графо-аналітична модель організації маршруту.

Таблиця 3

Показники оцінки вершин графа

показники	1	2	3	4	5
центральності	1	3	3	1	2
ієрархічності	4	1	2	4	3

Як видно з мал. 6, найкраще положення в графі займають пункти V_2 та V_3 , але в пункті V_2 наявний міжнародний аеропорт, тому за показником ієрархічності він займає перше місце і визначений як початковий пункт маршруту. Пункти V_1 та V_4 , які мають найнижчі показники центральності та ієрархічності, обираються як екскурсійні пункти, що забезпечують програму перебування відповідно в пунктах V_2 та V_3 . Схема маршруту в даному випадку складається як комбінована і має два варіанти руху: 1) $V_2 - V_5 - V_3$ чи 2) $V_2 - V_3 - V_5$ - Варіативність побудови маршруту визначається за показником цілісності (μ), який в теорії графів називається цикломатичним числом і показує кількість замкнених циклів в графі (чим більше μ - тим ціліснішим є граф і більше варіантів маємо при побудові схеми маршруту). Оскільки ми маємо різні варіанти побудови схеми руху по маршруту, суттєвим є оцінка граф В Цілому задля порівняльної параметризації пропонуваніх схем. Для цього використовується показник зв'язності (β), який обраховується як відношення суми ребер графа до суми його вершин: $\beta = E/N$. Показники міри композиції дають змогу оцінити конфігурацію та компактність пропонуваної схеми маршруту. Загальну конфігурацію графа оцінюють за показником форми (π), який обраховується за формулою:

$$\pi = \frac{E}{\delta}$$

де δ - діаметр графа або мінімальна кількість ребер, що з'єднує максимально віддалені його вершини. Чим більше значення показника π , тим більш компактну форму має схема маршрута (відповідно до умов мал.6 $\delta = E_{1,2} + E_{2,3} + E_{3,4}$). Щоб оцінити саме компактність пропонуваної схеми використовують показник компактності (η), який визначається за формулою:

$$\eta = \frac{\varepsilon}{V}$$

де ε периметр графа, тобто сукупність ребер, що є зовнішньою гранню графа (за мал. 6 $\varepsilon = E_{1,2} + E_{2,5} + E_{5,3} + E_{3,4}$). Показник компактності оцінює протяжність графа -чим менше його значення, тим компактніший граф, тобто тим менше витрати часу на долання відстаней між пунктами маршруту Показники задаються по кожному варіанту схеми маршруту (таблиця 4).

Таблиця 4

*Оцінка схеми маршруту **

μ	β	δ	π	ε	η
1	1	3	1,7	4	0,8

* Показники задаються по кожному варіанту схеми маршруту

Таким чином, обирається комбінована схема маршруту за першим варіантом руху ($\sqrt{2} - \sqrt{5} - V_3$).

Etap V. ОПТИМІЗАЦІЯ МАРШРУТУ полягає у встановленні ряду об'єктивних та суб'єктивних обмежень. Об'єктивні обмеження виходять з умов сегментації ринку, а суб'єктивні визначаються можливостями туроператора. Обмеження визначаються перш за все цільовим споживчим сегментом (вік, життєвий цикл сім'ї, стиль та рівень життя тощо). Часові обмеження стосуються сезонності та терміну подорожі. Економічні обмеження виходять з умов функціонування ринку (кон'юнктура ринку, стан конкурентного середовища, цінова політика тощо).

Основним обмеженням на початковому етапі розробки туру є обмеження в часі та засобах по забезпеченню комфортності подорожування. Саме часові обмеження визначають вибір транспортних засобів та їх тип під час проходження маршруту. Вибір транспортного засобу слід розглядати як введення певних обмежень в організаційні параметри туру (кількість туристів в групі і відповідно вибір форми туру впливають на його організацію та вартість).

Види транспорту та типи транспортних засобів дуже різняться за своїми характеристиками (таблиця 5). При виборі засобів пересування керуються відстанню, а при виборі типу транспортного засобу - його комфортністю (швидкість, місткість, зручності). В пасажирських перевезеннях на далекі відстані домінує повітряний транспорт. За останні 15 років частка туристів в міжнародних повітряних пасажироперевезеннях зросла більш ніж удвічі (з 30 до 70%). В перевезеннях на короткі відстані найбільшою популярністю користується автомобільний транспорт, що стимулюється як зростаючою автомобілізацією населення, так і технологічними змінами в автомобілебудуванні в бік збільшення швидкості та комфортності та зменшення енергомісткості. Так, обсяг автобусних пасажироперевезень за останні 20 років збільшився майже вдвічі. У внутрішньоконтинентальних перевезеннях пасажирів автомобільний транспорт переважив залізничний.

Таблиця 5

Оцінка видів транспорту за основними вимогами.

Вид транспорту	1	2	3	4	5	Сумарне значення індексу
Залізничний	3	4	3	2	3	15
Водний	4	5	4	4	1	18
Автомобільний	2	2	2	1	4	11
Повітряний	1	3	5	3	5	17

* *Значення експертної оцінки:*

1 - швидкість або час, що витрачається на дорогу;

2 - інтенсивність або частота руху;

3 - надійність роботи даного виду транспорту;

4 - доступність або кількість пунктів, які обслуговуються та можливість дістатися в будь-яку точку;

5 - вартість.

Найбільш сприятливий показник-1.

За умов розробки туру, що подані на мал.6, комбінований маршрут терміном 8 діб забезпечується повітряним транспортом для доставки туристів до місця подорожі і назад та комфортабельним автобусом туристичного класу для забезпечення внутрішніх перевезень.

Завдання:

1. Скласти схему класифікації туристичних маршрутів на основі різних ознак.

2. Намалювати схематично радіальні, лінійні та кільцеві маршрути.

Навести приклади різних типів маршрутів.

3. Побудувати таблицю поділу маршрутів за категоріями складності.

4. Що таке туристський маршрут?

5. За якими ознаками класифікують туристські маршрути?

6. Як поділяють маршрути за особливостями побудови траси?

7. Чим відрізняються навчальні маршрути від пізнавальних?

8. Які маршрути за способом пересування належать до пасивних?
 9. Маршрут тривалістю 3-5 днів називається ...
 10. За сезонністю туристські маршрути бувають?
 9. Скільки категорій складності маршрутів виділяють відповідно до спортивної класифікації?
 10. Походи якої максимальної категорії складності можна здійснювати на території України?
 11. За якою ознакою маршрути поділяють на постійно діючі, тимчасові і маршрути одноразового проходження
- Відповіді та конспекти надсилайте на адресу: sanya1bufz@gmail.com

З повагою Руда Вікторія Василівна!