



Študentská vedecká aktivita

Transsibírska magistrála ako produkt cestovného ruchu

Katarína Mitříková

Sekcia: Cestovný ruch

Konzultant: Ing. Radka Marčeková

Banská Bystrica
2013

OBSAH

ÚVOD.....	3
1. VÝCHODISKÁ SKÚMANIA TRANSSIBÍRSKEJ MAGISTRÁLY AKO PRODUKTU CESTOVNÉHO RUCHU	3
1.1. Produkt cestovného ruchu.....	3
1.2. Transsibírska magistrála	5
1.3. História budovania Transsibírskej magistrály	6
1.4. Vlaky na trati Transsibírskej magistrály	8
1.5. Metodika spracovania.....	10
2. ANALÝZA TRANSSIBÍRSKEJ MAGISTRÁLY AKO PRODUKTU CESTOVNÉHO RUCHU.....	10
2.1. Analýza Transsibírskej magistrály ako produktu organizovaného cestovného ruchu	11
2.1.1. BUBO travel agency.....	11
2.1.2. Wagon service travel	14
2.1.3. ESO Travel.....	17
Zhrnutie	19
3. NÁVRH INDIVIDUÁLNEHO ORGANIZOVANIA CESTY TRANSSIBÍRSKOU A TRANSMONGOLSKOU MAGISTRÁLOU	19
3.1. Plánovanie cesty Transsibírskou a Transmongolskou magistrálou	20
3.2. Obstaranie dopravných cenín.....	21
3.3. Zabezpečenie ubytovania a stravovania.....	24
3.4. Plánovaný odhad výdavkov	25
3.5. Komparácia výdavkov spojených s účasťou na zájazde s individuálnou formou . účasti	26
ZÁVER	26
ZOZNAM POUŽITEJ LITARATÚRY	27
PRÍLOHY	30

ÚVOD

Železničná doprava na dlhé vzdialenosti sa pri dnešnom trende rýchlej prepravy cestujúcich neteší veľkej obľube, existuje však jedna trasa, ktorá si napriek šiestim dňom stráveným vo vlaku svojich záujemcov vždy nájde. Ide o Transsibírsku magistrálu spájajúcu Ďaleký východ s Moskvou.

Témou práce študentskej vedeckej aktivity je Transsibírska magistrála ako produkt cestovného ruchu. Cieľom práce je preskúmať Transsibírsku magistrálu v ponuke vybraných cestovných kancelárií a možnosti jej individuálneho organizovania. Obsahom riešenia práce je poznanie produktu cestovného ruchu z teoretického hľadiska, charakteristika Transsibírskej magistrály, história jej budovania a venujeme sa aj vlakom na trati Transsibírskej magistrály. V návrhovej časti práce opisujeme možnosť individuálneho organizovania cesty touto traťou.

Práca by mala poskytnúť prehľad ponúk zájazdov Transsibírskou magistrálou pre potenciálneho záujemcu a ich porovnanie s možnosťou individuálneho organizovania cesty. Osobný záujem o absolvovanie cesty Transsibírskou magistrálou nám bol motívom výberu tejto témy.

1. VÝCHODISKÁ SKÚMANIA TRANSSIBÍRSKEJ MAGISTRÁLY AKO PRODUKTU CESTOVNÉHO RUCHU

Budovanie Transsibírskej železnice sa začalo pre 127 rokmi s cieľom kolonizácie a upevnenia moci Ruska na Sibíri. Dnes ju vnímame ako prostriedok nákladnej prepravy, masovej osobnej dopravy a tiež ako súčasť produktu cestovného ruchu. Aby sme mohli skúmať Transsibírsku magistrálu na trhu cestovného ruchu, je nevyhnutné venovať sa v úvode teoretickým východiskám.

Pre pochopenie Transsibírskej magistrály ako produktu cestovného ruchu sa v tejto kapitole zaoberáme produktom cestovného ruchu všeobecne, charakteristikou Transsibírskej magistrály, históriou jej budovania a opisom vlakov na jej trati.

1.1. Produkt cestovného ruchu

Z pohľadu ekonomickej teórie je produktom čokoľvek, čo má svojho vlastníka a môže byť realizované na trhu, čiže vymenené za určitý peňažný ekvivalent (Palatková, Zichová, 2011, s. 63). Podľa Kotlera sú produktom „všetky hmotné a nehmotné statky, ktoré môžu

byť nakupované, používané a spotrebovávané, a ktoré môžu uspokojovať potreby a prania" (Kotler, 2004, s. 382).

Produkt cestovného ruchu je vo výkladovom slovníku cestovného ruchu definovaný ako „všetko, čo sa ponúka na trhu cestovného ruchu a má schopnosť uspokojiť potreby návštevníkov a vyvolať tak komplexný súbor zážitkov" (Gúčík a kol., 2006, s. 144, heslo: produkt cestovného ruchu). Možno ho chápať aj ako „úžitok zo spotreby statkov a služieb, ktoré ponúka cieľové miesto a produkujú podniky a organizácie v ňom" (Gúčík, 2010, s. 175).

Sniščák (1997) vychádza z definície produktu cestovného ruchu ako sumy rôznych tokov služieb, ktoré predávajú podniky cestovného ruchu. Následne konštatuje, že „produkt cestovného ruchu je symbiózou využitia materiálnych a nemateriálnych zdrojov s cieľom uspokojiť potreby a požiadavky účastníkov cestovného ruchu" (Sniščák, 1997, s. 163).

Produkt cestovného ruchu je možné skúmať z viacerých hľadísk. Z ekonomického hľadiska je možné považovať za produkt cestovného ruchu „súbor statkov a služieb, ktoré požaduje a spotrebúva návštevník počas cestovania a pobytu v cieľovom mieste" (Gúčík, 2010, s. 175). Z pohľadu podnikateľského subjektu cestovného ruchu môže byť produkt chápaný ako služba alebo komplex služieb, ktoré sú schopné zabezpečiť s využitím vlastných zdrojov a samotný návštevník v cestovnom ruchu ho vníma ako balík služieb schopný vytvoriť „komplexný zážitok od chvíle, kedy opustí svoje zvyčajné prostredie (čiastočne aj pred týmto okamihom - možnosť rezervovania služieb) až do doby svojho návratu (čiastočne aj po návrate - vyvolávanie fotografií a pod.)" (Palatková, Zichová, 2011, s. 63). Ak sa na produkt cestovného ruchu pozeráme z národohospodárskeho hľadiska ide o „súhrn prvkov primárnej ponuky, všetkých služieb a tovarov, ktoré produkujú podniky súkromného sektora a organizácie verejného sektora na uspokojovanie potrieb návštevníkov" (Gúčík, 2010, s. 176).

Produkt cestovného ruchu musí z hľadiska dopytu na trhu cestovného ruchu spĺňať atribúty ako atraktivnosť, prístupnosť, potenciál uspokojiť potreby a požiadavky účastníkov cestovného ruchu, pozitívny imidž a primeranosť ceny, ktorú je účastník cestovného ruchu ochotný zaplatiť (Sniščák, 1997, s. 164).

Pre cestovný ruch je typické, že rozhodujúcu súčasť jeho produktov tvoria služby, ktoré produkuje a ponúka cieľové miesto ako primárna ponuka a podniky cestovného ruchu ako sekundárna ponuka (Orieška, 2011, s. 9). Producentmi služieb v cestovnom ruchu sú podniky a organizácie v cieľových miestach a aj tie, ktoré zabezpečujú služby už

počas prepravy do cieľových miest. O spojenie dopytu a ponuky sa starajú sprostredkovatelia služieb, ktorými sú cestovné kancelárie a cestovné agentúry, turistické informačné kancelárie, informačné a rezervovacie systémy (Gúčik, 2010, s. 189).

V našej práci sa budeme zaoberať najmä produktom cestovných kancelárií vystupujúcich v postavení sprostredkovateľov služieb jednotlivých producentov, ktoré kombinujú do balíkov služieb - zájazdov. Legislatíva sa vymedzeniu zájazdu venuje v §2 Zákona č. 281/2001 Z.z. o zájazdoch, podmienkach podnikania cestovných kancelárií a cestovných agentúr a o zmene a doplnení Občianskeho zákonníka v znení neskorších predpisov.

V uvedených definíciách produktu cestovného ruchu akcentuje jeho vlastnosť vytvoriť komplexný súbor zážitkov. Záujem o získanie nezabudnuteľného zážitku a prežitia dobrodružstva plynúceho z účasti na cestovnom ruchu je súčasným trendom, ktorý prispieva k oživeniu cestovného ruchu a k propagácii zainteresovaných subjektov. Preto mnohé cestovné kancelárie ponúkajú produkty obohatené o netradičné zážitky. Jedným z produktov cestovných kancelárií, ktorý je skutočne bohatý na zážitky a dobrodružstvo, je zájazd Transsibírskou magistrálou. Za prežitím týchto zážitkov sa vydávajú účastníci organizovaného cestovného ruchu, ale i individuálni cestujúci.

1.2. Transsibírska magistrála

Transsibírska magistrála patrí svojou dĺžkou 9289 kilometrov k najvýznamnejším úspechom železničného staviteľstva na svete. Ide o spojenie Moskvy a Vladivostoku, významného námorného prístavu na východe Ruska, hraničiaceho s Čínou a Severnou Kóreou. Tvorí hlavnú dopravnú tepnu na Sibíri, ktorou cestujú nielen domáci obyvatelia za prácou či známymi, ale aj návštevníci, ktorí cestu Transsibírskou magistrálou chápu ako dobrodružstvo.

Prvých 1777 kilometrov magistrály patrí železniciam európskeho Ruska, ďalších 7512 kilometrov tvorí vlastná Transsibírska železnica, ktorá vedie do Vladivostoku po troch tratiach - Amurskej, Ussurijskej a Východočínskej (príloha 1). Amurská trať sa začína v meste Čita a končí v Chabarovsku, kde sa spája Ussurijská trať s konečnou stanicou vo Vladivostoku. Počas celej cesty cestujúci neprekročia hranice iného štátu ako Ruska. Do Vladivostoku je možné dopraviť sa aj Východočínskou železnicou, ktorá podobne začína v Čite a vedie cez oblasť Mandžuska (starší názov pre severovýchod Číny) cez mesto Charbin (Schabert, 2010, s. 136).

Vlaky na tejto trase prechádzajú cez 7 časových pásiem a 87 miest, v mnohých z nich boli kedysi pevnosti na zaistenie novodobytých území, napríklad v uralskom Čelabinsku, nazývanom aj „brána na Sibír“. Medzi ďalšie zastávky na trase patrí mesto Vladimir, jedno z najstarších miest Ruska, Omsk, stará vojenská pevnosť a tiež miesto vyhnanstva, kde sa nútene zdržiaval aj známy spisovateľ Fiodor Michajlovič Dostojevskij. Ďalej Novosibirsk, Ľumeň, Krasnojarsk, Irkutsk, Ulan-Ude s najväčšou bustou Lenina na svete a ostatné mestá s bohatou históriou a pamiatkami. Trasa Transsibírskej magistrály vedie okolo jazera Bajkal, najväčšieho sladkovodného jazera na svete, dlhého 636 kilometrov a širokého od 27 do 80 kilometrov (Schabert, 2010, s. 135).

Od Transsibírskej magistrály sa vyčleňujú štyri ďalšie trate, ktoré majú z veľkej časti rovnaký priebeh, ale na Sibíri a Ďalekom východe dochádza k ich rozvetveniu do rôznych cieľových miest. Transmongolská magistrála sa od Transsibírskej magistrály odkláňa v meste Ulan-Ude a vedie cez hlavné mesto Mongolska Ulanbátar do Peking, kam je možné dostať sa aj Transmandžuskou magistrálou. Tá sa od Transsibírskej magistrály odkláňa v Číne a prechádza oblasťou Mandžuska až do Peking (príloha 2). Od hlavnej trate Transsibírskej magistrály, ktorá neprechádza iným štátom ako Ruskom, sa odpája ešte niekoľko tratí, a to Bajkalsko-amurská trať, Turkménsko-sibírska magistrála, ktorá začína v meste Arys v Kazachstane a na Transsibírsku magistrálu sa napája v meste Novosibirsk, a z Moskvy sa na hlavnú trať Transsibírskej magistrály možno pripojiť aj Južnouralskou líniou (príloha 3) (www.transsiberianexpress.net, 10.2.2013).

V predchádzajúcom období bolo navrhované rozšírenie Transsibírskej magistrály aj do západnej Európy, no prekážku tvorí rozchod koľají, ktorý je v Rusku 1 520 milimetrov a v prevažnej časti Európy 1 435 mm. S predĺžením trate je ~~vsak~~ spojené aj nemalé ekonomické riziko vzhľadom na predpoklad nedostatku prepravných výkonov a tiež vojensko-strategické ciele.

1.3. História budovania Transsibírskej magistrály

Nápad vybudovania spojenia Moskvy s pobrežím Tichého oceánu železnicou predstavil v roku 1857 Nikolaj Muravjov-Amurský, gubernátor Východnej Sibíri. Propagátorom tejto myšlienky bol vtedajší ruský minister financií Sergej Witte (International Masters Publishers, 2011). Spojenie Sibíri s Pacifikom znamenalo príležitosť napojenia obrovskej Sibíri na európsku časť Ruska, čím by sa dosiahlo hospodárske a priemyselné sprístupnenie Sibíri s jej nerastným bohatstvom a predišlo by sa preľudneniu európskej časti Ruska usadzovaním ruských kolonistov v západnej časti Sibíri (Schabert,

2010, s. 134). Ďalším motívom, ktorý viedol k propagácii výstavby železnice bola skutočnosť, že Rusku medzi európskymi koloniálnymi veľmocami a silnejúcim významom Číny a Japonska hrozila strata vplyvu na Sibíri. Dôležitú úlohu hrali pri rozhodovaní o výstavbe aj vojenské a strategické úvahy. Po železnici by bolo možné sa ľahšie a rýchlejšie prepraviť do východnej časti cárskej ríše a zároveň by Rusko mohlo rozšíriť svoj vplyv na Mandžusko. Z týchto dôvodov cár Alexander III., predposledný cár Ruska v rokoch 1881 až 1894, v roku 1886 schválil projekt výstavby slovami: „Nariaďujem začať stavať súvislú železnicu cez celú Sibír, chcem spojiť sibírske regióny bohaté na prírodné zdroje s ostatným Ruskom s pomocou železničnej infraštruktúry. Vyhlasujem to ako svoju vôľu po návrate z krajov Východu" (www.encyklopedia.sme.sk, cit. 10.02.2013). Práce na budovaní najväčšieho železničného projektu na svete sa začali v roku 1891 položením základného kameňa Nikolajom Alexandrovičom, synom Alexandra III. (www.transsiberianexpress.net, 10.2.2013).

S výstavbou magistrály sa začalo vo Vladivostoku a súčasne na úpätí Uralu. Financovaná bola ruskou vládou a stála 1,5 miliardy zlatých rubľov, pričom na zníženie nákladov boli najatí vojaci, väzni, roľníci a migrujúci robotníci z Japonska, Kórei a Číny. Keďže Rusi nedisponovali dostatočným množstvom kvalifikovaných pracovníkov, na stavbu pilierov a mostov si povolali talianskych kamenárov. Ich poznatky tu boli nevyhnutné, pretože trať prekračovala 16 veľkých riek, ktorých brehy spájali mohutné mosty, niektoré dlhé viac ako 2 kilometre. Na stavbe tejto sibírskej tepny sa tak podieľalo približne 90 tisíc pracovníkov. Všetci boli vystavení krutým klimatickým podmienkam a riziku rôznych chorôb. Prácu sťažovalo nedostatočné zásobovanie, prepraviť všetok materiál a zásoby potrebné pre výstavbu železnice a zároveň zabezpečiť prepravu robotníkov do vyľudnených oblastí, kam sa kládla trať, nebolo jednoduché. Ďalším úskalím bol komplikovaný terén, s ktorým stavitelia mali najväčší problém v Bajkalskom regióne. To všetko malo za následok extrémne vysokú úmrtnosť pracovníkov (Schabert, 2010, s. 135).

Do roku 1900 sa napriek zamrznutej pôde, povestnej sibírskej zime a rôznym komplikáciám podarilo položiť okolo 3600 kilometrov koľajníc, ktoré spojili Čelabinsk s prístavom Listvianka na západnom brehu Bajkalského jazera. Šetrenie na materiáli a vyhotovení železnice však na tomto úseku viedlo k vykoľajeniam lokomotív a niekoľkým nehodám. Ďalej stavba Transsibírskej magistrály viedla po južnom brehu Bajkalského jazera, kde bolo potrebné na úseku 70 kilometrov vybudovať 37 tunelov (Schabert, 2010, s. 136).

Do Stretenska sa trať dostala v roku 1901. Cestujúci sa museli aj s nákladom prepraviť trajektom po riekach Šilka a Amur, aby mohli pokračovať po už dokončenej Ussurijskej trati do Vladivostoku. Priame železničné spojenie s Vladivostokom existovalo až od roku 1903. Išlo o južnú trasu, vedúcu cez mandžuský Charbin, nazývanú tiež Východočínska železnica. Jej uvedenie do prevádzky zdržovali diplomatické rokovania, keďže železnica bola majetkom Ruska, ale prechádzala cez čínske územie. V roku 1904 ju využívali najmä ruské vojenské jednotky, aby sa pomerne rýchlo presunuli do oblasti Mandžuska, kde vypukla rusko-japonská vojna. Rusko vojnu prehralo a tým stratilo kontrolu nad časťou Mandžuska. Staviteľia sa však s Východočínskou železnicou neuspokojili a rozhodli sa viesť trať na ruskom území vybudovaním severnej trasy pozdĺž rieky Amur. Práce sa začali v roku 1906 a skončili sa v roku 1916. Týmto rokom sa ukončili všetky práce na Transsibírskej magistrále (www.transsiberianexpress.net, 10.2.2013).

Na Transsibírsku magistrálu sa časom začali napájať i iné trate a tak je dnes možné dostať sa z Moskvy až do Pekingu. Transmongolská magistrála, ktorá sa od hlavnej trate Transsibírskej magistrály odkláňa v Ulan-Ude a vedie cez Chentejské hory a púšť Gobi do Peking, sa začala budovať po mongolskej revolúcii v roku 1924. V roku 1984 bola dokončená najnovšia časť, Bajkalsko-amurská magistrála, ktorá sa využíva výlučne na prepravu surovín zo Sibíri a japonského tovaru do Európy (International Masters Publishers, 2011).

1.4. Vlaky na trati Transsibírskej magistrály

Na trati Transsibírskej magistrály je vypravovaných niekoľko kategórií vlakov, a to osobné vlaky, rýchliky, tzv. „firm“ vlaky, ktoré patria do kategórie rýchlikov, ale sú pohodlnejšie a tiež aj drahšie. Osobné vlaky sú označené číslami do 171 do 400, rýchliky číslami od 1 do 170, pričom čísla označujú rýchlosť vlaku, takže vlak s číslom 1 je najrýchlejší a vlak s číslom 170 najpomalší spomedzi tejto kategórie. „Firm“ vlaky zvyčajne nemajú číslo, ale názov. Napríklad z označenia vlaku #2, „Rossiya“, ktorí prepravuje cestujúcich z Moskvy do Vladivostoku, vieme vyčítať, že ide o rýchlik a zároveň „firm“ vlak. Ak sa cestujúci rozhodne cestovať z Moskvy do Irkutska vlakom s označením #250, pôjde o štandardný osobný vlak, a keďže nemá osobitý názov, nepôjde ani o vlak vyššej kvality (www.waytorussia.net, 15.3.2013). Preprava môže byť zabezpečená aj v mimoriadne luxusných zájazdových vlakoch, v ktorých sú vybavenie a služby na vysokej úrovni. Príkladom takýchto vlakov je vlak „Zlatý orol“

(www.gwtravel.co.uk, 15.3.2013), ktorý prepravuje cestujúcich z Moskvy do Vladivostoku, a vlak „Zarengold“ (www.transsiberian-travel.com, 15.3.2013), s ktorým je možné dostať sa z Moskvy do Pekingu cez Mongolsko.

Cena dopravných cenín odráža zvolenú kategóriu vlaku a vozňovú triedu. Je možné si zvoliť z troch tried vozňov. Vozeň 1. triedy je členený na deväť dvoj lôžkových oddielov, nazývaných „Spalny wagon“, vozeň 2. triedy je členený na deväť štvor lôžkových oddielov, nazývaných tiež „Kupé“ a vozeň 3. triedy – má deväť otvorených oddielov, nazývaných „Platzkartny“. Vo vlakovej súprave je zaradený reštauračný vozeň a vozeň, v ktorom je možné osprchovať sa za poplatok. V prípade prepravy navzájom cudzích cestujúcich alebo iných dôvodov, si môže cestujúci zvoliť viac lôžkový oddiel 1. a 2. triedy obsadený len osobami rovnakého pohlavia. Preprava menších domácich zvierat je umožnená za určitých podmienok v 3. a 2. triede, ak ide napríklad o väčšie plemená psov, ich preprava je možná len v 2. triede pri rezervovaní celého oddielu, t.j. pri zaplatení 4 dopravných cenín (www.russiantrains.com, 15.3.2013).

Vozeň 1. triedy je členený na jednotlivé oddiely s dvoma lôžkami. Oddiel je vybavený klimatizáciou, rádiom, úložným priestorom na batožinu, malým stolom a uzamykateľnými dverami. Uterák a posteľná bielizeň je v cene dopravnej ceniny, avšak pripraviť si lôžko musí každý cestujúci sám. Cestovanie tzv. „1. triedou so službami“ je obohatené o dodatočné služby. V tejto triede čaká na cestujúceho už pripravené lôžko, papuče, občerstvenie a každý deň cesty aktuálna miesta tlač. O niečo vyššia kvalita oddielu a služieb 1. triedy je zabezpečená v triede pre obchodných cestujúcich (www.realrussia.co.uk., 15.3.2013)

Vozeň 2. triedy je členený na deväť oddielov so štyrmi lôžkami. Oddiel je vybavený dvoma poschodovými posteľami, úložným priestorom pre batožinu, stolom a uzamykateľnými dverami. Ak nie je posteľná bielizeň a uteráky v cene dopravnej ceniny, je možné si ich za poplatok vyžiadať od obsluhujúceho personálu. Druhá trieda so službami je obohatená o občerstvenie podávané obsluhou vozňa (www.realrussia.co.uk., 15.3.2013).

Hovorové pomenovanie „platzkarta“ platí pre 3. triedu, ktorú využívajú domáci obyvatelia a turisti najmä s cieľom nadviazať kontakt s ostatnými cestujúcimi. Vo vozni tretej triedy sa nachádza 54 lôžok umiestnených v 9 oddieloch po 6 lôžok. Medzi jednotlivými oddielmi nie sú dvere (www.realrussia.co.uk., 15.3.2013). V takomto otvorenom kupé sa nachádzajú dve poschodové posteľe a dve lôžka umiestnené kolmo na uličku vo vozni. Usporiadanie lôžok jednotlivých triedach vlaku sa nachádza v prílohe 4.

V každom vozni je k dispozícii zariadenie na varenie vody k príprave čaju, tzv. samovar, a zásobníkový ohrievač vody, bojler.

1.5. Metodika spracovania

Po spracovaní teoretických východísk skúmania Transsibírskej magistrály ako produktu cestovného ruchu sa v druhej kapitole venujeme analýze ponuky zájazdov Transsibírskou magistrálou od vybraných cestovných kancelárií - Bubo travel agency, Wagon service travel a ESO travel a možnosti individuálneho organizovania cesty Transsibírskou magistrálou. Pri výbere cestovných kancelárií, ktorých produkt sme podrobili analýze, sme brali do úvahy zameranie cestovnej kancelárie, ponuku poznávacích zájazdov, zaradenie zájazdu Transsibírskou magistrálou v ich ponuke a postavenie cestovnej kancelárie na slovenskom trhu cestovného ruchu.

Údaje o ceste Transsibírskou magistrálou získame z primárnych aj sekundárnych zdrojov. Sekundárnymi zdrojmi pri analýze budú webové stránky jednotlivých cestovných kancelárií, ich katalógy v tlačenej aj elektronickej podobe. V návrhovej časti práce vychádzame zo sekundárnych zdrojov, ktorými sú cestopisy individuálnych cestujúcich ako aj účastníkov zájazdu dostupné na internete. Primárnym zdrojom údajov bude elektronická komunikácia s pracovníkmi cestovných kancelárií, týkajúca sa ~~ohľadne~~ konkrétneho zájazdu Transsibírskou magistrálou. Pre návrhovú časť bude primárnym zdrojom údajov vopred pripravený štruktúrovaný rozhovor (príloha 5) s cestovateľom MUDr. Tomášom Mitríkom, ktorý individuálnu cestu Transsibírskou magistrálou absolvoval v roku 2007. Pri spracovaní zistených údajov použijeme metódu analýzy, syntézy, abstrakcie, indukcie, dedukcie a komparácie.

2. ANALÝZA TRANSSIBÍRSKEJ MAGISTRÁLY AKO PRODUKTU CESTOVNÉHO RUCHU

V analytickej časti práce sa venujeme zájazdu na trase Transsibírskej magistrály ako produktu organizovaného cestovného ruchu a skúmame ho v ponuke vybraných cestovných kancelárií: BUBO travel agency (ďalej CK Bubo), Wagon service travel (ďalej WS travel) a ESO travel. Všetky tri cestovné kancelárie ponúkajú pod názvom Transsibírska magistrála zájazd z Moskvy do Peking. V záujme zachovania správnej terminológie je potrebné upresniť, že ide aj o časť trasy Transmongolskej magistrály.

V súlade s uvádzaním názvu produktu v katalógoch cestovných kancelárií budeme v analytickej časti práce používať pojem Transsibírska magistrála vrátane jej rozvetvenia do

Pekingu. V ponuke každej cestovnej kancelárie opisujeme program zájazdu a celkovú cenu zájazdu vrátane položiek, ktoré cestovné kancelárie nezahrnuli do katalógovej ceny zájazdu.

2.1. Analýza Transsibírskej magistrály ako produktu organizovaného cestovného ruchu

Pri klasifikácii cestovného ruchu z hľadiska spôsobu jeho organizovania rozlišujeme individuálnu cestu a organizovaný zájazd. Organizovaniu cestovania sa venujú cestovné kancelárie a výsledkom tohto procesu je produkt - zájazd alebo pobyt. „Zájazd je organizované cestovanie skupiny osôb podľa stanoveného programu po určenej trase za určitým cieľom" (Gúčík, 2010, s. 218). Pre organizované cestovanie je teda charakteristický spoločný program s pevnými bodmi, pričom voľnosť účastníka zájazdu je obmedzená (Gúčík, 2006, s. 121). Výhodou tejto formy cestovania je najmä komfort a bezstarostná organizácia, prítomnosť delegáta, sprievodcu, ktorý pozná pomery v krajine a vie v prípade potreby poradiť, pomôcť. Pre účastníka zájazdu nie je nevyhnutná znalosť cudzieho jazyka a cestovná kancelária vie zabezpečiť atraktívny balík služieb za výhodné ceny. Nevýhodou je vyššia cena zájazdov v porovnaní s ich organizovaním vo vlastnej réžii, nutnosť prispôsobenia sa organizácií zájazdu a menšia anonymita.

Zájazd Transsibírskou magistrálou analyzujeme v ponuke vybraných cestovných kancelárií a skúmame, ktorá cestovná kancelária je schopná vzhľadom na vybrané faktory lepšie zapôsobiť na zákazníka pri jeho rozhodovaní o kúpe produktu.

2.1.1. BUBO travel agency

Cestovná kancelária Bubo sa zameriava predovšetkým na dobrodružné spoznávanie krajín z celého sveta a je špecialistom na poznávacie zájazdy expedičného a adrenalínového charakteru. Atribúty dobrodružnosti spĺňa aj zájazd Transsibírskou magistrálou. Cestovná kancelária ho má zaradený do kategórie komfortných poznávacích zájazdov, v ktorých zabezpečuje 2 týždne dôkladného poznávacieho programu, kvalitných slovenských sprievodcov a ubytovanie v hoteloch vyššieho štandardu.

Na otázku, či je o tento zájazd záujem, či sa darí naplniť plánované kapacity, nám CK Bubo odpovedala pozitívne. O efektívnosti jeho organizovania svedčí aj opätovné zaradenie zájazdu Transsibírsou magistrálou do tlačenej katalógu na rok 2013 a to v troch termínoch. Zájazd trvá 14 dní (13 nocí), počas ktorých sa prekračujú hranice troch štátov - Ruska, Mongolska a Číny. V súčasnosti sú aktuálne termíny 7.6.-20.6.2013, 21.6.-

4.7.2013 a 5.7.- 18.7.2013 avšak termín zájazdu sa môže posunúť o 1 až 2 dni v závislosti od aktuálneho harmonogramu vlakov, keďže ide o prepravu pravidelnými linkovými vlakmi po Transsibírskej magistrále.

Katalógová cena zájazdu je 2 135 € a zahŕňa cenu letenky bez letiskových poplatkov, ubytovanie v hoteli triedy **** s raňajkami na 6 nocí, jednu noc v mongolskej jurte, 7 nocí vo vlaku, dopravné ceniny na vlak 2. vozňovej triedy, všetky transfery, výlety k Bajkalskému jazeru, do národného parku Terelj, poldennú prehliadku Moskvy a celodennú prehliadku Pekingu, slovenského BUBO sprievodcu a poistenie v prípade úpadku cestovnej kancelárie. Konečná cena zájazdu stúpa o cenu položiek nezapočítaných v katalógovej cene. Sú nimi letiskové poplatky, víza, vstupné do kultúrnych a historických pamiatok v Číne a v Moskve, ostatná strava okrem raňajok, nápoje a cestovné poistenie (www.bubo.sk, 2013). Výslednú cenu zájazdu spolu s príplatkami zobrazuje Tabuľka 1.

Tabuľka 1 : Výsledná cena zájazdu od CK Bubo v €/osobu

Katalógová cena	2 135,00
Suma položiek nezahrnutých v katalógovej cene zájazdu	1 110,80
Výsledná cena	3 245,80

Prameň: vlastné spracovanie

Bližšie informácie sme sa o položkách nezahrnutých v katalógovej cene zájazdu spolu s ich cenou dozvedeli z pokynov pre zájazd Transsibírskou magistrálou od CK Bubo (tabuľka 2). Cena komplexného cestovného poistenia mimo Európy je 2,20 € na osobu/deň (www.bubo.sk, 25.2.2012), čiže na 14 dňový zájazd je poistné vo výške 30,80 €.

Tabuľka 2 : Suma položiek nezahrnutých v cene zájazdu od CK Bubo

Položky	Cena v € na osobu
Letiskové poplatky a bezpečnostné taxy	290,00*
Víza do Ruska, Mongolska a Číny	245,00
Vstupné do kultúrnych a historických pamiatok v Číne a	90,00
Transfer na letisko Schwechat obojsmerne zabezpečený CK	15,00
Komplexné cestovné poistenie	30,80
Strava	140,00
Výdavky počas zájazdu (suma odporučená CK Bubo)	300,00
Suma položiek spolu	1 110,80

Prameň: pokyny k zájazdu CK Bubo z roku 2012

*Výška letiskových poplatkov sa mení. Klient vždy platí aktuálnu cenu, ktorá platí v momente vystavenia leteniek.

Program prvého dňa zahŕňa ranný odlet z Viedne do Moskvy, následne poldennú prehliadku mesta a večer nástup do vlaku na trasu Transsibírskej magistrály.

Po štyroch dňoch cesty vo vlaku účastníci vystupujú v meste Irkutsk, vzdialenom približne 60 kilometrov juhozápadne od Bajkalského jazera. Naplánovaná je prehliadka okolia spolu s ochutnávkou tradičných jedál a poobedňajší program sa presúva k jazeru Bajkal. Nasleduje voľný večerný program pri Bajkale a ruská večera, ktoré sú poslednými momentmi piateho dňa.

Na šiesty deň sa odchádza od jazera Bajkal späť do Irkutsku, kde je ešte naplánovaná zastávka v Múzeu drevenej architektúry Taltsy. V popoludňajších hodinách sa cestuje z Irkutsku do hlavného mesta Mongolska, Ulanbátaru. V tento deň sa prekračujú rusko-mongolské hranice a cesta Transsibírskou magistrálou v meste Ulan-Ude končí a odtiaľ vlak jazdí na trati Transmongolskej magistrály. Cesta do Ulanbátaru trvá jeden deň.

Ôsmy deň ráno sa prichádza do Ulanbátaru, nasleduje prehliadka mesta, návšteva budhistického Kláštora Gandan, najväčšieho a najvýznamnejšieho kláštora v Mongolsku s bohatou históriou (www.mongoluls.net), návšteva Národného mongolského múzea, nasleduje tradičný mongolský obed, popoludní je naplánovaná návšteva parlamentu, obhliadka sochy Sukhbaatara, mongolského hrdinu bojujúceho za nezávislosť Mongolska od Číny. Na záver dňa je naplánovaná návšteva českej krčmy v Mongolsku.

Z mesta Ulanbátar sa účastníci zájazdu v deviaty deň presúvajú do Národného parku Terelj. Nocľah je zabezpečený v mongolskej jurte, tradičnom obydľí kočovných kmeňov strednej Ázie.

Z národného parku sa počas desiateho dňa po prehliadke horského chrámu Aryalpa vo výške 1 740 m, ktorý prirovnávajú indickým Tádž Mahálom (www.zivot.sk), účastníci vracajú späť do Ulanbátaru.

Nasledujúce dva dni sa pokračuje v ceste vlakom do Peking, kde cesta vlakom končí. Nasleduje večerná prehliadka mesta, dlhšia zastávka na námestí Tian An Men a na nákupnej ulici Wangfujing. V programe nasledujúceho dňa je návšteva Veľkého čínskeho múru a Zakázaného mesta, bývalého čínskeho cisárskeho paláca dynastií Ming a Čching. Posledný deň zájazdu čaká účastníkov transfer na letisko a odlet do Viedne.

Priemerný vek účastníkov zájazdu Transsibírskou magistrálou je podľa slov pracovníčky CK BUBO 45 rokov. Referencie uvedené na webovej stránke cestovnej

kancelárie môžu pomôcť nerozhodnému zákazníkovi pri výbere tohto zájazdu. Spokojní zákazníci, Juraj a Marcela, sa vyjadrili, že ich očakávania sa naplnili a „v mnohých prípadoch dokonca na 125%" (www.bubo.sk, 25.2.2013). Iní píšú: „Teda o dovolenke v klasickom ponímaní nemôže byť ani reč. Fyzicky sme vyčerpaní ako mongolské kone po dlhej zime a psychicky sa budeme zotavovať ešte veľmi dlho, tj. týrať všetkých známych zážitkami z cesty a premietaním fotiek" (www.bubo.sk). Potenciálnych cestujúcich môže podnietiť aj veta: „Kto ju neprecestoval, môže ľutovať" (www.bubo.sk, 25.2.2013).

2.1.2. Wagon service travel

Cestovná kancelária WS travel organizuje, ponúka a predáva zájazdy za svetovými zaujímavosťami či vybranými podujatiami výhradne železničnou dopravou. Zaoberá sa taktiež zabezpečovaním objednanej zmluvnej prepravy po železničiach v lôžkových, ležadlových, jedálenských, konferenčných, spoločenských, salónnych alebo tanečných vozňoch.

Zájazd Transsibírskou magistrálou predáva WS travel ako provízny predajca pre ich nemeckého partnera. Ide o 16 dňový zájazd (15 nocí) z Moskvy do Pekingu mimoriadnym vlakom Zarengold, tj. nejde o prepravu pravidelnými linkovými vlakmi po Transsibírskej magistrále. Zájazdu sa možno zúčastniť v termínoch 4.5. – 19.5.2013, 1.6. – 16.6.2013, 27.6. – 12.7.2013, 20.7. – 4.8.2013, 15.8. – 30.8.2013, 7.9. – 22.9.2013. V prípade posledných štyroch dátumov je k cene zájazdu pripočítavaná sezónna prirážka 180 €.

Cena zájazdu sa líši v závislosti od zvolenej kategórie mimoriadneho vlaku Zarengold (tabuľka 3). V ponuke je 5 kategórií lôžkových vozňov s rôznym vybavením. Usporiadanie interiéru jednotlivých kategórií uvádzame v prílohe 7.

V cene zájazdu je zahrnutá letecká preprava na pravidelných letoch v ekonomickej triede Frankfurt – Moskva a Peking - Frankfurt, cesta s garantovaným ubytovaním v rezervovanej kategórii v mimoriadnom vlaku až ku čínskej hranici (Erlian), niekoľkohodinová cesta výhliadkovým vlakom priamo na brehu Bajkalského jazera, cesta z Erlianu do Pekingu v mimoriadnom čínskom lôžkovom vlaku v dvoj- až štvorlôžkových oddieloch. Ďalej cena obsahuje všetky transfery a autobusovú dopravu v cieľových miestach, 14 výletov a prehliadok podľa programu vrátane všetkých cien vstupov do kultúrnych a historických pamiatok, všetky jedlá podľa priebehu cesty, jedno prenocovanie v Moskve, Irkutsku, Ulanbátare a 3 noci v Pekingu. Nocľahy sú zabezpečované v hoteloch vyššieho štandardu. Zájazdu sa zúčastňujú nemecky, anglicky a rusky hovoriaci sprievodcovia, pri skupine viac ako 20 slovenských účastníkov je k dispozícii slovensky

hovoriaci sprievodca. V cene zájazdu je započítané poistenie v prípade úpadku cestovnej kancelárie a aj služby lekára vo vlaku z Moskvy po čínsku hranicu a nosičov batožiny na všetkých staniach (www.wagonservice.sk, 25.2.2013).

Tabuľka 3 : Ceny zájazdu podľa zvolenej kategórie vlaku Zarengold

Kategória vlaku Zarengold	Cena v €/1 osoba	Príplatky v €/1 osoba
I (štandard)	4 070	950 (za obsadenie 4-miestneho oddielu 3 osobami)
II (zvýšený štandard- klasik)	5 550	1 540 (za obsadenie jednou osobou)
II (zvýšený štandard-	5 930	1 820 (za obsadenie jednou osobou)
III (nostalgický komfort)	7 660	3 400 (za obsadenie jednou osobou)
IV (Bolšoj)	10 380	4 950 (za obsadenie jednou osobou)
V (platinový Bolšoj)	12 380	5 800 (za obsadenie jednou osobou)

Prameň: www.wagonservice.sk

Cena však nezahŕňa vízové poplatky, balíčky výletov, ostatnú stravu, komplexné cestovné poistenie a letenku z iného mesta ako z Frankfurtu. Koľko by stál zájazd pre jednu osobu zo Slovenska, cestujúcu v plne obsadenom oddiele vo vozni Kategórie I, ktorá by využila všetky balíčky ponúkaných výletov ukazuje tabuľka 4.

Tabuľka 4 : Výsledná cena zájazdu od WS travel v €/osobu

Katalógová cena	4 070,00
Suma položiek nezahrnutých v katalógovej cene zájazdu	774,48
Výsledná cena	4 844,48

Prameň: vlastné spracovanie

Cenu potrebných víz a balíčkov výletov uvádza WS travel pri popise zájazdu. Cenu letenky z Viedne do Frankfurtu a späť sme stanovili podľa aktuálnych cien leteniek. Letecká spoločnosť Air Berlin ponúka let v ekonomickej triede pre dospelú osobu v mesiaci jún za 122 € (www.letenky.sk, 20.3.2013). Ceny leteniek sa môžu každým dňom meniť, preto ju uvádzame len ako orientačnú cenu. Transfer autobusovou linkou Blauguss z Bratislavy na viedenské letisko Schwechat stojí podľa aktuálneho cenníka 7,20 € (vieden.yw.sk, 20.3.2013). Cena sa zdvojnásobí, keďže rátame aj so spätnou cestou. Komplexné cestovné poistenie od Allianz - Slovenskej poisťovne pre osobu nad 16 rokov na 16 dňový zájazd stojí 38,08 € (www.allianzsp.sk, 25.3.2013). Cena ostatnej stravy je

odhadovaná na základe odporúčania WS travel. Prehľad položiek nezahrnutých v katalógovej cene zájazdu spolu s ich vyčíslením zobrazuje tabuľka 5.

Tabuľka 5 : Suma položiek nezahrnutých v cene zájazdu od WS travel

Položky	Cena v € na osobu
Víza do Ruska, Mongolska a Číny	166,00
Let Košice- Frankfurt so spätnou letenkou a poplatkami	122,00
Balíčky výletov v Rusku, Ulan-Ude, Ulanbátare a Pekingu	384,00
Transfer na letisko Schwechat zabezpečený individuálne	14,40
Komplexné cestovné poistenie	38,08
Strava	50,00
Suma položiek spolu	774,48

Prameň: www.wagonservice.sk, www.allianzsp.sk, www.letenky.sk, vieden.yw.sk

Prvý deň zájazdu čaká účastníkov let z Frankfurtu do Moskvy a transfer do hotela. V prípade objednania balíčka výletov v rámci Ruska čaká účastníkov špeciálna prehliadka večernej Moskvy. Spoločne sa všetci účastníci zídu pri uvítacej večeri, pri ktorej sa predstavia sprievodcovia.

Na ďalší deň je programe prehliadka Moskvy, návšteva Kremľa a so zakúpeným balíčkom výletov je možné dostať sa do interiéru niektorých budov v rámci areálu moskovského Kremľa. Večer je plánovaný odchod mimoriadneho vlaku Zarengold.

Na tretí deň vlak zastaví v Kazani, kde je čas na prehliadku stredovekej pevnosti zapísanej v zozname svetového dedičstva UNESCO a následne sa pokračuje v ceste vlakom smerom na východ.

V najbližších štyroch dňoch vlak zastaví na krátku prehliadku mesta v mestách Jekaterinburg, Novosibirsk, Krasnojarsk a Irkutsk. Siedmu noc trávajú účastníci v hoteli v Irkutsku.

Na ôsmy deň je plánovaný transfer loďou do prístavu Bajkal, kde je už pristavený mimoriadny vlak, ktorého trať vedie popri jazere Bajkal. Nasledujúci deň strávajú účastníci zájazdu vo vlaku so zastávkou v Ulan Ude, kde je v prípade zakúpeného balíčka výletov možnosť prehliadky mesta. Večer vlak prechádza cez rusko-mongolské hranice.

Desiaty deň zostávajú účastníci v hlavnom meste Ulanbátar, v ktorom je možné okrem prehliadky mesta zúčastniť sa predstavenia tradičného mongolského folklóru. Noc je možné stráviť v hoteli alebo na želanie v mongolskej jurte.

Počas jedenásteho dňa je naplánovaný výlet do mongolského Národného parku Terelj a pripravené je aj malé mongolské jazdecké vystúpenie. Účastníci večer nastupujú do vlaku, ktorý na ďalší deň zastaví pri púšti Gobi, okolo obeda prejde cez čínske hranice a približne po šiestnástich hodinách cesty príde do Pekingu.

Trinásty a štrnásty deň je program sústredený v Pekingu. Predposledný deň zájazdu je naplánovaný výlet k Veľkému čínskemu múru a večer rozlúčková večera v tematickej čínskej reštaurácii. Posledný deň cestovná kancelária zabezpečuje transfer na letisko a účastníkov čaká let do Frankfurtu.

2.1.3. ESO Travel

Česká cestovná kancelária Eso travel sa zameriava na exotické zájazdy do celého sveta. Centrála ESO travel sa nachádza v Prahe a na Slovensku sídli jej pobočka v Bratislave. V ponuke poznávacích zájazdov ESO travel na rok 2013 sa nachádza aj zájazd Transsibírskou magistrálou. Zájazd trvá 18 dní (17 nocí) a je možné sa ho zúčastniť v termíne 25.7-11.8.2013. Záujemcovia si môžu vybrať z dvoch cenovo odlišných cenových variant zájazdu, a to za 5 839 € (cesta 1. vozňovou triedou a zabezpečená plná penzia počas celého zájazdu) alebo za 5 399 € (cesta 2. vozňovou triedou a zabezpečená plná penzia okrem stravy vo vlaku).

V cene zájazdu 5839 € je zahrnutá letecká doprava z Prahy do Moskvy a po 17 dňoch z Pekingu do Prahy, cesta vlakom v 1. vozňovej triede, 9 nocľahov v hoteli s vyšším štandardom, jeden nocľah v mongolskej jurte, plná penzia počas celého zájazdu vrátane stravy vo vlaku, cena vstupov do kultúrnych a historických pamiatok podľa programu, česky hovoriaci sprievodca pre najmenej 10 osôb a poistenie pre prípad úpadku cestovnej kancelárie.

Do ceny zájazdu nespádajú letiskové poplatky, víza do Ruska, Mongolska a Číny a tiež cestovné poistenie. Výslednú cenu zájazdu pre potenciálneho záujemcu, ktorý má záujem o plnú penziu počas zájazdu, ukazuje tabuľka 6.

Tabuľka 6 : Výsledná cena zájazdu od ESO travel v €/osobu

Katalógová cena	5 839,00
Suma položiek nezahrnutých v katalógovej cene zájazdu	630,60
Výsledná cena	6 469,60

Prameň: vlastné spracovanie

Cenu víz uvádza ESO travel v popise zájazdu (www.exotika.sk, 3.3.2013) a vie ich zabezpečiť za 185 €, o cene letiskových poplatkov a ták sme sa informovali od zamestnancov ESO travel. Cena autobusovej prepravy z Bratislavy do Prahy je pri cestovaní spoločnosťou Slovak Lines podľa aktuálneho cenníka 14 €/osobu, spolu 28 €/osobu aj s cestou späť (www.slovaklines.sk, 16.3.2013). Pri poistení Európskou cestovnou poisťovňou (www.europska.sk, 16.3.2013) cez ktorú cestovná kancelária poisťuje svojich zákazníkov, by suma komplexného cestovného poistného predstavovala 48,60 €/osobu.

Tabuľka 7 : Suma položiek nezahrnutých v cene zájazdu od ESO travel

Položky	Cena v € na osobu
Letiskové poplatky a bezpečnostné taxy	369,00*
Víza do Ruska, Mongolska a Číny	185,00
Autobusová doprava Bratislava - Praha a späť	28,00
Komplexné cestovné poistenie	48,60
Suma položiek spolu	630,60

Prameň: www.exotika.sk, www.slovaklines.sk, www.europska.sk

*Výška letiskových poplatkov sa mení. Klient vždy platí aktuálnu cenu, ktorá je platná v momente vystavenia leteniek.

Na prvý deň zájazdu je naplánovaný let z Prahy do Moskvy, transfer do hotela a večera formou stravného balíčka.

Druhý deň zájazdu trávia účastníci v Moskve prehliadkou najzaujímavejších pamätihodností. Pokračovanie prehliadky Moskvy pokračuje aj ďalší deň návštevou Kremľa, katedrály sv. Archanjela Michaela a úradnej budovy prezidenta. V poludňajších hodinách nastupujú účastníci do vlaku a vystúpia na štvrtý deň večer v Jekaterinburgu.

Piaty deň trávia účastníci v Jekaterinburgu celodennou prehliadkou. Odchod vlakom z Jekaterinburgu je plánovaný vo večerných hodinách. Nasledujúcich 24 hodín sa cestuje vlakom, ktorý zastavuje v Krasnojarsku.

Siedmy deň účastníci absolvujú návštevu prírodnej rezervácie Stolby vzdalenej 10 km od Krasnojarska a večerný program sa presúva do zábavného parku Bobroviy Log. Deň uzatvára večerná vyhládka na mesto.

Okruh Krasnojarskym okolím je programom ôsmeho dňa, v popoludňajších hodinách je zabezpečený transfer na vlakovú stanicu a odtiaľ vlakom do Irkutska. Nasledujúci deň čaká účastníkov zájazdu celodenná prehliadka mesta.

Desiaty deň vedie trasa zájazdu k jazeru Bajkal, zabezpečená je tiež plavba loďou po tomto jazere. Vo večerných hodinách sa vracia naspäť do Irkutska, odkiaľ sa vlakom pokračuje Transsibírskou magistrálou do mesta Ulan Ude. Na ďalší deň je v pláne prehliadka najvýznamnejších mestských pamiatok a okolia mesta Ulan Ude, kde strávia účastníci aj noc.

Dvanásty deň je venovaný ceste vo vlaku do Ulabátau, kde vlak zastaví v ranných hodinách nasledujúceho dňa. Dopoludnie je naplánovaná prehliadka mesta, návšteva kláštora Gandan a mongolského Národného historického múzea. Popoludní dopraví objednaný autobus účastníkov do Národného parku Terelj, kde trávia noc v jurte.

Štrnásty deň ráno je v pláne návrat do Ulanbátau, kde pokračuje oboznamovanie sa s týmto mestom.

V pätnásty deň zájazdu prichádzajú účastníci do Pekingu, kde trávia aj nasledujúce dva dni. Navštevujú Veľký čínsky múr, Zakázané mesto a na záver zájazdu je pre účastníkov pripravená ochutnávka pekinskej kačice.

Posledný deň predpoludním účastníci ešte absolvujú prehliadku Chrámu nebies a v popoludňajších hodinách ich čaká odlet do Prahy.

Zhrnutie

2. kapitola práce bola venovaná analýze Transsibírskej magistrály ako produktu vybraných cestovných kancelárií. Pri zájazdoch jednotlivých cestovných kancelárií sme vypočítali celkovú cenu vrátane výdavkov, ktoré nie sú zahrnuté v katalógovej cene zájazdu. Z analýzy vyplynulo, že za 14 dňový zájazd s CK Bubo by celkovo zákazník zaplatil približne 3 245,80 €, za 16 dňový zájazd s WS travel 4 844,48€ a za 18 dňový zájazd s ESO travel 6 469,60 €.

3. NÁVRH INDIVIDUÁLNEHO ORGANIZOVANIA CESTY TRANSSIBÍRSKOU A TRANSMONGOLSKOU MAGISTRÁLOU

Individuálny cestovný ruch je formou cestovného ruchu, ktorá je založená na cestovaní do cieľového miesta jednotlivcom alebo malou skupinou ľudí (Gúčik, 2006, s. 66). Výhodou je vysoká miera sebarealizácie pri tvorbe programu, voľnosť a neviazanosť v rozhodovaní, dostatočná miera anonymity a výhodná cena. Za celú organizáciu je však zodpovedný záujemca a zvyčajne si vyžaduje dostatočný čas na prípravu, zorientovanie sa v ponukách na internete a znalosť cudzieho jazyka.

Pre potreby návrhu individuálneho organizovania cesty Transsibírskou a Transmogolsou magistrálou plánujeme 16 dňovú cestu, v termíne od 4.7.2013 do 19.7.2013. Cenu leteniek a dopravných cenín sme zisťovali k tomuto dátumu.

3.1. Plánovanie cesty Transsibírskou a Transmongolskou magistrálou

Pre absolvovanie cesty Transsibírskou a Transmogolskou magistrálou je potrebné zaobstarat' víza do Ruska, Mongolska a Číny. Podmienky vydania víz sú zverejnené na webových stránkach veľvyslanectiev jednotlivých krajín. Pri ich vybavovaní je potrebná osobná návšteva úradu. Pri vybavovaní víz do Mongolska je potrebné cestovať do Prahy, keďže tam sídli najbližšie mongolské veľvyslanectvo. Potrebné víza je možné zaobstarat' vo vlastnej réžii alebo cez agentúru. Výhodou zabezpečenia víz cez agentúru je bezstarostnosť, keďže pri individuálnom zabezpečení je potrebné osobne navštíviť potrebné úrady, pri vízach do Ruska je potrebné zabezpečiť si samostatne aj potvrdenie o prijatí zahraničného turistu do Ruska a je to časovo pomerne náročné. Výhodou je nižšia cena oproti cene pri sprostredkovaní víz agentúrou. Cenu víz pri individuálnom zabezpečení a pri zaobstaraní agentúrou ukazuje tabuľka 9.

Tabuľka 9 : Cena víz v prípade individuálneho zabezpečenia a zabezpečenia agentúrou

Štát	Cena v € za víza/osobu v prípade ich individuálneho zabezpečenia	Cena v € za víza/osobu pri zabezpečení agentúrou
Ruská federácia	35,00	80,00
Mongolsko	19,20	125,00
Čína	40,00	65,00
Cena spolu	94,20	270,00

Prameň: www.event-tourism.sk, www.rusemb.sk, sk.china-embassy.org, www.mzv.cz

Pre účely zostavovania odhadu výdavkov budeme pri vízach kalkulovať so sumou 94,20 €/osobu.

Trasa individuálnej cesty je plánovaná po Transsibírskej a Transmongolskej magistrále z Moskvy do Peking. Medzi príchodom do Moskvy 4.7. o 16:35 hod. a odchodom vlaku 6.7. je k dispozícii 32 hodín, ktoré možno využiť oboznamovaním sa s mestom.

V procese plánovania je potrebné venovať sa samotnej ceste vlakom. Na zistenie nadväznosti spojov, informácií o vlaku, vzdialenostiach medzi stanicami a času prepravy je vhodná webová stránka cestovnej agentúry Real Russia (www.realrussia.co.uk, 18.3.2013),

ktorá zabezpečuje víza do Ruska a sprostredkúva služby pre turistov, obchodných cestujúcich a tiež individuálnych cestujúcich. Po zvolení zastávky vo vybranom meste, počte dní, ktoré chce záujemca v meste zostať a termíne cesty, systém ihneď poskytne časový harmonogram spojov spolu s cenou dopravnej ceniny v rôznych triedach.

Tabuľka 10 : Plán trasy z Moskvy do Peking

Úseky trasy	Km	Číslo vlaku	Dátum a čas príchodu/odchodu				Celkový čas
			príchod		odchod		
			dátum	čas	dátum	čas	
Moskva - Jekaterinburg	1819	240Э			06.7.	00:35	33 hod. 46 min.
			07.7.	10:21			
Jekaterinburg-Krasnojarsk	2287	044Э			08.7.	11:26	37hod. 21min.
			10.7.	00:47			
Krasnojarsk-Irkutsk	1088	078Э			11.7.	12:50	19 hod. 6 min.
			12.7.	07:56			
Irkutsk-Ulanbátar	1113	362Ы			14.7.	22:10	32hod.
			16.7.	06:10			
Ulanbátar-Peking	1356	024И			18.7.	07:15	30 hod. 49 min.
			19.7.	14:04			
Spolu	7663						153hod. 2 min.

Prameň: www.realrussia.co.uk

V Jekaterinburgu je kvôli nadväznosti spojov čas na pobyt v meste 1 deň a 1 hodina, v Krasnojarsku 1 deň a 12 hodín, v Irkutsku 2 dni a 14 hodín, v Ulanbátare 1 deň a 21 hodín a v Pekingu 1 deň.

Ak je predstava o trase cesty jasná, môže sa pristúpiť k obstaraniu dopravných cenín pre zvolené úseky cesty.

3.2. Obstaranie dopravných cenín

Pri ceste zo Slovenska je najprv potrebné dopraviť sa z miesta trvalého bydliska do Moskvy, odkiaľ sú vypravované vlaky na Transsibírsku magistrálu. V spoločnosti Utair Aviation sa cena letenky v júli z Bratislavy do Moskvy pohybuje okolo 155,30 €/osobu (www.letenky.sk, 19. 3. 2013). Ide o cenu pre dospelú osobu v ekonomickej triede. Let z Bratislavy do Moskvy trvá 2 hodiny a 45 minút.

Pri spiatocnej ceste z Pekingu na Slovensko sa cena letenky pohybuje okolo 464,02 €/osobu pri lete v ekonomickej triede vrátane letiskových táx. Let z Pekingu do Viedne trvá 13 hodín a 35 minút s jedným medzipristátím vo Varšave. Ceny leteniek sa však v čase môžu meniť, preto ich uvádzame orientačne.

Alternatívou leteckej dopravy z Bratislavy do Moskvy je železničná doprava. Dopravná cenina v tomto prípade stojí 104,26 €/osobu, cena lôžka je 29 € (kontaktné centrum Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s., 19.3.2013). Celková cena prepravy je 133,26 €. Cesta vlakom trvá 42 hodín. Ide o lacnejšiu alternatívu, ale náročnú na čas, ktorý môžeme venovať prehliadke mesta Moskva. Preto pri výpočte výdavkov na cestu budeme rátať s cenou letenky.

Tabuľka 11 : Cena leteniek z Bratislavy do Moskvy a z Pekingu do Viedne v € na osobu

Trasa	Trieda	Cena v € na osobu
Bratislava- Moskva	ekonomická	155,30
Peking- Viedeň	ekonomická	464,02
Cena spolu		619,32

Prameň: www.letenky.sk

Transfer na železničnú stanicu Yaroslavskaya, odkiaľ sú vypravované vlaky Transsibírskej magistrály, či doprava ku moskovským pamiatkam je zabezpečená autobusom, trolejbusom, taxíkom, električkou alebo metrom. V prípade metra nejde len o efektívnu mestskú dopravu, ale i turistickú atraktivitu, keďže moskovské metro sa zaraďuje medzi najväčšie mestské dopravné systémy na svete a podľa štatistik je aj jednou z najvyťaženejších svetových podzemných dráh (cestovanie.pravda.sk, 19.3.2013). Dopravné ceniny na prostriedky mestskej hromadnej dopravy je možné zaobstaráť si v dopravných staniciach a na miestach na to určených.

Čo sa týka dopravných cenín na samotnú Transsibírsku magistrálu, je možné ich zaobstaráť nákupom cez internet, cez cestovnú kanceláriu, cestovnú agentúru alebo priamo na železničnej stanici v Moskve.

Nákup cez internet je možné uskutočniť na stránke ruských železníc www.rzd.ru. Pre záujemcov, ktorí neovládajú aspoň základy ruského jazyka, je síce spracovaná anglická verzia stránky, ale informácie na nej sú veľmi zjednodušené. Nákup je možné uskutočniť cez internet aj prostredníctvom ruských cestovných agentúr. Do pozornosti dávame agentúru Real Russia a ich webovú stránku www.realrussia.co.uk, o ktorej sme sa už zmienili. Systém automaticky po zadaní parametrov vygeneruje celkovú cenu a rozpis

vybraných spojov. Následne je potrebné vyplniť osobné údaje, číslo pasu a zvoliť si spôsob doručenia dopravných cenín. Ponúkaná je možnosť vyzdvihnutia v pobočke spoločnosti Real Russia v Moskve, doručenie na zadanú adresu v Moskve alebo až priamo k zákazníkovi domov nezávisle od štátu, v ktorom žije. Existuje niekoľko internetových stránok ruských cestovných agentúr, cez ktoré je možné uskutočniť nákup dopravných cenín na Transsibírsku, Transmongolskú a Transmandžuskú magistrálu (www.sv-agency.udm.ru, www.waytorussia.net, www.rusrailtravel.ru), portál www.realrussia.co.uk považujeme za užívateľsky najpriateľnejší.

Ďalšou možnosťou je nákup ceniny priamo na železničnej stanici v Moskve. Je vhodné zakúpiť si dopravnú ceninu minimálne 2 dni dopredu. Zvyčajne stojí pred miestom zakúpenia dopravnej ceniny zástup záujemcov. Pri obsluhujúcom kasy sa musí kupujúci preukázať pasom a vízami, obsluhujúci musí do systému zadať údaje o cestujúcom a následne vytlačiť dopravnú ceninu. Nákup trvá okolo 15 minút. Odporúčanie skúsených cestovateľov je, aby kupujúci obsluhujúcemu odovzdal na papieri informáciu v azbuke odkiaľ a kam plánuje ísť, aby sa tak predišlo nedorozumeniu pri komunikácii.

Pre nami zvolený dátum je možné cestovanie Transsibírskou a Transmongolskou magistrálou v 1., 2. a 3. triede. Avšak nie v každej vlakovej súprave sú zaradené vozne každej triedy, preto na niektorých úsekoch je možné cestovať iba jednou alebo dvoma triedami. V našom prípade napríklad nebolo možné cestovať vlakom na všetkých úsekoch trasy iba 3. vozňovou triedou, keďže vybrané vlaky z Irkuska do Ulanbátaru a z Ulanbátaru do Pekingu nemali zaradené v súprave vozne 3. triedy. Na základe týchto skutočností sme zostavili všetky dostupné kombinácie cestovania vo vozňových triedach.

Tabuľka 12 : Ceny dopravných cenín pre jednotlivé úseky trasy podľa zvolených tried

Úsek trasy	Cena v € na osobu v1. a 2. triede	Cena v € na osobu v 1., 2. a 3. triede	Cena v € na osobu v 2. triede	Cena v € na osobu v 2. a 3.triede
	variant A	variant B	variant C	variant D
Moskva- Jekaterinburg	160,10 (2.)	83,60 (3.)	160,10	83,60 (3.)
Jekaterinburg- Krasnoyarsk	143,00 (2.)	73,68 (3.)	143,00	73,68 (3.)
Krasnoyarsk- Irkutsk	68,70 (2.)	58,67 (3.)	68,70	58,67 (3.)
Irkutsk- Ulanbátar	183,60 (2.)	183,60 (2.)	183,60	183,60 (2.)
Ulanbátar- Peking	248,48 (1.)	248,48 (1.)	167,39	167,39 (2.)
Cena spolu	803,88	648,03	722,79	566,94

Prameň: www.realrussia.co.uk

3.3. Zabezpečenie ubytovania a stravovania

Na 7 nocí, ktoré nie sú trávené cestovaním vo vlaku, je potrebné zabezpečiť si ubytovanie. Ubytovanie v Moskve, Jekaterinburgu, Krasnojarsku, Irkutsku, Ulanbátare a v Pekingu je možné si vopred rezervovať cez webovú stránku www.booking.com. Zájemca si môže vybrať z hotelov najvyššieho štandardu ako aj ubytovanie nižšieho štandardu za nízke ceny. Ďalším užitočným portálom je www.hostelworld.com, kde je uvedený zoznam ubytovní vo vybraných mestách s možnosťou ich online rezervovania.

Mnohí cestujúci sa rozhodli znížiť výdavky na ubytovanie tým, že si zobrali so sebou stan. V prípade, že ubytovanie v stane nevyhovuje záujemcovi, ale chcel by aj tak na ubytovanie vynaložiť minimum peňažných prostriedkov, je tu možnosť skontaktovať sa s domácimi obyvateľmi, ktorí ponúkajú možnosť ubytovania u seba doma, alebo v byte, ktorí im patrí, a to zadarmo. Takúto možnosť ubytovania je možné zabezpečiť cez webové stránky ako www.hospitalityclub.org, www.globalfreeloaders.com alebo cez www.couchsurfing.org. Výhodou je, že pri takomto zabezpečovaní ubytovania v Rusku je možné vybaviť od poskytovateľa ubytovania aj potvrdenie o prijatí zahraničného turistu do Ruska, ktoré je potrebné priložiť k žiadosti o víza do Ruska. Ubytovanie je možné si zabezpečiť aj priamo na mieste.

Pri zostavovaní plánovaných výdavkov budeme počítať s vopred zabezpečeným ubytovaním cez spomínané webové stránky. Na základe analýzy cien uvedených na webových stránkach budeme počítať s cenou 20 €/osobu a noc. Ide o ubytovanie nižšieho štandardu.

Čo sa týka stravovania, je vhodné si zabezpečiť trvácne potraviny už na Slovensku, ostatné potraviny je možné kúpiť na železničných stanicách, kde vlak stojí niekoľko desiatok minút. Za príplatok je možné zabezpečiť si stravu aj v reštauračnom vozni. Vo väčších mestách nie je problém stravovať sa v miestnych reštauráciách či sieťach rýchleho občerstvenia. Ceny potravín v Rusku sú drahšie, no za posledný rok zaznamenali ich pokles (www.etrend.sk, 24.3.2013). Pri nákupe v supermarketoch sú ceny potravín v hlavnom meste Mongolska, Ulanbátare, podobné európskym cenám, v malých obchodoch a na trhoviskách je možné kúpiť potraviny za výrazne nižšie ceny, ale aj za cenu nižších hygienických podmienok (www.mzv.cz, 24.3.2013). V Pekingu je výber reštaurácií veľmi veľký. Najdrahšie reštaurácie sú sústredené vo veľkých medzinárodných hoteloch a okrem tradičných čínskych pokrmov ponúkajú taktiež európsku kuchyňu. Ceny v týchto reštauráciách sú aj veľmi vysoké. Menšie reštaurácie v meste ponúkajú väčšinou

jednoduché, rýchle a výdatné pokrmy za nízke ceny. Priemerná cena jedla sa tu pohybuje od 2,15 € do 4,26 € (www.orbion.cz, 24.3.2013). Pri plánovaní výdavkov na stravu budeme vychádzať zo získaných informácií o cenách v Rusku, Mongolsku a Číne a zo skúseností cestovateľov. Vychádzame z výpočtu, že na 1 deň cestujúci potrebuje 9 € na stravu.

3.4. Plánovaný odhad výdavkov

Odhad výdavkov sme zostavili na základe analýzy aktuálnych cien a informácií, ktoré opisujeme v ostatných častiach práce, z rozhovoru s Mudr. Tomášom Mitríkom a tiež z cestopisov iných cestovateľov. Tabuľka 13 ukazuje prehľad plánovaných výdavkov potrebných pre absolvovanie 16 dňovej cesty Transsibírskou a Transmongolskou magistrálou pri cestovaní v 2. vozňovej triede (variant C, vid'. tabuľka 12).

Tabuľka 13 : Suma výdavkov na individuálnu cestu

Položky	Výdavky v €/osobu
	variant C
Víza	97,20
Letenky	619,32
Dopravné ceniny za železničnú prepravu	722,79
Ubytovanie (7 nocí)	140,00
Stravovanie	144,00
Vstupné do kultúrno-historických pamiatok	100,00
Transfery	50,00
Suma spolu	1 875,31

Prameň: vlastné spracovanie

Výsledná suma sa môže byť rôzna v závislosti od zvolenej vozňovej triedy. Výdavky bez zahrnutia sumy dopravných cenín za železničnú dopravu sú 1156,52 €. Nasledujúca tabuľka zohľadňuje použitie rôznych variant, ktoré uvádzame v tabuľke 12.

Tabuľka 14 : Cena v € na osobu pri cestovaní v rôznych vozňových triedach

Varianty vozňových tried	Cena v € na osobu
Variant A (1. a 2. vozňová trieda)	1 954,40
Variant B (1., 2. a 3. vozňová trieda)	1 798,55
Variant C (2. vozňová trieda)	1 873,31
Variant D (2. a 3. vozňová trieda)	1 717,46

Prameň: vlastné spracovanie

Z tabuľky vyplýva, že najlacnejšia možnosť pre jednotlivca je cestovať kombinovane, 2. a 3. vozňovej triede. Je nutné pripomenúť, že tak ako pri zájazde, aj pri individuálnej ceste je potrebné počítať s finančnou rezervou pre prípad neočakávaných výdavkov. Je vhodné na cestu si zabezpečiť hotovosť v odporúčanej výške 300 €.

3.5. Komparácia výdavkov spojených s účasťou na zájazde s individuálnou formou účasti

Potenciálny záujemca sa môže rozhodnúť, či cestu absolvuje s cestovnou kanceláriou, alebo či si jej organizáciu zabezpečí sám. Faktor, ktorý u väčšiny zákazníkov pri rozhodovaní najviac zaváži, je cena. Na základe informácií získaných z analytickej časti práce uvádzame porovnanie priemernej výšky výdavkov na osobu/deň spojených s účasťou na zájazde Transsibírskou magistrálou medzi vybranými cestovnými kancelárkami a produktom, ktorý si záujemca pripraví sám.

Tabuľka 15 : Priemerná výška výdavkov na osobu/deň počas zájazdu a individuálnej cesty

Zájazd/individuálna cesta	Počet dní	Cena v €/osobu	Priemerná výška výdavkov v €/osobu/deň
Zájazd s Bubo travel agency	14	3 245,80	231,80
Zájazd s Wagon service travel	16	4 844,48	302,78
Zájazd s ESO travel	18	6 469,60	359,42
Individuálna cesta (variant A)	16	1 954,40	122,15
Individuálna cesta (variant B)	16	1 798,55	112,41
Individuálna cesta (variant C)	16	1 875,31	117,20
Individuálna cesta (variant D)	16	1 717,46	107,34

Prameň: vlastné spracovanie

Z tabuľky vyplýva, že pri individuálnej ceste by záujemca vynaložil najmenej 107,34 €/osobu/deň. V porovnaní so sumou vynaloženou na účasť na zájazde s CK Bubo, WS travel a ESO travel je individuálne organizovanie cesty finančne výhodnejšie.

Na základe analýzy Transsibírskej magistrály ako produktu cestovného ruchu si myslíme, že produkt má na našom trhu budúcnosť. Referencie cestujúcich s cestovnou kanceláriou hovoria o výborne zorganizovaných zájazdoch bohatých na zážitky. Pre mnohých potenciálnych záujemcov je takýto spôsob príliš nákladný. Preto predpokladáme, že na túto cestu sa vydá viac záujemcov individuálnou formou.

ZÁVER

Zaradenie Transsibírskej magistrály do ponuky produktov cestovných kancelárií a množstvo pozitívnych výpovedí individuálnych cestujúcich, ktorí absolvovali cestu Transsibírskou magistrálou, kolujúcich na internete, svedčí o jej atraktivite. Železničná doprava tak dokáže spojiť prepravu účastníkov cestovného ruchu do cieľového miesta so zážitkom z cesty. Tento fakt dokázali využiť vybrané cestovné kancelárie a pretavili ho do svojej ponuky.

Je ešte mnoho informácií, ktoré môže človek zaujímajúci sa o túto problematiku hlbšou analýzou získať, a ktorým sme sa pre rozsah práce nemohli bližšie venovať. Napríklad kultúrno-historické pamiatky v mestách, ktorými Transsibírska magistrála prechádza, prieskum dopytu po ceste Transsibírskou magistrálou a pod. Táto práca však môže slúžiť ako pomôcka pri rozhodovaní o účasti na zájazde s vybranou cestovnou kanceláriou bez dodatočného zisťovania informácií. Zároveň náš návrh individuálnej cesty môže pomôcť záujemcom pri plánovaní vlastnej cesty, pretože obsahuje užitočné informácie a prehľad výdavkov spojených s jej absolvovaním.

ZOZNAM POUŽITEJ LITARATÚRY

A beginner's guide to travel from Europe to China & Japan by Trans-Siberian Railway [online]. 2013 [cit. 10.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.seat61.com>>

Ako cestovať z Bratislavy do Viedne a na letisko Schwechat [online]. 2013 [cit. 19.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://vieden.yw.sk>>

Allianz - Slovenská sportiteľňa [online]. 2013 [cit. 18.03.2013]. Dostupné na internete: <<https://online.allianzsp.sk/cestovne-poistenie/>>

Cesta Transsibírskou magistrálou [online]. 2013 [cit. 23.02.2013]. Dostupné na internete: <<http://oto.kominak.sk/sk/fotografie/transsibirska-magistrala>>

Cestovná kancelária Bubo travel agency [online]. 2013 [cit. 25.02.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.bubo.sk/poznavacie-zajazdy/transsibirska-magistrala/>>

Cestovná kancelária Wagon service travel [online]. 2013 [cit. 25.02.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.wagonservice.sk/zajazdy-akcie-eventy/transsibirska-magistrala-2>>

Cestovná kancelária ESO travel [online]. 2013 [cit. 03.02.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.exotika.sk/poznavaci/rusko/transsibirska-magistrala/>>

Event toursim [online]. 2013 [cit. 18.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.event-tourism.sk/index.php?lang=sk>>

Európska cestovaná poisťovňa [online]. 2013 [cit. 18.03.2013]. Dostupné na internete: <<https://www.europska.sk/online-poistenie>>

Golden Eagle Trans-Siberian Express (Eastbound) [online]. 2013 [cit. 15.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.gwtravel.co.uk/home.php?jid=3>>

GÚČIK, M. a kol. 2006. *Výkladový slovník - cestovný ruch, hotelierstvo a pohostinstvo*. Banská Bystrica : Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 2006. 215 s. ISBN 80-10-08360-3.

GÚČIK, M. 2010. *Cestovný ruch – úvod do štúdia*. Knížnica cestovného ruchu 15. Banská Bystrica : Slovak-Swiss Tourism, 2010. 307 s. ISBN 978-80-89090-80-0

How Transsib was built [online]. 2013 [cit. 25.02.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.transsib.ru>>

INTERNATIONAL MASTERS PUBLISHERS. *Transsibírska magistála*, 2011. In edícia *Poznajte svet*, 2011. SK-P-J510-04001.

Jak kupovat listky na transsibiřskou magistrálu? [online]. 2013 [cit. 25.02.2013]. Dostupné na internete: <<http://terezaonroad.wordpress.com/2011/09/12/jak-kupovat-listky-na-transsibirskou-magistralu/>>

KOTLER, P., ARMSTRONG, G. 2004. *Marketing*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, a.s., 2004. 856 s. ISBN 80-247-0513-3.

Letenky [online]. 2013 [cit. 19.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.letenky.sk/>>

Markoff's blog - denník z Ciny 2011-2013 a cestopis z Ázie 2010-2011 [online]. 2013 [cit. 20.02.2013]. Dostupné na internete: <http://markoff.biz/pivot/entry.php?id=1263&w=my_weblog>

Moscow to Vladivostok [online]. 2013 [cit. 10.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.russianrail.com>>

Moskovské metro je exkurziou do histórie. A hovorí aj bizarné príbehy [online]. 2013 [cit. 19.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://cestovanie.pravda.sk/mesta/clanok/4604-moskovske-metro-je-exkurziou-do-historie-a-hovori-aj-bizarne-pribehy/>>

Mongolská víza a režim vstupu. [online]. 2013 [cit. 19.03.2013]. Dostupné na internete: <http://www.mzv.cz/ulaanbaatar/cz/konzularni_informace/mongolsko_informace_pro_cesty_a_pobyt/pred_cestou/mongolska_viza_a_rezim_vstupu.html>

ORIEŠKA, J. 2011. *Služby v cestovnom ruchu*. 1. časť. Banská Bystrica : Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 2011. 138 s. ISBN 978-80-89090-93-8.

PALATKOVÁ, M., ZICHOVÁ J. 2011. *Ekonomika turizmu*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2011. 208 s. ISBN 978-80-247-3748-5.

Podmienky pre udelenie víz do ČLR [online]. 2013 [cit. 16.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://sk.china-embassy.org/slo/ss3/Viza/P020100825809554431423.pdf>>

Podmienky udeľovania víz do Ruskej federácie pre občanov Slovenskej republiky [online]. 2013 [cit. 16.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://rusemb.sk/svk/konzularne-otazky-viza/42/>>

Private Train Compartments [online]. 2013 [cit. 15.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.transsiberian-travel.com/trans-siberian-journeys/train-compartments.html>>

Po Transsibiřské magistrále na vlastní kůži [online]. 2013 [cit. 02.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://cestovani.idnes.cz>>

Real Russia- Your journey starts here! [online]. 2013 [cit. 18.03.2013]. Dostupné na internete: <<https://www.realrussia.co.uk/trains/transsib/index.php>>

SCHABERT, W. a kol. 2010. *Obrazový atlas Železnice*. Bratislava : Vydavateľstvo Svojtko & C.o., 2010. 302 s. ISBN 978-80-8107-348-9.

Slovak lines [online]. 2013 [cit. 16.03.2013]. Dostupné na internete: <<https://online.slovaklines.sk/reservation.aspx>>

SNIŠČÁK, V. a kol. 1997. *Služby a cestovný ruch*. Bratislava : Vydavateľstvo Ekonóm, 1997. 310 s. ISBN 80-225-0873-X.

The Russian train experience - history [online]. 2013 [cit. 10.02. 2013]. Dostupné na internete: <<http://www.transsiberianexpress.net/trans-siberian-railway-history.html>>

The Trans-Siberian Trains [online]. 2013 [cit. 15.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Trains.html/>>

Trans-Siberian Railway Express [online]. 2013 [cit. 02.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://www.us-passport-service-guide.com>>

Transsibírska magistrála [online]. 2013 [cit. 10.02.2013]. Dostupné na internete: <<http://encyklopedia.sme.sk/c/893909/transsibirska-magistrala.html>>

Transsibírska magistrála nie je iba železnica [online]. 2013 [cit. 02.03.2013]. Dostupné na internete: <<http://relax.etrend.sk>>

PRÍLOHY

Príloha 1 : Zobrazenie tratí Transsibírskej železnice



Prameň: http://frontiers.loc.gov/intldl/mtfhtml/mfdev/trans_sib.jpg, upravila Katarína Mitříková

Príloha 2 : Transsibírska, Transmongolská a Transsibírska magistrála



Prameň: <http://transsibirskamagistrala.cz/Transsibirska-magistrala-mapa.jpg>, upravila Katarína Mitříková

Legenda:



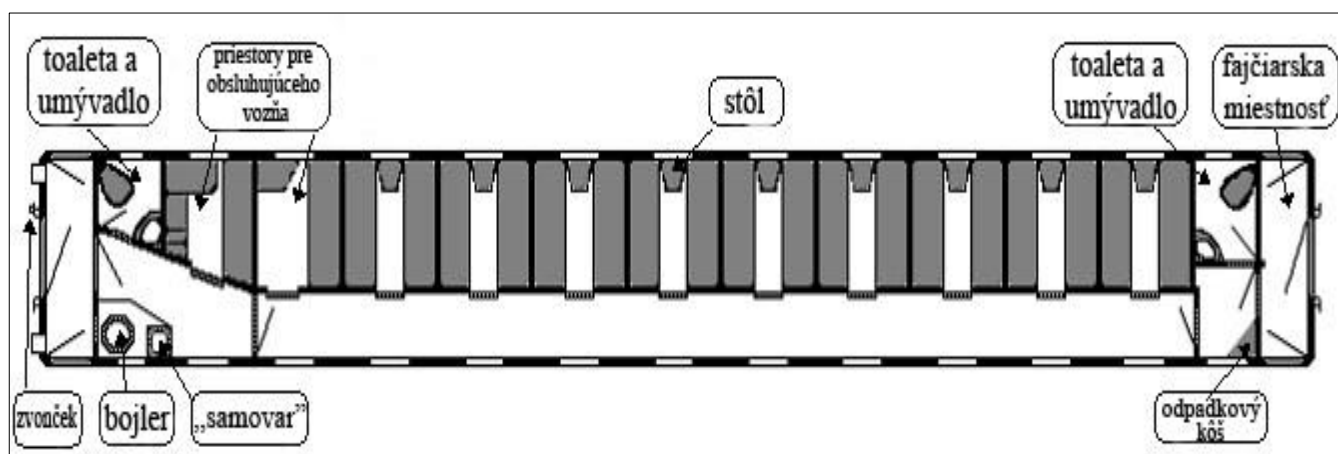
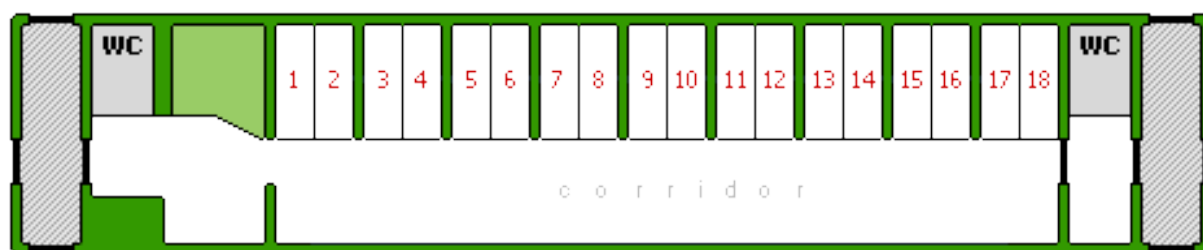
Príloha 3 : Rozvetvenie hlavnej trate Transsibírskej magistrály



Prameň: http://www.etrend.sk/fileadmin/user_upload/etrend/obrazky/40_TransSibEN.jpg

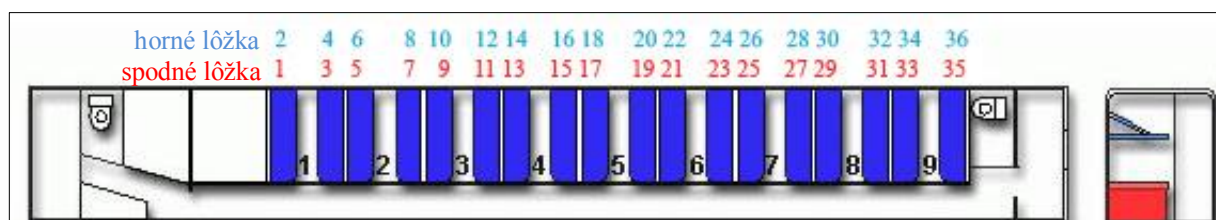
Príloha 4 : Usporiadanie vozňových tried

1. vozňová trieda („Spalny wagon“)



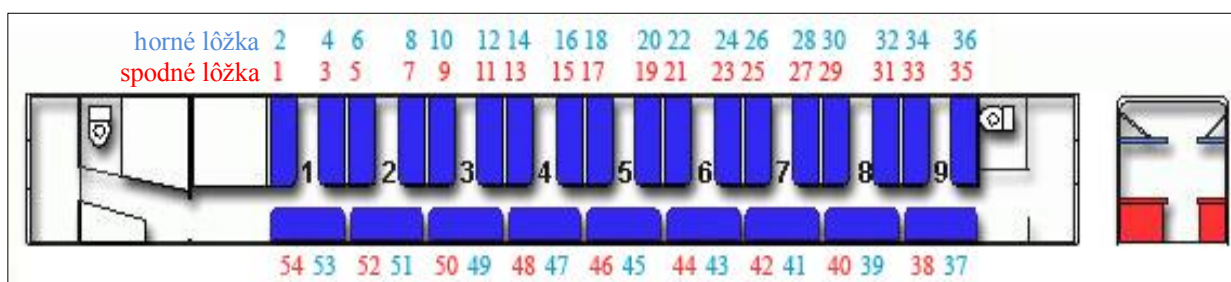
Prameň: <http://www.monkeyshrine.com/img/info/trans-siberian-carriage-layout.jpg>,
upravila Katarína Miríková

2. vozňová trieda („Kupé“)



Prameň: http://www.transsib.com/public/uploads/transsib/train-description/Trans-siberian_train_description_second-class-sleeping-carriage.jpg

3. vozňová trieda („Platzkartny“)



Prameň: http://www.transsib.com/public/uploads/transsib/train-description/Trans-siberian_train_description_third-class-sleeping-carriage.jpg

1. Prečo ste sa rozhodli absolvovať cestu Transsibírskou magsitálou?

V Chabarovsku býval náš známy a rozhodli sme sa ho navštíviť. Okrem toho nás lákala aj samotná cesta Transsibírskou magistrálou a chceli sme bližšie spoznať Rusko a navštíviť Čínu. Od Chabarovska je Vladivostok približne 12 hodín cesty vlakom, takže sme sa po návšteve známeho dopravili až do konečnej stanice Transsibírskej magistrály, Vladivostoku.

2. S kým ste sa vydali na túto cestu?

S mojím bratrancom.

3. Ako vyzerala vaša príprava na cestu?

Vopred sme vybavili dvojvstupové víza do Ruska a Číny. Cez internet sme si vybavili pozývaci list pre zahraničných turistov. Trasu sme si vopred naplánovali, ale povedali sme si, že kde sa nám bude veľmi páčiť ostaneme dlhšie, kde nie, odídeme skôr. Nosili sme so sebou stan, ktorý sme nakoniec použili iba raz. Ináč sme si hľadali ubytovne alebo centrá reholí. To všetko však priamo na mieste. Dopravné ceniny na vlak sme kupovali vždy až na stanici v mieste odkiaľ sme odchádzali. O kultúrno-historických pamiatkach sme si veľa nezistili, čo spätne hodnotím negatívne. Tak sa niekedy stalo, že v meste sme občas bezcieľne blúdili. Keďže aj môj otec bol v Rusku, vychádzali sme aj z jeho skúseností a tiež sme si preštudovali cestopisy zverejnené a rôzne webové stránky o tom, ako sa pripraviť na cestu Transsibírskou magistrálou.

4. Kedy ste sa vydali na cestu a ako dlho trvala?

Zo Spišskej Novej Vsi sme odchádzali 1.8.2007 a vrátili sme sa o mesiac a 3 dni, čiže 4.9.2007.

5. Ako ste sa dostali do Moskvy?

Zo Spišskej Novej Vsi sme išli vlakom do stanice Čierna nad Tisou. Tu sme prestúpili na vlak do mesta Čop na západe Ukrajiny a cestovali až do Moskvy. Cesta zo Slovenska do Moskvy trvala 2 dni. V Moskve sme následne strávili 3 dni, ubytovaní sme boli v Saleziánskom centre neďaleko od centra Moskvy.

6. Ako vyzeralo obstaranie dopravných cenín priamo na mieste?

Dopravné ceniny na vlak sme si kupovali na železničnej stanici Yaroslavskaja. Pred kasami stáli dlhé rady, zväčša cudzincov, keďže domáci si zabezpečujú dopravné ceniny vopred. My sme sa potrebovali dostať z Moskvy do Chabarovska, tak sme na papier

napísali východzie a cieľové miesto, vozňovú triedu, ktorou chceme cestovať (v našom prípade to bola „platzkarta“ čiže 3. trieda vozňa) a predložili sme naše doklady. Obsluhujúci kasy následne zadal údaje do systému a vytlačil dopravnú ceninu. Samotné odbavenie pri okienku trvalo približne 15-20 minút. Ale je potrebné vziať do úvahy, že si človek nekupuje lístok do Košíc, ale na 8000 kilometrovú trasu, tak si myslím, že ten čas strávený pri okienku je primeraný.

7. Ako bola samotná cesta Transsibírskou magistrálou?

Sedíš vo vlaku, pozeráš von oknom, piješ ruské pivo, zajedáš pirôžkami. Šesť dní. Von oknom sa dalo pozeráť aj 6 hodín vkuse. Prišlo mi to o dosť zábavnejšie, ako hranie kariet. Všetkých po čase poznáš. Spíš, čítaš, spíš, naješ sa. Potom ideš pre vriacu vodu, zaleješ čaj. To je ako malá slávnosť. Odkladáš si aj cestu na toaletu. To sú veci, ktorými si ozvláštniš sedenie, ležanie, spanie. Pitie alkoholu je vo vlaku zakázané, ale pivo sa zjavne za alkohol nepovažuje. Pijú ho tam počas cesty takmer všetci. Počas cesty sme sa spoznali aj s inými cestovateľmi a cestu sme trávili aj spoločnými rozhovormi.

8. Ako ste si zabezpečovali stravu počas cesty?

Vlak zastavil v určitých stanicach približne na 20 minút, počas ktorých bolo možné kúpiť si potraviny od miestnych predavačiek, „bábušiek“. Niekedy ony sami vstúpili do vlaku a ponúkali tovar. Z domu sme mali ešte zásoby instantných polievok a iné trvácne potraviny. Človeku sa však ani nechcelo veľmi jesť, keďže nevykonával žiadnu fyzickú aktivitu.

9. Ako to bolo s hygienou vo vlaku?

Každá vlaková súprava má zaradený vozeň, v ktorom sa dalo za poplatok osprchovať. Každý vozeň mal priestor s toaletou a umývadlom. O čistotu vozňa sa starala obsluha vozňa, „provoznice“.

10. Chabarovsk bola vaša cieľová stanica. Aký ste mali program v Chabarovsku?

V Chabarovsku sme sa stretli s našim známym. Bol to kňaz a bývali sme u neho týždeň. Spolu sme podnikali výlety do okolia, spoznávali mesto a pomáhali s prácami.

11. Kam viedla vaša cesta z Chabarovska?

Chceli sme sa dostať do Vladivostoku, ale zvolili sme si cestu cez Čínu. V Chabarovsku sme si kúpili dopravné ceniny na cestu loďou po rieke Amur do čínskeho pohraničného mesta Fuyan. Rusi si tam chodia kupovať alkohol, pretože je lacnejší ako v Rusku. Avšak čínske víza pre Rusov a Američanov sú najdrahšie spomedzi víz pre iné národnosti. Centrum Fuyan je relatívne upravené na rozdiel od okrajových častí mesta. Z Fuyan sme sa išli autobusom do mesta Charbin. Táto cesta bola veľmi zaujímavá, keďže

na autobusovej stanici sme nastúpili do dvoch autobusov, ale za mestom sme museli vystúpiť, na jeden autobus sa dali prične, takže vnútri autobusu vzniklo akoby ďalšie poschodie a cestujúci z oboch autobusov cestovali v jednom. Cesta do Charbinu trvala 12 hodín. Charbin je metropolou severnej Číny. Centrum Charbinu sa podobá európskym metropolám. Doprava tam však funguje na princípe, že kto zatrúbi, ten ide cez križovatku. Z Charbinu sme cestovali vlakom do Vladivostoku.

12. Do Vladivostoku ste sa dostali Čínu. Vaša cesta končila vo Vladivostoku?

Chvíľu sme sa zdržali vo Vladivostoku a potom sme sa ešte rozhodli, že navštívime prímorské mesto Nachodka, ruské mesto vzdialené od Vladivostoku 80 kilometrov, kam chodievajú Rusi na dovolenku. Tešili sme sa, že sa okúpeme v Japonskom mori. Po príchode do centra Nachodky sme boli prekvapení, lebo mesto nebolo pekné, bolo tam špinavo a nevedeli sme nájsť upravené pláže. Až neskôr sme sa dozvedeli, že je potrebné ešte cestovať ďalej autobusom, aby sme sa dostali k upraveným plážam. Keďže sa schyľovalo k noci, zašli sme do lesa a pritom sme si mysleli, že sme ďalej od mesta, no tento les bol oveľa bližšie k mestu ako sme sa nazdávali. Rozložili sme si stan, ale zrazu sme počuli akési zvuky a v tme sme videli ako si niekto potiahol z cigarety. Vtedy sme sa okamžite zbalili a hľadali iné miesto na nocľah. Počas cesty mestom sa často pristavovali autá a človek bol v takej neistote, či náhodou niekto nevystúpi z auta a neprinúti ho nastúpiť. Totiž aj také praktiky sa tu uplatňujú. Na druhý deň sme sa dostali k upraveným plážam a okúpali sa v mori. Potom sme sa vrátili do Vladivostoku a išli napäť do Moskvy.

13. Ako ste sa dostali z Vladivostoku do Moskvy a na Slovensko?

Z Vladivostoku sme išli napäť do Chabarovska, zastavili sme sa ešte za našim známym a nastúpili na vlak do Moskvy. A z Moskvy opäť cez Ukrajinu na Slovensko. Takže išlo o rovnakú trasu, ako keď sme do Vladivostoku išli.

14. Koľko peňazí ste minuli na túto cestu?

Vtedy to bolo okolo 25 000 slovenských korún. Najviac nás stála doprava vlakom a cesta loďou z Chabarovska do Fuyanu.

15. Aký bol návrat domov po takejto ceste?

Chvíľu mi trvalo, kým som sa opäť dostal do svojho pôvodného režimu. Bol som ešte zvyknutý na pomalý režim, lebo počas cesty sme čas akosi nevnímali a veci som robil naozaj pomaly, to mi zrejme ostalo z cesty vlakom (smiech).

Príloha 6 : Kategórie vozňov vo vlaku „Zarengold“

Kategórie Vášho mimoriadneho vlaku



Váš mimoriadny vlak medzi Moskvou a čínskou hranicou v Erliane má zaradené lôžkové vozne s rôznym vybavením. Na tejto trati si môžete v mimoriadnom vlaku Zarengold vybrať zo šiestich kategórií: Ponúkame Vám kategóriu I (štandard) a II (zvýšený štandard klasik, zvýšený štandard superior), III (nostalgický komfort), IV (Bolšoj) a V (platinový Bolšoj). Všetky oddiely sú v porovnaní s modernými stredoeurópskymi lôžkovými vlakmi veľké – majú dvojnásobne väčšiu plochu.

Ak by ste chceli cestovať ako červení cári, odporúčame Vám kategóriu III (nostalgický komfort). Tu budete štýlovo bývať vo vozni, ktorý sa podobá na tie, v ktorých kedysi cestovali za Nikitu Chruščova a Leonida Brežneva vysokí vládni funkcionári. Ak dávate dôraz na vlastnú kúpeľňu so sprchou a WC, cestujte v kategóriách IV alebo V, v ktorých je Vám k dispozícii aj veľká posteľ. Vozne kategórií IV a V si môžete objednať aj v individuálnych termínoch a na ľubovoľných úsekoch Transibírskej železnice pre menšie skupiny.

Kategória I – Štandard

V kategórii I bývajú v jednom oddiele 4 hostia. Postele cca. 70x190 cm sú umiestnené nad sebou a oproti sebe, v strede sa nachádza stôl. V tejto kategórii máte za príplatok možnosť štvorlôžkový oddiel obsadiť len 3 osobami. Vozň má 9 oddielov. Na oboch koncoch vozňa sa nachádzajú kombinované WC s umývadlom.



Kategória II – Zvýšený štandard Klasik



Vozne kategórie II vám ponúkajú podstatne viac priestoru. V oddiele sú ubytované 2 osoby, ktoré majú dve oproti položené postele s veľkosťou 70 x 190 cm. A j v tejto kategórii je vo vozni 9 oddielov a na koncoch vozňa kombinované WC s umývadlom. V každom druhom vozni tejto kategórie sú k dispozícii aj sprchy.



Kategória II – Zvýšený štandard Superior



Nedávno renovovaná kategória II superior sa vyznačuje novým interiérom v nostalgickom štýle. Prijemné oddiele disponujú dvomi oproti položenými posteľami veľkosti 67 x 187 cm. 9 oddielov jedného vozňa využíva 2 kombinované WC so sprchou na koncoch vozňa. V každom druhom vozni tejto kategórie sú k dispozícii aj sprchy. V dôsledku renovácie sú modernizované aj sanitárne zariadenia: Vozne boli vybavené praktickými vákuovými toaletami, ktoré sú výhodné tak pre cestujúcich, ako pre životné prostredie.



Kategória III – Nostalgický komfort



Chcete túto jedinečnú cestu absolvovať na spôsob červených ciarov? V tom prípade je kategória III nevyhnutnou! Novovyrobené vozne našej kategórie III sú stvárnené v nostalgickom štýle, avšak s modernými výdobytkami. Pocestujete v prostredí, v ktorom sa aj významní predstavitelia Sovietov mohli cítiť ako doma – avšak v komforte 21. storočia. Každá z týchto dvoj lôžkových izieb vám ponúka nielen dve nad sebou umiestnené komfortné postele (s veľkosťou cca. 80x185 cm), ale i stoličku, z ktorej môžete pozorovať ubiehajúcu krajinu obzvlášť pohodlne. Vždy dva susedné oddiele majú súkromnú umývaňu s jednoduchou sprchou. Kúpacie plášte sú vám k dispozícii. Na oboch koncoch vozna sa nachádzajú kombinované WC a umývárne.



Kategória IV – Bolšoj



Oddiele s pyšne znejúcim názvom Bolšoj majú plochu 5,57 m² a disponujú dvomi postelami, z toho horná má veľkosť 80x176 cm a spodná 110x187 cm. Okrem toho oddiel ponúka príjemnú možnosť na sedenie, veľkorýsý stôl a menšiu skriňu na šaty. Každý oddiel má vlastnú kúpeľňu, ktorá je vybavená záchodom, sušičom na vlasy, umývadlom a integrovanou sprchou so závesom. V oddiele sú pripravené kúpacie plášte. Každý vozeň tejto kategórie má len 6 oddielov. Cestujúci vozna Bolšoj prenocujú v Moskve a Pekingu v päťhviezdičkovom hoteli. Ako hosť tejto kategórie maximálne 12-člennej skupinky vás bude sprevádzať vlastný sprievodca.



Kategória V – Platínový Bolšoj



V kategórii platinový Bolšoj nájdete oddiele, ktoré vám s plochou 7,15 m² ponúkajú ešte viac priestoru, ako oddiele kategórie Bolšoj. Spodná posteľ meria 120x184 cm, horná 82x174 cm. Veľká skriňa, sušič na vlasy, kúpací plášť a slippers sú vám k dispozícii. Každý oddiel má vlastnú kúpeľňu, ktorá je vybavená záchodom, umývadlom a oddelenou sprchovacou kabínou. Vozeň tejto kategórie s najvyšším možným komfortom na Transibírskej železnici má iba 5 oddielov, takže v jednom vozni cestuje max. iba 10 hostí. V Moskve a Pekingu prenocujú v päťhviezdičkových hoteloch. Ako hosť tejto kategórie vás v skupinke max. 12 osôb bude sprevádzať vlastný sprievodca.

