

Рената Реттінгер, Пьотр Сташак

Переклад з польської мови: Ірена Глінка-Вєжбіцка

ДОСТУПНІСТЬ КОМУНІКАЦІЙНИХ ШЛЯХІВ КАМБОДЖІ - ПОКАЗНИК, ЯКИЙ ЗУМОВЛЮЄ РОЗВИТОК ТУРИЗМУ

Wonderful complex of archeological park temples Buddhist Angkor, traditional architecture Khmer Phnom Penh and coast of Thai Bay, they are values which decide about Cambodia attractiveness. The growth number of arrivals to the country is noticed year by year. It's important that the main touristic movement is concentrated around Angkor and Phnom Penh. In both cases the main elements of communication infrastructure are modern airports. The other parts of the country are less developed, simply they are not used for touristic needs. The airport of 130 thousand people town of Siem Reap has assumed most passengers in the country since 2006.

Королівство Камбоджі – це одна з держав регіону Південно-Східної Азії, розташована на Індокитайському півострові. Впродовж багатьох років Камбоджа, котра була охоплена громадянською війною та була жертвою одного з найжахливіших режимів ХХ віку, сьогодні вважається однією з безпечніших, але водночас найбідніших держав регіону та світу (2). Туристична економіка поряд із низько ефективним землеробством та слаборозвиненою промисловістю стає одним з важливіших джерел доходів населення. Завдяки „поверненню для світу” протягом кільканадцяти років Камбоджа щороку приваблює все більше туристів, а особливо стародавня столиця імперії Ангкор, заснована кхмерами у 802 р. на березі озера Тонлесап.

Одним з факторів, що зумовлюють розвиток туризму на цій території, є доступність комунікаційних шляхів. За авторами Курек та Міка (1) доступність комунікаційних шляхів визначеного місця забезпечується завдяки системі доріг та поєднання системи шляхів та підйомників, які становлять комунікаційну базу туризму. У базу комунікаційних шляхів туризму зараховують зокрема: авіаційні шляхи, мережу доріг швидкого руху, залізничні лінії, судноплавні морські та континентальні шляхи, туристичні шляхи, лижні підйомники та повітряні колії, аеропорти, морські порти, залізничні станції, а також автобусні зупинки.

Комунаційну базу туризму в Камбоджі ми можемо вважати слаборозвиненою, оскільки протягом років вона була занедбана і

недоінвестована. Лише на початку 90-тих років минулого століття завдяки міжнародній допомозі були докладені зусилля, котрі привели, зокрема, до відбудови основної інфраструктури доріг.

У числі міжнародних комунікаційних шляхів Камбоджі ключове значення для розвитку туризму займає авіатранспорт. Закордонні сполучення обслуговують два діючі в країні аеродроми: у столичному Пномпень, а також Сієм Реап розташованого поблизу комплексу храмів Ангкор у західній частині країни. Аеропорт Сиануквіль (Кампонгсаом), розташований над Таїландською затокою, був зачинений і в даний час проходиться його ґрунтова реконструкція. Аеропорт 130-тисячного міста Сієм Реап від 2006 р. (тобто після модернізації аеродрому) щороку приймає найбільше пасажирів в країні (таб.1).

У 2007 р. послугами аеродрому скористалося 1,7 млн. пасажирів. Спостерігається безперервний ріст кількості подорожуючих, за винятком 2003року, коли зокрема у зв'язку з епідемією ВГРС в регіоні Південно-Східної Азії число пасажирів зменшилось у порівнянні до попереднього року. Найбільшу динаміку зафіксовано в 2004 р.

Таблиця 1. Число пасажирів аеропорту Сієм Реап у 2001-2007рр.

Рік	Кількість пасажирів (у тис.)	Динаміка %
2001	428,9	
2002	572,7	33,5
2003	551,3	-3,7
2004	799,7	45,1
2005	1 038,1	29,8
2006	1 360,4	31,0
2007	1 732,4	27,3

Джерело: власна розробка на основі даних: www.cambodia-airports.com

Напрямки з аеропорту Сієм Реап обмежуються до регіону Південно-Східної та Східної Азії (рис. 1). Немає сполучення міжконтинентального характеру. Якнайдалі розташованим цільовим портом є Сеул Інчон (котрий обслуговують лінії *Korean Air* та *Asiana*) за часом перельоту близько 5 год. Мережа сполучень разом охоплює 11 напрямків, котрі здійснюються 11-ма виключно азіатських авіаційних операторів, в тому числі дешевих авіаперевізників (напр. *Air Asia*, *Jet Star*). Під час подорожі до Сієм Реап з Європи (або інших континентів) найвигідніше скористатися пересадкою в одній з азіатських метрополій: Бангкок, Куала-Лумпур або Сінгапур.

У січні 2008 р. авіасполученням до столиці Таїланду скористалось близько 40 тис. подорожуючих, котрі прилітають та відлітають з цього міста (табл. 2). Слід підкреслити факт, що аналізований маршрут обслуговує виключно одна авіакомпанія: *Bangkok Airways* – регіональний перевізник Таїланду з головною базою в порту Бангкок Суварнабхумі (у 2009 р. в рейтингу *Skytrax* вважалась найкращою регіональною авіалінією

Азії). У літньому розкладі руху 2009 функціонує аж 5 щоденних вильотів до цього міста. Водночас відчувається відсутність альтернативного авіасполучень з Бангкоком, особливо дешевих.

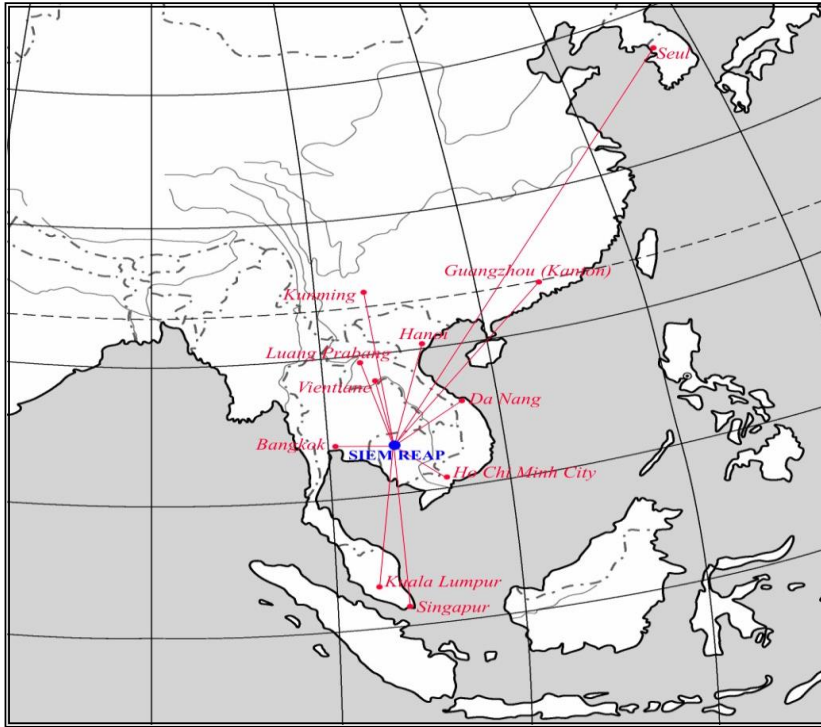


Рис. 1. Схема міжнародних авіасполучень аеропорту Сієм Реап (згідно з літнім розкладом з 2009 р.), власна розробка на основі: www.cambodia-airports.com

Подорожуючі з дещо меншим бюджетом, котрі подорожують з або у Таїланд не маючи вибору, змушені користуватися з тривалої подорожі автобусом, включаючи кількагодинний прикордонний переїзд (найчастіше на перевантаженому у високий сезон пограничному переході Араньяпратхет-Пойпет).

Другим найпопулярнішим сполученням аеропорту Сієм Реап є Хошимін ситі (колишній Сайгон) в південному В'єтнамі. Перельоти на цьому маршруті здійснюються виключно в'єтнамськими національними авіалініями *Vietnam Airlines*. Найбільшу динаміку росту за період січень 2007 - січень 2008 зафіксовано для маршруту Луанг Прабанг в Лаосі, котрий обслуговує перевізник з прапором Лаосу: *Lao Airlines*. Найбільше зменшення становить 100% (що у результаті означає ліквідацію сполучення) зареєстровано для Макао. У загальному для всієї Камбоджі січень 2008 р. порівняно до аналогічного періоду попереднього року означає незначне зменшення подорожуючих - на 3%, з чого 2% це зменшення пасажирів міжнародних вильотів, а 11%- внутрішніх вильотів. У мережі діючих маршрутів (рис. 2) немає також сполучення у Хонг Конг, Каохсіунг (південний Тайвань) та Тайбей.

Єдине локальне сполучення аеропорту Сієм Реап здійснюється до столиці країни Пномпень. На цьому маршруті працюють чотири

закордонні перевізники: *Jetstar*, *Bangkok Airways*, *Silk Air* та *Malaysia Airlines*. В кінці 2008 р. були тимчасово припинені всі внутрішні та міжнародні вильоти *Siem Reap Airways* з головною базою в Пномпень.

Таблиця 2. Число пасажирів аеродрому Сієм Реап в січні 2007 і 2008 р. згідно з аеродромами напрямку

Аеропорт	Кількість пасажирів (у тис.)				
	Прибуття 01.2008	Виліт 01.2008	Разом 01.2008	Разом 01.2007	Динаміка 01.2008/01.2007
Бангкок	17,918	22,049	39,967	35,456	13%
Хошімін	17,398	16,464	33,862	37,627	-10%
Сінгапур	4,170	5,107	9,277	8,196	13%
Куала-Лумпур	3,479	3,319	6,798	6,703	1%
Гонконг	1,105	899	2,004	6,591	-70%
Макао	-	-	-	3,773	-100%
Кунмінг	1,091	1,165	2,256	1,184	91%
В'єт'ян	1,421	-	1,421	2	-29%
Луангпхабанг	1,809	1,126	2,935	1,15	155%
Тайбей	5,213	5,080	10,293	9,048	14%
Гаосюн	0,195	0,503	0,698	6,378	-89%
Ханой	10,965	11,79	22,755	26,209	-13%
Сеул Інчхон	12,556	12,442	24,998	20,597	21%
Гуачжоу (Кантон)	0,7	0,767	1,467	-	-
Інші	5,007	6,029	11,036	8,63	28%
Разом міжнародні	83,027	86,74	169,767	173,542	-2%
Разом внутрішні	9,21	9,695	18,905	21,344	-11%
Разом	92,237	96,435	188,672	194,886	-3%

власна розробка на основі: www.cambodia-airports.com

Другим найважливішим аеропортом Камбоджі є столичний Пномпень. До 2005 р. з уваги на столичний характер він приймав найбільше пасажирів. Незважаючи на число подорожуючих, що збільшується в останніх роках, від 2006 р. перше місце займає Сієм Реап у результаті зростаючої популярності храмів Ангкор.

Таблиця 3. Число пасажирів аеропорту Пномпень у 1998-2007 рр.

Рік	Кількість пасажирів (у тис.)	Динаміка %
1998	595,4	
1999	738,1	24,0
2000	860,6	16,6
2001	917,4	6,6
2002	948,6	3,4

2003	773,9	-18,4
2004	921,2	19,0
2005	1 081,7	17,4
2006	1 322,3	22,2
2007	1 598,4	20,9

власна розробка на основі: www.cambodia-airports.com

У 2007 р. в Пномпень прийнято близько 1,6 млн. пасажирів, тобто на 134 тис. менше, ніж в цьому самому році в Сієм Реап (табл. 3). Також і в цьому випадку відмічено безперервне зростання подорожуючих, за винятком різкого зменшення приїздів у 2003 р. Найбільшу динаміку спостерігають в 1999 р. (24%). У 1998-2007 рр. число пасажирів збільшилось у загальному на 168%.

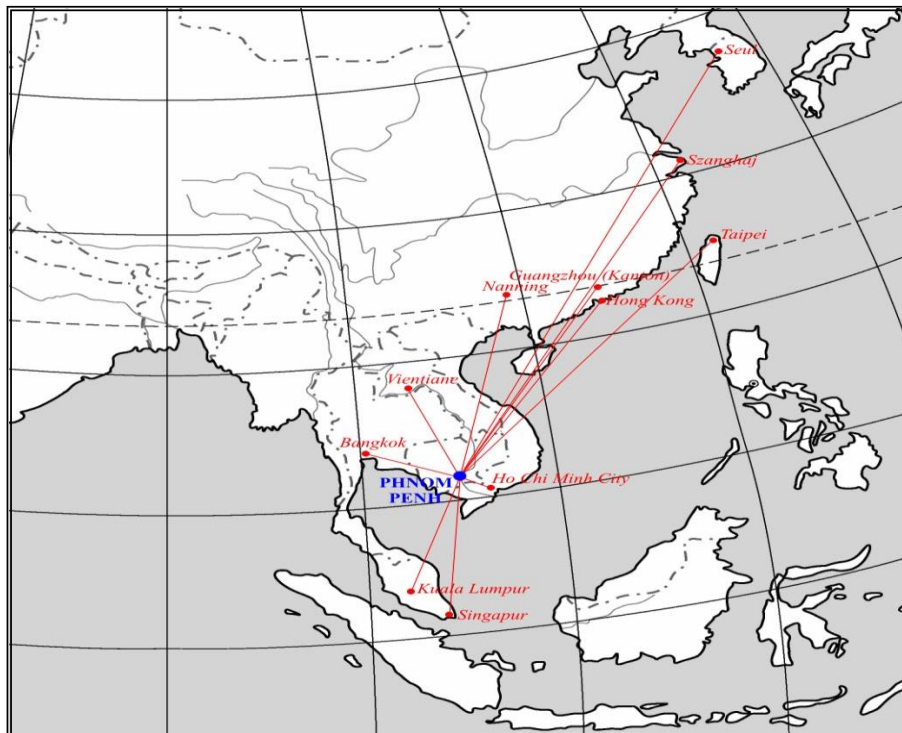


Рис. 2. Схема міжнародних сполучень аеропорту Пномпень, власна розробка на основі: www.cambodia-airports.com

Рис. 2 представляє схему міжнародних сполучень аеропорту Пномпень, згідно літнього розкладу вильотів у 2009 р. У більшості випадків він збіжний з сіткою авіасполучень Сієм Реап. Сполучення обмежуються до регіону Південно-Східної та Східної Азії. Список напрямків обмежується до 11 позицій, котрі обслуговуються 15-ма перевізниками. У порівнянні з Сієм Реап тут діє менше сполучень з сусідніми країнами (напр. брак вильотів у Ханой, Дасть Ханг і Луанг Прабанг) на користь міжрегіональних маршрутів (у Хонг Конг, Шанхай і

Таїбей). Обидва аналізовані міста, однак, не пов'язані повітряним шляхом з деякими державами регіону Південно-Східної Азії, зокрема з Індонезією, М'янмою та Філіппінами.

Подібно як у випадку Сієм Реап найбільшу участь в ринку займають сполучення у Бангкок (27,3% всіх авіаперевезень в січні 2008), що обслуговуються лініями *Bangkok Airways* та вітчизняним перевізником Таїланду *Thai Airways International*. У порівнянні з аналогічним періодом попереднього року зафіксовано 13%-ний ріст вильотів на цій трасі (табл. 4).

Таблиця 4. Число пасажирів аеродрому Пномпень в січні 2007 і 2008 р. згідно з цільовими аеродромами

Аеропорт	Кількість пасажирів (у тис.)				
	Прибуття 01.2008	Виліт 01.2008	Разом 01.2008	Разом 01.2007	Динаміка 01.2007/01.2008
Бангкок	21,932	22,480	44,412	39,336	13%
Хошімін	5,329	5,675	11,004	10,304	7%
Сінгапур	7,339	9,326	16,665	14,476	15%
Куала-Лумпур	7,917	9,690	17,607	14,521	21%
Гонконг	4,755	5,169	9,924	7,949	25%
Гуачжоу (Кантон)	3,819	3,368	7,187	6,195	16%
В'єнт'ян	2,337	1,745	4,082	3,348	22%
Тайбей	5,608	5,693	11,301	14,902	-24%
Шанхай	1,697	1,935	3,632	1,940	87%
Ханой	675	937	1,612	1,217	32%
Сеул Інчхон	7,320	6,850	14,17	8,282	71%
Пекін	9	1,005	1,014	-	-
Інші	0,919	0,964	1,883	0,989	90%
Разом міжнародні	69,656	74,837	144,493	123,459	17%
Разом внутрішні	8,758	9,232	17,99	21,424	-16%
Разом	78,414	84,069	162,483	144,883	12%

власна розробка на основі: www.cambodia-airports.com

Другий напрямок, котрий найчастіше вибирають пасажирів в Пномпень, є Куала-Лумпур, куди ми долетимо на борту літаків ліній *Malaysia Airlines*, або *Air Asia*. Найбільшу динаміку росту пасажирів зафіксовано на лінії у Шанхай (87%). Єдине зменшення у вищевказаному зіставленні стосується Тайпей – на 24% менше осіб, що користуються цим сполученням. Натомість згідно з діючим розкладом вильотів не працюють сполучення з Пекіном, однак вони вказані у вищевказаному зіставленні. В загальному занотовано зростання числа пасажирів міжнародних сполучень на 17%, а зменшення внутрішнього руху на 12%. 89% пасажирів, прийнятих в аеропорту Пномпень - це подорожуючі, що користуються міжнародними вильотами.

Серед інших засобів транспорту в обслуговуванні туристичного руху Камбоджі допоміжне значення має автобусне сполучення. Стан

інфраструктури автомобільних доріг значно нижчий у порівнянні з необхідними вимогами для чіткого функціонування міжміських пасажирських сполучень. На даний момент не функціонують жодні залізничні сполучення. Альтернативною формою подорожування між Пномпень та Сієм Реап є водний шлях на річці та озері Тонлесап, туристичне значення котрого щороку зростає.

Висновок. Чудовий комплекс археологічного парку буддистських храмів Ангкор, традиційна кхмерська архітектура Пномпень, котрих ще не торкнувся масовий туризм побережжя Таїландської затоки, але також відвертість місцевого населення – це переваги, котрими приваблює Камбоджа. Здається, що слабка доступність комунікаційного сполучення країни не відштовхує туристів, з року в рік є збільшується число приїздів. Варто однак підкреслити, що туристичний рух сконцентрований головним чином навколо археологічного парку Ангкор та Пномпень з уваги столичної функції цього міста. В обох випадках найважливішим елементом комунікаційної інфраструктури є сучасні аеродроми (у Сієм Реап в 2006 р. було передано у користування новий пасажирський термінал, побудований в місцевому, кхмерському архітектурному стилі). Решта частини країни менш використовується, що більше майже не використовується для потреб туризму. Серйозною проблемою є протипіхотні міни, котрі надалі залишаються в землі, особливо поблизу менш відомих шляхів. Немає внутрішніх авіасполучень та залізничних сполучень і не завжди вигідні автомобільні дороги, для деяких туристів (котрі в цілому віддають перевагу зорганізованим формам туризму) можуть стати бар'єром подорожування до більш віддалених районів країни. Для інших, навпаки - це становить заохочення для пригоди і здобування місць віддалених від шляхів масового туризму.

1. Kurek W., Mika M., 2007, *Turystyka jako przedmiot badań naukowych* [w: *Turystyka*], red. Kurek W., PWN, Warszawa
2. Marszałek-Kawa J. (red.), 2007, *Polska-Kambodża*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń