

Интернет-журнал «Отходы и ресурсы» <https://resources.today>
Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling

2023, Том 10, № 1 / 2023, Vol. 10, Iss. 1 <https://resources.today/issue-1-2023.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/65ECOR123.pdf>

DOI: 10.15862/65ECOR123 (<https://doi.org/10.15862/65ECOR123>)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Гильденскиольд, С. Р. Обеспечение транспортной доступности особо охраняемых природных территорий — важнейший фактор развития туризма / С. Р. Гильденскиольд, Э. А. Арустамов, И. Н. Волкова, П. М. Крылов, Н. В. Фомина // Отходы и ресурсы. — 2023. — Т. 10. — № 1. — URL: <https://resources.today/PDF/65ECOR123.pdf> DOI: 10.15862/65ECOR123

For citation:

Gil'denskiol'd S.R., Arustamov E.A., Volkova I.N., Krylov P.M., Fomina N.V. Ensuring transport accessibility of specially protected natural areas is the most important factor in the development of tourism. *Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*. 2023; 10(1): 65ECOR123. Available at: <https://resources.today/PDF/65ECOR123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: 10.15862/65ECOR123

Исследование выполнено в рамках темы государственного задания Института географии РАН АААА-А19-119022190170-1 (FMGE-2019-0008)

УДК 911.3

Гильденскиольд Сергей Русланович

ФГБОУ ВО «Государственный университет просвещения», Мытищи, Россия
Заведующий кафедрой «Общей и социальной экологии, геоэкологии и природопользования»
Доктор медицинских наук, профессор
E-mail: sr.gildenskiold@mgou.ru
РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=297299

Арустамов Эдуард Александрович

АНОО ВО ЦРФ «Российский университет кооперации», Мытищи, Россия
Почётный профессор кафедры «Менеджмента и торгового дела»
ФГБОУ ВО «Государственный университет просвещения», Мытищи, Россия
Профессор кафедры «Безопасности жизнедеятельности и гражданского воспитания»
Доктор экономических наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ, академик международной академии экологической безопасности и природопользования, кавалер ордена Вернадского В.И.
E-mail: eduard-arustamov@yandex.ru
РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=262765

Волкова Ирина Николаевна

ФГБУН «Институт географии Российской академии наук», Москва, Россия
Старший научный сотрудник отдела социально-экономической географии
Кандидат географических наук
E-mail: volin511@igras.ru
РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=61985

Крылов Петр Михайлович

ФГБОУ ВО «Государственный университет просвещения», Мытищи, Россия
Исполняющий обязанности заведующего кафедрой «Социально-экономической и физической географии», доцент
ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор»
(мастерская территориального проектирования № 1 имени Л.И. Гозмана), Москва, Россия
Главный специалист по транспорту
Кандидат географических наук, доцент
E-mail: pmkrylov@yandex.ru
РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=223158

Фомина Нина Васильевна

ФГБОУ ВО «Государственный университет просвещения», Мытищи, Россия
Ассистент кафедры «Общей и социальной экологии, геоэкологии и природопользования»

Кандидат географических наук

E-mail: nv.fomina@mgou.ru

РИНЦ: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=946863

Обеспечение транспортной доступности особо охраняемых природных территорий — важнейший фактор развития туризма

Аннотация. Одной из приоритетных задач экономики страны в условиях экономических и политических санкций, является развитие территорий страны и внутреннего туризма. Особо охраняемые природные территории традиционно не входят в круг научных и практических интересов с позиций транспортной доступности.

Целью данной работы является анализ российских и зарубежных исследований, а также практик и методик организации и функционирования особо охраняемых природных территорий с позиций учёта фактора транспортной доступности. Объектом настоящего исследования являются особо охраняемые территории разного типа. Предметом исследования — учет транспортной доступности особо охраняемых природных территорий в различных регионах России и зарубежных стран.

Информационной базой исследования послужили российские и зарубежные публикации, рассматривающие проблемы организации и работы особо охраняемых природных территорий.

Проведён анализ российских стратегических и нормативно-правовых документов, рассматривающих перспективы развития особо охраняемых природных территорий. Проанализированы зарубежные источники информации, рассматривающие роль и значение транспортного фактора в работе природных и национальных парков.

В качестве главных результатов работы следует рассматривать выделение проблемы недостаточного учета транспортной доступности и транспортного обеспечения особо охраняемых природных территорий в России.

Ключевые слова: особо охраняемые природные территории; транспортная доступность; транспортная уязвимость населения; туристическая деятельность на базе особо охраняемых территорий; транспорт; экология; туризм

Введение

Пространственное развитие регионов в современных условиях предполагает изменение традиционных взглядов, подходов и критериев эффективности к проблемам развития территории. В частности, транспорт рассматривается не только как отрасль хозяйства, осуществляющая перевозки грузов и людей, а как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования людей. Обеспечение и улучшение транспортной доступности является составным элементом социально-экономических стратегий отдельных регионов (субъектов РФ), а также макрорегионов (федеральных округов, экономических зон) в составе России. Особое значение необходимости обеспечения лучшей транспортной доступности представлено, в частности, в Национальной программе

социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года¹.

Главной актуальной проблемой развития транспортной системы РФ заключается в достижении максимального вклада в подъём национальной экономики и обороноспособности страны, а также эффективного использования трудовых, природных и производственных ресурсов. Важной задачей развития транспортных систем является улучшение транспортной доступности социально — значимых объектов (учреждений образования, здравоохранения, культуры, спорта). Однако задачи создания гарантированной транспортной доступности особо охраняемых природных территорий (ООПТ) в действующих стратегических программных документах России федерального значения не представлены.

Материалы, источники данных и методы исследования

Для настоящего исследования использованы российские и зарубежные источники научной литературы по данной проблематике, отчёты и методические рекомендации по созданию особо охраняемых природных территорий и территориальному планированию. В работе также использовались действующие в России нормативно-правовые источники, концепции и иные стратегические документы в рассматриваемой области. В качестве материалов в статье использованы статистические сведения, собранные федеральным агентством по статистике России, а также материалы, представленные для общего пользования Министерством природных ресурсов и экологии России.

В процессе исследования были применены следующие методы: аналитический и сравнительно-географический.

Результаты изучения транспортной доступности ООПТ: общие подходы

Транспортная доступность — мера способности территории быть достигнутой при помощи транспорта, измеряемая временем, в течение которого данная территория может быть достигнута из определенной точки или другой территории при помощи различных видов транспорта по транспортной сети². В общественной географии она рассматривается в двух видах: в качестве парной (взаимной) доступности двух объектов и в качестве множественной доступности между большим количеством объектов на изучаемой территории (её называют интегральной транспортной доступностью (ИТД)). ИТД может считаться аналогом концепции транспортно-географического положения (ТГП).

Особо охраняемые природные территории традиционно не входят в круг научных и практических интересов с позиций транспортной доступности. Правовое закрепление понятие «особо охраняемая природная территория» (ООПТ) получило в России в 1995 году с принятием федерального закона «Об особо охраняемых природных территориях». В соответствии с Конституцией РФ, отношения, возникающие при пользовании землями, водными, лесными и иными природными ресурсами ООПТ отнесены к вопросам совместного ведения, и регулируются законодательством РФ и законодательством субъектов РФ, а также гражданским законодательством.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 24.09.2020 № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года».

² Транспортная стратегия РФ (Распоряжение Правительства РФ № 3363-р от 27 ноября 2021 г.).

Транспортная доступность ООПТ не рассматривается в российских региональных и местных (муниципальных) нормативах градостроительного проектирования. Это означает, что транспортная доступность ООПТ не должна в обязательном порядке учитываться при создании и актуализации градостроительных документов (генеральных планов, схем территориального планирования, проектов детальной планировки и др.). Не учитывается транспортная доступность ООПТ и при создании отраслевых транспортных документов развития территорий — проектов комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) субъектов РФ и отдельных муниципальных образований.

Стратегические документы РФ в области развития ООПТ не уделяют внимание аспектам улучшения их транспортной доступности. Нет соответствующего положения и в Концепции развития особо охраняемых природных территорий федерального значения до 2020 г.³ Транспортный фактор в указанной концепции представлен лишь утверждением о необходимости разработки норм оснащения государственных природных заповедников и национальных парков транспортными средствами и противопожарным оборудованием. Нет ничего подобного и в проекте стратегии до 2030 г.⁴

В редких случаях транспортную доступность ООПТ учитывают на региональном и муниципальном уровнях. Она может измеряться в единицах времени, стоимостных единицах или в упущенных возможностях получения социально-экономических благ [1–4]. В методических материалах, определяющих принципы создания ООПТ, также почти ничего не сказано про транспортную доступность⁵ [5].

Транспортная доступность тесно связана с понятием *транспортной уязвимости населения* — *ограничениями для жителей ряда территорий возможности посещения социально значимых объектов в силу недостаточного развития путей сообщения или только общественного транспорта, при наличии путей сообщения в сочетании с низкой плотностью населения.*

В понятие транспортной уязвимости населения на сегодня не входит изучение и улучшение транспортной доступности ООПТ, так как их посещение в нашей стране принято относить к так называемым эпизодическим социально-экономическим потребностям населения.

Для посетителей ООПТ и их работников транспортную доступность можно рассматривать с учётом разных принципов⁶ [6; 7]. Доступность для работников, связанная с ежедневным рабочим циклом, обычно обеспечивается транспортом, не рассчитанным на массовое посещение объектов ООПТ (с использованием вездеходов, вертолётов, речного и морского транспорта необщего пользования).

³ Распоряжение Правительства РФ № 2322-р от 22 декабря 2011 г. «Об утверждении Концепции развития системы особо охраняемых природных территорий федерального значения на период до 2020 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации Концепции развития системы особо охраняемых природных территорий федерального значения на период до 2020 года»).

⁴ Проект Распоряжения Правительства РФ «Об утверждении Стратегии развития системы особо охраняемых природных территорий в Российской Федерации на период до 2030 года» (по состоянию на 07.12.2020 г., подготовлен Минприроды России, ID проекта 01/23/12–20/0011132).

⁵ Материалы комплексного экологического обследования участков территорий, обосновывающих приданием этим территориям правового статуса ООПТ краевого значения — памятника природы «Торгашинское местонахождение раннедевонской флоры». Отв. исполнитель Антонов О.М. Санкт-Петербург, ООО «Геоспектр», 2009. — 118 с.

⁶ Transport Background Paper South Downs Local Plan South Downs National Park Authority, 2017. — 10 p.

Транспортную доступность ООПТ можно также рассматривать с позиций *внутренней и внешней доступности*. *Внутренняя доступность* характеризует создание, сохранение и развитие путей сообщения (автомобильных дорог общего пользования, пешеходных троп и других путей) в пределах территории ООПТ. Как правило, их появление и развитие является прерогативой администрации ООПТ. Однако в России очень часто автомобильные и железные дороги общего пользования возникали до появления ООПТ и существуют ныне в пределах их территории, вызывая многочисленные конфликты между органами управления ООПТ, операторами и владельцами транспортной инфраструктуры и органами власти.

Внешняя транспортная доступность обеспечивает доступ к ООПТ из любых других населённых пунктов, регионов и зарубежных стран.

Как правило, ООПТ посещаются извне в качестве рекреационных и эколого-образовательных объектов в рамках однодневного посещения (см. далее). Поэтому большинство посетителей ООПТ — жители ближайшего крупного города и территории его агломерации.

С одной стороны, должна быть обеспечена и внутренняя, и внешняя транспортная доступность к ООПТ в целом и к отдельным объектам (ландшафтам) внутри их территории. С другой стороны, наличие автомобильных дорог ухудшает экологическое состояние ООПТ, снижает её экологическую значимость, оказывает негативное экологическое воздействия (выхлопы от автотранспорта, мусор от проезжающих транспортных средств и т. д.). Это приводит к необходимости строительства так называемых «экодуков»⁷. Создание экодуков рекомендуется на территории многих регионов России, там, где созданы или в перспективе будут созданы ООПТ.

Таким образом, отмечается определенное противоречие: улучшение транспортной доступности ООПТ приводит к росту числа посетителей, однако функционирование объектов транспортной инфраструктуры с её негативными последствиями ухудшает экологическое состояние ООПТ.

Туризм вносит существенный вклад в социально-экономическое развитие страны. Туристическая отрасль занимает важное место в народном хозяйстве, она способствует развитию малого бизнеса, а также самозанятости населения. Важность и значимость развития туристической отрасли легли в основу разработки и принятия Концепции Федеральной Целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019–2025 годы)»⁸.

Для успешного развития туризма в конкретной местности важнейшей задачей является обеспечение устойчивых потоков туристов к её рекреационным объектам с учётом их транспортно-географического положения⁹ [8; 9]. На сегодняшний день транспорт является

⁷ «Экодук» или биопереход — это искусственное дорожное сооружение мостового, трубного или тоннельного типа, обеспечивающее безопасное пересечение автомобильной дороги представителями фауны. С 1 ноября 2020 года в РФ Приказом Росстандарта утвержден и вводится в действие национальный стандарт ГОСТ Р 58947-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Экодуки. Требования к размещению и обустройству».

⁸ Распоряжение Правительства РФ от 5 мая 2018 г. № 872-р (Концепция федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019–2025 годы)»).

⁹ Степаницкий В.Б., Сеницын М.Г. Методические рекомендации по организации особо охраняемых природных территорий регионального значения. Справочное пособие. — г. Красноярск: Проект ПРООН/ГЭФ «Сохранение биоразнообразия в российской части Алтае-Саянского экорегиона», 2008. — 140 с.

одним из важнейших компонентов функционирования индустрии туризма и большинства туристических бизнес-структур.¹⁰

В принятой Правительством РФ федеральной целевой программе в качестве приоритетных направлений выделяются пять наиболее значимых и перспективных видов туризма. В их числе выделяется экологический туризм, который определяется как путешествие с целью наблюдения и приобщения к природе. Основные принципы такого туризма — рациональное использование природных ресурсов и охрана окружающей среды.

Государственный интерес к развитию экологического туризма актуализирует необходимость создания условий для его развития. При использовании в качестве туристического объекта ООПТ необходимы минимизация негативного воздействия на окружающую среду, учет экологических и социокультурных рисков, а также обеспечение безопасности туристов при их использовании.

Зарубежный опыт исследований транспортной доступности ООПТ разного типа также представляет большой интерес.

В большинстве исследований рассматривается взаимосвязь между транспортом, окружающей средой и качеством обслуживания посетителей. Многие посетители ООПТ переносят положительный опыт пользования так называемым «устойчивым», то есть экологичным, транспортом в свою повседневную жизнь, что значимо для экологического просвещения и поведения.

Большинство людей могут смириться с перегруженными автострадами и улицами во время ежедневных поездок на работу, но никто не хочет испытывать неудобства такого рода при посещении национальных парков, заповедников дикой природы, зон отдыха и других общественных земель.

Транспортные сети и связи в парках помогают определить, куда перемещаются посетители парка и где они этого не делают, и могут использоваться менеджерами парков, чтобы помочь доставить «нужное» количество посетителей в «нужные» места и в «нужное» время¹¹. Авторы этой публикации также подробно рассматривают концепцию *устойчивого (экологичного) транспорта в национальных парках*.

Отдельные авторы делают акцент на роль транспортной инфраструктуры в ООПТ в общей системе территориального и стратегического планирования регионов. Многие современные методы планирования включают анализ трафика (движения транспортных средств) или мобильности (перемещения людей и товаров). Они, как правило, отдают предпочтение автомобильному транспорту по сравнению с другими формами доступности, включая альтернативные виды транспорта, управление мобильностью и более доступное землепользование [10]. Многие из ошибок в планировании и оценке транспортных проблем и перспектив являются трудно преодолимыми, так как изменение транспортной политики невозможно без изменения принципов государственной региональной политики. Старая парадигма транспортного планирования, как правило, благоприятствовала расширению дорог и парковок, что стимулировало дополнительные поездки и только усугубляло другие социально-экологические проблемы. Доступность является конечной целью большинства видов транспортной деятельности, за исключением небольшого количества путешествий без определенного пункта назначения, поэтому планирование транспорта, в т. ч. и в ООПТ, должно основываться на улучшении транспортной доступности. Планирование, основанное на

¹⁰ Экономика природопользования. Под ред. К.В. Папенова. М.: МГУ, 2006. — 900 с.

¹¹ Management Plan (2015–2019). Local Development Plan (2015–2031). Background Paper: Sustainable Transport. Pembrokeshire Coast National Park, 2018. — 24 p.

доступности, особенно важно для достижения целей социальной справедливости; при этом имеет большое значение развитие пешеходных путей передвижений, а также велосипедного и общественного транспорта.

В сельских районах туристические достопримечательности территориально разобщены, а плохое транспортное планирование приводит к снижению доступности для посетителей, не являющихся водителями легковых автомобилей. Однако для внегородских туристических маршрутов доступно небольшое число инструментов планирования транспорта [11].

Содействие более широкому использованию экологически чистых транспортных средств для посещения ООПТ, включая средства индивидуальной мобильности и повышение их привлекательности для использования поможет снизить воздействие на окружающую среду, улучшить здоровье и благополучие и расширить возможности для всех категорий населения. В большинстве сельских районов возможности для сокращения использования автомобилей и расширения использования общественного транспорта, пеших и велосипедных прогулок более ограничены, чем в городских районах [12].

Правительство Уэльса стремится расширить выбор в области транспорта и обеспечения доступность способом, который поддерживает устойчивое развитие и помогает устранению причин изменения климата путем стимулирования более эффективной транспортной системы, с большим использованием экологически безвредных форм транспорта; что также будет ограничивать необходимость использования личного автотранспорта. Поощрение поездок на велосипеде и увеличение пешеходных маршрутов будет способствовать достижению цели повышения уровня здоровья в Уэльсе [12].

Хорватские учёные в одной из работ оценивали транспортную доступность и ее связь с туристическими потоками в национальных и природных парках своей страны. Исследование включало 16 из 19 хорватских национальных и природных парков, то есть те, для которых можно было определить входы, используемые большинством посетителей. Оценка транспортной доступности для этих 16 въездов в охраняемые районы была проведена с использованием следующих показателей:

- а) транспортная доступность (автобус, морское судно, катамаран или паром);
- б) частота автобусного сообщения;
- в) связь с автомобильным транспортом;
- г) временная удаленность от городов или поселков;
- д) временная удаленность от крупных туристических центров.

Была определена оценка отдельных показателей для каждой охраняемой территории; охраняемые территории были ранжированы соответствующим образом. Для определения связи между транспортной доступностью и туристическим потоком был проведен корреляционный анализ для каждого национального и природного парка, при этом оценка транспортной доступности была независимой переменной, а количество посетителей — зависимой переменной [13].

Основной вывод этого исследования: транспорт является одной из существенных предпосылок и факторов развития и регулирования туристического потока во всех типах туристических зон. Роль транспорта в особо охраняемых районах как туристического фактора особенно заметна, поскольку транспорт одновременно является необходимым условием для большого числа туристических посещений, но он также является ограничивающим фактором, который характеризуется потенциально неблагоприятными экологическими последствиями.

Авторы другой статьи, посвященной изучению транспортной доступности в национальных парках Малайзии, особое внимание уделяли посетителям с ограниченными возможностями здоровья [14]. В отдельных случаях это обусловлено необходимостью использования речного или морского транспорта, непригодного для перевозки таких категорий населения. В других случаях это обусловлено сложившейся специализацией национального парка, ориентированного, например, на любителей экстремальных видов спорта.

Недостаточный уровень транспортного обеспечения посетителей национальных парков также связан со сложностью и дороговизной строительства транспортной инфраструктуры в условиях небольшого количества посетителей и невозможностью за их счёт финансирования необходимых строительных работ.

В отдельных исследованиях также поднимается проблема нехватки транспортных средств для обслуживания населения в условиях больших сезонных колебаний посетителей ООПТ в период их наибольшего потока.

Развитие сети автомобильных дорог в США в XX веке во многом совпало с освоением территории страны в виде создания новых ООПТ во многих штатах. Поэтому сложно сказать, что является первичным, а что — вторичным: транспортные системы и их элементы или ООПТ разного типа.¹¹

Основываясь на обзоре научной литературы по данной тематике, нами был сформулирован ряд важнейших принципов развития транспорта в национальных парках:

1. Транспорт и национальные парки неразрывно связаны.
2. Транспорт занимает центральное место в обслуживании посетителей национальных парков.
3. Транспорт занимает центральное место в основополагающем вопросе учёта и планирования количества посетителей.
4. Управление транспортом в национальных парках должно основываться на системе управления по целям, которая включает в себя разработку показателей и стандартов качества.
5. Транспорт в национальных парках может иметь важные экологические последствия.
6. Транспорт в национальных парках может иметь важное практическое применение (в целях просвещения).
7. Транспорт является важной формой отдыха в национальных парках.
8. Транспорт может быть эффективным инструментом управления в национальных парках.
9. В национальных парках растёт использование и поддержка ведомственного транспорта, работающего внутри территории национальных парков для их посетителей.
10. Управление транспортом в национальных парках должно быть ориентировано на население, которое традиционно недостаточно обслуживается.

Обсуждение проблемы транспортной доступности ООПТ в России

В 2020 году в Минприроды России проходило очередное заседание рабочей группы по вопросам обеспечения транспортной доступности ООПТ федерального значения. Особую актуальность теме придает рост спроса на внутренний туризм в летний период в условиях государственной политики активизации внутреннего туризма.¹²

Участниками совещания был отмечен положительный опыт взаимодействия органов государственной власти в сфере транспорта и администраций ООПТ. В частности, в Калужской области успешным можно считать пример взаимодействия Администрации области с дирекцией ФГБУ «Национальный парк «Угра» (Калужская область) в части реконструкции автодорог, ведущих к социально значимым туристическим объектам.¹²

Участники совещания отметили также примеры нехватки железнодорожной инфраструктуры на действующих участках железных дорог общего пользования. Так, особо значимой можно считать проблему создания железнодорожной станции (остановочного пункта) вблизи национального парка «Плещеево озеро» в Ярославской области.

В Челябинской области рассматриваются вопросы правового регулирования в отношении дорог регионального значения, ведущих в национальный парк «Зюраткуль». Продолжается оформление сервитута на земельные участки под автомобильную дорогу «Сатка — озеро Зюраткуль».¹²

Представитель национального парка «Таганай» в Челябинской области предложил создание нового, привлекательного для туристов продукта — сети велодорожек и троп, при условии осуществления проекта на условиях софинансирования из федеральных и региональных источников.¹²

В российских работах рядом авторов выделяются несколько видов транспортной доступности ООПТ и рекреационных объектов.

На примере Республики Татарстан авторы выделили следующие виды транспортной доступности [8]:

благоприятную — в пределах 1 часа по автомобильной дороге с твердым покрытием;

относительно благоприятную — в пределах 1–2 часов по грунтовой дороге;

неблагоприятную — значительная удаленность от населенных пунктов (поездка длится более 2 часов).

Авторами рассмотренных нами публикаций была изучена транспортная доступность следующих объектов туристического интереса на территории Архангельской области: Музей деревянного зодчества «Малые Корелы», Историко-мемориальный музей на родине М.В. Ломоносова, Пинежские карстовые пещеры, Кенозерский национальный парк и Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник [15].

Был проведён анализ транспортно-географического положения этих объектов относительно потенциальных мест формирования к ним потоков туристов. Наиболее труднодоступны для туристов Кенозерский национальный парк и Соловецкие острова. Пинежские пещеры доступны, однако их транспортно-географическое положение нуждается в улучшении за счёт модернизации дорог [15–17].

¹² <https://qsetup.ru/lidery-po-proizvodstvu-videokart/>.

Основными критериями выбора объектов для ботанического туризма являются уникальность и научная ценность объекта, степень его изученности, эстетическая привлекательность, географическая и экономическая доступность, развитость инфраструктуры (транспортная схема, сервис и пр.), ресурсная обеспеченность (для ресурсных видов растений), обеспеченность мерами охраны и т. д.^{9, 13} [18].

Анализ транспортной доступности особо охраняемой Байкальской природной территории Иркутской области выявил наличие там существенных проблем [19]. Установлено, что основные усилия необходимо сконцентрировать на усовершенствование существующих автодорог, строительство автостоянок в местах массового пребывания туристов, реконструкцию всех портов и пристаней, обновление парка судов.

В Башкортостане имеется немало интересных мест, информация о которых известна только благодаря сохранившимся легендам и сказаниям — яшмовая гора Ауштау со святым источником, озеро Ворожеич, Ирмель, Капова пещера, Ахуновские менгиры — лишь некоторые из них. Такие объекты обладают «сильной энергетикой», и туристы приезжают сюда для того, чтобы восстановить силы, погрузиться в мистическую атмосферу и исследовать тайны башкирских земель. Наличие большого количества подобных достопримечательностей формирует значительный потенциал для развития туризма в регионе. Однако в большинстве своём все эти места малоизвестны и недоступны для посещения по причине отсутствия подъездных путей к ним — либо дорог вовсе нет, либо они опасны, либо представляют собой заросшие и размытые тропы [20; 21].

Исследованиями транспортной доступности ООПТ в Оренбургской области выявлены охраняемые природные территории в зоне транспортной доступности менее 50 км, имеющие перспективы интеграции в туристско-рекреационный комплекс нового транспортного коридора, развития различных видов туризма и отдыха, а также экологического просвещения [22]. В зоне транспортной доступности далее 50 км от создаваемого транспортного коридора в результате исследования выявлено 26 ООПТ, перспективных с точки зрения использования их рекреационного потенциала для развития туризма и экологического просвещения.

В связи с тем, что транспортная доступность является ключевой проблемой для многих регионов, в том числе, для Дальнего Востока, целесообразно активнее развивать летний круизный туризм по водным путям [23; 24].

Выводы

Устойчивое развитие регионов немислимо без бесперебойного функционирования транспорта. Развитие туризма, в том числе на базе особо охраняемых природных территорий, во многом детерминировано транспортной составляющей. Одним из важнейших направлений развития транспортной сети любого региона РФ является сокращение транспортной уязвимости населения и улучшение транспортной доступности социально-значимых объектов, а также стимулирование развитие рекреации и туризма, что может привести существенный положительный эффект социальным и экономическим интересам региона.

В настоящее время и на ближайшую перспективу наибольшее количество посетителей ООПТ характерно для территорий крупнейших городских агломераций и мест массового сезонного отдыха туристов.

¹³ Руководство по функциональной организации ООПТ. Под ред. С. Чупшевой. М., Агентство стратегических инициатив, 2019. — 98 с.

Неблагоприятные перспективы улучшения транспортной доступности характерны для ООПТ, расположенных одновременно на территории нескольких субъектов РФ, как правило на их периферии, имеющих периферийное или изолированное транспортно-географическое положение.

Для России и многих стран мира характерно *транспортно детерминированное поведение населения*, когда транспортно-географическое положение местности (объекта) предопределяет количество возможных посетителей. В работе показана прямая зависимость между удобным транспортно-географическим положением ООПТ в России и большим количеством посетителей.

Ограничение транспортных потоков внутри территорий ООПТ, негативно влияющих на их природные компоненты, должно сопровождаться работой по управлению внешней транспортной доступностью.

До сих пор не решена проблема выбора «точки отсчёта» транспортной доступности: считать ли подобной точкой крупный город — административный центр субъекта РФ, центр муниципального образования, либо ближайшую точку, обслуживаемую общественным транспортом.

Роль личного автомобильного транспорта в существенной степени определяет транспортную доступность ООПТ, находящихся в труднодоступных районах. Однако стимулирование развития общественного транспорта, включая управление транспортно-тарифной политикой увеличивает транспортные потоки в ООПТ во всех типах регионов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Волгин А.В., Евдокимов М.Ю., Крылов П.М. Транспортно-тарифная доступность рекреационных объектов Московской области // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 3. С. 27–40.
2. Исаев А.П., Кривошапкин К.К. Перспективы развития ботанического туризма в Якутии // Вестник Северо-Восточного федерального университета имени М.К. Аммосова. 2017. № 3(59). С. 5–12.
3. Кутепова Г.Н., Николашин В.Н. Проблемы развития экологического туризма и его транспортного обеспечения // Интеграл. 2012. № 6. С. 26–27.
4. Шостка В.И. Предпосылки формирования массового туризма в России и Крыму // Биосферное хозяйство: теория и практика. 2019. № S9(18). С. 13–21.
5. Светов С.А., Колесников Н.Г., Колесникова Н.В. Предпосылки организации геопарков в Республике Карелия // Современные проблемы сервиса и туризма. 2016. Т. 10. № 1. С. 111–119.
6. Расковалов В.П. Транспортный потенциал Пермского края для развития туризма в природной среде // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. 2017. № 3. С. 25–32.
7. Якунин П.Н. Оценивание транспортной доступности для целей организации предпринимательской деятельности по доставке туристов в удаленные дестинации // Вестник Ленинградского государственного университета имени А.С. Пушкина. 2011. Т. 6. № 4. С. 160–170.

8. Крылов П.М. Транспортные системы регионов России: географический анализ проблем и приоритеты развития территорий (по материалам стратегий развития транспорта и автомобильных дорог). — М.: РУСАЙНС, 2021. — 202 с.
9. Цветков А.Ю. Транспортно-инфраструктурные основы стратегии развития туризма в Архангельской области // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 44–55.
10. Koderman M., Opačić V. Challenges of tourism development in protected areas of Croatia and Slovenia. Založba Univerze na Primorskem University of Primorska Press and Hrvatsko geografsko društvo. [Издательство Приморского университета Приморский университет Press и Hrvatsko geografsko društvo.] Croatian Geographical Society. Koper, Zagreb 2020. — 34 p.
11. Sanmargaraja S., Ta Wee S. Accessible Transportation System for the Disabled Tourist in the National Park of Johor State, Malaysia // International Journal of Social Science and Humanity, Vol. 5, No. 1, January 2015, p. 15–21.
12. Litman T. Evaluating Accessibility for Transport Planning Measuring People's Ability to Reach Desired Services and Activities Victoria, Victoria Transport Policy Institute, 2021. — 64 p.
13. Adeleke B.O., Ogunsusi K. Public transport accessibility and information to nature tourism destinations in Lagos, Nigeria // African Research Review. Vol. 13(2), S/NO 54, April 2019, p. 1–15.
14. Manning R., Lawson S., Newman P., Hallo J., Monz C. Principles of Sustainable Transportation in the National Parks // The George Wright Forum. vol. 31 no. 3(2014) p. 345–358.
15. Потапов, И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) / Потапов И.А. // Сервис в России и за рубежом. — 2016. — 4(65). — URL: <https://sciup.org/140208441> DOI: 10.12737/20182.
16. Николаев А.А. Особо охраняемые природные территории Якутии для организации экологического туризма // Успехи современного естествознания. 2019. № 10. С. 89–94.
17. Феокистов С.В. Оценка транспортной доступности природных объектов Амурской области для развития организованного экологического туризма // Вестник Амурского государственного университета. Серия: Естественные и экономические науки. 2013. № 63. С. 133–138.
18. Зиганшин И.И., Иванов Д.В. Методика комплексной оценки рекреационного потенциала особо охраняемых природных территорий // Российский журнал прикладной экологии. 2017. № 2(10). С. 52–56.
19. Дашпилов Ц.Б. Анализ транспортного воздействия на рекреационное развитие центральной экологической зоны Байкальской природной территории Иркутской области и его картографирование // Сервис в России и за рубежом. 2019. Т. 13. № 3(85). С. 115–124.
20. Мнацеканов Р.А., Сергеева М.И., Филиппова Е.В. Методические рекомендации по созданию особо охраняемых природных территорий федерального и регионального значения. М.: Всемирный фонд дикой природы (WWF), 2021. — 216 с.

21. Морозов М.А., Морозов М.М. Транспортная доступность как фактор привлекательности и конкурентоспособности туристской дестинации // Транспортное дело России. 2017. № 6. С. 85–86.
22. Григоревский Д.В., Чибилёв А.А., Падалко Ю.А. Пространственный анализ территориальной удалённости ООПТ Оренбургской области от проектируемого транспортного коридора «Западная Европа — Западный Китай» // Фундаментальные исследования. 2017. № 11–1. С. 208–214.
23. Молчанова А.О. Влияние проблем транспортного комплекса на развитие туризма в Республике Башкортостан // Бизнес-технологии в туризме и гостеприимстве. Сборник статей научных докладов по итогам Всероссийской студенческой научной конференции. Москва, 2020. С. 284–290.
24. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4(65). С. 43–55.

Gil'denskiol'd Sergey Ruslanovich

State University of Education, Moscow, Russia

E-mail: sr.gildenskoild@mgou.ru

RSCI: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=297299

Arustamov Eduard Alexandrovich

Russian University of Cooperation, Mytishchi, Russia

State University of Education, Moscow, Russia

E-mail: eduard-arustamov@yandex.ru

RSCI: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=262765

Volkova Irina Nikolaevna

Institute of Geography, Russian Academy of Science, Moscow, Russia

E-mail: volin511@igras.ru

RSCI: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=61985

Krylov Petr Mikhailovich

State University of Education, Moscow, Russia

OJSC «Russian Institute of Urban Planning and Investment Development «Giprogor»
(Territorial Design Workshop No. 1 named after L.I. Gozman), Moscow, Russia

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=223158

Fomina Nina Vasil'evna

State University of Education, Moscow, Russia

E-mail: nv.fomina@mgou.ru

RSCI: https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=946863

Ensuring transport accessibility of specially protected natural areas is the most important factor in the development of tourism

Abstract. One of the priority tasks of the country's economy in the conditions of economic and political sanctions is the development of the country's territories and domestic tourism. Specially protected natural areas are traditionally not included in the range of scientific and practical interests from the standpoint of transport accessibility.

The purpose of this work is to analyze Russian and foreign studies, as well as practices and methods for the organization and functioning of specially protected natural areas from the standpoint of taking into account the factor of transport accessibility. The object of this study are specially protected areas of various types. The subject of the study is the accounting of transport accessibility of specially protected natural areas in various regions of Russia and foreign countries.

The information base of the study was Russian and foreign publications that consider the problems of organization and operation of specially protected natural areas.

The analysis of Russian strategic and regulatory documents considering the prospects for the development of specially protected natural areas has been carried out. Foreign sources of information are analyzed that consider the role and importance of the transport factor in the work of natural and national parks.

As the main results of the work, one should consider highlighting the problem of insufficient consideration of transport accessibility and transport support for specially protected natural areas in Russia.

Keywords: specially protected natural areas; transport accessibility; transport vulnerability of the population; tourist activities based on specially protected areas; transport; ecology; tourism