

ИЛЬКЕВИЧ Сергей Викторович

*Российский государственный университет
туризма и сервиса (Москва, РФ);
кандидат экономических наук, доцент;
ilkevich83@mail.ru*

Организационно-экономические принципы проектирования, развития и обустройства пригородных пеших троп

В статье представлен анализ центральных организационно-экономических принципов проектирования, развития и обустройства пригородных пеших троп на основе учёта прежде всего международного опыта по причине очень слабого развития сегмента пригородных троп в России и практически полного отсутствия отечественных научных и научно-практических работ в данной области. Ближайшее понятие к пригородной пешей тропе, которое получило некоторое изучение (в части аспектов) в отечественной литературе, это «эколого-краеведческая тропа», что совершенно не достаточно с точки зрения потребностей практики. В работе в первую очередь подробно раскрывается многоаспектная специфичность пригородных пеших троп, включая такие факторы, как тематическая направленность, мотивация туристов, комбинированность с пригородными пассажирскими железнодорожными перевозками, влияние на местных жителей и другие группы стейкхолдеров, в том числе через повышение стоимости недвижимости, безопасность, значимость для здравоохранения и социального благополучия, соотнесение с другими задачами инфраструктурного развития пригородов. Далее раскрывается роль, значение и международный опыт обустройства и благоустройства троп, включая как дорожно-инженерные аспекты, так и информатизацию. Также в статье раскрывается и иллюстрируется на международном опыте потенциал маршрутной интеграции пригородных пеших троп с пригородным железнодорожным и автобусным транспортом.

В статье затронуты аспекты экономического обоснования целесообразности расширения сегмента пригородных пеших троп как общественного блага (в первую очередь как катализатора и мультипликатора туристской активности в регионе), некоторые аспекты дифференцированных маркетинговых стратегий, а также принципы обеспечения устойчивого развития и потенциала реализации волонтерских программ.

В заключении приводится обширный перечень проблематик и тематических областей в изучении пригородных пеших маршрутов, по ко-

Ключевые слова:

*пеший туризм,
пешая тропа,
пеший маршрут,
пешеходный маршрут,
эколого-краеведческая тропа,
пригородные маршруты,
обустройство,
благоустройство,
железнодорожный
транспорт,
пригородные перевозки,
устойчивый туризм,
региональный туризм*

тому крайне актуальным представляется сформировать пласт перспективных научных и научно-практических работ, чтобы и концептуально, и методологически в дальнейшем исследовать и развивать сегмент пригородных пеших троп в России.

Введение. Особая актуальность настоящей статьи обусловлена сложившимся запаздыванием России в развитии сегмента пригородных пеших маршрутов. На сегодняшний день приходится констатировать, что данный элемент городской, пригородной и отчасти сельской аттрактивности является совершенно незаслуженно «недопредставленным» в качестве объекта изучения и развития как в научном дискурсе, так и в программах развития туризма разных уровней. Отчасти это легко объяснимо текущими условиями необходимости навёрстывания в развитии более крупной и базовой туристской инфраструктуры. Однако, частично низкий интерес к столь важному сегменту инфраструктуры и, одновременно, важной аттракции на муниципальном и региональном уровне обусловлен недостаточностью понимания его роли и значения с точки зрения современных тенденций формирования туристских впечатлений. А также тем, что пешие маршруты являются важным встраиваемым звеном всего туристского комплекса с высоким мультипликативным эффектом, позволяющим активизировать развитие туризма в дестинации за счёт как связующего эффекта (в условиях относительно компактного размещения множества аттракций), так и возможностей более вариативных и индивидуальных маршрутов.

В связи со сказанным возникает необходимость обобщения лучших международных и российских практик создания, развития и продвижения пеших маршрутов и троп, а также разработки методологической матрицы их оценки и мониторинга. Начиная с базовых инфраструктурно-технических аспектов, информатизации, благоустройства и обустройства (что является сравнительно несложной задачей) и заканчивая рядом более проблематичных аспектов: например, оценкой пря-

мой и косвенной экономической эффективности, включая мультипликативный эффект, брендинга, оптимальных комбинаций с другими маршрутами, в том числе городскими и пригородными железнодорожными и автобусными пассажирскими перевозками, конкурентоспособности, позиционирования, а также ряда других (относительно полный список аспектов для дальнейших исследований с различными уклонами приведён в заключительном разделе данной работы). Немалый интерес представляют также и аспекты устойчивого развития, включающие экологические риски и проблемы взаимодействия со всеми группами стейкхолдеров.

В рамках настоящей публикации стоит цель обобщить и сформулировать основные организационно-экономические принципы развития троп по ряду из перечисленных аспектов, опираясь на ведущие концептуальные работы в данной тематической области, а также на те исследования, в которых представлены лучшие международные практики и успешные примеры создания, развития, брендинга и продвижения пригородных пеших маршрутов.

Нельзя не отметить, что в последнее время произошла активизация российских исследований пеших троп в контексте ООПТ на основе геоэкологического и смежных подходов. Так, например, с учётом социально-экономических и геоэкологических особенностей Байкальского биосферного заповедника Н.М. Лужкова [2] провела зонирование на семь зон в зависимости от степени интенсивности преобразования территории для пеших маршрутов, основанное на транспортной доступности территории, стоимости обустройства каждого класса тропы и специфики ландшафта. Ежегодно в России выходит несколько десятков публикаций, полностью или

частично посвящённых пешим тропам и маршрутам в ООПТ. Однако за пределами экотуристского сегмента пешего туризма практически нет отечественных исследований – ни концептуальных, ни прикладных. Удивительно, но нет даже понятия «пригородный пеший маршрут (пригородная пешая тропа)». Максимально приближенное понятие (тем не менее, только отдалённо родственное), которое присутствует в отечественной литературе, это «эколого-краеведческая тропа». Хотя, казалось бы, существование сегмента пригородных маршрутов является самоочевидным даже в нынешних условиях необустроенности многих городов страны и тем более их пригородных зон, не говоря о возможных перспективах роста популярности пригородного пешего туризма при соответствующем его компенсаторном инвестировании и продвижении. Отчасти и этим объясняется необходимость в первую очередь обратиться к международным исследованиям и успешным практикам пригородного пешего туризма, чтобы сформировать основополагающие принципы его проектирования, развития и благоустройства. Принципом, с которого целесообразнее начать, является учёт обширной специфики данного сегмента, которая проявляется в ряде частных аспектов. Данный принцип означает, что при проектировании, развитии, обустройстве и продвижении пригородной пешей тропы нужно принять во внимание целый конгломерат мультидисциплинарных аспектов, чтобы стратегически верно и релевантно позиционировать (во всех смыслах) пешую тропу в пригородной зоне.

Принцип 1. Учёт многоаспектной специфики пригородных пеших троп

В организационно-экономических основах развития и обустройства пригородных пеших троп данный принцип является «сквозным», проходящим практически через все тематические разделы. Многие аспекты специфики пригородных пеших троп являются довольно очевидными и не требующими развёрнутых пояснений, однако для некоторых

целесообразны пояснительные комментарии. Представляется целесообразным систематизировать факторы специфичности пригородных пеших троп. Приведём ключевые аргументы относительно девяти основных, на наш взгляд, факторов специфичности пригородных пеших троп.

1) В первую очередь можно отметить, как правило, более значимую культурно-историческую направленность и большую тематическую вариативность пригородных пеших троп, что отличает их от пеших троп в контексте экотуризма (у которых, несомненно, тоже может быть не слишком узкий тематический профиль). Здесь, в свою очередь, можно выделять самые разнообразные аспекты, начиная с исторических, природных, краеведческих и заканчивая этнографическими, гастрономическими, религиозными, активными и спортивными. Тематическая вариативность и комбинированность маршрутов может быть очень разнообразной [25]. Например, для стран Европы и Северной Америки важную роль играет «сегрегационная» этнографическая, межкультурная и межрасовая составляющая при всех её минусах, и тем не менее, некоторых плюсах с точки зрения остроты туристских впечатлений, за исключением, пожалуй, пригородных микрорайонов с неблагоприятной криминогенной обстановкой в ряде стран. Например, в Северной Америке и Западной Европе довольно популярна тематика так называемого «дайверсити» в различных аспектах туристской аттрактивности, в том числе и в контексте посещения представителями одних этносов пригородных мест компактного проживания других этносов, когда на передний план выходят вопросы изучения потребностей и социокультурных запросов и предпочтений моноэтнических групп туристов [11].

2) В отличие от экологических пеших троп, развитие пригородных пеших троп в большей степени затруднено необходимостью учёта прав собственности на землю со стороны многочисленных затронутых созда-

нием и развитие тропы заинтересованных и затронутых сторон. Развитие пешех троп в городских и пригородных условиях также может быть также затруднено бюрократизмом и сложностью процедур согласования. Также можно отметить, как правило, сравнительно большие прерывистость и неоптимальность построения пригородных пешех троп в связи с препятствиями (зданиями, дорогами, производственными площадями, другими элементами инфраструктуры).

3) Как отдельный фактор специфичности можно отметить также то, что благоустройство и обустройство пригородных троп, а также их положительное восприятие с точки зрения статусности может приводить к повышению оценочной стоимости примыкающей к ним недвижимости, на что обращает внимание Дж.Л. Кромптон [12]. Напротив, в случае уединенных природных уголков в контексте экологических троп можно представить скорее обратную, отрицательную связь по крайней мере в части случаев из-за нарушения эксклюзивности и нежелательного антропогенного воздействия. Тогда как в случае пригородных пешех троп недавние исследования показывают потенциал увеличения стоимости недвижимости в прилегающих к ним объектах недвижимости в пределах 2-5% [7].

4) В условиях высокой плотности населения нередко встаёт вопрос альтернативного транспортного использования предполагаемых троп. Например, на каких-то участках предполагаемого пригородного пешего маршрута может стоять задача развития или расширения автодорожного покрытия. Хотя ряд исследователей обращают внимание на то, что сформировавшаяся во многих индустриально развитых странах типичная городская среда как раз больше благоприятствует автомобилистам нежели пешеходам [14]. Также классической проблемой является необходимость балансировки интересов пешеходов и велосипедистов, в то время как в экологических тропах подобная проблема отсутствует или является менее острой. В то же

время, наличие открытых рекреационных пространств со свободным доступом, в том числе пешех троп, признается более важной ценностью и удобством (с точки зрения качества жизни жителей и гостей пригородов), чем многие элементы инфраструктуры [23], в том числе с учётом аспектов создания среды, благоприятной для активного образа жизни [22].

5) Пригородные пешеходные тропы предъявляют специфичные требования благоустройству, обустройству и оснащению, а также иным аспектам качества туристских продуктов [5]. Об этом речь пойдёт в следующем подразделе.

6) Пригородные пешеходные тропы специфичны с точки зрения мотивации путешественников. Например, исследователи [19] на основе опросов выделяют следующие мотивы для пешех путешествий в пригородной зоне: упражнения, удовольствие, созерцание, самоконтроль, семейность, дружба, развитие навыков и новизна. Несомненно, практически все из данных и иных мотивов присутствуют и у почитателей экологических троп. Однако баланс и сочетание мотивов несколько отличны в этих двух разных сегментах. И в маркетинговой политике и продвижении также должны обыгрываться по-разному.

7) Важно также отметить удачную сочетаемость пригородных троп с пригородными пассажирскими железнодорожными и автобусными перевозками. Это направление представляется особенно перспективным и с точки зрения и интересов местных жителей, которые могут в повседневных условиях достигать гораздо большего качества жизни (особенно в случае избегания пробок благодаря комбинации троп и железнодорожного транспорта), и для туристов, поскольку комбинации троп и железнодорожного транспорта могут привнести немалый элемент новизны и нестандартности впечатлений, а также повысить вероятность повторного и многократного посещения.

8) Касательно повторного посещения пригородные пешех тропы обладают также

некоторой спецификой. Можно ожидать приблизительно одинаковых расходов со стороны туристов при втором и последующем посещении в прилегающей инфраструктуре торговли и питания, прокате инвентаря, а также транспорта. Иными словами, специфика пригородных пешеходных троп такова, что на все компоненты пребывания на маршруте турист тратит каждый раз одинаковую, а не убывающую сумму.

9) По сравнению с экологическими тропами пригородные пешеходные маршруты являются более удобными и обустроенными для людей старшего и пожилого возраста, являясь очень перспективным сегментом и разновидностью «туризма третьего возраста». Также нельзя не отметить, что многие пригородные тропы могут и должны создаваться в формате безбарьерной (доступной) среды, максимально учитывая интересы людей с ограниченными возможностями, в которых предусматривается единый дизайн для всех компонент инфраструктуры (транспорт, тропы, дороги, здания, пристройки, средства размещения) [3].

Принцип 2. Комплексное обустройство пригородных пешеходных маршрутов

Важно обеспечить единообразие классификации, планирования, проектирования и дизайна пригородных пешеходных троп, в том числе для обеспечения максимально возможного снижения издержек благодаря использованию лучших практик и проверенных методов создания и сохранения троп.

Приведём пример принципов и нормативов регулирования благоустройства троп, которые используются в Австралии, поскольку эта страна признается одним из лидеров в обустройстве пригородной инфраструктуры. В Австралии на городские и пригородные тропы распространяются специальные инженерно-дорожные стандарты, согласно которым предусматривается следующее технологические и организационные принципы¹: 1) ис-

пользование битума как основного материала, 2) ширина тропы не менее 3 м, особенно в случае интенсивно используемых троп, как правило, с разделительными полосами для пешеходов и велосипедистов, 3) при проектировании троп избегаются резкие уклоны и повороты, 4) обеспечивается освещение по крайней мере той части троп, которая проходит вдоль населённых пунктов, 5) используется обозначение тропы на уличных указателях, 6) особые предупредительные знаки используются в случае пересечения троп и автомобильных и железных дорог, 7) с регулярными интервалами предусматривается установка скамеек, туалетов, расположение стоянок для пикников и барбекю, а также размещение парковочных мест, 8) вдоль троп предусматриваются регулярные садово-парковые работы.

Как полуприветливо формулируют актуальность и востребованность надлежащего обустройства и благоустройства троп некоторые исследователи: «если вы построите пешую тропу, на неё придут» [26].

Статистическое исследование [16] на основе результатов опросов, проведённых в Ирландии за период с 2005 по 2010 гг. показало, что благоустройство троп достоверно увеличивает спрос на десятки процентов уже в краткосрочном периоде, при этом наиболее значимыми параметрами инфраструктурного обеспечения являются вывески и знаки, удобства, включая рекреационного и санитарного характера, а также карты и информационные брошюры.

Принципу обустройства и благоустройства можно и нужно посвящать отдельные исследования, раскрывая организационно-технические детали каждого из отдельных подразделов благоустройства и аспекты их оптимизации и обеспечения наибольшей релевантности в каждом отдельном случае. Но многие основополагающие и первичные вещи в этой области понятны на уровне интуиции, элементарной бытовой культуры, представлений о прекрасном, а в каких-то аспектах даже обычной эмпатии. Особенно это являет-

¹ Austroads. Road Construction. URL: <http://austroads.com.au/road-construction> (Дата обращения: 14.01.2017).

ся самоочевидным в части установки информационных стендов, указателей, малых архитектурных форм, скамеек, санитарных мест, ряда других элементов. Некоторые такие элементы обустройства не всегда возможно и нужно как-то регламентировать, они скорее определяются культурой совместного общения местного населения и культурой гостеприимства.

К примеру, далеко не всех ситуациях развития и обустройства троп имеет смысл делать акцент на наличие карт и установку информационных стендов. Для некоторых маршрутов или их части более удачной может оказаться ставка на туристскую маркировку маршрута. В таком случае, конечно, есть свой недостаток, заключающийся в необходимости несколько повышенного внимания туриста к развилкам. Однако при наличии на маршруте обратной маркировки всегда можно свериться с правильностью направления движения, и это сводит к минимуму вероятность потерять ориентацию на маршруте. Положительной стороной маркировки является большее ощущение новизны и свободы у туриста.

Принцип 3. Информатизация и виртуализация пригородных пеших троп

Данный принцип на сегодняшний день является уже довольно риторическим и во многом самоочевидным. На нем имело бы смысл останавливаться (с точки зрения базовых идей) подробнее пятнадцать-двадцать лет назад, на заре появления массового мобильного интернета. На сегодняшний день мобильные приложения, электронные карты, путеводители, виртуализация, аудиогиды с учётом позиционирования, инфоматы, продвижение в интернете, электронная торговля и ряд других элементов информатизации, диджитализации, коммуникаций и интерактивности являются обыденными. От пригородной пешей тропы требуется быть представленной в упомянутых направлениях и сегментах ИТ-технологий. Вопрос стоит не из рубрики «что», а «как». Но этот вопрос уже лежит в плоскости изучения конкретных при-

меров из зарубежной практики. В контексте данной публикации можно ограничиться упоминанием одного скорее курьёзного примера. Компания «Google» в лице своего широко известного подразделения «Google Street View Map Team» создала высокоточный и невероятно подробный виртуальный пеший экотур в Колорадо², поразивший многих степенью детализации, вариативности и увлекательности, а также видовыми характеристиками и вызвавший в интернете большой поток остроумных и шутливых упоминаний, в первую очередь касающихся предположительно мрачных перспектив реальных пеших туров (особенно для малоактивных людей) в ситуации столь стремительного прогресса с виртуализацией.

Принцип 4. Интеграция пригородных пеших маршрутов с пригородным железнодорожным и автобусным транспортом

На рубеже 2000-х гг. появились первые междисциплинарные повестки о необходимости сотрудничества исследователей в области транспорта, туризма и здравоохранения в контексте развития пригородных пеших маршрутов [21]. И в ряде развитых стран уже полтора десятилетия назад признано перспективным и приоритетным совмещение пеших троп и пригородного железнодорожного транспорта как на национальном уровне, так и в отдельных регионах. Органы, способствующие развитию туризма, местные власти и железнодорожники прорабатывают оптимальные комбинации троп в контексте железнодорожной сети. Из интересных, удачных примеров отметить комбинированные маршруты Департамента транспорта и основных дорог австралийского региона Квинсленд³.

² Google created online hiking in Colorado so you never have to move again. URL: <http://www.therooster.com/blog/google-created-online-hiking-colorado-so-you-never-have-move-again>. (Дата обращения: 25.01.2017).

³ Department of Transport and Main Roads, Queensland Government. Multi-combination routes and zones in Queensland. URL: <http://tmr.qld.gov.au/business-industry/Heavy-vehicles/Multi-combination-vehicles/Maps.aspx> (Дата обращения: 11.01.2017).

В Великобритании некоммерческая организация Sustrans⁴ (очевидно, название является сокращением от «sustainable transportation») занимается проектами интеграции пригородных велосипедных и пешеходных троп и железнодорожного транспорта, призывая как местных жителей, так и путешественников пользоваться более экономичными и экологичными (по сравнению с автотранспортом) комбинированными форматами передвижения.

В России по некоторым аспектам интеграции пешеходных маршрутов и транспорта начали предприниматься попытки исследований, в том числе количественных. Например, интерес представляет методология выявления зависимости дальности пешего похода от увеличения числа остановочных пунктов [4].

Немалое значение имеет также соотношение троп с местами расположения уже существующей торговой инфраструктуры. По крайней мере зарубежные исследования показывают, что интенсивность использования пешеходных троп зависит от близости торговой инфраструктуры [17]. Иными словами, между пешими тропами и расположенной неподалёку к маршрутам торговли есть взаимное положительное явление. Само по себе это не удивительно, вопрос здесь в том, что хотя бы приблизительные количественные методы оценок таких связей представляют интерес, в том числе и потому, что они могут быть использованы на стадии обоснования необходимости создания и развития троп.

Особо важно подчеркнуть, что интеграция пригородных пешеходных троп с пригородными маршрутами транспорта (и в какой-то степени с питанием и торговлей) – это вопрос не только и не столько удобства по принципу «где надо, там прошли, где надо, там проехали». Это важнейший вопрос, образно выражаясь, «комбинаторики» туристских впечатлений. Если удастся обеспечить не только удобство и комфорт, но и многовариативность маршру-

тов пригородной пешеходной тропы и транспорта, то это становится значимым фактором, положительно влияющим на вероятность более длительного интереса как в контексте первого туристского посещения и пребывания, так и вероятности повторного и даже множественного посещения.

Более отдалённой задачей, которую тем не менее нужно иметь в виду уже на стадии проектирования и первоначального развития тропы, является возможность интеграции с маршрутами автотуристов, в том числе с маршрутами автотуристов, путешествующих преимущественно по сельской местности региона [13, С. 92]. Наличие хотя бы одного автокемпинга является целесообразной инфраструктурной компонентой благоустройства для большинства более-менее протяжённых троп.

Принцип 5. Пригородные пешеходные тропы как акселератор и мультипликатор регионального туризма

Достаточно очевидным является то, что формат пригородной пешеходной тропы не подразумевает прямой, непосредственной окупаемости. Упрощённо говоря, почти всегда невозможно разместить на пригородной тропе такое количество палаток и киосков с сувенирной, сувенирами, мороженым, хот-догами, блинами и кофе, чтобы окупить все затраты. Хотя, несомненно, часть экономического эффекта может быть получена благодаря созданию новых рабочих мест и генерированию денежного потока за счёт прилегающей торговли, общепита, развлечений, анимации, событий и мероприятий, проката инвентаря и оборудования.

Международный опыт говорит, что за счёт этой компоненты можно окупить до половины первоначальных и текущих затрат тропы, если она создана в местах высокой проходимости и туристских посещений.

Однако с точки зрения экономической теории даже частичная окупаемость общественного (а не частного блага) блага считается немалым успехом. В туристской науке ас-

⁴ Sustrans. Combining rail and cycling. URL: <http://sustrans.org.uk/what-you-can-do/use-your-car-less/combining-rail-and-cycling> (Дата обращения: 16.01.2017).

пекты целесообразности создания общественных благ, в том числе на муниципальном уровне, уже исчерпывающе сформулированы рядом исследователей [20]. Характер общественного блага подразумевает, что помимо возможной непосредственной генерации денежного потока, общественное благо обладает положительными внешними эффектами (экстерналиями). В случае пригородных пеших троп можно привести основные (довольно предсказуемые) положительные экстерналии для развития туризма и/или местных жителей: 1) рост туристских посещений региона (местности), 2) увеличение повторных посещений, 3) удлинение среднего срока пребывания международных и внутренних туристов в дестинации, 4) создание рабочих мест, 5) повышение физической активности местного населения на свежем воздухе, оздоровительный эффект, качество жизни, в том числе пожилых людей и людей с ограниченными возможностями, более интересный характер работы социальных работников, 6) улучшение транспортной ситуации, снижение зависимости от автотранспорта, 7) повышение престижности, статусности и престижа домовладений и коммерческой недвижимости на прилегающей к тропе территории, повышение стоимости объектов недвижимости. В каких-то случаях может быть выделено ещё несколько дополнительных положительных внешних эффектов.

Если сложить все эти положительные внешние эффекты с упомянутым увеличением выручки предприятий различных сегментов индустрии туризма и гостеприимства, то во многих случаях долгосрочная экономическая целесообразность создания троп как общественного блага является несложной в обосновании.

Принцип 6. Дифференцированные маркетинговые стратегии для пригородных пеших троп

Касательно маркетинговых стратегий для пригородных пеших троп можно отметить, что они подразумевают использование классического аналитического инструмента-

рия маркетинга, особенно в части сегментации посетителей троп и последующих дифференцированных маркетинговых стратегий. Остановимся на некоторых центральных аспектах.

Во-первых, международные исследования подтверждают продуктивность использования стратегий привлечения, обслуживания и удерживания посетителей троп в зависимости от их сегментации по величине расходов. Некоторые исследователи говорят о пропорции 33/65, под которой понимается, что усреднено треть посетителей экологических троп приносит 65 выручки местным предприятиям индустрии туризма и гостеприимства [24].

Во-вторых, особенно актуально сегментирование потребителей по виду активности, что позволяет создать соответствующую инфраструктуру, включая торговлю, общепит, прокат оборудования и инвентаря.

В-третьих, важно выявление предпочтений и потребностей местных жителей для достижения специфическими сегментами потребителей уровня спроса, который обеспечивает окупаемость предприятий индустрии туризма и гостеприимства. Имеется в виду, что какой-то спортивный, активный, квестовый, тематический, образовательный или иной другой сегмент аттрактивности тропы может состояться только в случае достаточного интереса от совокупности трёх групп потребителей: туристов, экскурсантов, местных жителей. Поэтому в международной практике создания и развития пригородных пеших троп большое внимание уделяется интересам и предпочтениям местных жителей [10].

Также крайне важен также поиск тропами партнёров по сетевому и маршрутному взаимодействию, а также перекрёстному продвижению.

Принцип 7. Устойчивое и ответственное развитие сегмента пригородных пеших троп

Под устойчивостью развития троп понимается такое их создание, обустройство и сохранение, которое, во-первых, полноценно учитывает местных жителей, во-вторых, явля-

ется эффективным с точки зрения используемых ресурсов, в-третьих, позволяет в долгосрочном периоде сохранить атмосферу места, включая как природные, так и социокультурные аспекты самобытности.

Исследователи также отмечают феномен повышения местной солидарности, сопричастности и общности в условиях роста общественных благ в форме зелёной и прогулочной инфраструктуры [6]. Более того, некоторые исследования демонстрируют, что имеется существенная связь между изменением пригородных ландшафтов и долгосрочным восприятием местности как её жителями, так и гостями – и очень важным является проектирование этого взаимоотношения на этапе первоначального развития тропы [8].

Исследования показывают различия в восприятии троп между непосредственно и более отдалённо примыкающими к ним местными жителями-землевладельцами [15]. Вполне ожидаемо, более отдалённые домохозяйства относятся к планам развития троп, как правило, ещё более позитивно, поскольку они получают от этого только положительные внешние эффекты и не сталкиваются с возможными негативными экстерналиями.

Достаточно очевидным является и то, что практически любая пешая тропа оказывает положительное влияние на оздоровительные возможности и общую физическую активность местного населения. Данный аспект представляется чрезвычайно перспективным для обоснования в необходимости создания троп и проведения междисциплинарных исследований на стыке проектирования городских пространств, транспорта, туризма, медицины и спорта. В США таких исследований проводится многие десятки ежегодно в течение последних двадцати с лишним лет, при этом широко используются количественные методы [9]. И по мере приближения населения России к печально известным американским уровням ожирения данная проблемная область будет становиться все актуальнее.

Ещё одним аспектом устойчивости и до-

статочно распространённой проблемой в отечественной практике развития туристской инфраструктуры является излишняя крупномасштабность, выражающаяся в статусной и в некотором смысле даже политизированной склонности создавать объекты инфраструктуры большего масштаба и зачастую более высокого уровня, нежели представляется целесообразным из объективных социально-экономических характеристик территории и реалистичных, умеренно-оптимистичных прогнозов туристского спроса [1, С. 7].

Принцип 8. Волонтерская деятельность

Волонтерская деятельность при проектировании, развитии и благоустройстве пригородных пеших троп может стать одним из центральных организационно-хозяйственных механизмов, особенно с учётом двух аспектов. Первым, очевидно, является финансовый аспект, когда в условиях ограниченности региональных и муниципальных бюджетов волонтерская деятельность позволит обеспечить выживаемость проектов. Вторым же является концептуальное и креативное содействие местных и приезжих активистов и энтузиастов, которое позволит, что называется, «вложить душу» в проект, обеспечить «эндогенное» гостеприимство.

У крупных городов здесь огромный ресурс, учитывая большую выборку населения, среди которого не составит труда найти краеведов-энтузиастов. А в случае ряда городов России (во всероссийских масштабах особенно Санкт-Петербурга и Москвы), способных влюблять в себя, можно рассчитывать и на людей, которые хотя и приобщаются и породниться с городом своей мечты не просто по праву рождения, а ещё более благородным и деятельным способом.

В России уже есть многолетние проекты волонтерства в сегменте эко-троп, которыми по праву может гордиться вся страна. Один из самых ярких и масштабных примеров это деятельность межрегиональной общественной организации «Большая Байкальская Тропа», которая уже более десяти лет занимается со-

зданием, развитием и обустройством системы экологических троп⁵. Характерной особенностью самых успешных проектов является то, что у них стоит проблема не недостатка, а переизбытка волонтеров. Что касается международных примеров, то в числе самых успешных и мотивирующих можно привести волонтерскую программу Аппалачской тропы в США протяженностью в 3200 км, которая получила многоаспектное освещение в научно-практической литературе [18].

Заключение. В рамках настоящей публикации был затронут выборочный перечень восьми самых укрупненных организационно-экономических принципов, которые нужно учитывать для разработки организационно-экономических механизмов проектирования, развития и обустройства пригородных пеших троп.

Направлениями дальнейших исследований могли бы стать отдельные группы проблематики развития и обустройства пригородных пеших троп. В заключение обозначим и подчеркнем их множественность в простом перечислительном порядке, насчитав более полутора десятков укрупненных рубрик аспектов: 1) экономические, 2) финансовые, 3) бюджетные и сметно-калькуляционные, 4) маркетинговые, 5) инфраструктурные, 6) инженерно-технические и коммуникаций, 7) обустройства и благоустройства, 8) информационные и навигации, 9) устойчивости, экологичности, сохранности, волонтерства, 10) энергосбережения 11) аттрактивности и впечатлений, 12) мониторинговые, 13) рисковые, 14) инновационные, 15) документооборота и согласования, 16) сопоставления и сравнительного анализа, включая международный опыт, 17) пространственного проектирования и ландшафтного дизайна, 18) инвестиционные.

Это, в свою очередь, позволило бы создать адекватный пласт концептуальной и ме-

тодологической литературы, который был бы востребован в условиях догоняющего развития России с точки зрения создания и обустройства пригородных пеших маршрутов.

Однако некоторые из вышеперечисленных групп аспектов представляются особенно важными и первостепенными. Ещё раз обозначим три из них с некоторыми подытоживающими концептуальными рекомендациями.

Во-первых, полноценное обустройство и благоустройство являются критически важными, особенно на стадии первоначального становления пригородной пешей тропы как региональной туристской аттракции. Представляется нецелесообразным полагаться только на близость тропы к аттракциям и на их удачную последовательность и взаимосвязанность на протяжении маршрута. В отечественных условиях фактор обустройства и благоустройства может быть особенно эффективным в борьбе за турпотоки за счёт контрастности. Если основной маршрут тропы обустроен на высоком уровне в соответствии с лучшими международными практиками, тогда компоненты комфортности и сервиса могут стать мощнейшими детерминантами положительных туристских впечатлений. Первые благоустроенные пригородные пешие тропы, которые «выстрелят» в Москве, Санкт-Петербурге и других крупных городах, окажутся просто «обречёнными» на успех. Одной из таких троп может стать дорога от Москвы в Свято-Троицкую Сергиеву Лавру⁶.

Во-вторых, критически важным является угадать с масштабом такого объекта, особенно учитывая отечественные ментальные установки к гигантомании и искусственному «накручиванию» статусности. Принцип поэтапности расширения может оказаться самым лучшим подходом. Даже при избытке финансирования лучше сосредоточиться на качестве, релевантности, более глубоком удо-

⁵ Большая Байкальская Тропа URL: <http://greatbaikaltrail.org/ru/node/109> (Дата обращения: 10.01.2017).

⁶ «Дорога в Лавру»: продолжение уникального исторического маршрута. URL: http://travel.central-ppk.ru/travel_details.php?page=1492 (Дата обращения: 10.03.2017).

влетворении потребностей целевых сегментов потребителей, сервисе, благоустройстве, сохранности и устойчивости.

В-третьих, интеграция пригородных пеших троп и пригородного пассажирского транспорта являются одним из самых эффек-

тивных инструментов укрепления конкурентоспособности троп как туристской аттракции. В этом направлении можно ожидать особенные эффекты с точки зрения гибкости и вариативности маршрутов, включая рост повторных и многократных посещений.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. **Илькевич С.В., Сахарчук Е.С.** Экономические аспекты устойчивого развития туризма в регионах Российской Федерации // Вестник Ассоциации вузов туризма и сервиса. 2014. №2. С. 4-17.
2. **Лужкова Н.М.** Геоэкологический подход к обустройству пеших троп на ООПТ федерального уровня (на примере Байкальского заповедника) // География и природные ресурсы. 2016. №1. С. 70-79. DOI: 10.1134/S1875372816010078.
3. **Педосюк Ю.Ф.** Проблемы формирования безбарьерной среды для развития доступного туризма // Вестник РМАТ. 2014. №3. С. 29-34.
4. **Свиридчук Г.П.** Размещение остановочных пунктов пассажирских поездов в больших городах и городских агломерациях // Вестник университета. 2017. № 3. С. 83-86.
5. **Agamirova Ek.V., Agamirova El.V., Lebedeva O.E., Lebedev K.A., Ilkevich S.V.** Methodology of estimation of quality of tourist product // Quality – Access to Success. 2017. Vol.18. №157. Pp. 82-84.
6. **Arneberger A., Eder R.** The influence of green space on community attachment of urban and suburban residents // Urban Forestry & Urban Greening. 2012. №11. Pp. 41-49. DOI: 10.1016/j.ufug.2011.11.003.
7. **Asabere P.K., Huffman F.E.** The Relative Impacts of Trails and Greenbelts on home Price // The Journal of Real Estate Finance and Economics. 2009. Vol. 38. Iss. 4. Pp. 408-419. DOI: 10.1007/s11146-007-9089-8.
8. **Brown G., Raymond C.** The relationship between place attachment and landscape values: Toward mapping place attachment // Applied Geography. 2007. Vol. 27. Iss. 2. Pp. 89-111. DOI: 10.1016/j.apgeog.2006.11.002.
9. **Burbidge Sh.K.** Evaluating the Impact of Neighborhood Trail Development on Active Travel Behavior and Overall Physical Activity. A dissertation completed in partial satisfaction of the requirements of Doctor of Philosophy. Santa Barbara: University of California, 2008.
10. **Burbidge Sh., Goulias K.** Evaluating the Impact of Neighborhood Trail Development on Active Travel Behavior and Overall Physical Activity of Suburban Residents // Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. 2009. Vol. 2135. Pp. 78-86. DOI: 10.3141/2135-10.
11. **Chavez D.J.** Derving the needs of Latino recreation visitors to urban-proximate natural resource recreation areas // Recreation Visitor Research: Studies of Diversity. 2008. Vol. 53.
12. **Crompton J.L.** Perceptions of how the presence of greenway trails affect the value of proximate properties // Journal of Park and Recreation Administration. 2001. Vol. 19. №3. Pp. 114-132.
13. **Ermakov S.A., Ilkevich S.V., Ermakov A.S.** Information Resources Strategy in the Promotion of Russia's Rural Tourism Attractions // World Applied Sciences Journal. 2014. Vol. 30 (Management, Economics, Technology & Tourism). Pp. 91-92.
14. **Forsyth A., Southworth M.** Cities Afoot – Pedestrians, Walkability and Urban Design // Journal of Urban Design. 2008. Vol. 13. Iss. 1. Pp. 1-3. DOI:10.1080/13574800701816896.

15. **Ivy M., Moore R.L.** Neighboring landowner attitudes regarding a proposed greenway trail: assessing differences between adjacent and nearby residents // *Journal of Park and Recreation Administration*. 2007. Vol 25. №2.
16. **Kelley H., Rensburg T.M., Jeserich N.** Determinants of demand for recreational walking trails in Ireland // *Tourism Management*. 2016. Vol. 52. Pp. 173-186. DOI: 10.1016/j.tourman.2015.05.028.
17. **Krizek K.J., Johnson P.J.** Proximity to Trails and Retail: Effects on Urban Cycling and Walking // *Journal of the American Planning Association*. 2006. Vol. 72. Iss. 1. Pp. 33-42. DOI: 10.1080/01944360608976722.
18. **Kyle G., Graefe A., Manning R., Bacon J.** An Examination of the Relationship between Leisure Activity Involvement and Place Attachment among Hikers Along the Appalachian Trail // *Journal of Leisure Research*. 2003. Vol. 35. № 3. Pp. 249-273. DOI: 10.1080/01490400490272675.
19. **Lee J.-H., Scott D., Moore R.L.** Predicting Motivations and Attitudes of Users of a Multi-use Suburban Trail // *Journal of Park and Recreation Administration*. 2002. Vol. 20. № 3. Pp. 18-37.
20. **Rigall-I-Torrent R., Fluvia M.** Public goods in tourism municipalities: formal analysis, empirical evidence and implications for sustainable development // *Tourism Economics*. 2007. Vol. 13. Issue 3. Pp. 361-378. DOI: 10.5367/000000007781497719.
21. **Sallis J.F., Frank L.D., Saelens B.E., Kraft M.** Active transportation and physical activity: opportunities for collaboration on transportation and public health research // *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*. 2004. Vol. 38. Iss. 4. Pp. 249-268. DOI: 10.1016/j.tra.2003.11.003.
22. **Schasberger M.G., Husa C.S., Polgar M.F., McMonagle J.A., Burke Sh.J., Gegaris A.J.** Promoting and Developing a Trail Network Across Suburban, Rural, and Urban Communities // *American Journal of Preventive Medicine*. 2009. Vol. 37. Iss. 6. Pp. 336-344. DOI: 10.1016/j.amepre.2009.09.012.
23. **Smith V.K., Paulos C., Kim H.** Treating open space as an urban amenity // *Resource and Energy Economics*. 2002. Vol. 24. Pp. 107-129.
24. **Spencer D.M.** Segmenting special interest visitors to a destination based on the volume of their expenditures: an application to rail-trail users // *Journal of Vacation Marketing*. 2010. Vol. 16. Iss. 2.
25. **Timothy D.J., Boyd S.W.** *Tourism and Trails: Cultural, Ecological and Management Issues*. Bristol: Channel View Publications. 2014. 328 p.
26. **Wiggs I., Brownson R.C., Baker E.A.** If you Build It, They Will Come: Lessons From Developing Walking Trails in Rural Missouri // *Health Promotion Practice*. 2008. Vol. 9. Iss. 4. Pp. 387-394. DOI: 10.1177/1524839906289233.

Sergey V. ILKEVICH

**ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC
PRINCIPLES OF DESIGN, DEVELOPMENT
AND IMPROVEMENT OF SUBURBAN
WALKING TRAILS**

*Russian State University of Tourism
and Service (Moscow, Russia);
PhD in Economics, Associate Professor;
e-mail: ilkevich83@mail.ru*

The article presents an analysis and systematization of the central organizational and economic principles of design, development and improvement (arrangement) of suburban (neighborhood) walking trails, based primarily on international experience due to the very weak development of the suburban trail segment in Russia and almost complete absence of Russian scientific and practical studies in this field. The nearest concept to suburban trails, which received some attention (in terms of aspects) in the Russian scientific literature, is the "eco and local history trail", which is not sufficient from the point of view of the needs of practice. First of all, the work reveals in detail the multidimensional specificity of suburban walking trails, including such factors as thematic focus, tourist motivation, combination with suburban passenger rail transport, influence on local residents and other stakeholder groups, including through increases in the value of real estate, safety, importance for health and social well-being, correlation with other objectives of infrastructural development of suburbs. Further, the article highlights the role, significance and international experience in the arrangement and improvement of trails, including both road-engineering aspects and informatization. The next section illustrates international experience in route integration of suburban walking trails with suburban railway and bus transportation. The article also touches upon the aspects of economic justification and rationale for expanding the segment of suburban walking trails as a public good (primarily as a catalyst and multiplier of tourist activity in the region), as well as certain aspects of differentiated marketing strategies, along with the principles of sustainable development and a remarkable potential for implementing volunteer programs. In conclusion, the author suggests an extensive list of problems and thematic areas for prospective studies of suburban walking routes, emphasizing an extreme need to form a range of scientific and scientific-practical works in order to conceptually and methodologically explore the segment of suburban walking trails in Russia.

Keywords:

*hiking, walking, walking trail,
hiking route, suburban trails,
neighborhood trails,
trail design,
recreational walking,
railway transport,
suburban transportation,
sustainable tourism,
regional tourism*

References

1. **Ilkevich, S. V., & Sakharchuk, E. S.** (2014). Ekonomicheskie aspekty ustojchivogo razvitija turizma v regionah Rossijskoj Federacii [Economic aspects of sustainable tourism development in the regions of the Russian Federation]. *Vestnik Assotsiatsii vuzov turizma i servisa [Universities for Tourism and Service Association Bulletin]*, 2, 4-17. (In Russ.).
2. **Lizhkova, N. M.** (2016). Geoekologicheskij podhod k obustrojstvu peshih trop na OOPT federal'nogo urovnja (na primere Bajkal'skogo zapovednika) [Geoecological approach to infrastructural development of hiking trails in federal-level SPNA (as exemplified by the Baikalskii nature reserve)]. *Geografiya i prirodnye resursy [Geography and Natural resources]*, 1, 70-79. doi: 10.1134/S1875372816010078. (In Russ.).

3. **Pedosuk, Yu. F.** (2014). Problemy formirovaniya bezbar'ernoj sredy dlja razvitija dostupnogo turizma [Problems of creating barrier free environment and accessible tourism development]. *Vestnik RMAT [Vestnik RIAT]*, 3, 29-34. (In Russ.).
4. **Sviridchuk, G. P.** (2017). Razmeshhenie ostanovochnyh punktov passazhirskih poezdov v bol'shih gorodah i gorodskih aglomeracijah [The location of the passenger shopping in big cities and urban agglomerations]. *Vestnik universiteta [University Bulletin]*, 3, 83-86. (In Russ.).
5. **Agamirova, Ek. V., Agamirova, El. V., Lebedeva, O. E., Lebedev, K. A., & Ilkevich, S. V.** (2017). Methodology of estimation of quality of tourist product. *Quality – Access to Success*, 18(157), 82-84.
6. **Arneberger, A., & Eder, R.** (2012). The influence of green space on community attachment of urban and suburban residents. *Urban Forestry & Urban Greening*, 11, 41-49. doi: 10.1016/j.ufug.2011.11.003.
7. **Asabere, P. K., & Huffman, F. E.** (2009). The Relative Impacts of Trails and Greenbelts on home Price. *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, 38(4), 408-419. doi: 10.1007/s11146-007-9089-8.
8. **Brown, G., & Raymond, C.** (2007). The relationship between place attachment and landscape values: Toward mapping place attachment. *Applied Geography*, 27(2), 89-111. doi: 10.1016/j.apgeog.2006.11.002.
9. **Burbidge, Sh. K.** (2008). *Evaluating the Umpact of Neighborhood Trail Development on Active Travel Behavior and Overall Physical Activity*. A dissertation completed in partial satisfaction of the requirements of Doctor of Philosophy. Santa Barbara: University of California.
10. **Burbidge, Sh., & Goulias, K.** (2009). Evaluating the Impact of Neighborhood Trail Development on Active Travel Behavior and Overall Physical Activity of Suburban Residents. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2135, 78-86. doi: 10.3141/2135-10.
11. **Chavez, D. J.** (2008). Derving the needs of Latino recreation visitors to urban-proximate natural resource recreation areas. *Recreation Visitor Research: Studies of Diversity*, 53.
12. **Crompton, J. L.** (2001). Perceptions of how the presence of greenway trails affect the value of proximate properties. *Journal of Park and Recreation Administration*, 19(3), 114-132.
13. **Ermakov, S. A., Ilkevich, S. V., & Ermakov, A. S.** (2014). Information Resources Strategy in the Promotion of Russia's Rural Tourism Attractions. *World Applied Sciences Journal*, 30 (Management, Economics, Technology & Tourism), 91-92.
14. **Forsyth, A., & Southworth, M.** (2008). Cities Afoot – Pedestrians, Walkability and Urban Design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 1-3. doi: 10.1080/13574800701816896.
15. **Ivy, M., & Moore, R. L.** (2007). Neighboring landowner attitudes regarding a proposed greenway trail: assessing differences between adjacent and nearby residents. *Journal of Park and Recreation Administration*, 25(2).
16. **Kelley, H., Rensburg, T. M., & Jeserich, N.** (2016). Determinants of demand for recreational walking trails in Ireland. *Tourism Management*, 52, 173-186. doi: 10.1016/j.tourman.2015.05.028.
17. **Krizek, K. J., & Johnson, P. J.** (2006). Proximity to Trails and Retail: Effects on Urban Cycling and Walking. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 33-42. doi: 10.1080/01944360608976722.
18. **Kyle, G., Graefe, A., Manning, R., & Bacon, J.** (2003). An Examination of the Relationship between Leisure Activity Involvement and Place Attachment among Hikers Along the Appalachian Trail. *Journal of Leisure Research*, 35(3), 249-273. doi: 10.1080/01490400490272675.
19. **Lee, J.-H., Scott, D., & Moore, R. L.** (2002). Predicting Motivations and Attitudes of Users of a Multi-use Suburban Trail. *Journal of Park and Recreation Administration*, 20(3), 18-37.

20. **Rigall-I-Torrent, R., & Fluvia, M.** (2007). Public goods in tourism municipalities: formal analysis, empirical evidence and implications for sustainable development. *Tourism Economics*, 13(3), 361-378. doi: 10.5367/000000007781497719.
21. **Sallis, J. F., Frank, L. D., Saelens, B. E., & Kraft, M.** (2004). Active transportation and physical activity: opportunities for collaboration on transportation and public health research. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*, 38(4), 249-268. doi: 10.1016/j.tra.2003.11.003.
22. **Schasberger, M. G., Husa, C. S., Polgar, M. F., McMonagle, J. A., Burke, Sh. J., & Gegaris, A. J.** (2009). Promoting and Developing a Trail Network Across Suburban, Rural, and Urban Communities. *American Journal of Preventive Medicine*, 37(6), 336-344. doi: 10.1016/j.amepre.2009.09.012.
23. **Smith, V. K., Paulos, C., & Kim, H.** (2002). Treating open space as an urban amenity. *Resource and Energy Economics*, 24, 107-129.
24. **Spencer, D. M.** (2010). Segmenting special interest visitors to a destination based on the volume of their expenditures: an application to rail-trail users. *Journal of Vacation Marketing*, 16(2).
25. **Timothy, D. J., & Boyd, S. W.** (2014). *Tourism and Trails: Cultural, Ecological and Management Issues*. Bristol: Channel View Publications.
26. **Wiggs, I., Brownson, R. C., & Baker, E. A.** (2008). If you Build It, They Will Come: Lessons From Developing Walking Trails in Rural Missouri. *Health Promotion Practice*, 9(4), 387-394. doi: 10.1177/1524839906289233.

Илькевич С.В. Организационно-экономические принципы проектирования, развития и обустройства пригородных пеших троп // Сервис в России и за рубежом. 2017. Т. 11. Вып. 3. С. 62-76. DOI: 10.22412/1995-042X-11-3-6.

Ilkevich, S. V. (2017). Organizational and economic principles of design, development and improvement of suburban walking trails. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 11(3), 62-76. doi: 10.22412/1995-042X-11-3-6. (In Russ.).