

ЛОГИКА ТУРИСТСКОГО ПУТЕШЕСТВИЯ И РАЗРАБОТКА ЭТАЛОННЫХ МАРШРУТОВ

A.I. ZYRYANOV, A.Y. KOROLEV

THE LOGIC OF TOURISTIC TRAVEL AND DEVELOPMENT OF STANDARD ITINERARIES

Пермский государственный университет, 614990 г. Пермь, ул. Букирева, 15, e-mail: korolev@psu.ru

Рассматриваются возможности применения метода эталонных маршрутов для развития туризма. Анализируется логика составления маршрутов в спортивном туризме. Предлагается абстрактная модель эталонного туристского маршрута.

К л ю ч е в ы е с л о в а: эталонный маршрут; логика; конфигурация.

K e y w o r d s: standard itineraries; the logic; the configuration.

Качество туристского путешествия зависит от множества факторов, и одним из существенных является логичность маршрута. Этот географический фактор влияет на популярность, полезность, эффективность и безопасность туристского путешествия. Практика туризма показывает, что существуют маршруты логичные и нелогичные, и вторых гораздо больше. Для составления логичных маршрутов требуется не только максимум региональной информации, но и опыт, талант и вдохновение разработчика. Рассмотрим элементы логики маршрутов на примере эталонных (классифицированных) путешествий в спортивном туризме, принимая во внимание то, что ни логика составления маршрута, ни сами эталонные маршруты не получили должного анализа в научной литературе.

Понятие «эталонный туристский маршрут» появилось в пределах спортивного туризма в Советском Союзе в 60–70-х гг. XX в. и способствовало развитию отечественного туризма. Разработка и утверждение эталонных маршрутов [2] в сочетании со строгой системой оценки категоричности путешествий [1] стали основой самоорганизации спортивного туризма и фактором его высокого уровня безопасности.

Будучи в основном самодеятельным, спортивный туризм в СССР отличался популярностью и массовостью, что явилось следствием, в частности, его самоорганизующегося характера. Были найдены оптимальные формы, позволившие этой деятельности быстро и устойчиво развиваться. Эти организационные находки появились благодаря коллективному опыту и большой практике туристских путешествий. Такой методической находкой являлись эталонные (классифицированные) маршруты. Уже в те годы ощущалась необходимость теоретического обоснования этого понятия, разработки методических принципов построения маршрутов, оценки оптимальности системы эталонных маршрутов в различных регионах. Тем не менее, научные подходы к этим вопросам до сих пор не разработаны. Учитывая полезность эталонных маршрутов для развития советского спортивного туризма, можно предположить их целесообразность в нынешнее время, когда резко меняются цели туризма, его система организации, географические направления туристских потоков.

Эталонный маршрут является формой качественной оценки сложности туристского путешествия. В спортивном туризме применяются многочисленные критерии определения степени трудности преодоления естественных препятствий, в том числе и количественные. С помощью количественных критериев формируется оценка сложности пещер, горных перевалов или путей восхождений на вершины. При этом даже на этапе оценки сложности преодоления отдельных объектов (горных перевалов, речных порогов) интегральным показателем является балльный показатель категорий трудности препятствия (1А, 1Б, 2А, 2Б и т.д.), т.е. не только количественный критерий, но еще и качественный. Если же необходимо решить задачу оценки сложности не отдельного препятствия, а всего туристского маршрута, то без качественной формы оценки не обойтись. Такой качественной оценкой фактически выступает метод соотнесения данного маршрута с

эталонным маршрутом.

Эталонный маршрут – предпосылка безопасности туристского путешествия. Спортивный туризм для обеспечения безопасности путешествий использует принцип постепенного нарастания сложности в процессе приобретения человеком туристского опыта. Для этого туристские маршруты оцениваются категориями сложности по видам спортивного туризма, а каждая категория предполагает определенный набор туристских препятствий. Тем не менее, по каждому туристскому району СНГ для разных категорий сложности разработаны эталонные маршруты, которые рекомендуются для путешествий и с которыми соотносятся иные маршруты для оценки сложности последних. В связи с этим эталонный маршрут участвует в формировании системы безопасности в туризме.

Эталонные маршруты являлись основой построения системы спортивного туризма в СССР, а сейчас выполняют эту роль в России. Кроме того, использование метода эталонных маршрутов помогает в формировании системы координации деятельности общественных туристских организаций. Такие маршруты представляют основу регулирования самодеятельного туризма и информирования его участников.

Эталонные маршруты концентрируют многолетний коллективный опыт и талант путешественников. Разработкой, прохождением эталонных и других маршрутов, определением категории трудности и классифицированием горных перевалов в районах России и республик СНГ начиная с тридцатых годов прошлого столетия и по настоящее время занимались многие известные спортивные туристы, в том числе и профессиональные географы. Невозможно упомянуть всех, кто причастен к этой огромной работе. Большой вклад в изучение туристских возможностей Кавказа внесли В.В. Арсенин, К.Э. Ахмедханов, Б.М. Бероев, Н.Д. Бондарев, Ю.В. Гранильщикова, Е.П. Титкова, Н.Р. Элбакян; Памиро-Алая – А.Л. Гарцевич, Л.А. Максимов; Памира – С.И. Алимов, В.М. Абалаков, Н.Н. Волков, Н.П. Горбунов, И.Г. Дорофеев, Д.М. Затуловский, В.Ю. Попчиковский; Тянь-Шаня – С.Я. Волков, Б.Г. Карпов, Н.В. Малых; Джунгарского Алатау – В.Н. Вуколов, В.С. Тихонов; Алтая – М.В. Тронов, С.Р. Громов, В.А. Поляков, А.Ф. Харченко; Тывы – Ю.П. Селиверстов; Забайкалья – В.С. Преображенский, Ю.А. Штюмер, Урала – А.О. Кеммерих, С.А. Торопов, Р.Б. Рубель.

Одним из центральных понятий в туризме является понятие «маршрут». Категория «маршрут» обладает и общеупотребительным, и географическим, и туристским смыслом. В общепринятом значении маршрут – это путь с заранее заданной траекторией. Отметим, что эта категория имеет пространственный, а не временной оттенок. В этой связи понятие маршрута часто имеет географическое или даже астрономическое содержание, если его траектория выходит за пределы географической оболочки.

Маршрут – одно из сущностных понятий в сфере туризма, поскольку туризм по своей сути маршрутен. От других видов деятельности туризм отличается именно маршрутным характером, который выражает его отраслевую технологию и образ деятельности. Рассмотрим топологические особенности туристского маршрута.

Туристские маршруты отличаются по конфигурации, т.е. форме «нитки», линии пути. Можно выделить четыре основных типа маршрутов. Три первые из них – элементарные, четвертый – составной.

Линейный маршрут (рис. 1) – это маршрут, который начинается в одном пункте и заканчивается в другом. Туристы при этом на протяжении всего маршрута не повторяют проследованный путь.

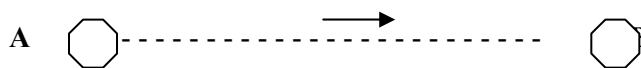


Рис. 1. Линейный маршрут

Кольцевой маршрут (рис. 2) – маршрут, имеющий кольцевую форму, который начинается и заканчивается в одной точке. При этом туристы так же, как и в первом случае, постоянно следуют новым для себя путем.

Радиальный маршрут (рис. 3) – это маршрут «туда и обратно». Он начинается и заканчивается в одной и той же точке. Туристы возвращаются к пункту начала маршрута тем же путем, что и двигались вперед.

Комбинированный маршрут (рис. 4) как модель туристского путешествия употребляется чаще всего. Обычно основная линия такого маршрута линейная, иногда кольцевая, а от главной линии маршрута в стороны организуются радиальные выходы, которые могут быть двух видов: кольцевые и линейные. Радиальные выходы организуются с целью посещения каких-либо интересных туристских объектов или препятствий, которые находятся в стороне от линии основного маршрута.

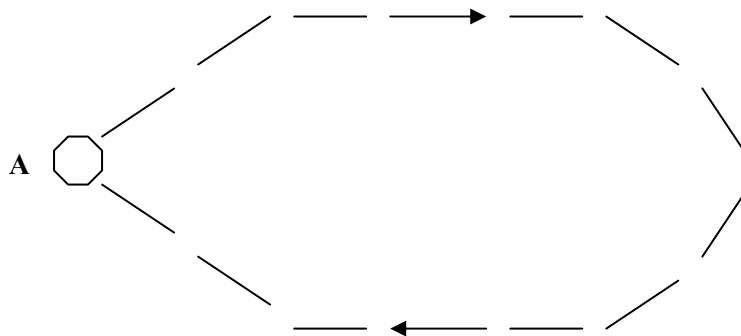


Рис. 2. Кольцевой маршрут

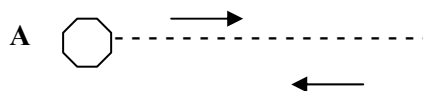


Рис. 3. Радиальный маршрут

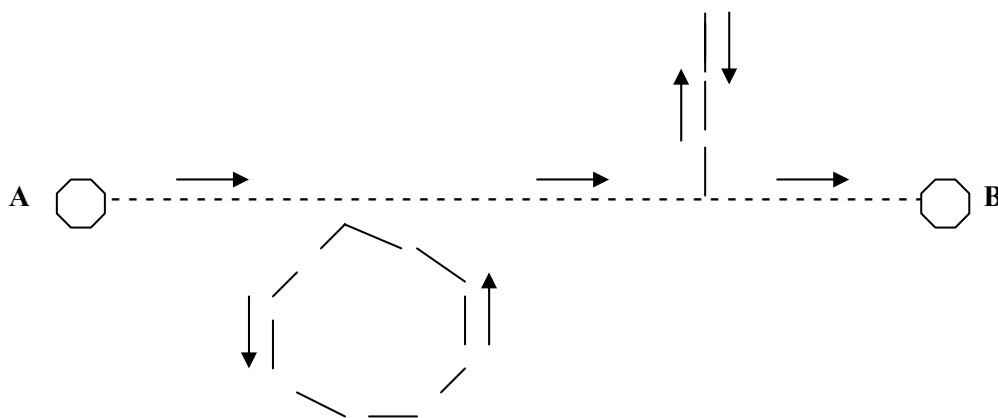


Рис. 4. Комбинированный маршрут

Туристский маршрут является понятием социально-экономической географии, поскольку в составе и в организации туристского маршрута соединяются следующие разнохарактерные компоненты системы: группы людей, туристские препятствия, экскурсионные объекты, транспортные пути и средства, объекты туристской инфраструктуры и многое другое. Понятие «туристский маршрут» тесно связано с такими понятиями отечественной и зарубежной географии, как «территориальная рекреационная система», «дестинация» и «туристский район».

Эталонные (классифицированные) маршруты были приняты туристскими общественными и спортивными организациями в Советском Союзе, а сейчас применяются по районам СНГ и

разным видам туризма. Их можно проанализировать на предмет логичности маршрута. Далеко не все предлагаемые маршруты логичны. Маршрут, принципы составления которого невыразительны, является слабо популярным или вообще невостребованным.

Примером непопулярного эталонного маршрута может являться рекомендованный во многих официальных справочниках пешеходный (лыжный) маршрут III категории сложности (далее – к.с.) на Северном Урале (пос. Кытлым – г. Конжаковский Камень – г. Денежкин Камань – с. Всеволодо-Благодатское). При внешней привлекательности (соединение в одном путешествии двух интересных отдельных горных массивов) маршрут оказался «неблагодарным» в связи с большим расстоянием между двумя горными областями, которое следует преодолеть по закрытым пространствам буреломной увалистой тайги. При составлении маршрута победил формальный подход (необходимое количество естественных препятствий и километров). Здесь не просматривается идея, тактическое решение и логика. Примером логичного и популярного эталонного маршрута можно считать пешеходный маршрут III к.с. по Восточному Саяну (пос. Аршан – перевал Аршанский – р. Китой – р. Шумак – пер. Шумакский – пос. Нилова Пустынь)

Именно логика маршрута является наиболее сложной задачей его организации, где требуются широкие географические и туристско-тактические знания и способности к творчеству. Все наиболее известные географические экспедиции и путешествия, удачные туристские походы и мероприятия отличались «маршрутной идеей», ясной логикой проекта маршрута.

Отметим, что логические аспекты разработки маршрутов, стратегия и тактика его составления исключительно редко рассматриваются в научной, да и в прикладной литературе. Тем не менее, есть публикации, авторы которых очень тонко чувствуют эти аспекты. Примером такой оригинальной работы по составлению и организации туристского маршрута является статья Б.Б. Родомана «Искусство путешествий» [4].

Спортивный туристский маршрут конфигурационно выстраивается первоначально мысленно, сообразно главной идее, т.е. должен обладать логикой построения, которая определяет его маршрутную линию, особенности организации и проведения путешествия. *В составлении маршрута путешествия может быть заложена различная логика.* Ниже последовательно приведены возможные подходы к логике построения маршрута.

Логика пересечения (рис. 5) подходит, например, для отдаленных и труднодоступных географических районов, где внутри района нет транспортных путей. Для того чтобы подробно изучить этот район, его нужно пересечь насквозь, потому что пути подъезда имеются только с одной его стороны, а пути выезда есть только с другой стороны. При этом иногда приходится пересекать не только туристский район (район концентрации наиболее интересных туристских объектов), но и географический район, который обычно намного больше. Например, пересечение Памира, Тибета или какого-либо значительного острова, где транспортные пути, как правило, имеются только по окраинам или берегам острова. В таких местах можно, конечно, осуществлять и более короткие радиальные выходы – от подъездных путей в глубь района, но полного знакомства с этим районом такие маршруты не дадут.

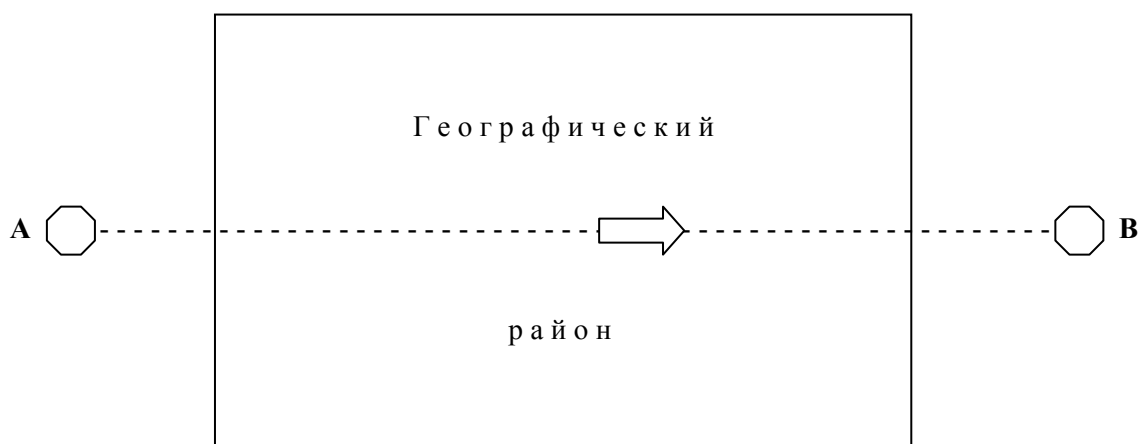


Рис. 5. Логика пересечения (сквозное прохождение через всю область)

Логика нанизывания (соединения, траверса) (рис. 6) свойственна не самым протяженным маршрутам, обычно в пределах одного туристского района, где одним линейным маршрутом

можно соединить несколько объектов туристского интереса. Логика нанизывания не подразумевает обязательно, что нитка основного маршрута пройдет именно траверсом через интересующие туристов вершины – достаточно, что она подойдет к ним максимально близко, откуда уже можно будет совершить короткий радиальный выход. Логика нанизывания позволяет посмотреть наиболее интересные туристские объекты в данном районе, при этом маршрут по конфигурации может быть кольцевым или линейным, имеющим очень извилистую линию.

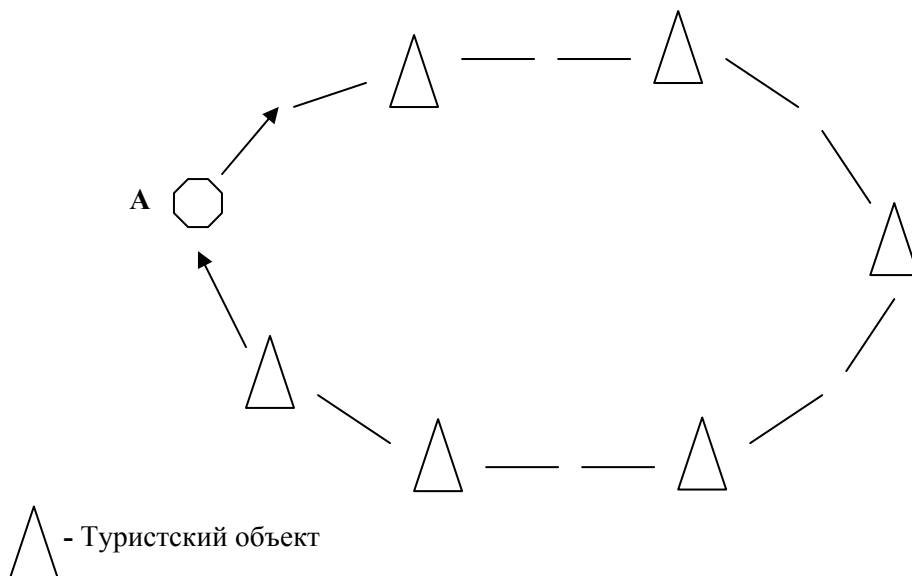


Рис. 6. Логика нанизывания (соединения или траверса)

Логика посещения (восхождения) (рис. 7) подразумевает наличие одного (нескольких рядом расположенных) крупного и наиболее интересного туристского объекта, пещеры или горной вершины, ради которых и осуществляют туристы свое путешествие. Конфигурация таких маршрутов будет, как правило, радиальной, а логика такого маршрута состоит в подходе к объекту интереса и возвращении к путям подъезда. Характерным примером такого маршрута будет путешествие на плато Мань-Пупу-Нер на Северном Урале, куда можно добраться только с одной стороны. Соответственно и конфигурация маршрута будет радиальной, а цель – именно посещение уникального ландшафта Мань-Пупу-Нера.

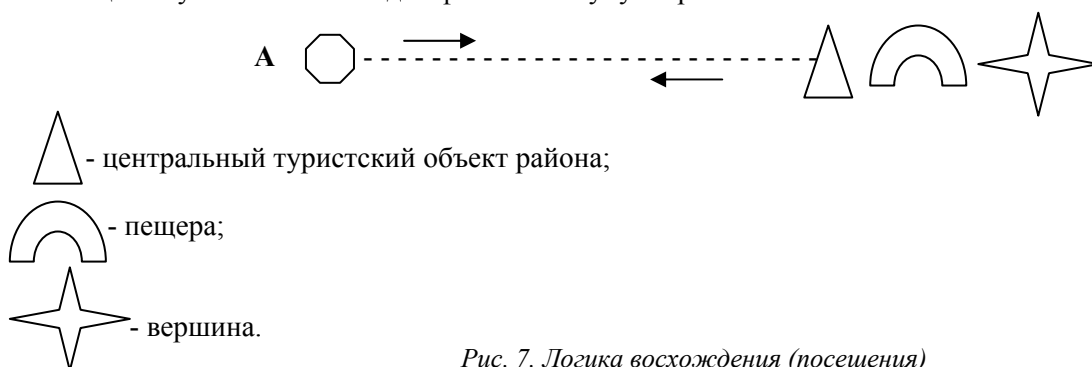


Рис. 7. Логика восхождения (посещения)

Логика прохождения (преодоления) (рис.8.). Маршруты с такой целью чаще встречаются в таких техничных видах туризма, как горный и водный. Здесь смысл маршрута заключается в преодолении каких-либо конкретных сложных естественных препятствий (горных перевалов или речных порогов), и данный маршрут строится таким образом, чтобы пройти именно через них, заключается в подходе к ним, преодолении препятствия и далее выходе с маршрута.

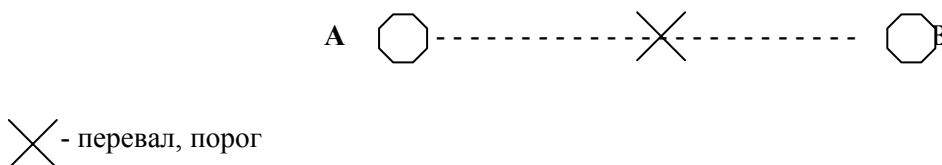
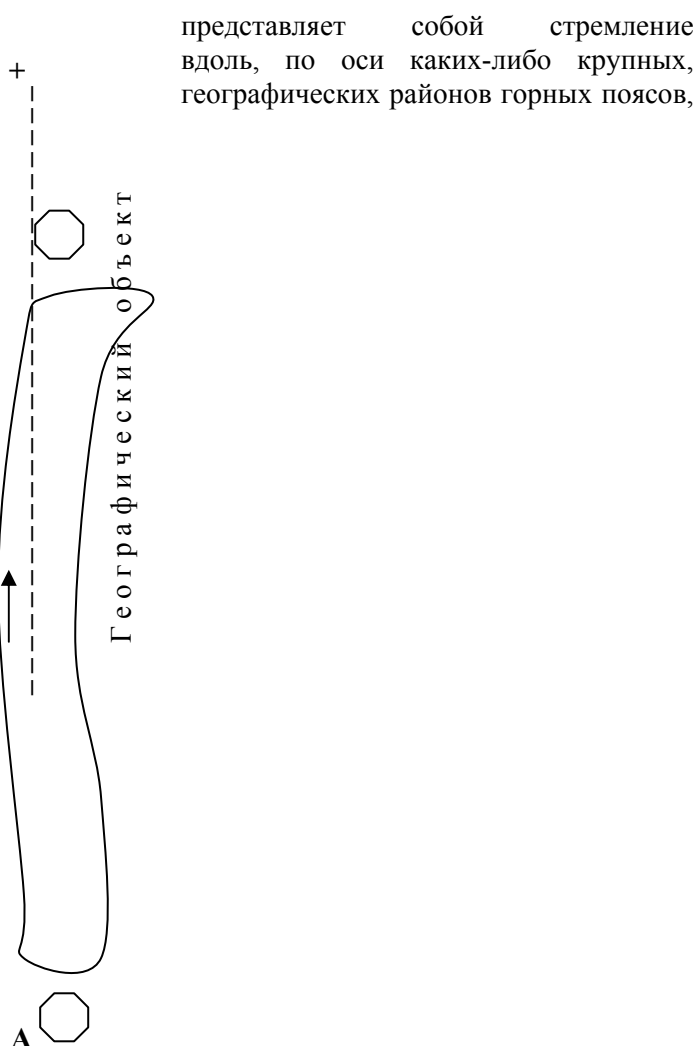


Рис. 8. Логика прохождения (преодоления)

Логика «великой тропы» (рис. 9) путешественников пройти полностью протяженных, линейно вытянутых природных зон, побережий.



представляет собой стремление вдоль, по оси каких-либо крупных, географических районов горных поясов,

Рис. 9. Логика «великой тропы»

Известны примеры организации такой тропы в разных странах (Большая Аппалачская тропа, Большая Уральская тропа, Большая Саянская тропа). При этом сама вытянутая форма географического района задает направление маршрута и стимулирует желание человека если не ногами, то с использованием какого-то транспорта или хотя бы мысленно пройти его вдоль. Примеров таким образом построенных маршрутов достаточно. Было много путешественников, которые прошли полностью вдоль всех Уральских гор, от степных Мугоджар до побережья Северного Ледовитого океана. Одним из наиболее массовых известных путешествий была экспедиция «Большой Урал, 91» под руководством Н. Рундквиста (Екатеринбург). Подобной логикой – «великой тропы» руководствовался известный российский путешественник Г. Травин: он собирался полностью пройти вдоль границы Советского Союза. Начал он свою экспедицию в 1929 г. В течение нескольких лет путешествовал на велосипеде вдоль границы СССР, включая и арктическое побережье.

В 80-е гг. прошлого века была проведена российская экспедиция «Великой Северной тропой» на собачьих упряжках, которая проходила по побережью Северного Ледовитого океана от Чукотки до Мурманска под руководством С. Соловьева (Екатеринбург).

Логика направления (рис.10). Это может быть направление на сторону горизонта. Путешественники, например, ставят цель двигаться на восток или преимущественно на восток.

Данная логика присутствует обычно в довольно крупных путешествиях. Например, стремление путешественников прошлых столетий достичь максимально высокой широты в Северном или Южном полушарии при движении строго на север или на юг. Сюда также относится

и стремление достичь Северного или Южного полюса Земли. В современных менее крупных спортивных путешествиях тоже иногда присутствует логика направления. Например, при путешествиях в труднодоступных районах, подъезды и подходы к которым возможны только с одной стороны. Так, при путешествии по плато Путорана туристы стремятся максимально далеко продвинуться на восток, потому что подъезды к данной территории возможны только с запада, в связи с чем восточные части плато менее исследованы, а значит, и более интересны. Часто такую же цель – как можно дальше уйти на север – преследуют и туристы, путешествующие по Заполярному Уралу, подходы к которому наиболее удобны с юга, от железной дороги Сейда – Лабытнанги.

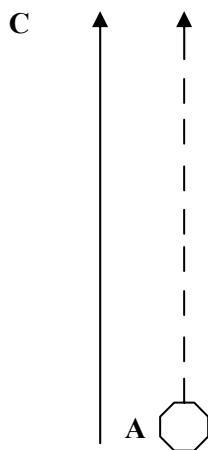


Рис.10. Логика направления

Логика исторического пути (рис. 11). Такие типы маршрутов в последнее время встречается довольно часто.

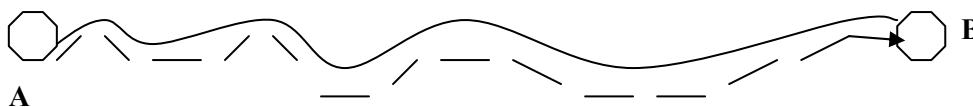


Рис. 11. Логика исторического пути

Многие туристские группы планируют свои путешествия не столько со спортивной целью, сколько с познавательной. При этом возможны крупные экспедиции, например движение по Великому Шелковому пути или плавание путем Христофора Колумба или Магеллана. Возможны и менее грандиозные – путем Ермака или маршрутом «Из варяг в греки». Возможны совсем небольшие – пройти пешком тропой инков или проехать на велосипеде по заброшенной Бабиновской дороге в Пермском крае и Свердловской области от Соликамска до Верхотурья. Причем в этом случае туристам важнее максимально точно повторить линию старинного тракта, маршрута путешественников древности, а не найти сложный или более простой путь, осуществить маршрут по наиболее красивым местам.

Логика исследования (экспедиции) (рис. 12). Полевое исследование (экспедиция) отличается от туристского путешествия целями и логикой построения маршрута.

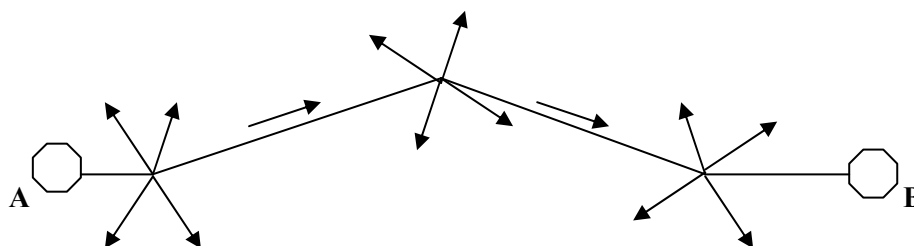


Рис. 12. Логика исследования (экспедиции)

В экспедиции маршрут планируется гибко, с учетом многих неизвестных, он может и даже должен изменяться по отношению к первоначально намеченному. Если, например, в туристском путешествии изменение маршрута (по конфигурации или по срокам следования на отдельных участках), как правило, квалифицируется или как чрезвычайное происшествие, или как очень нежелательное явление, за которым последуют неприятные объяснения в маршрутно-квалификационной комиссии, поисково-спасательной службе или с заказчиком из-за рекламаций клиентов в связи с изменением программы, то с экспедицией все обстоит иначе. Если экспедиция (при условии, что это действительно исследовательская экспедиция) ни на одном участке не отклонилась от заранее намеченного маршрута, то она просто не выполнит свои цели, проще говоря, ничего не найдет. Экспедиционный маршрут намечается с несколькими базовыми лагерями и множеством радиальных выходов, в каждом из которых могут участвовать разные люди.

Логика обучения (альплагеря) (рис. 13). Это маршрут от одного базового лагеря к различным объектам, например на горные вершины, при котором происходит нарастание сложности радиальных маршрутов. Часто такая логика используется именно с целью обучения горным путешествиям под руководством инструктора посредством тренировок в преодолении переправ через реки, скальных, ледовых участков, а затем и сложных восхождений на вершины.

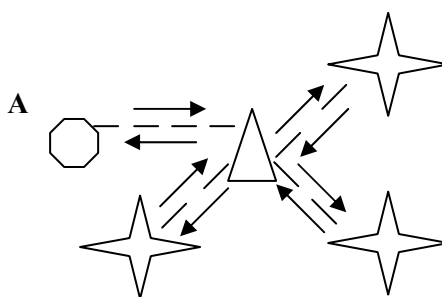


Рис. 13. Логика обучения, альплагеря

Наиболее совершенным вариантом нитки маршрута является тот, который спланирован на основе нескольких факторов, где прослеживается логика построения маршрута с позиции многих аспектов. Именно таким образом желательно формировать систему эталонных маршрутов в туристских районах.

Современное расширение активных форм и видов туризма приводит к похожему использованию территории, помимо спортивного туризма, такими новыми смежными видами деятельности, как активный (приключенческий) туризм, экстремальный туризм, экологический туризм и др. В этой связи появляется необходимость разработки научных географических основ применения эталонного подхода в туризме. Возможности применения такого подхода к маршрутам за пределами спортивного туризма возрастают. Появляются новые задачи маршрутного эталонирования в туризме, продиктованные необходимостью обеспечения полноценного отдыха и оздоровления людей, удовлетворения их потребности в познании территорий при соблюдении условий безопасности.

Одной из задач является разработка абстрактной модели эталонного маршрута. Показанная на рис. 14 модель может подходить практически для любого туристского района, особенно для таких видов туризма, как пешеходный, горный и лыжный.

При яркой индивидуальности каждого туристского маршрута можно выделить их типичные свойства и составить их общую конфигурационную модель. Туристский маршрут, как правило, начинается от какого-либо транспортного узла, куда добираются дальномаршрутными средствами транспорта – поездами или самолетами. Этот транспортный узел (пункт подъезда) находится обычно в пределах географического района, в котором будет проходить путешествие. Из транспортного узла туристы обычно автотранспортом доезжают до пункта входа в район, который расположен уже в пределах непосредственно туристского района. Здесь начинается активная часть маршрута.

Подход к основной части путешествия происходит обычно по дорогам или тропам. На маршруте препятствия, которые выбраны для преодоления, всегда начинаются (по крайней мере, так рекомендуется) с более простых, которые располагаются на подходах к основной части маршрута, где сконцентрированы объекты туристского интереса.

Как правило, простые препятствия в горном путешествии – это несложные перевалы, переправы, каньоны, вершины или траверсы. После нескольких более менее простых препятствий, когда туристы уже втягиваются в походный ритм и у них происходит некоторая акклиматизация к высокогорным условиям среды (или другим, отличающимся от привычных), они входят в район концентрации туристских объектов, ради которых обычно и осуществляется путешествие в данном туристском районе.

Посещение такого наиболее интересного для туристов места может быть осуществлено как в линейном непрерывном маршруте, так и при совершении кольцевых радиальных выходов. Здесь встречаются уже более сложные препятствия, – может быть, даже максимально сложные в техническом и физическом плане. Осуществить знакомство с ареалом концентрации туристских объектов лучше ближе ко второй половине путешествия, когда туристы уже достаточно акклиматизировались, вошли в свою максимальную физическую и техническую форму.

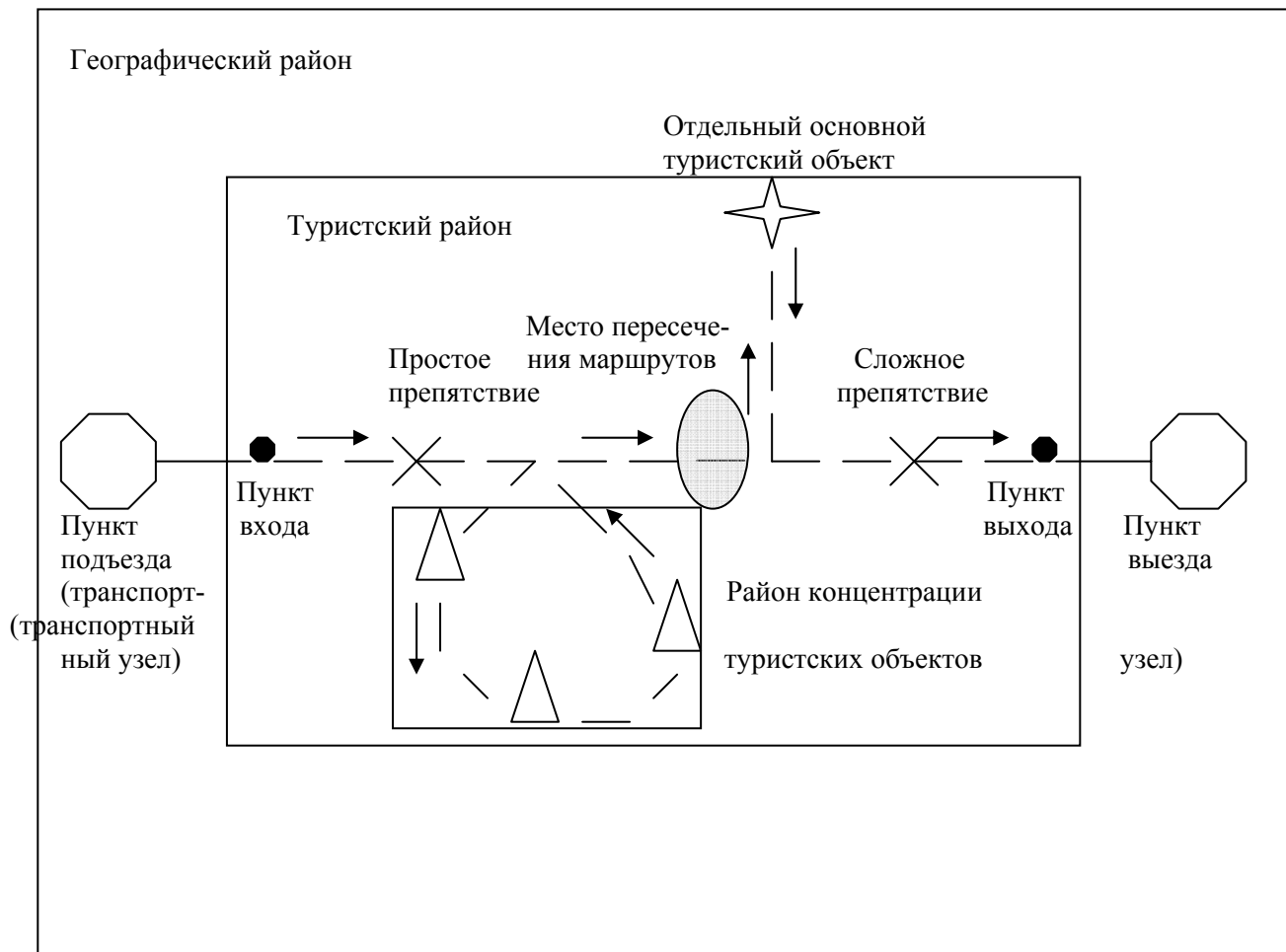


Рис. 14. Абстрактная модель спортивного туристского маршрута

В середине маршрута довольно часто есть точка, где пересекаются маршруты многих туристских групп, путешествующих в данном туристском районе. Обычно это красивое место с хорошим обзором, с условиями, удобными для стоянки большого количества туристов, где могут формироваться элементы туристской инфраструктуры (базы, избы, вертолетные площадки). В таких местах туристские группы часто оставляют запасы продуктов и часть снаряжения и отсюда совершают кольцевые и линейные радиальные выходы.

Ближе к концу путешествия, когда группа уже хорошо акклиматизировалась и еще достаточно физических и моральных сил, туристы совершают линейный радиальный выход для преодоления какого-либо основного (ключевого) препятствия, обычно более сложного по физическим показателям. После этого они, как правило, проходят еще одно сложное препятствие (но уже не максимальной сложности для данного маршрута), которое отделяет туристов от уже довольно простых путей выхода из туристского района.

После этого последнего сложного препятствия начинается не сложный ни в физическом, ни в техническом плане выход из туристского района – обычно по тропам и дорогам, который завершается или в каком-либо населенном пункте, или в месте, куда подходит дорога, пригодная для проезда автотранспорта. Отсюда туристы выезжают из данного туристского района на рейсовом или на нанятом автотранспорте к транспортному узлу (пункту выезда), который расположен уже за пределами туристского района, но обычно находится еще в пределах данного географического района. Затем туристы дальномагистральными средствами транспорта (поездами или самолетами) возвращаются домой.

Примеров соответствия такой абстрактной модели спортивного туристского маршрута можно привести множество практически по всем туристским районам. Мы проиллюстрируем данную модель маршрутом спортивного путешествия по Катунскому хребту на Алтае.

Географическим районом данного маршрута является Алтай, пунктом подъезда, транспортным узлом, куда добираются дальномагистральными средствами транспорта, выступает город Бийск. Из него туристы уже добираются рейсовым или нанятым автотранспортом до туристского района – Катунского хребта.

Пунктом входа непосредственно на активную часть маршрута, до которого можно добраться на автотранспорте, является поселок Тюнгур. Дальше по дороге и тропе идет подход к основной части маршрута, где сконцентрированы объекты туристского интереса, через несложные перевалы (Казуяк – некатегорийный перевал, Кара-Тюрек – перевал 1А категории трудности). Основная часть путешествия по Катунскому хребту может осуществляться в разных его частях в зависимости от того, какие из них более интересны конкретной группе туристов.

Это могут быть прохождения перевалов в бассейне реки Аккем или в бассейне реки Кучерла – в кольцевом радиальном выходе; а могут и в районе истока реки Катунь (но тогда в этом случае это уже будет непрерывный линейный маршрут). Место пересечения маршрутов многих туристских групп – это или озеро Аккемское, или озеро Кучерлинское, или ледник Братьев Троновых, откуда обычно совершаются восхождения на гору Белуха.

После путешествия по ареалу концентрации объектов туристского интереса туристы иногда совершают радиальный выход для восхождения на гору Белуху – высшую вершину Алтая. Далее маршрут проходит через сложный перевал (чаще всего это перевал Делоне – 2А-2Б категории трудности, или перевал Буревестник – 2А категории трудности) и начинается выход к долине реки Катунь по одному из ее правых притоков, по тропам.

Пунктом выхода является один из поселков на Катунь, чаще всего поселок Тюнгур, который являлся и пунктом входа. Далее туристы выезжают автотранспортом к транспортному узлу – Бийску.

Авторы считают, что представленная абстрактная модель активного туристского маршрута является не надуманной, а выражает сложившийся в многолетней практике подход к осуществлению спортивных путешествий. Модель представляется оптимальной – она опробована многими поколениями туристов по разным видам туризма и в различных районах.

Эталонные туристские маршруты фактически являются районообразующими потоками и в этой связи могут служить критериями туристского районирования территории. Сеть маршрутов, ее иерархия может лежать в основе туристской топологии региона и формировать мозаику туристских районов.

Эталонные туристские маршруты выполняют связующие, организующие роли в территориальных рекреационных системах, учение о которых разрабатывалось выдающимися географами, являющимися также специалистами и в спортивном туризме, и является наиболее научно оформленным и состоявшимся [3,5]. Такие маршруты фиксируют и увязывают основные структурные элементы территориальных рекреационных систем, особенно в периферийных и горных областях.

Использование понятия «эталонный туристский маршрут» невозможно без изучения многих социально-экономических вопросов, например вопросов нынешней инфраструктурной обеспеченности эталонных маршрутов, соответствия свободного времени и доходов современного человека его «маршрутным» потребностям и возможностям, соответствия конкретных траекторий пространственно-временного поведения людей линиям эталонных маршрутов и т.д.

В заключение отметим, что отечественный туризм имеет особенную историю, традиции и специфику, опираться на которые целесообразно при современном планировании и управлении туристскими процессами в регионах. Самодельный туризм являлся в СССР особенно удачной формой туризма, обеспечивая возможности занятия этой деятельностью большой доли населения.

Современный спортивный туризм трансформируется под влиянием мировых туристских тенденций. Важно понять, оценить и сохранить те сильные стороны отечественного туризма, которые позволяли этой сфере успешно развиваться – и в этом немаловажную роль играет симбиоз географической науки и туристской практики.

Библиографический список

1. *Единая* Всероссийская спортивная классификация туристских маршрутов (ЕВСКТМ) (категорирование маршрута и его определяющих препятствий (факторов) // Русский турист. Нормативные акты по спортивно-оздоровительному туризму в России на 2001–2004 гг. М., 2001. с. 36–50.
2. *Перечень* классифицированных туристских маршрутов на 1986-1988 годы / Центр. рекл-инф. бюро «Турист». М., 1986. 160 с.
3. *Преображенский В.С., Веденин Ю.А., Зорин И.В., Мухина Л.И.* Территориальная рекреационная система как объект изучения географических наук // Изв. АН СССР. Сер. геогр. 1974. № 2. С. 34–42.
4. *Родоман Б.Б.* Поляризованная биосфера: сб. ст. Смоленск: Ойкумена. 2002. 336 с.
5. *Теоретические* основы рекреационной географии. М.: Наука, 1975. 224 с.

SUMMARY

Opportunities of sample method application for the tourism development are observed. Analysis of routes preparation logic in sport tourism is given. Abstract model of sample touristic route is offered.