

Classification of tourist routes
Gres' R.
Классификация туристических маршрутов
Гресь Р. А.

*Гресь Роберт Андреевич / Gres' Robert – студент,
Институт наук о Земле,
Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург*

Аннотация: в данной статье приведена авторская классификация туристических маршрутов, основанная на объективном научном критерии. Выделено 19 типов туристических маршрутов по территориально-пространственной конфигурации маршрутов, сделаны выводы о необходимости классификации туристических маршрутов.

Abstract: this article describes the author's classification of tourist routes based on objective scientific criteria. It allocated 19 types of tourist routes to the spatial configuration of routes, conclusions about the need for classification of tourist routes.

Ключевые слова: туристический маршрут, туристский маршрут, маршрут, туристская дестинация, туристическая дестинация.

Keywords: tourist route, the route, tourist destination.

Для того чтобы проводить ту или иную классификацию, необходимо понимать объект исследования, коим в нашем случае является туристический маршрут. В Большой советской энциклопедии приведено следующее определение туристического маршрута: «Путь следования туристов, включающий посещение различных исторических мест, культурных объектов, природных ландшафтов и т.п. в культурно-познавательных, оздоровительных, спортивных и др. целях».[7] По мнению М. Б. Биржакова, «туристский маршрут есть географически определенная, привязанная к данной местности и особенным объектам и описанная с различной степенью детальности трасса похода, путешествия». [1] Качество туристического путешествия зависит от множества факторов, и одним из существенных является логичность маршрута. Этот географический фактор влияет на популярность, полезность, эффективность и безопасность туристического путешествия. Практика туризма показывает, что существуют маршруты логичные и нелогичные, и вторых гораздо больше. Для составления маршрута требуется не только максимум региональной информации, но и опыт, талант и вдохновение разработчика. [2] Данная работа как раз и призвана помочь этим разработчикам, поскольку классификации существенно помогают в решении научных и прикладных задач. Но для того чтобы начать ту или иную классификацию, необходимо выработать какие-либо условия, которые должны выполняться для всех без исключения туристических маршрутов. В качестве таких условий могут выступать следующие положения: туристический маршрут должен иметь начало и конец, не может быть двух и более начальных и конечных точек; все пункты маршрута должны быть связаны друг с другом трассой похода; маршрут должно быть возможным построить на любом уровне, как на уровне туристско-рекреационного макрорегиона [9], так и на уровне мелкой туристской дестинации, как на уровне экскурсии по городу, так и на уровне тура (от прибытия до возвращения на родину). Третье условие исключает выделение точечного маршрута, не предполагающего передвижения туриста за пределы пункта пребывания, что не позволяет построить маршрут на уровне макрорегиона. Остальные типы туристических маршрутов, которые будут приведены далее, соответствуют данным условиям. В современной научной литературе [1,2,5,6,7,8] выделяется четыре типа маршрутов по направлению движения [7]/по конфигурации линии пути [2]: линейный, кольцевой, радиальный, комбинированный. Данная классификация, во-первых, различается у разных авторов (далее мы увидим как), а, во-вторых, все те маршруты, которые не попадают в линейный, кольцевой или радиальный типы смело относят к комбинированным, превращая данную категорию в сборник огромного числа разных маршрутов. Стоит отметить, что с классификациями туристических маршрутов по способу передвижения, по времени действия, по форме организации, по трудности (в спортивном туризме) и т.п. дела обстоят куда лучше, и данные классификации хорошо отражают реальное положение дел и не нуждаются в доработке, в отличие от классификации по конфигурации линии пути [2]. Сам факт отсутствия единого «наименования» данной классификации заставляет задуматься о несовершенстве каких-либо из вариантов. В разных источниках вы можете встретить, что в качестве признака выступают разные понятия: направление движения [7], конфигурация линии пути [2], форма маршрута [8], географическая привязка тура к местности.[1] Не имея возможности определить, какие из них действительно отражают суть классификации по данному признаку, и не имея утвержденного понятия, вполне допустимо ориентироваться на ту формулировку признака, которая наиболее подходит для данной работы. Первое, что важно в контексте этой

классификации – конфигурация маршрута. Второе – маршрут имеет смысл только тогда, когда он привязан к местности, что соответствует определению Биржакова, то есть важна и территориальность и конфигурация маршрута, что можно выразить через следующую формулировку: территориально-пространственная конфигурация маршрута. По данному признаку и возможно проводить классификацию. Итак, приступим к классификации по территориально-пространственной конфигурации маршрутов.



Рис. 1

По территориально-пространственной конфигурации маршрутов можно выделить следующие элементарные типы маршрутов: линейные, кольцевые, линейно-возвратные (рисунок № 1) и радиально-вещерные маршруты. Отличие предложенной здесь классификации от общепринятой заключается в выделении вместо радиального типа маршрутов линейно-возвратного и радиально-вещерного типов. Сделано было это в первую очередь потому, что нет четкого понятия радиального маршрута, в разных источниках определение радиального маршрута дается по-разному, в подтверждение этого достаточно привести несколько примеров:

1. *Радиальный маршрут* – путь следования, начало и окончание которого происходят в одном географическом пункте пребывания, располагаясь в котором турист совершает путешествия в другие пункты пребывания, возвращаясь при этом в пункт начала путешествия. [6]

2. Маршрут радиальный - путь передвижения, во время которого турист находится на туристической базе (в гостинице), реализуя программу походов и экскурсий с одного туристического центра (базы). Также это путь передвижения, который начинается и заканчивается в том же географическом пункте пребывания. Располагаясь в нем, турист путешествует в другие пункты пребывания, посещения, возвращаясь в одно и то же место. [5]

3. Радиальный маршрут – 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. [2]

4. Возможен вариант радиальных перемещений *radial trip* из выбранного туристского центра с экскурсионными целями, предусматривающими ночевки в посещаемых населенных пунктах и объектах с возвращением обратно. [1]

Как видно, все эти определения достаточно схожи, и в первую очередь в том, что начало и конец маршрута находятся в одной и той же точке, но в тоже время они имеют ряд отличий. К примеру, Зырянов и Королев считают, что туристы должны возвращаться тем же путем [2], тогда как в других определениях такой момент не просматривается. Биржаков же считает, что в посещаемых населенных пунктах должны быть ночевки, чего мы также не видим в остальных определениях, где даны бессрочные понятия пребывания на промежуточном пункте [1]. Из всего этого можно заключить, что какие-либо временные параметры никак не влияют на данные типы маршрутов в рассматриваемом нами контексте. Однако существует и фундаментальное отличие, данные определения можно разделить на две группы по количеству самих «радиальных перемещений»/ «программ походов и экскурсий». В первую группу попадают те определения, в которых количество этих перемещений равно одному (определение 3), во вторую – два и более (определения 1,2,4). То есть по первой группе определений радиальный маршрут соответствует линейно-возвратному в нашей классификации, а радиальный по второй группе – радиально-вещерному. Таким образом, не совсем определенный тип «радиальный маршрут» был разделен на радиально-вещерный (назван так, потому что его конфигурация в пространстве напоминает веер, трассы маршрута расходятся из одной точки и возвращаются в неё) и линейно-возвратный типы туристических маршрутов.

Простые типы маршрутов выделены, однако остается разобраться с туристическими маршрутами, которые в научной литературе собраны в одну категорию – «комбинированные». Однако как подойти к их классификации? Сегодня считается, что маршруты, входящие в данную категорию, подразумевают собой маршруты, представляющие из себя различные комбинации линейных, кольцевых и радиальных маршрутов. То есть принципиальное отличие комбинированных маршрутов от элементарных

заключается в том, что в комбинированных возможно выделить то или иное количество составных частей – полноценных маршрутов, а в элементарных так сделать не получится. Однако можно возразить, что радиально-веерный маршрут является комбинированным, так как его можно разложить на линейно-возвратные и кольцевые маршруты, но перевод радиально-веерного в разряд комбинированных маршрутов существенно усложнит процесс классификации комбинированных типов маршрутов и может в последующем привести к потере некоторых типов. Будем считать радиально-веерные маршруты своего рода исключением в нашей классификации, своего рода промежуточной стадией между элементарными и комбинированными маршрутами, инструментом для описания простых и сложных комбинированных маршрутов. Комбинированный маршрут будет характеризоваться элементами (являющиеся основными типами маршрутов), входящими в него, – качественный состав, и количеством этих элементов – количественный состав. Для описания качественного состава будем использовать понятие «компонент», компонентами будут являться элементарные маршруты, для количественного состава – «элемент». Очевидно, что нельзя проводить классификацию по количественному составу, ибо классификация в таком случае не будет иметь конца, но можно проводить её по качественному составу, по наличию в маршруте тех или иных компонентов. В зависимости от этого комбинированные типы маршрутов можно разделить на простые комбинированные, состоящие из двух компонентов, сложные комбинированные, состоящие из трех компонентов и сложнейшие комбинированные, состоящие из всех четырех компонентов.

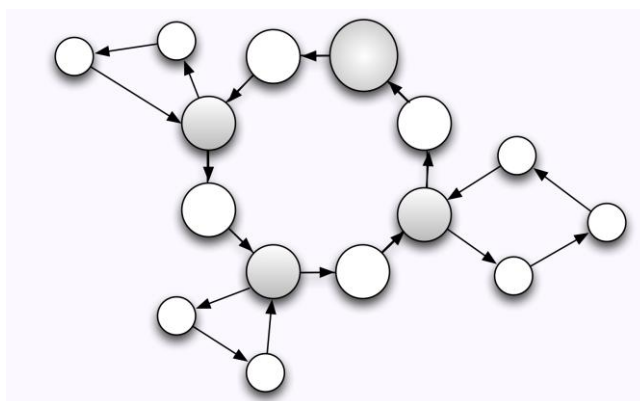


Рис. 2.

Изложенный выше подход позволяет выделить 10 типов простых комбинированных маршрутов: линейный-линейно-возвратный, линейно-кольцевой, линейный-радиально-веерный, кольцевой-линейно-возвратный, линейно-возвратный-радиально-веерный, кольцевой-радиально-веерный, двойной¹ линейный, двойной линейно-возвратный, двойной кольцевой (рисунок № 2), двойной радиально-веерный. Из них только один тип - двойной линейный – не существует, поскольку турист не может закончить свое путешествие в двух разных населенных пунктах. Однако в этой группе маршрутов можно провести более детальную классификацию, по структурообразующей роли того или иного компонента в комбинированных маршрутах, состоящих из неоднородных частей. К примеру, в линейно-кольцевом типе можно выделить два подтипа: линейно-кольцевой с линейной основой и линейно-кольцевой с кольцевой основой. Но тут возникает новая проблема, ведь линейно-кольцевой с кольцевой основой не может существовать, поскольку начав двигаться по линейной части маршрута, мы не сможем продолжить выполнять кольцевой маршрут, поскольку по правилам линейного маршрута нельзя вернуться в начальную точку пребывания, иначе это уже будет линейно-возвратный или кольцевой маршрут. Исключая подобные ситуации в итоге можно выделить дополнительно следующие подтипы маршрутов: кольцевой-линейно-возвратный с линейной основой, кольцевой-линейно-возвратный с кольцевой основой, линейно-возвратный-радиально-веерный с линейной основой, линейно-возвратный-радиально-веерный с радиально-веерной основой, кольцевой-радиально-веерный с кольцевой основой, кольцевой-радиально-веерный с радиально-веерной основой. При проведении такой углубленной классификации вскрываются два спорных случая с двумя типами маршрутов: с линейно-возвратным-радиально-веерным с радиально-веерной основой и с кольцевым-радиально-веерным с радиально-веерной основой. Относятся ли эти маршруты к комбинированным и чем тогда они отличаются от простых радиально-веерных маршрутов? Да, действительно, некоторые маршруты, которые, на первый

¹ Под словом двойной здесь понимается не количество элементов, а количество однородных компонентов.

взгляд, можно отнести к этим двум подтипам, являются простыми радиально-веерными, но так бывает только в случае, если маршрут имеет в своем составе только один радиально-веерный элемент, то есть имеет только одну «базовую точку», однако в данной классификации не ограничивается число элементов и таких «базовых точек» в линейно-возвратных-радиально-веерных с радиально-веерной основой и кольцевых-радиально-веерных с радиально-веерной основой маршрутах может быть сколько угодно, естественно должна быть одна главная «базовая точка» - основа и главный пункт всего маршрута, она же точка начала/конца всего маршрута и вспомогательные, к которым привязаны менее значимые радиально-веерные элементы. Этим то и отличаются данные маршруты от элементарных радиально-веерных. В тот же момент, при наличии двух и более радиально-веерных элементов линейно-возвратный-радиально-веерный маршрут переходит в группу двойных радиально-веерных. Из этих двух тезисов можно заключить, что линейно-возвратных-радиально-веерных с радиально-веерной основой не существует. А вот кольцевые-радиально-веерные с радиально-веерной основой, напротив, существуют как теоретически, так и практически. От двойных кольцевых они будут отличаться в случае, если через любой пункт основного элемента будут проходить части двух и более других элементов, если таких ситуаций не возникает, но присутствуют кольцевые элементы, то маршрут является двойным кольцевым. Однако и здесь есть одно исключение, если начало и конец основного кольцевого элемента совпадают с началом и концом другого кольцевого элемента, то в маршруте появляется радиально-веерный элемент, а значит он (маршрут) относится к кольцевым-радиально-веерным с радиально-веерной основой. Из этого следует, что на двойные линейно-возвратные и двойные кольцевые маршруты нужно накладывать условие, заключающееся в том, что с одним пунктом на основном структурно-образующем элементе (основном линейно-возвратном для первого случая, основном кольцевом – для второго) должен быть связан только один элемент, в случае, если с данным пунктом связаны два и более элемента, то он превращается в узловую точку и появляется возможность выделения радиально-веерного компонента, что автоматически переводит маршрут в другой тип. Наложив данное условие, можно легко распознавать двойные типы простых комбинированных маршрутов. Сложных комбинированных маршрутов, состоящих из 3 различных элементов, огромное количество, все они чрезвычайно разнообразны и, на первый взгляд, совершенно разные, но проведя элементаризацию, можно сразу же разделить их на четыре типа: линейно-линейно-возвратные-кольцевые, линейно-кольцевые-радиально-веерные, линейно-линейно-возвратные-радиально-веерные, линейно-возвратные-кольцевые-радиально-веерные.

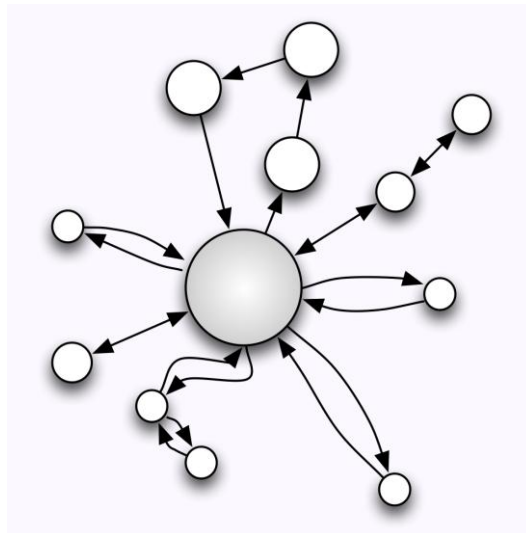


Рис. 3.

Проводить более глубокую классификацию можно только по линейно-возвратному-кольцевому-радиально-веерному типу маршрутов, в нем можно выделить подмаршруты с линейно-возвратной, с кольцевой и с радиально-веерной основой (рисунок № 3). В первых же трех есть линейные элементы, которые автоматически закладываются в основу маршрута, в противном случае реализация туристического маршрута невозможна. Но нельзя не сказать, что при построении такого маршрута с линейно-возвратной или кольцевой основой нужно учитывать, что из точки начала/конца всего маршрута не должны исходить какие-либо другие элементы, кроме основного кольцевого или линейно-возвратного. В противном случае основа данного маршрута станет радиально-веерной.

Среди сложнейших комбинированных выделяется всего один тип, поскольку большего количества неповторяющихся комбинаций при четырех комбинируемых компонентах быть не может. Выделять в данном типе маршрутов подтипы по тому, какой элемент лежит в основе, бессмысленно, так как снова присутствует линейный компонент. Выделять же подтипы на каком-либо другом основании (к примеру, по взаимному расположению элементов) не представляется возможным, ибо в таком случае подтипов будет огромное количество.

Таким образом, в данной классификации выделяется в общей сложности 19² типов туристических маршрутов, из которых 4 – элементарные, 10 – простые комбинированные, 4 – сложные комбинированные, 1 – сложнейший комбинированный.

Классификация туристических маршрутов должна дать ключ к пониманию внутренней логики развития туристических дестинаций, объяснить пространственное расположение их ключевых частей. Классификация туристических маршрутов должна также помочь выявить топологические закономерности строения туристических маршрутов, выделить оптимальные зоны для существования тех или иных маршрутов. А имея представления о маршруте и его среде можно будет создавать оптимальные маршруты, которые будут беспроигрышными, наиболее конкурентноспособными и будут пользоваться большей популярностью, чем маршруты, составленные без представления о совместимости данного туристического маршрута с конкретной туристической дестинацией. С другой стороны, как отмечает А.А. Гвозденко, проработка карточек туристических маршрутов включается в один из этапов логистического процесса по формированию и продвижению туристического продукта. [3] Проработанная классификация должна существенно усовершенствовать процесс создания неких шаблонов, с помощью которых самонадеянным туристам будет проще планировать свои маршруты, а работникам туристической индустрии будет проще оказывать туристам соответствующие услуги, и чем более она детальная, тем больше вероятность составления эталонного маршрута в условиях конкретной туристической дестинации.

Литература

1. *Биржаков М. Б.* Введение в туризм СПб.: Издательский дом «Герда», 2000. С. 192.
2. *Зырянов А. И., Королев А. Ю.* Логика туристического путешествия и разработка эталонных маршрутов // Географический вестник, №2 2009, Пермь
3. *Гвозденко А. А.* Логистика в туризме: Учеб. Пособие. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 272 с.: ил.
4. *Зырянов А. И., Зырянова И. С.* Географические и технологические аспекты планирования самостоятельного путешествия // Теория и практика туризма/ Отв. ред. В.М. Котляков, В.И. Кружалин, Н. В. Шабалина. – М.: Издательский дом «Кодекс», 2014. – с. 424-436
5. *Киптенко В. К.* Менеджмент туризма : учебник / В. К. Киптенко. - Киев : Знання, 2010.
6. Туристические маршруты и их типы. [Электронный ресурс]: Студопедия. URL: studopedia.ru/2_108538_turistskie-marshruti-i-ih-tipi.html
7. *Штюмер Ю. А.* Туристский маршрут // Большая советская энциклопедия. — М.: Советская энциклопедия. 1969—1978.
8. *Смирнов І. Г.* Логістика туризму: Навч. посібник. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
9. *Самойленко А. А.* География туризма: Учебное пособие - Ростов н/Д: «Феникс», 2006. - 368 с.

²Без учета подтипов