

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА РЕКРЕАЦИОННОЕ ЗОНИРОВАНИЕ РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ТЕРРИТОРИИ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ)

Астанин Д.М.

**научный руководитель доктор архитектуры Крушлинский В. И.
*Сибирский Федеральный Университет***

Наличие туристских ресурсов – важная, но не единственная составляющая индустрии туризма. Второй необходимой составляющей является развитая инфраструктура. Благодаря формирующейся инфраструктуре происходит освоение туристских ресурсов, повышается их привлекательность, доступность для туристов, увеличивается туристская емкость территорий, компенсируется неблагоприятное воздействие природно-климатических условий региона. Мировой опыт свидетельствует, что современная инфраструктура позволяет вовлечь в туристский оборот даже малопривлекательные ресурсы, сгладить негативные особенности периодов межсезонья.

Как бы не был привлекателен туристский ресурс - если к нему нет дороги, то массовое посещение объекта становится затруднительным. Поэтому водопады Тальниковый (Плато Путорана) и Кинзелюкский (Восточный Саян), самые высокие в Азии (высота падения воды первого 600-700м, второго – 328м), посещаемы туристами относительно редко, поскольку к ним нет дорог, нет площадок для самолетов. До этих уникальных объектов можно добраться с большим трудом на лодке и пешком сквозь дикую тайгу.

Структуру единой транспортной сети края составляют железнодорожные, автомобильные, водные и воздушные пути сообщения, связывающие в единую систему зоны отдыха и туризма. Размещены транспортные коммуникации в Красноярском крае крайне неравномерно, что объясняется большими размерами и сложным строением рельефа территории. Центральные и южные районы охвачены практически всеми видами транспорта, северные - только водными и воздушными. При этом водные виды транспорта действуют в период навигации, т.е. в летний сезон. Функциональная классификация видов туризма определяется целью поездок. Виды отдыха, ориентированные на потребление природных ресурсов, делятся:

- 1.лечебно-оздоровительный;
- 2.рекреационный или оздоровительный;
- 3.спортивный (активный и экстремальный).

Рекреационная и туристская сеть Красноярского края представлена учреждениями лечебного и оздоровительного отдыха и учреждениями туризма.

Учреждения лечебно-оздоровительного отдыха (санатории, санатории-профилактории) тяготеют к районам с лечебными ресурсами и длительным комфортабельным отдыхом. В основном ими пользуются пожилые люди и люди с ослабленным здоровьем, поэтому и расположены они в зоне наилучшей транспортной доступности и доставку до места лечения и отдыха необходимо осуществлять на наиболее комфортабельном автомобильном, железнодорожном и водном транспорте. В Красноярском крае доставка до санаториев, санаториев-профилакториев, детских лечебно-оздоровительных лагерей осуществляется в 88% автомобильным транспортом по асфальтированным автомобильным дорогам и 12% железнодорожным транспортом.(см. диаграмму №1)

Структура транспортной сети Красноярского края по видам туризма.

Диаграмма № 1



Диаграмма № 3



Диаграмма № 2



Диаграмма № 4



Учреждения отдыха (дома отдыха, пансионаты, базы отдыха) ориентированы на оздоровительный отдых (часто это самодеятельный туризм, находящийся в пешеходной доступности для рекреантов). В Красноярском крае они представлены преимущественно базами отдыха, до которых можно добраться по автомобильным дорогам с асфальтовым (62%) и гравийным (17%) покрытием, по воде (11%) и железной дороге (10%). (см. диаграмму № 2)

Активный туризм - одна из распространенных форм отдыха, имеющее прямое отношение к природе и спорту и предполагающее отказ от культа комфорта. Это и туристический маршрут, состоящий из определенных трудностей и испытаний собственных возможностей и туристские учреждения, представленные турбазами, альпинистскими лагерями, горнолыжными курортами. Активный туризм требует серьезной физической подготовки, так как на первое место выходят испытания резервов человека. Основными транспортными структурами, по которым происходит передвижение туристов к туристическим и горнолыжным базам являются автомобильные дороги с асфальтовым (48%), гравийным (10%), грунтовым (10%) покрытием, водные пути (26%) и железнодорожные пути (6%). (см. диаграмму № 3)

Активный туризм превращается в экстремальный, когда в нем появляются элементы риска и реальной опасности для жизни человека. Размещаться экстремальные туристы могут как в туристских учреждениях, так и на кордонах заповедников, биостанциях и биостационарах, станциях фоновый мониторинга, охотничье-рыболовных базах и базах родовых общин и оленеводов. Последние характерны для экстремального экспедиционного туризма. Добраться до них можно водным путем, в основном на лодках и катерах (64%), воздушным путем - с помощью вертолетной техники (18%); и вездеходами (18%). (см. диаграмму № 4)

Как видно, от лечебной рекреации до экстремального туризма увеличиваются требования к физической подготовке рекреанта и, соответственно, увеличивается зона транспортной доступности, возрастает доля водного и воздушного транспорта. В обратной пропорциональности находится комфортабельность транспортной сети. Например, до учреждений рекреационного отдыха можно доехать по дорогам с гравийным покрытием, до учреждений активного туризма – по дорогам с грунтовым покрытием, для экстремального туризма возможно передвижение по бездорожью на

вездеходах. Таким образом, транспортная доступность территории непосредственно влияет на рекреационное зонирование.

В работе Васильевой А.Е. «Территориальная организация рекреационного хозяйства» говорится о том, что в зависимости от приближения к авто- и железнодорожным магистралям, рекреационные объекты были объединены в 5 групп.

Используя эти данные, составлена таблица №1

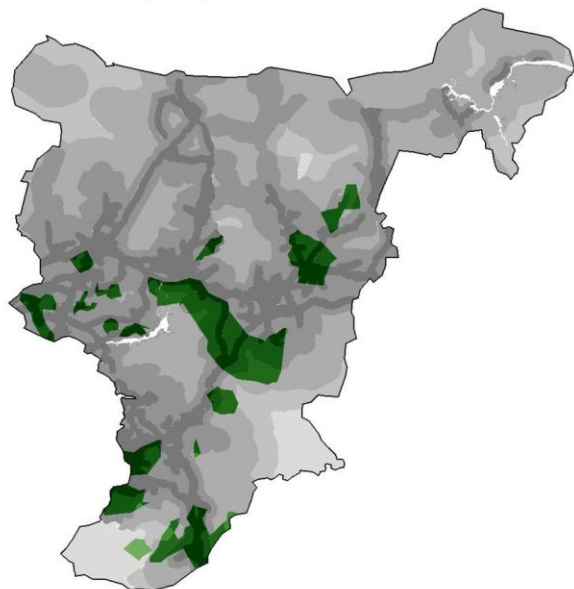
«Влияние транспортной доступности на туристскую инфраструктуру и рекреационное зонирование».

транспортная доступность	дорожная сеть	виды туризма и отдыха (основной вид)	средства размещения
до 5 км особо благоприятно	железные дороги; автомобильные дороги (асфальт и асфальто-бетон); судоходные пути	лечебно-оздоровительный; рекреационный; экстремальный; активный	рекреационные центры; санатории; профилактории; гостиницы
от 5 до 15 км благоприятно	железные дороги; автомобильные дороги (асфальтовые и гравийные); судоходные пути	рекреационный; экстремальный; активный	дома отдыха; базы отдыха; пансионаты
от 15 до 30 км относительно благоприятно	железные дороги; автомобильные дороги (асфальтовые, гравийные, грунтовые); судоходные пути; аэропорты	экстремальный; активный	туристические базы; горнолыжные базы; альпинистские лагеря
от 30 до 60 км мало благоприятно	железные дороги; автомобильные дороги; (асфальтовые, гравийные, грунтовые); судоходные пути; аэропорты	экстремальный	туристические базы; палаточные городки; биологические станции; рыболовно-охотничьи базы; кордоны заповедников
свыше 60 км неблагоприятно	железные дороги; автомобильные дороги; (асфальтовые, гравийные, грунтовые); судоходные пути; аэропорты	экстремальный; (экспедиционный)	биостационары; базы родовых общин; базы оленеводов; станции фонового мониторинга

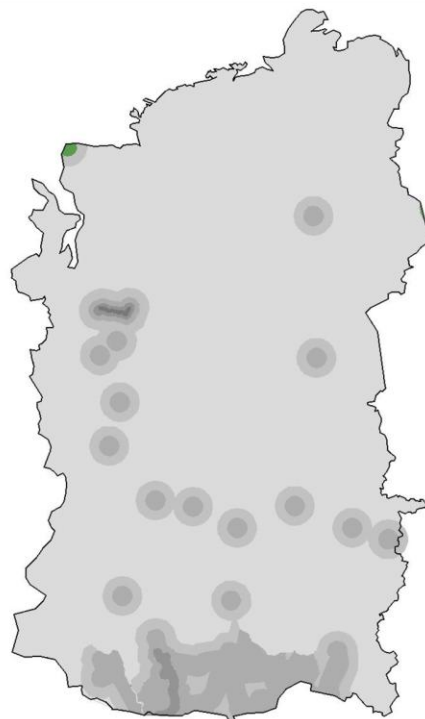
На основании таблицы разработана карта – схема № 1 «Влияние транспортной сети на рекреационное зонирование Красноярского края для летнего и зимнего сезона», т.к. водный транспорт функционирует только в период навигации. Анализируя их, можно сделать следующие выводы:

1. центральные и южные районы Красноярского края обладают достаточно развитой транспортной сетью, преимущественное развитие здесь должны получить лечебно-оздоровительный и рекреационный туризм. Здесь есть необходимые лечебные ресурсы и достаточная продолжительность комфортабельного периода отдыха. Зоны активного туризма сосредоточены на территории Западного Саяна, активного и экстремального туризма – в высокогорных районах Восточного Саяна.
2. В северных районах невозможна лечебно-оздоровительная рекреация из-за малоблагоприятных климатических условий, поэтому это зона развития прежде всего активного и экстремального туризма в летний период. Незрелость транспортной сети и ее сезонность предопределяет развитие экстремального экспедиционного туризма в районах плато Путорана, Нижней Тунгуски и Анабарского плато.

Карта - схема № 1. Влияние транспортной сети на рекреационное зонирование Красноярского края (зимний период)



территории Красноярского края благоприятные для развития лечебно-оздоровительной рекреации и туризма



территории Красноярского края относительно благоприятные для развития туризма

Условные обозначения

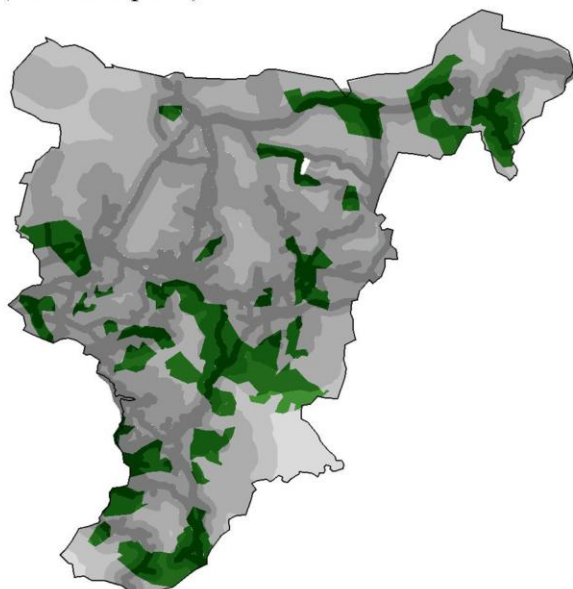
Транспортная доступность :

до 5 км	-особо благоприятно
от 5 до 15 км	-благоприятно
от 15 до 30 км	-относительно благоприятно
от 30 до 60 км	-благоприятно
свыше 60 км	-неблагоприятно

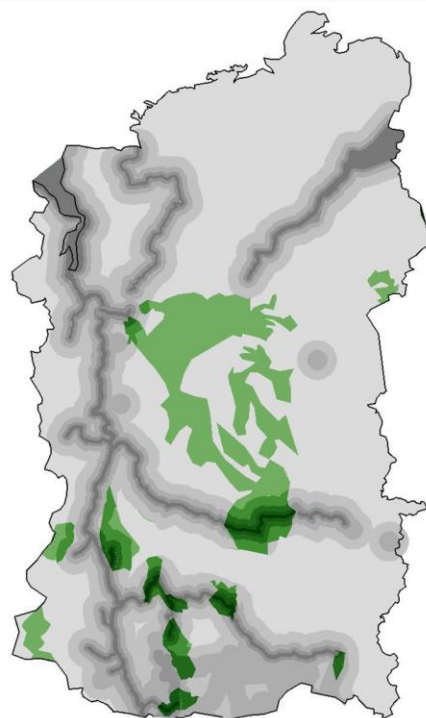
Рекреационные зоны :

Dark Green	зона лечебно-оздоровительной рекреации и туристических центров
Medium Green	зоны оздоровительной рекреации
Light Green	зоны активного туризма
Very Light Green	зоны экстремального туризма
White	зоны экспедиционного туризма

Карта - схема № 2. Влияния транспортной сети на рекреационное зонирование Красноярского края (летний период)



территории Красноярского края благоприятные для развития лечебно-оздоровительной рекреации и туризма



территории Красноярского края относительно благоприятные для развития туризма

ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА:

1. Будко И.И. Транспортное обслуживание туризма. - Москва: ИКЦ «Март», 2006-336с.
2. Кусков А.С. Транспортное обеспечение в туризме/ А.С.Кусков, Ю.А.Джаладян.- М:КНОРУС,2008.-368с.
3. Васильева А.Е. Территориальная организация рекреационного хозяйства.2008