

ПОТАПОВ Игорь Александрович

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова (г. Архангельск, РФ);
кандидат географических наук, доцент; e-mail: ipdk@yandex.ru

ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ДЛЯ ОТДЫХА ВЫХОДНОГО ДНЯ

Отдых выходного дня является важной составляющей рекреационного цикла человека. В статье рассмотрены возможности использования железнодорожного туризма для отдыха выходного дня в Архангельской области. На основании изучения опыта развития железнодорожного туризма за рубежом выявлены его основные направления и составлена матрица рекреационных циклов, использующих ресурсы железных дорог. Для целей туризма железные дороги используются для передвижения и как основной объект туристского интереса. При этом их туристская функция заключается не только в поездках на старинных поездах по музейным железным дорогам, но и в изучении железнодорожной истории в ходе посещения музеев, исторических вокзалов, станций, домов железнодорожников. Особый интерес представляют поездки по железным дорогам, проложенным через привлекательные ландшафты. В ходе анализа рекреационных возможностей Архангельской области для развития железнодорожного туризма мы установили его потенциальные направления. Это знакомство с населённым пунктом, связанным с историей железной дороги (город Няндомы), посещение железнодорожного музея, участие в событиях, связанных с историей создания железной дороги и поездки по узкоколейным железным дорогам. Рассмотрено современное состояние потенциальных рекреационных объектов, выявлены проблемы их использования для туристов, предложены способы создания благоприятной рекреационной среды. Выявлены потенциальные центры формирования туристских потоков к намеченным объектам с учётом их транспортно-временной доступности, подходящей для отдыха выходного дня. Полученные результаты могут быть использованы для разработки рекреационных бизнес-проектов.

Ключевые слова: отдых выходного дня, железнодорожный туризм, туристские потоки, Архангельская область

Для цитирования: Потапов И.А. Возможности развития железнодорожного туризма в Архангельской области для отдыха выходного дня // Сервис в России и за рубежом. 2020. Т.14. №2. С. 126-137. DOI: 10.24411/1995-042X-2020-10211.

Дата поступления в редакцию: 25 апреля 2020 г.

Дата утверждения в печать: 23 мая 2020 г.

Igor A. POTAPOV

M. V. Lomonosov Northern (Arctic) Federal University (Arkhangelsk, Russia);
PhD in Geography; Associate Professor; e-mail: ipdk@yandex.ru

OPPORTUNITIES FOR THE RAIL TOURISM DEVELOPMENT IN ARKHANGELSK REGION FOR A WEEKEND REST

Abstract. Weekend rest is an important component of a person's recreational cycle. The article considers possibilities of using rail tourism for a weekend in Arkhangelsk region. Based on the studying the experience of railway tourism abroad, the author identifies its main directions and composes a matrix of recreational cycles using the resources of the railways. For tourism purposes, railways are used both for transportation and as the main object of tourist interest. At the same time, its tourist function is not only to travel on ancient trains by museum railways, but also to study railway history during visits of museums, historic train stations, stations, houses of railway workers. Trips by railways through attractive landscapes are especially interesting. In the analysis of the recreational opportunities of Arkhangelsk region for the railway tourism development, the author identifies its potential areas. This is an acquaintance with the village connected with the history of the railway (the city of Nyandoma), a visit of the railway museum, a participation in events related to the history of the railway creation and trips along the narrow - gauge railways. The current state of potential recreational facilities is considered, the problems of their using for tourists are identified, methods for creating a favorable recreational environment are proposed. Potential centers for the formation of tourist flows to the planned objects with their transport and time availability, suitable for a weekend rest are identified. The results can be used to develop recreational business projects.

Keywords: weekend rest, railway tourism, tourist flows, Arkhangelsk region

Citation: Potapov, I. A. (2020). Opportunities for the rail tourism development in Arkhangelsk Region for a weekend rest. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 14(2), 126-137. doi: 10.24411/1995-042X-2020-10211. (In Russ.).

Article History

Received 25 April 2020

Accepted 23 May 2020

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author(s).



© 2020 the Author(s)

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Введение. Туризм выходного дня (отдых выходного дня) всегда был для многих наиболее доступным видом туризма, так как его временная ограниченность предполагает меньшие затраты. В последние годы отмечается тенденция сокращения путешествий по длительности и расстоянию. Это даёт стимул туроператорам для создания интересных предложений для туристов, которые не имеют возможности получить длительный отпуск и ограничиваются уик-эндом [5]. Изначально туры выходного дня разрабатывались для деловых людей и захватывали пятницу, субботу и воскресенье. Значительная распространённость туров выходного дня связана и с относительной простотой их организации, которую могут осуществить не только туроператоры, но и сами туристы, а решение отправиться в поездку у них может быть принято спонтанно. Направления у туризма выходного дня обширные. Это могут быть познавательные, развлекательные поездки, экологические, релаксационные и событийные туры [4]. Таким образом, для организаторов туризма актуальным вопросом является увеличение разнообразия маршрутов, которые могут быть использованы туристами при поездках выходного дня. Для густозаселённых территорий составить маршрут выходного не является проблемой. Многочисленные города с разнообразными аттракциями, природные объекты, расположенные на удобном расстоянии, позволяют создавать туры, укладывающиеся во временные рамки отдыха выходного дня для разных категорий туристов. В регионах слабозаселённых, с малым количеством городов, большими расстояниями между центрами формирования туристских потоков и объектами притяжения туристов этот вопрос очень актуален, особенно в период, когда перемещение между регионами ограничено по форс-мажорным причинам.

В нашей работе мы попытались на основе мирового опыта рассмотреть возможности развития железнодорожного туризма для отдыха выходного дня. В качестве модельной территории мы взяли Архангельскую область,

имеющую длительную историю развития железнодорожного транспорта, обладающую сочетанием железных дорог разного типа и назначения. Города и крупные сёла области расположены, как правило, на значительном расстоянии друг от друга, что сдерживает их использование в качестве направления поездки на выходные. Большая площадь территории, незначительная густота автомобильных дорог хорошего качества, малый охват авиалиниями делает железнодорожный транспорт порой единственным средством передвижения во многие районы Архангельской области, как для местных жителей, так и для туристов, приезжающих из-за её пределов. Накопленный исторический потенциал железных дорог, а также современные возможности железнодорожного транспорта создают определённые предпосылки для развития здесь элементов железнодорожного туризма.

Цель нашего исследования заключается в обобщении зарубежного опыта успешных проектов использования железных дорог в туризме и оценке возможностей Архангельской области для их использования при разработке туров выходного дня.

Материалы и методы исследования

Мы изучили опыт развития железнодорожного туризма за рубежом в ходе личного знакомства и анализа литературных источников. В процессе анализа собранной информации мы выявили основные направления применения ресурсов железных дорог в туризме. В результате разработали матрицу элементарных рекреационных циклов, на основании которой можно определить приоритетные направления развития железнодорожного туризма изучаемой территории. Методом географических аналогий мы выявили на территории Архангельской области местности, имеющие рекреационные возможности для развития железнодорожного туризма, схожие с рассмотренными примерами из зарубежного опыта.

Мы оценили возможности Архангельской области для разработки туров выходного дня с использованием исторического

потенциала железных дорог. При выборе объектов мы руководствовались принципом их обязательной доступности для использования при ограниченности времени отдыха, эксплуатационной возможностью и аттрактивностью. Принцип доступности объектов по времени основан на их близости к потенциальным центрам формирования туристских потоков. Так как мощность туристских потоков обратно пропорциональна расстоянию между центрами их формирования и местами туристского интереса [8]. На наш взгляд максимальное временное расстояние для туризма выходного дня при использовании поезда как средства передвижения, но не основного объекта аттракции равно ночному переезду (до 8 часов). При использовании поезда одновременно как средства передвижения и аттрактанта временное расстояние совпадает с максимальной продолжительностью тура выходного дня (3 дня от отбытия до возвращения в исходную точку путешествия). Нужно учесть, что выбранные объекты для железнодорожного туризма могут использоваться и при планировании других видов туризма, не связанных с временными ограничениями.

Результаты и их обсуждение

Значение железнодорожного транспорта для развития туризма многогранно. Туризм как вид деятельности начался именно с момента, когда основоположник туристского бизнеса англичанин Томас Кук в 1843 году использовал железную дорогу для организации первого сборного тура для путешественников. Поездка на поезде была не продолжительной, её можно отнести в современных реалиях к «турам выходного дня». При этом железная дорога выступала и как средство передвижения и как основной аттрактивный объект, так как в то время поезд был техническим новшеством, а железные дороги были редкостью и не многие имели возможность ими воспользоваться. Таким образом, изобретение паровоза и строительство железных дорог произвело технологическую революцию в туризме. С того времени железнодорожный транспорт прочно

связан с индустрией туризма [6]. Поезд продолжает быть важным средством передвижения для туристов, особенно в странах Европы и Японии с их скоростными дорогами и в странах с большой площадью и протяжённостью железных дорог (Китай, Индия) [9]. Как показывает мировой опыт развития туризма, роль железнодорожного транспорта не ограничена только доставкой туристов к месту отдыха. За почти двухсотлетнюю историю развития железнодорожного транспорта была создана разнообразная инфраструктура, непосредственно связанная с железными дорогами, она представляет большой интерес для музеефикации, создания объектов туристского показа. Кроме того, железные дороги, органично связанные с ландшафтом, сами представляют собой притягательный аттрактант для туристов. Иногда она является единственным способом достижения труднодоступной цели путешествия. В США и Канаде есть опыт создания железнодорожных отелей [10].

Изначально назначением железных дорог была перевозка грузов. Со временем на некоторых дорогах грузопоток мог снизиться. В таких случаях её могли закрыть. Но в мировой практике есть примеры, когда подобным железным дорогам, важным в прошлом, присваивают особый статус, что предполагает их сохранение, реставрацию и использование в качестве туристского объекта, а в некоторых случаях и для перевозки пассажиров, живущих в населённых пунктах по их ходу. Многие из подобных дорог проложены в местах, удалённых от больших городов, посреди живописных ландшафтов, глухих лесов, болот, в горах. Так некоторые дороги, созданные в конце XIX начале XX веков стали объектами мирового культурного наследия ЮНЕСКО (в Индии, Австрии, Швейцарии и других странах). В Мексике железные дороги тянутся вдоль основных природных и культурных достопримечательностей, что способствует организации специальных экскурсионных поездов с посещением этих мест [9].

Некоторые дороги имеют узкую колею,

для передвижения по ним используют специальный подвижной состав, маленькие поезда, уменьшенные вагоны, что делает путешествие по ним необычным событием. Для привлечения туристов проводятся мероприятия, связанные с дорогой. Например, узкоколейная железная дорога в Латвии между городами Гулбене и Алуксне («Банитис») имеет статус железной дороги исторического наследия, в настоящее время используется для пассажирских перевозок. Эксплуатируемая протяженность дороги 33 километра. Отреставрированы станционные постройки по ходу маршрута, в Гулбенском депо создана экспозиция, рассказывающая об истории дороги. Для туристов отреставрирован паровоз Гр -319 («Фердинанд»), который используется для увеселительных поездок (1-2 раза в месяц между Гулбене и Алуксне). А в первые выходные сентября празднуется день рождения дороги [7]. Поездки на ретро-поездах вызывают интерес у многих туристов.

Среди потенциальных туристов по всему миру есть категория ценителей всего, что связано с железными дорогами. Создана Европейская федерация туристических и музейных железных дорог (Fedecrail). Членство железной дороги в этой федерации придает ей особый статус и узнавание. Из российских дорог в Fedecrail состоит Переславский железнодорожный музей узкоколейных дорог, созданный в 1990 году.

Кроме непосредственного исторического наследия железной дороги, для туристов интерес представляет инфраструктура, создававшаяся для её обслуживания. Это здания вокзалов, депо, вспомогательных построек, дома железнодорожников, которые обычно располагались рядом со станцией. В мировой практике есть примеры, когда эти сооружения превращали в привлекательные объекты туристического использования. Так на латвийской железной дороге «Банитис» отреставрированы станции и депо. В финском городе Коуволла отреставрирована целая улица домов железнодорожников. При основной нейтральной в

архитектурном плане застройке данного города эта улица одноэтажных деревянных домов выделяется своей нетривиальностью. В каждом доме размещается какая-нибудь точка притяжения для туристов, будь то кафе, музей или сувенирная мастерская [7].

Другим способом использования железнодорожного наследия для туристов является создание музеев. Распространёнными примерами мировой практики являются музеефицированные депо, в которых объекты индустриального железнодорожного наследия трансформированы в экспонаты. Это могут быть выставки паровозов и другой техники. Кроме того, возможны интерактивные аттракционы, например, отреставрированные дрезины или узкоколейные поезда, которые можно посмотреть, а затем на них прокатиться по ограниченному кругу. Подобная практика используется для туристов в музейном депо Гулбене (Латвия). Отдельное место занимают музеи моделей железных дорог с действующими миниатюрными поездами, на примере которых можно детально рассмотреть весь процесс передвижения подвижного состава в действии. Такой музей есть в финском городе Коуволла, он является популярным у детей [7].

Таким образом, железные дороги в туризме могут выполнять транспортную и музейную функции, использоваться как средство передвижения, и как аттрактант. Туры с использованием железных дорог можно классифицировать по-разному. Это могут быть познавательные, событийные, развлекательные, приключенческие и даже экологические маршруты. Оценить наличие ресурсов для железнодорожного туризма можно на основе матрицы (табл. 1).

Общая протяженность железных дорог Архангельской области составляет 1771 километр. Это линии Москва – Архангельск с ответвлениями (на Беломорск, на Северодвинск и на Карпогоры), линия Москва – Воркута и линия Котлас – Киров. Главный железнодорожный объект Архангельской области – это линия Вологда – Архангельск (Москва – Архангельск)

Северной железной дороги, движение по которой началось в 1898 году. Дорога пересекает область с юга на север в центрально-западной её части. Строительство дороги велось обществом Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, инициатором создания, главным акционером и первым директором его был И.Ф. Мамонтов, купец и меценат. Впоследствии директором общества стал его сын, С.И. Мамонтов, завершивший её строительство. Имя Саввы Мамонтова теперь неразрывно связано с историей дороги. Кроме собственноручно сооружения железнодорожного пути, С.И. Мамонтов обращал внимание на

проектирование станций, создание жилых и общественных сооружений. По ходу продвижения дороги появлялись новые населённые пункты, где располагались вокзалы, паровозные депо и кварталы домов для железнодорожников, они также были специально спроектированы. Для этого были привлечены архитекторы Л.Н. Кекушев и И.А. Иванов-Шиц. Для всех станций они разработали проекты построек в едином стиле, напоминающем альпийские шале, или деревянный северный модерн. В настоящее время подобные здания сохранились на некоторых станциях дороги, некоторые были отреставрированы.

Таблица 1 – Матрица «Рекреационные циклы с использованием ресурсов железных дорог»

Поездки на ретро-поезде	Посещение железнодорожного музея	Участие в мероприятиях, связанных с историей железной дороги
Поездки по «музейной» железной дороге	Знакомство с поселением, связанным с железной дорогой	Поездки в удалённые районы по узкоколейной железной дороге

Таким образом, на самой старой ветке железной дороги Архангельской области главными аттракантами могут быть объекты, связанные с историей её создания. Можно выделить несколько населённых пунктов, которые возникли в ходе строительства дороги (Коноша, Няндомы, Обозерская). Самым большим местом концентрации таких объектов является город Няндомы, расположенный между Вологодой и Архангельском (расстояние от Вологды 277 км, от Архангельска – 330 км).

Центр железнодорожного туризма

Станция Няндомы на строящейся железной дороге была заложена в 1895 году, а датой основания станционного посёлка является 1898 год. Городом Няндомы стала уже при советской власти в 1939 году. Большое значение имело паровозное депо, которое было построено здесь к началу эксплуатации дороги, оно дало импульс развитию городу и сейчас

является основным местом работы жителей Няндомы. Для работников железной дороги были построены дома, которые сохранились и представляют собой компактный массив вблизи современного железнодорожного вокзала между улицами И. Севастьянова и Школьной. В 2005 году энтузиастами был создан краеведческий музей «Дом Няны», которому администрация передала двухэтажное здание конторы путевой части (1898 года постройки) с флигелем. Однако отреставрирован пока только флигель. В 2016 году по инициативе работников музея был разработан проект «Станция Саввы Мамонтова в стиле модерн», поддержанный корпорацией развития Архангельской области. Предполагалось реконструировать музейный квартал, однако по материальным причинам ограничились частичным благоустройством пешеходного маршрута, расстановкой информационных стенов и

воссозданием исторического ледника, который использовался для хранения продуктов. 15 октября в музее празднуется день рождения Саввы Ивановича Мамонтова, что является событием поводом для привлечения туристов.

В Няндоме при управлении локомотивного депо с 1975 года действует «Музей боевой и трудовой славы локомотивного депо Няндомы». Музей создан и поддерживается энтузиастами, в экспозиции представлены макеты локомотивов, макет депо начала прошлого века, различные раритетные железнодорожные принадлежности. Выставочный зал занимает площадь 100 м². Статус ведомственного (корпоративного) музея ограничивает его посещение, кроме того, он был заброшен в девяностые годы прошлого века и возродился только в 2002 году. Потенциал многих корпоративных музеев не в полной мере используется в целях туризма [2]. Не исключение и данный музей. Его развитие имеет огромное значение для превращения Няндомы в центр железнодорожного туризма.

Таким образом, согласно матрице «Рекреационные циклы с использованием ресурсов железных дорог» (табл.2), в Няндоме в настоящее время возможны три рекреационных цикла: знакомство с поселением, связанным с железной дорогой; посещение железнодорожного музея и участие в мероприятии, связанном с историей железной дороги.

Рекреационное развитие Няндомы может осуществляться по примеру финского города Коуволы, который имеет подобное сочетание рекреационных ресурсов, связанных с историческим наследием железной дороги (музейный квартал домов железнодорожников, железнодорожный музей). Более того, возникли эти города примерно в одно время в связи со строительством соответствующих железных дорог для их обслуживания. Следовательно, проект реставрации исторических деревянных зданий, построенных в стиле модерн для железнодорожников в начале XX века в Няндоме необходимо продолжить и создать

на его основе музейный квартал. Дома его нужно приспособить под цели туризма, в них возможно открытие кафе, гостиниц, сувенирных магазинов, мастерских. Проблема заключается в том, что они в настоящее время жилые и находятся в плохом состоянии. Также возможно расширение железнодорожного музея, размещение его в отдельном здании, оснащение его интерактивными аттракционами. В уличной экспозиции станции Няндомы имеются паровоз Эм-723-37 и тепловоз, установленные на постаменты. Для целей туризма возможен монтаж железнодорожного круга для специального прогулочного поезда или дрезины.

Кроме объектов исторического наследия железных дорог для организации туров выходного дня можно использовать живописные озёрно-ледниковые ландшафты в окрестностях Няндомы. В настоящее время там имеются некоторые объекты индустрии гостеприимства, которые могут принять туристов на ночлег (единовременная вместимость гостиниц 100 койко-мест), но требуются новые базы отдыха и гостиницы.

Потенциальным центром формирования туристских потоков в Няндому как центр железнодорожного туризма является Архангельская городская агломерация. Стоит учесть, что Няндомы является крупнейшим городом на западе Архангельской области (население 21409 человек) (более крупный город Мирный является закрытым территориальным образованием), в силу чего может использоваться как место обеспечения окрестного населения центральными услугами, в том числе и рекреационными. Поэтому потенциальными туристами в Няндому являются также жители соседних районов (Плесецкий, Каргопольский, Коношский) и ЗАТО Мирный, общая численность населения потенциальных центров формирования туристских потоков составляет 705239 человек (2017). Временная доступность названных территорий позволяет использовать её для отдыха выходного дня (табл.2).

Таблица 2 – Пространственно-временная доступность потенциальных
центров формирования туристских потоков

Центр	Расстояние от центра формирования турпотоков, км	Количество ежедневных рейсов / вид транспорта	Время в пути, часы	Минимальная стоимость проезда, руб.
в Няндому				
Архангельск	320	3 / поезд	6,25 – 8,34	619
Плесецк	115	5 / поезд	1,45 – 2,3	328
Коноша	77	4 / поезд	1,1 – 1,5	265
Каргополь	84	3 / автобус	1,5	114
в Авнюгу				
Котлас	116	2 / автобус	2,30	от 393
Красноборск	80	2 / автобус	1,25	от 222
Верхняя Тойма	30	1 / автобус	0,30	от 94
Котлас	116	2 / автобус	2,30	от 393
для Кудемской железной дороги				
Архангельск	33	до 58 / автобус 2 / электричка	от 1,14	от 125
Новодвинск	50	–	1,4	от 225

В силу транспортно-географического положения Няндомы наиболее доступна для туристов, отправляющихся с ближайших станций Северной железной дороги – Плесеца и Коноши. Через эти промежуточные станции проходит больше ежедневных поездов, чем отправляется от тупиковой станции Архангельск. Каргополь, не имеющий железной дороги, хорошо связан с Няндомой автобусным сообщением, более того, предполагаются минимальные материальные затраты на преодоление расстояния. Туристы из Архангельской городской агломерации (Архангельск, Северодвинск, Новодвинск), тем не менее, более транспортно подвижны, поэтому не ограничены сложившимися пространственно-временным и экономическим расстояниями. Ареал потенциальных туристов выходного дня для Няндомы может быть более обширным с учётом их прибытия туда на личном транспорте из других районов.

В целом рекреационные ресурсы Няндомы и её окрестностей достаточны для того, чтобы город развивался как центр туризма выходного дня для населения соседних районов. А если учесть, что со станции Няндомы, как правило, начинаются путешествия в исторический

город Каргополь, в Кенозёрский национальный парк, то её рекреационное значение дополняется функциями центра распределения туристских потоков. Пребывание в Няндоме может включаться в соответствующие туристские маршруты. Наличие развитой рекреационной инфраструктуры повышает её важность в территориальной рекреационной системе. Кроме того, это улучшает качество жизни местных жителей и даёт дополнительные рабочие места.

Узкоколейные железные дороги

Другим важным ресурсом для развития железнодорожного туризма выходного дня в Архангельской области является сеть узкоколейных железных дорог. Создавались они во времена промышленного освоения области. Они играли роль лесовозных дорог, по которым заготовленные сортименты вывозили с лесосек к складам. Попутно создавались лесопункты, посёлки лесозаготовителей далеко в тайге, поэтому по узкоколейным дорогам осуществлялась связь с цивилизацией, за все годы их существования других дорог так и не было построено. В настоящее время большинство леспромхозов в Архангельской области закрылись, многие лесные посёлки перестали

существовать, разобраны и узкоколейные железные дороги. Однако некоторые остались. Часть из них по-прежнему лесовозные, а некоторые существуют как пассажирские дороги, по которым можно добраться до ещё оставшихся лесных посёлков. Их объединяет расположение в глухих труднодоступных таёжных районах. Принадлежат они местным лесозаготовительным предприятиям или муниципалитетам, а пассажирские перевозки на специальных поездах осуществляют частные перевозчики. По данным Д. Болашенко в настоящее время в области сохранились 8 узкоколейных железных дорог [3]. Из них для туризма выходного дня можно предложить Авнюгскую и Кудемскую узкоколейные железные дороги как наиболее доступные и привлекательные.

Авнюгская узкоколейная железная дорога находится в Верхнетоемском районе, существует как пассажирская, периодически используется туристами. Организуют эти поездки участники проекта «Заповедные железные дороги» (Москва). Они разрабатывают индивидуальные туры, основным объектом интереса которых являются узкоколейные железные дороги, проходящие через привлекательную местность. Поезд, курсирующий по Авнюгской дороге, на время тура арендуется (время в пути в одну сторону – 1,5 часа). Хотя следует учесть, что условия поездки спартанские, поезд не приспособлен для туристов, маршрут в настоящее время привлекает только любителей железных дорог и приключенческого туризма.

Авнюгская железная дорога протяжённостью 31 км была создана в 1958 году для вывоза заготовленного леса с делянок на нижний склад в посёлок Авнюга, расположенный на левом берегу Северной Двины в верхнем её течении. На маршруте было три станции (Авнюга, Поперечка и Соезерская пустынь), в настоящее время поезд доезжает до посёлка Поперечка. Перевозки осуществляет частный перевозчик на локомотиве ТУ – 6А с одним пассажирским вагоном. Рейсы производят один раз в день дважды в неделю. Дорога проходит через

глухие таёжные леса, лишённые других дорог и жилья. Кроме ландшафтов интерес для туристов может представлять деревянный Троицкий мужской монастырь (Соезерская пустынь), основанный в 1639 году на берегу одноименного озера. В настоящее время он не действует, но сохранились постройки, органично сочетающиеся с таёжным ландшафтом. От конечной станции Поперечка до монастыря 3 километра. Сам посёлок Поперечка может быть базой для приезжающих туристов. В настоящее время приезжие останавливаются на ночлег у местных жителей.

Выбор данной дороги объясняется хорошей транспортной доступностью Авнюги для потенциальных туристов, через неё проходит автодорога «Усть-Вага – Ядриха». Основным центром формирования туристских потоков может быть Котласская городская агломерация, расположенная к югу от Авнюгской узкоколейной железной дороги. Расстояние от Котласа до Авнюги 116 километров. Население прилегающих к потенциальному маршруту районов составляет 145000 человек. В 80 километрах от Авнюги в Красноборском районе находится бальнеологический курорт Солониха, отдыхающие которого также могут совершать экскурсии по Авнюгской дороге. Кроме того, Котлас, развитие которого также связано со строительством железной дороги (линии «Вятка – Котлас» Сибирской железной дороги в 1899 году), является крупным транспортным узлом. Здесь реализуется туристско-рекреационный кластер «Котлас – Сольвычегодск», в состав которого может быть включена и данная дорога. По мнению О.Е. Афанасьева, данный кластер имеет потенциал роста вследствие близкого расположения к центрам формирования турпотоков [1]. Разработанный маршрут можно использовать в других турах, продолжительностью не ограничивающихся выходными днями. Но для реализации этого проекта нужно привлечение инвестиций на создание необходимой инфраструктуры. Проблема заключается в малом количестве ежедневных автобусных рейсов из потенциальных

центров формирования туристских потоков к начальной точке маршрута (табл. 3).

Авнюга в данных маршрутах автобусов является промежуточной остановкой. Поэтому для достижения отправной точки Авнюгской железной дороги удобнее пользоваться заказным транспортом. Следовательно, поезд целесообразно использовать под заказные туры для организованных групп туристов.

Кудемская узкоколейная железная дорога расположена на севере Архангельской области. Она находится на территории муниципального образования «Северодвинск». Была построена в 1949 году для вывоза леса для строительства Северодвинска, в настоящее время используется для пассажирских перевозок по маршруту «Северодвинск (станция Водогон) – посёлок Белое озеро». Расстояние между конечными станциями 33 километра, преодолевается поездом с локомотивом ТУ-8 за полтора часа. Изначальная протяжённость дороги более 100 километров. Раньше она заканчивалась на станции Палозеро (60 км от Северодвинска), но в настоящее время от неё до конечной остановки поезда можно добраться только на частных мотодрезинах, которые активно используются местными жителями. Дорога сохранилась за счёт того, что по её ходу появились дачные посёлки северодвинцев. Местность глухая, автомобильных дорог нет, таёжные ландшафты и озёра привлекают отдыхающих. Известен факт, что Кудемская узкоколейная железная дорога по версии журнала *Forbs* вошла в десятку самых интересных железнодорожных маршрутов мира¹. Дорога проложена в местности, где сочетаются сосновые боры и верховые болота, между которыми расположены достаточно крупные озёра. Белое озеро, Палозеро являются привлекательными местами отдыха для местных жителей. Особенно живописны ландшафты осенью, когда лиственные породы, произрастающие на берегах озёр и бывших вырубков, окрашива-

ются в яркие цвета.

В настоящее время дорога мало приспособлена для туристов, по маршруту один раз в день пять дней в неделю курсирует поезд с двумя вагонами, летом к нему прицепляют дополнительно открытую платформу с обрешёткой. Индустрия гостеприимства по ходу дороги отсутствует. В посёлке Белое озеро, который является жилым, возможно создание турбаз и туристских гостиниц. С учётом хорошей доступности и значительного потенциального количества туристов (жители Архангельской агломерации – 570000 человек) дорогу можно превратить в привлекательный маршрут выходного дня с проездом и проживанием на турбазах. В настоящее время организуются прогулочные рейсы на арендуемом поезде из Северодвинска в тёплое время года. При увеличении регулярных пассажирских рейсов и вагонов в поезде дорога может быть использована туристами самостоятельно для поездки в Белое озеро, также могут осуществляться экскурсионные поездки на арендованном поезде. Отличная транспортная доступность начальной станции дороги для туристов из Северодвинска и Архангельска, расположенного в 33 километрах, будет способствовать устойчивому потоку туристов (табл. 4).

При поддержании интереса к маршруту и наличии современных объектов инфраструктуры в конечной точке данное направление железнодорожного туризма может быть популярным отдыхом выходного дня для жителей агломерации. Этому способствует и тот факт, что железнодорожный транспорт в её пределах не является привычным способом передвижения. Дорога в сочетании с привлекательными ландшафтами превращается в своеобразный «парк – аттракцион».

Выводы

Таким образом, железнодорожный туризм в современном мире имеет важное социо-культурное и экономическое значение.

¹ <https://www.forbes.ru/stil-zhizni-slideshow/puteshestviya/54724-10-samyh-krasivyyh-zheleznodorozhnyh-marshrutov-planety>

Направления использования ресурсов железных дорог разнообразны. Поезд может быть средством передвижения, при этом значение его возрастает с увеличением скорости передвижения, что позволяет сократить время проезда от точки отправления туристов до места назначения. Этот факт открывает новые возможности использования железнодорожного транспорта в туризме выходного дня. Важным ресурсом для туризма является историческое наследие железных дорог. Некоторые дороги, построенные в конце XIX начале XX веков, имеют статус культурного наследия ЮНЕСКО или памятника истории государственного культурного наследия. Основными направлениями железнодорожного туризма являются поездки на ретро-поезде; поездки по музейным железным дорогам; специальные рейсы с посещением достопримечательностей; посещение железнодорожных музеев; знакомство с исторической станционной инфраструктурой, участие в событиях, посвящённых истории железной дороги; поездки по узкоколейным железным дорогам.

Архангельская область имеет большой исторический потенциал железных дорог, который может быть использован для отдыха выходного дня. Большая площадь территории, удалённость интересных рекреационных объектов от мест формирования туристских потоков затрудняет развитие здесь туризма выходного дня, но железнодорожный туризм позволяет разнообразить имеющиеся маршруты. Основными рекреационными циклами железнодорожного туризма выходного дня в Архангельской области с учётом имеющихся ресурсов могут быть: знакомство с населённым пунктом, связанным с историей железной дороги, посещение железнодорожного музея,

участие в событиях, связанных с историей создания железной дороги и поездки по узкоколейным железным дорогам. Для развития железнодорожного туризма выходного дня мы предложили три места.

1) Город Няндомы (историческая станция на железнодорожной линии Вологда – Архангельск с сохранившейся станционной инфраструктурой, наличием железнодорожного музея, ежегодными мероприятиями, посвящёнными дню рождения Саввы Мамонтова, руководившего строительством дороги). Няндомы может быть центром железнодорожного туризма Архангельской области. Основными центрами формирования туристских потоков сюда будет Архангельская городская агломерация и соседние районы.

2) Аввюгская узкоколейная железная дорога, которая находится в Верхнетоемском районе на юге области. Она пролегает в труднодоступной таёжной местности и на конечной станции её находится Соезерская пустынь – деревянный монастырь, построенный в 1639 году. Основным центром формирования туристских потоков сюда будет Котласская городская агломерация.

3) Кудемская узкоколейная железная дорога, которая начинается в Северодвинске и тянется на 33 километра в глухую тайгу. Живописные таёжные ландшафты и многочисленные озёра, окружающие эту дорогу, дают возможность создания здесь своеобразного «парка – аттракциона». Основным центром формирования туристских потоков сюда будет Архангельская городская агломерация, к территории которой дорога прилегает. Все указанные центры расположены в пределах временной доступности для использования данных направлений при отдыхе выходного дня.

Список источников:

1. **Афанасьев О.Е.** Типология туристских кластеров, включённых в ФЦП «Развитие въездного и внутреннего туризма в Российской Федерации» // Современные проблемы сервиса и туризма. 2016. Т.10. №1. С. 37-46. DOI: 10.12737/17782.
2. **Афанасьев О.Е.** Частные, корпоративные и народные музеи в туристском пространстве России и мира //Современные проблемы сервиса и туризма. 2016. Т. 10 №2. С. 5-6.
3. **Болашенко С.Д.** Узкоколейные железные дороги: история, современность, путешествия. Железнодорожный, 2004. 215 с.

4. **Булганина С.В., Лопаткина Н.С.** Событийный туризм: история и перспективы //Наукоедение. 2015. Т.7. №3. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/168EVN315.pdf> (дата обращения 24.04.2020). DOI:10.15862/168EVN315.
5. **Иванов В.О., Талызов С.Н., Полухин С.Е.** Туризм выходного дня //Развитие науки и образования в современном мире: сб. научных трудов по материалам международной научной конференции. Люберцы: ООО «Ар-Консалт», 2018. С. 104–110.
6. **Мартышенко Н.С., Лекша А.В.** Железнодорожный туризм: зарубежный опыт //Региональная экономика: теория и практика. 2013. №43(322). С. 49–55.
7. **Потапов И.А.** Использование исторического наследия железных дорог для развития туризма. //Природное и культурное наследие: междисциплинарные исследования, сохранение и развитие. Материалы VIII международной научно-практической конференции. СПб.: РГПУ, 2019. С. 322–324.
8. Теоретические основы рекреационной географии / Под ред. В.С. Преображенского. М.: Наука, 1975.
9. **Camargo B.A., Garza C.G., Morales M.** Railway tourism: An opportunity to diversify tourism in Mexico // Railway heritage and tourism: global perspectives / Ed. by M.V. Conlin & R.B. Geoffrey. Bristol, UK: Publisher: Channel View Publications, 2014. Pp. 151–165. DOI: 10.21832/9781845414399-015.
10. **Ribeiro C. de.** Railway heritage and tourism: Global perspectives // Anatolia. 2014. №26:3. Pp. 489-490. DOI: 1080/13032917.2014.963489.

References

1. **Afanasiev, O. E.** (2016). Tipologiya turistskikh klasterov, vkluchennykh v Federal'nuu tselevuu programm «Razvitie v'ezdnogo i vnutrennego turizma v Rossiiskoi Federatsii» [Typology of tourism clusters included in the Federal target program «Development of inbound and domestic tourism in the Russian Federation»]. *Sovremennye problemy servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 10(1), 37-46. DOI: 10.12737/17782. (In Russ.).
2. **Afanasiev, O. E.** (2016). Chastnye, korporativnye i narodnye muzei v turistskom prostranstve Rossii i mira [Private, corporate and people's museums in the tourism space of Russia and the world]. *Sovremennye problemy servisa i turizma. [Service and Tourism: Current Challenges]*, 10(2), 5-6. (In Russ.).
3. **Bolashenko, S. D.** (2004). *Uzkokoleinye zheleznye dorogi: istoria, sovremennost', puteshestvia [Narrow-gauge railways: history, modernity, travel]*. Zheleznodorozhnyi. (In Russ.).
4. **Bulganina, S. V., & Lopatkina, N. S.** (2015). Sobytiinyi turizm: istoria i perspektivy [Event tourism: history and prospects]. *Naukovedenie [Science Study]*, 7(3). URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/168EVN315.pdf> (Accessed on 24.04.2020). doi: 10.15862/168EVN315. (In Russ.).
5. **Ivanov, V. O., Talyzov, S. N., & Polukhin, S. E.** (2018). Turizm vyhodnogo dnia [Weekend tourism]. *Razvitie nauki i obrazovaniya v sovremennom mire [The development of science and education in the modern world]*. Lubertsy: ООО «Ар-Консалт», 104–110. (In Russ.).
6. **Martyshenko, N. S., & Leksha, A. V.** (2013). Zheleznodorozhnyi turizm: zarubezhnyi opyt [Railway tourism: foreign experience] *Regional'naia Ekonomika: teoria i praktika [Regional economics: theory and practice]*, 43(322), 49-55. (In Russ.).
7. **Potapov, I. A.** (2019). Ispol'zovanie istoricheskogo nasledia zheleznih dorog dlia razvitiya turizma [Using the historical heritage of railways to develop tourism]. *Prirodnoe i kul'turnoe nasledie: mezhdisciplinarnye issledovaniya, sohraneniye i razvitiye [Natural and cultural heritage: interdisciplinary researches, preservation and development]*. St.Petersburg: RSPU, 322-324. (In Russ.).
8. **Preobrazhenskiy, V. S.** (Ed.). (1975). *Teoreticheskie osnovy rekreatsionnoi geografii [Theoretical Foundations of Recreational Geography]*. Moscow: Nauka. (In Russ.).
9. **Camargo, B. A., Garza, C. G., & Morales, M.** (2014). Railway tourism: An opportunity to diversify tourism in Mexico. *Railway heritage and tourism: global perspectives*. UK: Channel View Publications, 151-165. doi: 10.21832/9781845414399-015.
10. **De Almeida, C. R.** (2014). Railway heritage and tourism: Global perspectives. *Anatolia*, 26:3, 489-490. doi: 1080/13032917.2014.963489.