

С.Б. Мичурин, П.С. Мичурина

Пермский государственный национальный исследовательский университет

УДК 911.9

УРОЧИЩЕ КАМЕННЫЙ ГОРОД: НЕГАТИВНЫЙ ОПЫТ НОВЕЙШЕГО ТУРИСТСКОГО ОСВОЕНИЯ (постановка проблемы)

Частота посещения туристами урочища Каменный Город с 1997 по 2020 год увеличилась более чем в 75 раз. Последний, двухкратный, взлёт посещаемости обусловлен повышением пространственной досягаемости объекта. При этом назрел целый ряд проблем, связанных с туристской эксплуатацией Каменного Города в качестве объекта туризма. Большинство агентов туристской практики продолжают относиться к объекту потребительски, организации, ответственные за сохранность урочища Каменный город, как памятника природы в его туристской эксплуатации практически не заинтересованы, объекты туристского сервиса, системы и меры безопасности в пределах урочища отсутствуют, что влечёт за собой заметное ухудшение экологической ситуации в пределах урочища и вокруг него, а так же резкое увеличение опасности для посещающих Каменный Город туристов.

Ключевые слова: Каменный Город, транспортная доступность, пространственная досягаемость, меры и системы безопасности, объект туризма, туристский объект, экологическая ситуация, экологическая тропа.

S. B. Michurin, P. S. Michurina

Perm State University

KAMENNY GOROD TRACT: NEGATIVE EXPERIENCE OF THE NEWEST TOURIST DEVELOPMENT (problem statement)

The frequency of tourists visiting the Kamenny Gorod tract from 1997 to 2020 increased more than 75 times. The last, two-fold rise in attendance is due to the increase in the spatial reach of the object. At the same time, a number of problems have arisen associated with the tourist exploitation of the Stone City as a tourist destination. Most of the agents of tourist practice continue to treat the object as a consumer, the organizations responsible for the preservation of the Kamenny Gorod tract, as a natural monument, are practically not interested in its tourist exploitation, there are no tourist service facilities, systems and security measures within the tract, which entails a noticeable deterioration of the ecological situations within and around the tract, as well as a sharp increase in danger for tourists visiting Kamenny Gorod.

Keywords: Stone City, transport accessibility, spatial reach, security measures and systems, tourism object, tourist object, ecological situation, ecological path.

Временем начала новейшего туристского освоения урочища Каменный Город можно считать 1997 год, когда оно попало в сферу

© Мичурин С.Б., Мичурина П.С., 2020

Мичурин Сергей Борисович,
к.г.н., доцент кафедры туризма ПГНИУ, к.г.н., доцент кафедры туризма ПГНИУ;
michura2004@rambler.ru

Мичурина Полина Сергеевна,
студентка 3 курса специальности «Экология и природопользование»;
stanley.milkovsky@gmail.com

интересов возрождающихся и новообразованных туристских клубов и сообществ города Перми. Частота посещения Каменного Города с 1997 по 2020 год увеличилась более чем в 75 раз.

Первый скачок роста посещаемости обусловлен спонтанным распространением информации о Каменном городе в 2004–2006 гг. посредством сети Интернет — в форумах туристской и смежной тематики.

Второй произошёл после 2011 г. — при массовом переходе пользователей сети

Таблица 1

Частота посещения урочища Каменный Город (составлено авторами)

Период (гг.)	Средняя посещаемость зимой (чел.)	Средняя посещаемость летом (чел.)	Средняя посещаемость в течение года (чел.)	Пики посещаемости	Используемый туристами вид транспорта
1997 – 1999	180	90	270	февраль – март	Железнодорожный, автомобильный общественный
2004 – 2010	540	600	1140	февраль – март	Железнодорожный, автомобильный общественный
2011 – 2016	7725	2575	10300	февраль – март	Автомобильный: личный и предоставляемый туристскими предприятиями
2017 – 2020	13700	6900	20600	март, сентябрь	Автомобильный: личный и предоставляемый туристскими организациями

из форумов в социальные сети. Это практически совпало с массовой «автомобилизацией» активного туризма в Пермском крае, именно в этот период основным средством заброски туристов на маршрут и точечным аттракцией стал автотранспорт — личный, наёмный, предоставленный туристскими организациями.

Кроме того, именно в эти годы в распоряжении массового туриста оказалась электронная спутниковая навигация, а несколько позднее — навигация, не привязанная к специализированным приборам и доступная любому пользователю мобильного телефона определённого класса.

Общеизвестно, что массовость посещения туристами точечных аттрактивных объектов зависит, прежде всего, от их транспортной доступности и пространственной досягаемости.

В новейших исследованиях транспортная доступность определяется как возможность достижения какой-либо территории с использованием транспортной инфраструктуры всех видов [1]. Если интерпретировать данную категорию применительно к точечному объекту (в частности — туристскому), то транспортную доступность логично трактовать, как как возможность достижения объекта или ближайших подходов к нему с использованием как минимум одного доступного массовому туриstu вида транспорта. В случае Каменного города этих видов два — автомобильный (во всём своём многообразии форм от личного автомобиля до туристского автобуса) и железнодорожный, популярность которого снизилась по целому ряду причин, но возможность его использования туристами объективно существует.

Последний, на данное время, двухкратный, взлёт посещаемости Каменного города пришёлся на период 2017–2019 гг. Связан он с повышением пространственной досягаемости объекта.

Пространственная досягаемость — понятие, описывающее возможность достижения объекта без использования механизированных средств передвижения. Наряду с транспортной доступностью она — тоже немаловажный фактор массовости посещения любого туристского объекта.

Если сравнивать, например, такие равнозначные по популярности туристские объекты, как Усьвинские столбы и Каменный Город, до 2017 ситуация выглядела следующим образом. Транспортная доступность одинакова — возможность железнодорожной заброски (станция Усьва) и близкий подъезд на любом автомобильном транспорте. Пространственная досягаемость этих объектов одинакова: в первом случае — движение пешком 4,5 км (в хорошую погоду летом — 1 час) без затрат времени на ориентирование (движение по выраженной тропе, постоянно в виду берега реки Усьва), во втором — 1,5 км по лесной дороге с уходом на слабо выраженную тропу (2010–2013 гг.: от 0,3 до 1 часа, в зависимости от натоптанности тропы и выраженности иных местных ориентиров, 2014–2017 гг.: от 0,5 до 1 часа — в зависимости от погоды и, соответственно, проходимости дороги и тропы).

Начиная с 2017 г. пространственная досягаемость Каменного Города начала повышаться за счёт постройки деревянного тротуара от асфальтовой дороги до крайних остановок урочища и в настоящий момент значительно

превосходит досягаемость Усьвинских столбов. Тротуар одновременно устранил зависимость проходимости тропы от погоды и канализировал туристский поток, избавляя посетителей от необходимости ориентирования на пешей заброске.

Казалось бы, налицо позитивная динамика туристского развития объекта, тем более, что туристский поток к нему ощутимо вырос в количественном отношении. Тем более, что на большинстве ресурсов сети, посвящённых Каменному Городу, восторженные отзывы превалируют над просто положительными, критические же обнаружить без их целенаправленного поиска практически невозможно.

Но не всё так просто. Простейшее непредвзятое наблюдение объекта (не анализ и даже не целенаправленный мониторинг) — непосредственное и посредством сети Интернет — приводит к следующим весьма неутешительным выводам.

1. Подавляющее большинство отзывов о посещении объекта — сугубо положительные. Соотношение позитивных и критических отзывов — колеблется от 1/30 до 1/50 в различных ресурсах сети. Это говорит не столько о достоинствах Каменного Города, как туристского объекта, то есть «сочетания пространственных и функциональных элементов активного и пассивного туризма» [4], сколько о неадекватном отношении к туристскому развитию и туристским ресурсам территории основных агентов туристской практики.

Во-первых, массовый турист продолжает относиться к территории и её объектам потребительски. Для пользователей коммерческого продукта это, увы, естественно, хотя при условии добросовестного оказания услуг существенной проблемой обычно не является. Гораздо хуже то, что такое же отношение свойственно большинству неорганизованных, прежде всего спонтанных туристов [4] и туристских групп, за поведение на объекте не отвечает никто.

Во-вторых, структуры, отвечающие за туристское развитие территории, склонны



Рис. 1. Состояние лесной дороги до прокладки тротуара [3]

поощрять информационный ажиотаж вокруг объектов, туристская популярность которых формируется спонтанно и при этом позволяет делать выводы о положительной динамике развития.

В-третьих, лица и организации, представляющие туристские и сопутствующие услуги, заинтересованные в «раскрутке» объекта, имеют возможность прямого или косвенного модерирования ресурсов, размещающих отзывы. При этом негативная сторона «раскрутки» явно замалчивается. Между тем, низкое качество оказываемых на Каменном Городе «услуг», полная неприспособленность объекта для их оказания, игнорирование того, что уроцище было и является зоной повышенной опасности, экологическая деградация объекта и многие другие приметы туристского бизнеса в Каменном городе фактически является стремлением продавать, не вкладывая.

2. Организации, ответственные за сохранность урочища Каменный город, как памятника природы — лесничество и Усьвинский участок природного парка «Пермский» —

в его туристской эксплуатации практически не заинтересованы. Так тротуар, о котором говорилось выше, построен не для удобства туристов (о чём не знают ни туристы, ни агенты, продающие «продукт», ни операторы, его проектирующие), а с целью загнать туристский поток в определённый канал перемещения и таким образом снизить его вредное воздействие на ландшафт (Рис. 1). Таким образом, в приоритете ответственных за Каменный город организаций — не туризм.

Результатом этого являются параметры тротуара, ныне гордо именуемого «экологической туристской тропой» и строившегося три (!) сезона — длина около 1,5 км, ширина 1 м (!!), высота над поверхностью почвы около 30 см (Рис. 2), ограждение отсутствует, ремонт и восстановление не предусмотрены (Рис. 3).

Разрушение построенного тротуара под влиянием внешних воздействий уже происходит (Рис. 3).

Комфортное движение для взрослых возможно только по одному в одну сторону, при встречном движении (а в выходные дни оно происходит постоянно) — только боком, перенося вес за проекцию опорных брёвен, что с учётом состояния настила — травмоопасно. При расхождении с детской коляской, взрослым, сопровождающим малолетнего ребёнка, туристом, практикующим «северную ходьбу» и т.п. — однозначное схождение с тротуара.

В случае, если бы данный тротуар проектировался как оборудованная тропа массового пользования (туристская, экологическая, иная), логично было бы заложить два параллельных тротуара, периодически сближающиеся вплотную для возможной смены направления движения, либо широкий (не менее 3 м) тротуар с прерывистым разделителем. Так же целесообразны были бы: устройство карманов с лавками для отдыха, ёмкостей для мусора, грамотно подобранных в едином стиле и информационной последовательности аншлагов с оптимальным количеством контента.

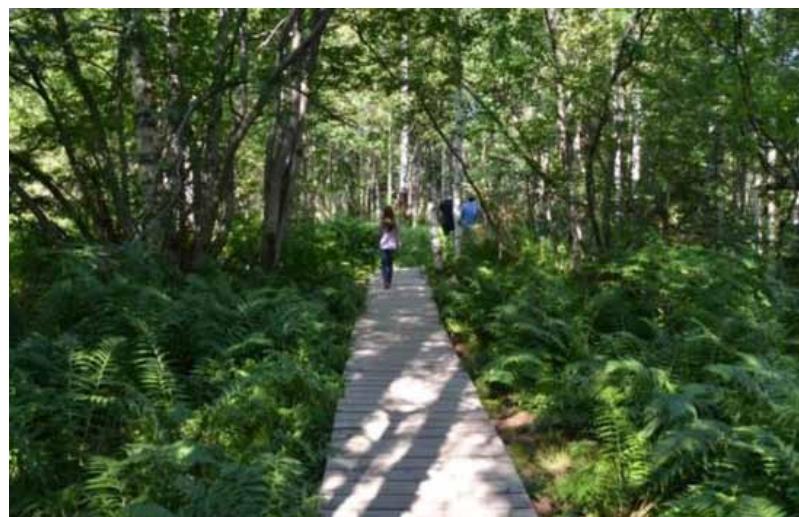


Рис. 2. Тротуар к Каменному Городу после выхода с лесной дороги на тропу [2]

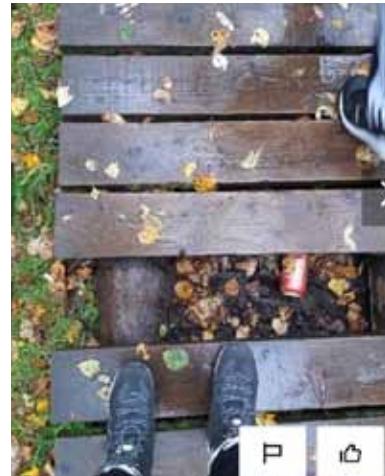


Рис. 3. Состояние разрушающегося настила [2]

В перспективе можно было бы спроектировать более ёмкий вариант посещения с односторонним движением, например — подход к урочищу по современной массовой траектории (по которой и проложен тротуар) и выход с него по лесной дороге восточнее главной «площади».

Если с точки зрения организации путешествий Каменный Город объект точечной локализации, но изнутри — с точки зрения туриста — он площадной. И площадь его значительна. Поэтому необходима точечная навигация (указатели, схемы) и желательна линейная. При этом крайне важно, чтобы носители навигационной информации не выглядели чужеродно в естественном ландшафте, несли лаконичную и интуитивно воспринимаемую информацию.

3. Каменный город — объект туризма, аттракция, но не туристский объект, поскольку объекты туристского сервиса в пределах урочища отсутствуют, как класс. Более того, пребывание в пределах урочища туриста, не имеющего для этого

специальных знаний и навыков (что характерно для подавляющего большинства современных посетителей) представляет для него (туриста) выраженную опасность. Каменный город — совокупность высотных объектов с характерным набором факторов риска, о специфике, локализации и интенсивности которых туристы в массе своей не осведомлены. Высотные объекты эти — природного происхождения, поэтому никаких систем для снижения специфических для высоты рисков не несут в себе по определению. Систематическое же оборудование объекта для безопасного посещения неподготовленными людьми здесь не производилось. Риски, между тем, возрастают пропорционально количественному росту туристского потока.

То есть, систем безопасности — нет, меры безопасности ограничиваются кратким рассказом сопровождающего и подписанием документа, подтверждающего принятие туристом на себя ответственности за свою жизнь и здоровье (в некоторых организованных группах). Причём, имеет ли такой документ юридическую силу — большой вопрос.

О безопасности дорожного движения перед началом пешего движения по тропе говорить не приходится вообще. Выровненная площадка вдоль автомобильной дороги, служившая раньше парковкой, перегорожена бетонными конструкциями, в результате в выходные дни машины стоят в два ряда по обоим краям дороги Усьва – Шумихинский минимум на 400 м в обе стороны от начала тропы. При ширине обочин около 0,5 м оказывается перекрыто до 1/3 полосы движения в каждую сторону. Так же заставлены оба края грунтовой дороги, идущей тропы к югу от начала, перпендикулярно асфальту.

Меры и системы санитарной безопасности так же практически отсутствуют. При последнем посещении в сентябре 2020 г. каких-либо ёмкостей для мусора на тропе и в пределах самого урочища обнаружить не удалось. Туалеты отсутствуют. Соблюдение какой-либо социальной дистанции на тропе (тротуаре) не представляется возможным в принципе.

4. Допустимых норм посещения туристами для памятника природы Каменный Город не выработано. Контроль за величиной и динамикой туристского потока, поведением туристов, безопасностью ландшафта отсутствует.

На данный момент представляется возможным лишь констатировать следующие изменения.

Из позитивных: после постройки тротуара эстетика ландшафта вдоль него приближается к естественной; объективных исследований в этом направлении авторам обнаружить пока не удалось.

Из негативных: явная деградация почвогрунтов и растительности непосредственно вокруг наиболее крупных останцев. Систематические проявления вандализма, жертвами которых становятся растительность, скальные стены, немногие имеющиеся на объекте информационные аншлаги. Скорее всего, в случае проведения систематического исследования территории урочища обнаружились бы и иные проявления деградации объекта, не попавшие в поле зрения авторов.

Таким образом, очевидной представляется необходимость разумной оптимизации туристского использования урочища Каменный Город. Но для этого, прежде требуется новая расстановка приоритетов этого использования, нахождение баланса между туристской практикой и природоохранной деятельностью.

Библиографический список

1. П.А. Лавриненко, А.А. Ромашина, П.С. Степанов, П.А. Чистяков. Транспортная доступность как индикатор развития региона // Проблемы прогнозирования, 2019, № 6. [Электронный ресурс] URL: <https://ecfor.ru/wp-content/uploads/2019/11/transportnaya-dostupnost-kak-indikator-razvitiya-regiona.pdf> (Дата обращения 09.09.2020).
2. TripAdvisor URL: https://www.tripadvisor.ru/Attraction_Review-g12400135-d7227384-Reviews-Rocky_Town-Usva_Permit_Volga_District.html (дата обращения 10.09.2020).
3. Отзовик URL: https://otzovik.com/review_6751987.html (дата обращения 10.09.2020).
4. С.Б. Мичурин, И.Л. Вольхин. Безопасность в туризме. «Lambert Academic Publishing», 2014, 180 с.