

Региональные ресурсы и современные тренды развития регионального туризма : материалы Всероссийской (с международным участием) научнопрактической конференции (г. Кострома, 28–29 октября 2021 г.) / отв. ред., сост. Е. Н. Белякова. – Электронные текстовые, граф. дан. (7,6 Мб). – Кострома : Костромской государственный университет, 2021. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM) : цв. – Систем. требования: ПК не ниже класса Pentium IV; 512 Mb RAM; свободное место на HDD 1,5 Гб; Windows XP с пакетом обновления 3 (SP3) и выше; Adobe Acrobat Reader; интегрированная видеокарта с памятью не менее 32 Мб; CD или DVD привод оптических дисков; экран с разрешением не менее 1024×768 пикс.; клавиатура; мышь. – Загл. с тит. экрана. – Текст : электронный.

ISBN 978-5-8285-1171-6

Данилов А.Ю. «Ярославско-Костромской луговой тракт» как новый тип туристских аттракций С. 5-12.

УДК 338.483.1

Данилов Андрей Юрьевич¹
obnor@mail.ru

*Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова
Консультационно-аналитический центр «Локус консалтинг групп»*

«Ярославско-Костромской луговой тракт» как новый тип туристских аттракций

***Аннотация:** Статья посвящена одной из древнейших сухопутных дорог Центральной России и возможностям использования ее потенциала в туризме. На примере Ярославско-Костромского лугового тракта обосновывается возможность трансформации линейного маршрута в цельный самостоятельный туристский ресурс нового типа – историческая дорога. Определяется место данного ресурса в классификации туристских ресурсов, специфика проектирования его развития и использования в туристской сфере.*

***Ключевые слова:** Ярославско-Костромской луговой тракт; туристский ресурс; историческая дорога; туристский проект.*

Danilov Andrey Y.
*P.G. Demidov Yaroslavl State University
Consulting and analytical center «Locus Consulting Group»*

Yaroslavl-Kostroma Lugovoy (Meadow) Tract as a new type of tourist attractions

***Abstract:** The article is devoted to one of the oldest land roads in Central Russia and the possibilities of using its potential in tourism. On the example of the Yaroslavl-Kostroma Lugovoy (Meadow) tract, the possibility of transforming a*

¹ © Данилов А. Ю., 2021

route into a tourist resource of a new type – a historical road is substantiated. The place of this resource in the classification of tourist resources, the specifics of designing its development and use in the tourism sector are determined.

Keywords: *Yaroslavl-Kostroma meadow tract; tourist resource; historical road; tourist project.*

Рост спроса на внутренний туризм, а также пространственная специфика России, выраженная в необходимости преодолевать гораздо большие расстояния между теми или иными объектами туристского интереса, нежели в других странах, порождает важность обращения особого внимания на пути сообщения. И дело не только в качестве транспортных артерий и в стоимости перевозок – в этом направлении за последние годы очевидны позитивные изменения. Вопрос стоит концептуальнее – как сделать так, чтобы само перемещение в пространстве стало частью экономики впечатлений, самостоятельной туристской аттракцией, приносящей путешественнику удовольствие.

До недавнего времени в России специальному туристскому обустройству дорог не уделялось особого внимания. Развитие придорожной инфраструктуры ограничивалось общими сервисами – автозаправочными станциями, предприятиями питания, кемпингами. Информационное насыщение трасс, столь необходимое для повышения туристской привлекательности дороги, при этом шло параллельно (путеводители, буклеты, аудиогиды), практически ни коим образом не влияя на оформление самой придорожной территории. В результате дороги для туризма оставались просто некоей осознанной необходимостью.

Лишь в последнее время органам, отвечающим за развитие туризма в регионах, начала приходить мысль о необходимости системного подхода к решению вопроса превращения дорог в самостоятельные туристские аттракции. Но, к сожалению, дальше нейминга пока это почти не продвинулось. Да, туристским трассам стали давать яркие названия, выделяющие их из прочих дорог. Но этого явно недостаточно. Необходимо проведение комплекса мероприятий для того, чтобы развитие туристских дорог стало эффективным: брендинг, информационное насыщение, создание привлекательного инвестиционного климата.

Вместе с тем в мире существует множество положительных примеров, когда автомобильные трассы становились самоценными туристскими дестинациями, мотивирующими путешественников не просто проехать по ним для достижения какой-то конечной точки. Такие дороги сами становятся целью путешествия, а само имя дороги – туристским брендом, формирующим турпоток.

Наверное, самым известным подобным примером является *Romantische Straße* – «Романтическая дорога Германии». История ее появления весьма показательна. В 1950 году бургомистр г. Аугсбурга Л. Вегеле задумался о необходимости привлечения в город туристов (необходимо было восстанавливать экономику города, а туризм – одна из сфер, дающих

максимально быстрый оборот средств и позитивно влияющая на многие отрасли экономики), да и улучшать подорванный недавним гитлеровским прошлым имидж Германии, в целом, и Баварии, в частности, тоже было важно. При этом Л. Вегеле осознавал, что сам по себе Аугсбург, несмотря на свою древность и наличие объектов культурного наследия, не сможет конкурировать со сложившимися туристскими центрами типа Вены, Зальцбурга или Мюнхена. Поэтому бургомистр столицы Швабии пригласил к себе глав администраций городов, находящихся на одной из дорог, идущих от австрийской границы до северных пределов Баварии, с целью объединения усилий для привлечения туристов и создания единого брендированного туристского маршрута.

Дорога, начинающаяся в Фюссене и заканчивающаяся в Бюрцбурге, протяженностью более 400 км, объединила около 30-ти немецких городов и городков и стала быстро набирать популярность. Сейчас по дороге ежегодно путешествует до 5 млн туристов, она дает более 15 тысяч рабочих мест и является одним из самых узнаваемых туристских брендов Германии [7, Р.14].

Важно, что из просто автомобильного маршрута дорога стала полноценной дестинацией, ибо уже в 1970-е годы параллельно автотрассе был проложен велосипедный «Романтический» маршрут, а с 2006 года – и пешеходный. Для тех, кто не имеет собственного автомобиля, по данной дороге ходит специальный рейсовый туристский автобус.

Принципиальным моментом в развитии данной дестинации является то, что у «маршрута» имеется управляющая организация (находится в г. Динкельсбюль), существует собственная стратегия развития, в том числе позиционирования и продвижения, свой брендбук. Развитие дороги как туристского маршрута проходит системно как на местности, так и в информационном пространстве.

Успех «Романтической дороги Германии» привел к тому, что и в самой Германии, и в других странах стали появляться другие «брендированные» маршруты: «Немецкая дорога сказок», «Дорога 66» (Will Rogers Highway) в США, «Great Ocean Road» в Австралии, «Амальфитанская прибрежная дорога» в Италии и др. Протяженность таких дорог варьируется от нескольких десятков до нескольких тысяч километров. А в некоторых странах (например, в той же Германии или в Норвегии) на государственном уровне существуют специальные службы, которые курируют функционирование таких туристских дорог.

В Российской Федерации также в последнее время начал проявляться интерес государства к развитию туристских маршрутов. Пожалуй, толчок к этому дало празднование 50-летия «Золотого кольца России» на государственном уровне в 2017 году. В Федеральный закон № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» в апреле 2021 г. были внесены изменения: введен термин «национальный туристский маршрут», – маршрут, который имеет особое значение для развития внутреннего и въездного туризма. Уточнено, что определять национальные маршруты будет Федеральное Агентство по туризму, но делать это оно

должно в соответствии с утвержденным Правительством РФ положением. На данный момент подготовлен проект «Положения о порядке определения национальных туристских маршрутов» [2].

Необходимо отметить, что предъявляемые публике и поддерживаемые на федеральном уровне «маршруты» – «Великий Волжский путь», «Серебряное ожерелье», «Великий чайный путь», «Императорский маршрут» – напоминают скорее не маршруты, а мегапроекты, объединяющие преимущественно города по тематическому или административному (внутри одного федерального округа) принципу. В них отсутствует продуманная логика передвижения туристов (что является одним из существенных признаков маршрута как такового), но при этом есть единая визуалистика, закрепляемая, опять же, только в виртуальном пространстве и в печатных изданиях. Представляется, что такие излишне масштабные проекты будут крайне сложно развивать, а туристам – планировать и совершать путешествие (что, собственно, должно являться целью создания таких маршрутов).

Несколько более реалистичным представляется развитие маршрута «Государева дорога» (трасса, соединяющая Москву и Санкт-Петербург), но и тут есть свои проблемы, связанные с излишней загруженностью автомагистрали, что не способствует реализации рекреационной функции на ней, а также привычкой значительной части жителей двух столиц добираться друг к другу на скоростном поезде или самолете, а не на автотранспорте. Примечательно, что единого информационного ресурса у данного проекта не имеется, он представлен на туристских порталах Новгородской, Ленинградской и Тверской областей, каждый из которых продвигает свою часть маршрута [4].

Для того чтобы туристский маршрут реально «заработал», необходимо проведение ряда последовательных мероприятий, причем при взаимодействии органов власти и субъектов туристского бизнеса.

1. Туроператоры, экскурсионные бюро (желательно совместно с географами, краеведами): разработка маршрутов, информационное насыщение их путем создания карт маршрутов, путеводителей. Разработка турпродуктов на основе маршрутов.

2. Органы региональной исполнительной власти, муниципальные органы: отбор лучших действующих маршрутов, составление реестров маршрутов.

3. Органы региональной исполнительной власти, муниципальные органы: разработка, утверждение и реализация программ благоустройства маршрутов.

4. Органы региональной исполнительной власти, муниципальные органы совместно с туроператорами, ТИЦами и специалистами в области коммуникационных технологий: брендинг маршрутов, их продвижение.

5. Органы региональной исполнительной власти, муниципальные органы совместно с ТИЦами и другими подведомственными учреждениями:

создание управляющей маршрутом компании для координации всех элементов на маршруте (объекты туристского интереса, инфраструктура) и коммерциализации функционирования маршрута – предъявление маршрута на рынке самодеятельного туризма как цельного турпродукта.

6. Специальная управляющая компания (возможно, в форме НКО): преимущественно для самостоятельных туристов: управление продажами услуг на маршруте (бронирование обслуживания на маршруте), дальнейшее его продвижение и закрепление его в сознании потребителя как самостоятельной ценности [1, с.195].

В ноябре 2020 г. компания «Локус консалтинг групп», состоящая из исследователей сферы туризма, маркетологов, практиков туристского бизнеса и экскурсионной деятельности, победила в конкурсе Федерального агентства по туризму РФ на предоставление субсидий из федерального бюджета на грантовую поддержку общественных и предпринимательских инициатив, направленных на развитие внутреннего и въездного туризма, с проектом «Историческая дорога “Ярославско-Костромской луговой тракт”» (заявка № 20-1-002470) [3]. Команда проекта считает, что небольшая по меркам других национальных маршрутов трасса (58 км) вполне обладает признаками национального туристского маршрута в силу своего огромного историко-культурного потенциала.

Луговой тракт на протяжении многих веков был главной дорогой между двумя значимыми городами Северо-Восточной Руси – Московии – России: Ярославлем и Костромой.

Историю данной дороги можно отсчитывать как минимум с 1262 г. Первое косвенное упоминание о ней содержится в «Сказании о явлении и чудесах Федоровской иконы Божьей Матери», в описании битвы у Святого озера, в которой войско костромского князя Василия громит золотоордынских сборщиков дани, двигавшихся из Ярославля в Кострому вдоль поймы Волги. «И отойдоша от града яко два поприща или вдале мало и стаха у некоего озера» [6]. Ныне это озеро Некрасово Костромского района.

В XIII-XV веках эту дорогу использовали новгородские, ярославские, белозерские князья во время своих визитов в Золотую Орду. По этой дороге неоднократно ездил в Золотую Орду и обратно ярославский князь святой Федор Черный.

В XVI веке, в период расцвета боярского землевладения, вдоль Лугового тракта формируются вотчины крупнейших боярских родов Московии: Глинских, Пушкиных (предков А.С. Пушкина), Чирковых, Сабуровых, Шестовых (матери Михаила Федоровича Романова принадлежало село Рыбницы по данной дороге). Одновременно в связи с ростом известности Троицкого Ипатьевского монастыря Луговой тракт становится важной паломнической дорогой.

Важнейшая роль выпала на Ярославско-Костромской луговой тракт в начале XVII века. Большинство исследователей считает, что в 1612 г. по Луговому тракту прошло из Нижнего Новгорода в Ярославль ополчение К. Минина и Д. Пожарского. Здесь его встретила хлебом-солью делегация от

Ярославля. А на следующий год по тракту проследовал в Москву избранный в Костроме на царствие Михаил Романов, сопровождаемый делегацией Земского собора. В дальнейшем все российские императоры, начиная с Екатерины Великой, стали использовать проезд по Луговому тракту как элемент церемонии венчания на царство. В связи с этим Ярославско-Костромской луговой тракт стали называть «царской дорогой».

Вообще XVII век можно считать «Золотым веком» Ярославско-Костромского лугового тракта. Помимо указанных выше событий он – кратчайший путь между вторым и третьим городами Российского государства, важнейшими центрами экономики и культуры – Ярославлем и Костромой.

Совсем другое предназначение выпало Луговому тракту в XVIII – XIX веках. Его экономическое значение в связи со строительством Санкт-Петербурга и переориентацией торговли на Балтику несколько упало, хотя и оставалось весомым. При этом он стал использоваться как один из этапов следования ссыльных и каторжников из новой столицы в Сибирь. Александр Радищев, декабристы, Федор Достоевский – вот лишь наиболее яркие личности, которые проследовали поневоле по Ярославско-Костромскому Луговому тракту. В селе Тимохино для таких путешественников был организован этапный дом. В этом же селе в начале XIX века была создана почтовая станция – Луговой тракт был включен в систему общероссийской информационной коммуникации.

Но в первую очередь XIX век для Ярославско-Костромского Лугового тракта – век великих деятелей культуры. В сельце Грешнево и окрестностях в 1820–1830-е годы проходит детство Николая Алексеевича Некрасова. В деревне Свечкино, что в 2 км от дороги, в 1838 году родился «величайший скульптор Российской империи» Александр Михайлович Опекушин

В 1848 году по Луговому тракту в усадьбу Щельково проехал молодой Александр Островский, оставив поразительные характеристики дороги: *«По луговой стороне виды восхитительные: что за села, что за строения, точно как едешь не по России, а по какой-нибудь обветованной земле... Эту дорогу не забудешь до самой смерти. И все идет crescendo – и города, и виды, и погода, и деревенские постройки, и девки»* [5].

Наконец, во второй половине XIX века Луговой тракт вновь начинает играть эксклюзивную роль в экономике страны – на нем предпринимателями Понизовкиными формируется крупнейший в Российской империи комплекс крахмало-паточной промышленности.

Таким образом, историческое значение данной дороги огромно. Важен тот факт, что дорога эта «поэтизирована» большим количеством высказываний о ней различных знаменитых людей. Но в туризме важна не столько история, сколько ее материализация в конкретных объектах – туристских ресурсах (объектах туристского интереса). Здесь ситуация выглядит следующим образом.

На всем протяжении Лугового тракта и в ближайших окрестностях путешествующему по нему встречается множество культурно-исторических

памятников: храм Яковлевской слободы с уникальным крестом-распятием XV века, редкий пример сельской архитектуры XVII века Троицкий храм села Аристова, некрасовский комплекс в селах Аббакумцево и Грешнево (приходская церковь семьи Некрасовых и их фамильный некрополь, построенная на деньги поэта школа для крестьянских детей, остатки родовой усадьбы Некрасовых), исторический комплекс села Тимохино с интереснейшими двухэтажными деревянными избами, места А. М. Опекушина (включая его мемориальный музей и захоронение), наконец, уникальный для российской провинции замок Понизовкина и комплекс примыкающих к нему исторических сооружений. На территории Костромской области вдоль Лугового тракта также находится несколько интересных объектов: храмы сел Саметь и Шунга, мемориальная часовня на Святом озере, наконец, Ипатьевский монастырь.

Культурно-исторические объекты органично дополняются неплохо сохранившимся природным ландшафтом. Здесь находятся три хвойных бора, самое большое в Ярославской области скопление озер, а на южных отрогах Даниловской возвышенности – уникальная видовая точка Теряева гора, наконец, «мазаевские» места.

В 1955 году начались работы по созданию Горьковского водохранилища, заполнение которого привело к тому, что на границе Ярославской и Костромской областей образовался его залив – так называемые Костромские разливы, затопившие участок Лугового тракта. Дорога оказалась разорванной, сквозной проезд по ней от Ярославля до Костромы теперь невозможен. Это привело к резкому снижению транспортного потока по трассе, что также является благоприятным фактором для использования дороги в туристских целях.

В мире выработалась практика, когда утратившие свое логистическое значение трассы получают статус исторических и начинают использоваться в туристских целях. В этом и заключается идея проекта «Историческая дорога “Ярославско-Костромской луговой тракт”».

Данный проект, начавший реализовываться с июня 2021 г, предполагает создание условий для превращения указанной дороги в цельный туристский продукт путем:

1. Разработки концепции продвижения данного объекта на туристский рынок.

2. Брендирования дороги: закрепление за нею наименования «Историческая дорога: “Ярославско-Костромской луговой тракт”» и разработка брендбука для использования на местности и в промоматериалах (на местности используется укороченное название «Луговой тракт», чтобы путешествующие по данной дороге не решили отправиться по ней в Кострому).

3. Установки знаков навигации и информационных щитов по всей протяженности дороги.

4. Обустройства оборудованных мест отдыха по дороге в местах, наиболее ценных с историко-культурной и эстетической точек зрения.

5. Издания путеводителя по данному маршруту.

6. Подготовки бизнес-проектов комплексного развития историко-культурных и природно-исторических объектов на данной трассе с целью дальнейшего привлечения на них инвесторов.

Сейчас завершается первый этап проекта, охватывающий территорию от Ярославля до Красного Профинтерна. Но команда проекта считает необходимым на следующем этапе начать развитие участка исторической дороги до Костромы и выступает с предложением объединить усилия двух областей с целью придания этой дороге статуса национального туристского маршрута, а также восстановления сквозного движения по дороге от Ярославля до Костромы для туристов путем введения в эксплуатацию переправы через Костромские разливы.

В результате реализации таких мероприятий маршрут «Золотое кольцо России» получит более ценный в туристском плане, чем существующий ныне, путь между Ярославлем и Костромой, социально-экономическое оживление развития территорий левобережных частей Некрасовского и Костромского районов, воссоздание крупнейшего историко-ландшафтного комплекса, связанного с жизнью и деятельностью Н.А. Некрасова, а в Центральной России появится уникальный тип туристского объекта – первая преобразованная в туристский продукт историческая дорога.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Данилов А.Ю. Роль государственных и муниципальных органов в создании туристских маршрутов и эффективном управлении ими // Инновации и инвестиции. 2017. № 6. С.194–196..
2. Ключевская Н. Национальные туристские маршруты: проект порядка определения и критерии отбора // Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/news/1487872/> (дата обращения: 20.10.2021).
3. Конкурс на грантовую поддержку проектов по развитию внутреннего и въездного туризма // Федеральное агентство по туризму РФ. URL: <https://1619.tourism.gov.ru> (дата обращения 20.12.2020).
4. Маршрут «Государева Дорога» — путь из Петербурга в Москву // Туристический портал Новгородской области. URL: novgorod.travel; Государева дорога Тверской области // Туристический портал Тверской области. URL: Welcometver.ru; Маршрут межрегионального туристского проекта «Государева дорога» // Официальный туристский портал Ленинградской области. URL: lenttravel.ru. (дата обращения 23.10.2021).
5. Первая поездка в Щельково 1848 г. // Дневники А. Н. Островского. URL: <http://ostrovskiy.lit-info.ru/ostrovskiy/dnevnik/pervaya-poezdka-v-schelykovo-1848.htm> (дата обращения 20.10.2021).
6. Сказание о явлении и чудесах Феодоровской иконы Божьей Матери. URL: <https://kostromka.ru/kostroma/land/03/zontikov/29.php> (дата обращения 10.03.2021).
7. Höllhuber D. Wanderführer Romantische Straße: Vom Main zu den Alpen. Nürnberg : Hans Carl, 2006.