

Современные тенденции устойчивого развития «доступной среды» на железнодорожном транспорте

Роза Т. Тимакова¹ trt64@mail.ru  0000-0002-4777-1465
Юлия В. Ильюхина¹ timakrt@usue.ru  0000-0001-5581-3963

¹ Уральский государственный экономический университет, ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45, г. Екатеринбург, 620144, Россия

Аннотация. Во всем мире неуклонно растет численность людей с ограниченными возможностями здоровья и в настоящее время насчитывается до 15% численности всего населения. В России проживает около 35 млн. маломобильных граждан, в том числе 11,6 млн. человек с инвалидностью, наиболее многочисленна группа инвалидов в возрасте свыше 60 лет (57,2% в общей численности). Недостаточная адаптация туристской инфраструктуры к возможностям и потребностям людей с ограниченными возможностями здоровья является одним из барьеров для формирования «доступной среды». Исследование безбарьерной среды в стране показало низкий уровень адаптации туристской инфраструктуры для разных видов туризма (от культурно-познавательного, лечебно-оздоровительного до горнолыжного и др.): Москва и Санкт-Петербург – до 30% туристской инфраструктуры адаптировано для путешествия людей с ОВЗ, в Сочи в настоящее время в планах довести до 60%, в целом по всем регионам – до 5%. Наиболее востребованным транспортом при организации туров является железнодорожный транспорт, поэтому инфраструктура на железнодорожном транспорте должна соответствовать требованиям «доступной среды» для всех категорий пользователей. Вопросы обеспечения транспортной доступности для населения России в целом и задачи достижения устойчивого развития, рассмотренные в контексте формирования «доступной среды» для людей с ограниченными возможностями здоровья и маломобильных групп населения на железнодорожном транспорте, формируют траекторию развития безбарьерного и инклюзивного железнодорожного туризма на территории страны. ОАО «РЖД» с учетом потребностей разных категорий пассажиров осуществляет комплексную модернизацию подвижного состава и обновление пассажирской инфраструктуры (более 900 пассажирских вагонов оборудованы специализированным купе для пассажиров с ОВЗ), разрабатывает и продвигает новые проекты в рамках развития железнодорожного туризма совместно с предприятиями, работающими в сфере гостеприимства и туризма. Наряду с этим, необходимо учитывать особенности ментальности и возможности здоровья людей с ОВЗ, их невысокий платежеспособный спрос и недостаточную информированность. Последовательная реализация государственной политики в области создания доступного единого безбарьерного пространства для инвалидов и других маломобильных групп населения будет способствовать их социализации в обществе и мобильности при осуществлении поездок и при передвижении в туристско-рекреационной среде

Ключевые слова: доступная среда, безбарьерная среда, инвалиды, туризм, железнодорожный транспорт.

Current trends in the sustainable development of an "accessible environment" in railway transport

Roza T. Timakova¹ trt64@mail.ru  0000-0002-4777-1465
Iuliia V. Iliukhina¹ timakrt@usue.ru  0000-0001-5581-3963

¹ Ural State University of Economics, 62/45 8 March / Narodnaya Volya str., 62/45, Yekaterinburg, 620144, Russia

Abstract. The number of people with disabilities is steadily growing all over the world and currently there are up to 15% of the total population. About 35 million people with limited mobility live in Russia, including 11.6 million people with disabilities, the most numerous group of disabled people aged over 60 years (57.2 % of the total number). Insufficient adaptation of the tourist infrastructure to the opportunities and needs of people with disabilities is one of the barriers to the formation of an "accessible environment". A study of the barrier-free environment in the country showed a low level of adaptation of tourist infrastructure for different types of tourism (from cultural, educational, therapeutic, to mountain skiing, etc.): Moscow and St. Petersburg - up to 30% of tourist infrastructure is adapted for travel of people with disabilities, in Sochi currently plans to bring up to 60%, in general, in all regions – up to 5%. The most popular transport for organizing tours is rail transport, so the infrastructure on rail transport must meet the requirements of an "accessible environment" for all categories of users. The issues of transport accessibility for the Russian population as a whole and the objectives of achieving sustainable development, considered within the context of providing an "accessible environment" for people with disabilities and people with reduced mobility on rail transport, constitute the development pattern for barrier-free and inclusive rail tourism in the country. Considering the needs of different categories of passengers, Russian Railways carries out complex modernization of rolling stock and renovation of passenger infrastructure (more than 900 passenger cars are equipped with a specialized compartment for passengers with disabilities), designs and promotes new projects in the development of railway tourism together with enterprises involved in the hospitality and tourism industry. However, insufficient tourism infrastructure adjustment to the needs of people with disabilities is one of the barriers to providing an accessible environment. Moreover, special features of mentality and health abilities of people with disabilities, their low purchasing power, and lack of awareness should be taken into account. Consistent implementation of state policy in creating a single barrier-free space for people with disabilities will contribute to their socialization in society and mobility when traveling and when traveling in the tourist and recreational environment

Keywords: accessible environment, disabled people, tourism, rail transport.

Для цитирования

Тимакова Р.Т., Ильюхина Ю.В. Современные тенденции устойчивого развития «доступной среды» на железнодорожном транспорте // Вестник ВГУИТ. 2022. Т. 84. № 1. С. 410–417. doi:10.20914/2310-1202-2022-1-410-417

For citation

Timakova R.T., Iliukhina Iu.V. Current trends in the sustainable development of an "accessible environment" in railway transport. *Vestnik VGUET* [Proceedings of VSUET]. 2022 vol. 84. no. 1. pp. 410–417. (in Russian). doi:10.20914/2310-1202-2022-1-410-417

This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License

Введение

По данным Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ) в мире насчитывается около 15% людей с ограниченными возможностями здоровья [1], для которых возникают определенные трудности при выборе маршрутов путешествия из-за отсутствия доступной среды, начиная от удобных средств передвижения до возможности попасть на территорию коллективных средств размещения и передвижения на территории городских агломераций и туристских дестинаций. В условиях глобального демографического старения человечества численность маломобильных людей продолжает неуклонно расти.

Безбарьерная среда, как международный принцип, закреплен Конвенцией о правах инвалидов и в общеупотребительном понимании трактуется как доступная среда (пространство) с безопасными условиями для всех, в том числе для инвалидов и пожилых людей. Принцип проектирования и планирования безбарьерной среды приводит к понятиям: «доступность» и «мобильность». Понятие «доступный» относится к цели обеспечения доступа для всех слоев населения к транспорту, жилым зданиям, инфраструктуре местонахождения и проживания. Понятие «мобильность» определяется способностью к передвижению во внешней среде, и соответственно для людей с ограниченными возможностями здоровья (инвалидов, людей с инвалидностью) означает возможность без посторонней помощи передвигаться и пользоваться инфраструктурой внешней среды. Важной составляющей «доступной среды» для такой категории людей является социальная мобильность в пределах и за пределами социального слоя, в котором находится индивидуум. Доступность и мобильность следует рассматривать в совокупности как единый принцип, гарантирующий всем людям возможность легко и самостоятельно перемещаться и добираться до намеченного места.

Несмотря на активное развитие транспортных систем (воздушного, автомобильного, железнодорожного, речного и др.) и повышения уровня комфортности, существует определенная проблема доступности для передвижения и путешествия ряда категорий населения таких как: детей, пожилых людей, женщин и людей с ограниченными возможностями здоровья. Эта ситуация противоречит принципу, принятому Организацией Объединенных Наций (ООН), согласно которому «ни одна часть доступной среды не должна проектироваться таким образом, чтобы исключать определенные

группы людей по причине их инвалидности или немоги», отмечают [2].

Конвенция о правах инвалидов определяет необходимость принятия государством мер по обеспечению инвалидам доступа к транспорту наравне с другими категориями граждан [3].

Транспорт, по мнению [4], является неотъемлемой частью повседневной жизни, способствующий обеспечению независимой и устойчивой мобильности населения. Для многих людей пользование общественным транспортом не вызывает серьезных проблем, однако для отдельных категорий пассажиров возникают барьеры и препятствия, которые мешают пользоваться им. Устранение барьеров и преодоление препятствий (в области инфраструктуры, транспортных средств, в сфере информации и связи) повышают качество транспортной доступности для всех категорий пассажиров.

Повышение уровня транспортной доступности способствует формированию единого социально-экономического пространства страны за счет устойчивых связей между отдельными регионами, территориями и населенными пунктами.

Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года закрепил в качестве основной цели развития транспортной системы – удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Стратегия реализуется в два этапа:

- первый этап (до 2015 года) характеризуется в целом завершением модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и последующего перехода к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям. Достигнута реализация ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», состоящая из отраслевых подпрограмм («Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт» и «Гражданская авиация»);

- второй этап (2016–2030 годы) – инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям согласно федеральных целевых программ развития транспортной системы [5].

Создание транспортной и гостевой структуры безбарьерного и инклюзивного туризма включает в себя оборудование аэропортов, железнодорожных и автовокзалов, вагонов и автобусов, специальные стоянки, подъемники, траволаторы, снабжение специальными средствами гостиничных номеров [6].

Цель работы – исследование организации «доступной среды» на железнодорожном транспорте с учетом современных тенденций и направлений развития безбарьерного и/или инклюзивного туризма.

Материалы и методы

Материалами для исследования послужили открытые информационные ресурсы, научно-исследовательская литература, статистические материалы и действующие нормативно-правовые акты. В ходе исследования применялись общенаучные методы исследования на основе аналитического и социологического анализа и системного синтеза, статистические методы с интерпретацией полученных результатов исследования в области организации доступной безбарьерной среды и обеспечения комфортных условий для различных категорий населения в рамках реализации безбарьерного и/или инклюзивного туризма.

Результаты и обсуждение

В XXI веке в мире зафиксирован рост числа инвалидов, независимо от уровня экономического развития государств.

Забота о людях с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ) является одним из критериев цивилизованности государства и нравственного состояния общества. В последние годы в России активно принимаются меры по обеспечению доступа людей с ограниченными возможностями здоровья к образовательной, культурной и досуговой среде, объектам и услугам, тем самым увеличивая число людей с ограниченными возможностями, участвующих в различных экскурсиях и образовательных мероприятиях, отмечают [7].

В РФ приняты ряд законодательных актов, регулирующих порядок доступности объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг, в том числе на железнодорожном транспорте: Приказ Министерства транспорта РФ от 06.11.2015 № 329 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах дальнего следования» и Приказ Министерства транспорта РФ от 01.12.2015 № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи», которые регламентируют правила оснащения и доступности транспорта

для людей с ОВЗ, показатели доступности при самостоятельном передвижении пассажиров по объекту (парковки, сменные кресла-коляски, адаптированные лифты, поручни, пандусы, доступные входные двери, ширина дверных проемов и др.).

Принцип универсального дизайна, впервые предложенный архитектором-колясочником Р. Мейсом, основан на беспристрастном, доступном и универсальном использовании любым человеком безбарьерной среды.

Для формирования траектория развития туризма важно разграничение понятий: доступный туризм, безбарьерный туризм, инклюзивный туризм. С точки зрения [8], доступный туризм – это туризм для всех независимо от возраста и физического состояния, безбарьерный туризм формируется с учетом потребностей в доступе и организации туристских услуг для маломобильных групп лиц, инклюзивный туризм трактует доступность туризма для всех, включая лиц с ограниченными возможностями наравне со здоровыми людьми.

Исследование безбарьерной среды за рубежом показало высокий процент адаптации туристской инфраструктуры для разных видов туризма (от культурно-познавательного, лечебно-оздоровительного до горнолыжного и др.): Австралия – 75%, Великобритания – 85%, Венгрия – 65%, Германия – 95%, Греция – 65%, Израиль – 85%, Испания – до 90%, США – 80%, Финляндия – 70%, Франция – 85%, Чехия – 95%, в отличие нашей страны, где показатели очень низкие: Москва и Санкт-Петербург – до 30% туристской инфраструктуры адаптировано для путешествия людей с ОВЗ, в Сочи в настоящее время в планах довести до 60%, в регионах – до 5% (Республика Адыгея, Республика Татарстан, ХМАО и др.) [8]. К первопричинам развития на низком уровне безбарьерного и инклюзивного туризма можно отнести неадаптированность инфраструктуры (транспортной, среды обитания, городской, туристской среды и др.) к потребностям людей из категории маломобильных групп наряду с их ментальностью, низким платежеспособным спросом, слабой информированностью и недостаточным уровнем маркетинговых и информационных коммуникаций в сфере гостеприимства и туризма. До 37% путешественников из лиц с ОВЗ ограничивают свои желания из-за неадаптированности средств размещения к их потребностям [9].

Организация доступной среды на транспорте является комплексным процессом, включающим в себя как вертикальное управление, так и горизонтальное взаимодействие участников этого процесса. Эта деятельность

опирается на многоуровневую, четко структурированную обновленную правовую базу [10].

Принцип универсального дизайна нашел свое отражение и в нормативно-правовых актах Российской Федерации (ГОСТы, СНИПы и отраслевые стандарты) [11].

Исследование стратегий социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, входящих в состав Уральского макрорегиона, позволяет сделать вывод о социальных приоритетах, проявляемых через ряд социальных маркеров, таких как улучшение качества жизни и развитая социальная инфраструктура. Одним из социальных приоритетов регионального развития является формирование безбарьерной среды жизнедеятельности маломобильных граждан и создание условий, способствующих интеграции инвалидов в общество и повышению уровня их жизни [12].

Принятая Стратегия развития туризма в Российской Федерации до 2035 года направлена на развитие внутреннего и въездного туризма. В рамках национального проекта «Туризм и

индустрия гостеприимства рассматриваются основные подходы к государственным мерам поддержки в виде субсидий, направленных на создание территориальных планов туристического развития и на формирование привлекательности для туристов центров городов и на создание обеспечивающей инфраструктуры для туристических проектов.

При разработке стратегий развития на уровне регионов важное место уделяется существующей инфраструктуре, а также уровню транспортного обслуживания, отмечают [13].

Из общей численности инвалидов на территории РФ 56% составляют женщины и 44% мужчины; наиболее многочисленна группа инвалидов в возрасте свыше 60 лет (57,2% в общей численности); 84,8% получили инвалидность по общему заболеванию, 11,4% относятся к категории «инвалиды с детства», 3,8% относятся к «прочие категории». При этом в нашей стране отмечается неуклонное снижение численности людей с ОВЗ – на 9,6% в 2021 году по сравнению с 2016 г. (таблица 1).

Таблица 1.

Структурный состав инвалидов по группам инвалидности [12]

Table 1.

Structural composition of the disabled [12]

Годы Years	Всего, тыс. чел. Total, thousand people	Структура,% Structure,%				Численность инвалидов на 1000 чел. Number of disabled people per 1000 people
		1 группа 1 group	2 группа 2 group	3 группа 3 group	Дети-инвалиды Disabled children	
2016	12751	10.1	49.0	36.1	4.8	87.0
2017	12261	10.7	48.3	35.8	5.2	83.5
2018	12111	12.1	45.8	36.7	5.4	82.5
2019	11947	12.0	44.8	37.6	5.6	81.4
2020	11875	12.0	43.9	38.4	5.7	80.9
2021	11631	11.8	42.8	39.4	6.0	79.6

В РФ наиболее многочисленная 2-я группа инвалидов – 42,8%. В Свердловской области картина иная: численность инвалидов 2-й группы составляет -39,9%, 3-й группы – 44,8% (рисунок 1(a)). На территории Свердловской области проживает 2,3% от общей численности людей

с ОВЗ в нашей стране, при этом общая численность населения области в структуре численности страны – 2,9%; численность инвалидов старше 60 лет составляет 60,8%, что превышает общероссийский показатель (рисунок 1 (b)).

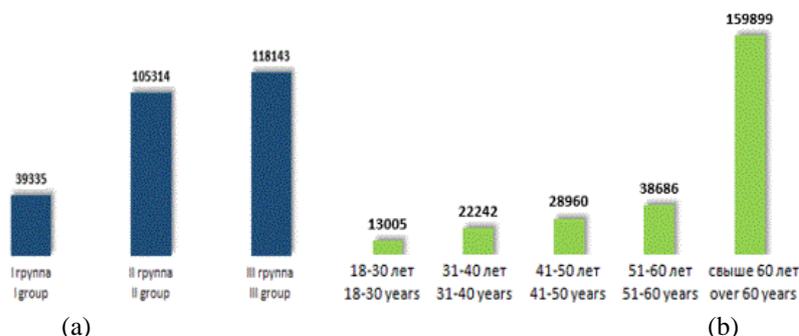


Рисунок 1. Численность людей с ОВЗ по группам инвалидности (a) и по возрастным группам (b) в Свердловской области, чел. [14]

Figure 1. The number of people with disabilities by disability groups and by age group in the Sverdlovsk region, people [14]

В целях реализации государственной политики в области создания доступной для инвалидов среды на уровне страны, регионов и муниципальных образований разрабатываются Дорожные карты по повышению показателей доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения объектов и услуг с последующим мониторингом. Реализующиеся проекты отдельных территорий позволяют адаптировать городскую среду для ее использования при движении туристических потоков людей с инвалидностью. Например, в рамках Дорожной карты муниципального образования Екатеринбург удельный вес городских туристических маршрутов для лиц с ОВЗ от общего числа музейных маршрутов увеличился с 2,0% в 2018 г. до 3,0% в 2020 г.; городской подземный электрический транспорт общего пользования полностью оборудован для перевозки инвалидов; 45% объектов транспортной инфраструктуры доступны для инвалидов и маломобильных групп; с заменой автобусного парка увеличилась до 25,7% доля автобусного парка, оборудованного для перевозки инвалидов; по наземному электрическому транспорту доля очень низкая – 0,7%, что требует принятия действенных мер.

Реализация проекта «Умный дом» в условиях цифровизации муниципальных образований с 2019 по 2024 гг. также способствует формированию «доступной среды» в результате реализации таких принципов: комфортность и безопасность среды, ориентация на человека, технологичность городской инфраструктуры [15].

В России проживает около 35 млн. маломобильный граждан, в связи с этим, вопрос о доступности окружающей среды является крайне актуальным, так как существовавшая ранее система муниципального транспорта не предусматривала обслуживание людей с повышенными потребностями и маломобильных граждан [4]. Требуется реализация работ по сочетанию транспортных объектов в структуре селитебной зоны.

В настоящее время в Российской Федерации, как и в других зарубежных странах, пассажирский железнодорожный транспорт активно используется различными группами населения для передвижения, включая путешествия, что связано с наличием развитой разветвленной сети железных дорог, развитием высокоскоростного движения, высоким уровнем обслуживания в поездах, а также с применением большого числа льготных тарифов.

На железнодорожный транспорт приходится более 40% общего пассажиропотока, поэтому инфраструктура должна соответствовать требованиям доступной среды для всех категорий пользователей. Для каждой группы людей с ОВЗ важны определенные аспекты в планировании безбарьерной среды [16].

Можно отметить эффективное направление действий ОАО «РЖД», когда в соответствии с распоряжением от 26.08.2020 № 1827/р на железнодорожном транспорте действует Корпоративный порядок обеспечения условий доступности для маломобильных пассажиров и пассажиров из числа инвалидов услуг, функционирует Центр содействия мобильности ОАО «РЖД», что способствует формированию «доступной среды» на железнодорожном транспорте.

В сети железных дорог Российской Федерации насчитывается более 900 пассажирских вагонов, оборудованных специализированным купе для пассажиров с ОВЗ. Холдинг «РЖД» продолжает работать над улучшением конструкций и условий поездки в специализированных вагонах для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Комфортабельность мест для людей с ОВЗ можно отметить в поездах «Сапсан», курсирующих между Москвой и Санкт-Петербургом, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом, в поездах «Ласточка», «Аллегро», «Стриж». Например, применяются новые конструкционные разработки в вагонах: предусмотрены подъемные посадочные устройства, увеличена ширина дверей купе, вагона, тамбурной зоны и коридора, которые позволяют пассажирам передвигаться на кресле-коляске [17]. В вагонах предусмотрена кнопка вызова проводника, оборудован эргономичный туалетный комплекс. Отдельные вагоны поездов оборудованы купе для маломобильных пассажиров.

Формирование новой инфраструктуры подвижного состава определяет новые тенденции устойчивого развития «доступной среды»: увеличение пассажиропотока маломобильных категорий населения, в том числе людей с ОВЗ, путешествующих в адаптированных к их потребностям условиях с разными целями как личного плана, выступая в качестве пассажира, так и с культурно-познавательными целями в рамках безбарьерного и / или инклюзивного туризма, т. е. совмещая туристические цели и используя вагон в качестве средства передвижения, коллективного средства размещения и места организации досуга. В этом случае рассматриваются два направления развития железнодорожного туризма: безбарьерного

туризма с формированием групп только из людей с ОВЗ с учетом особенностей заболевания и групп инвалидности; инклюзивного и / или доступного железнодорожного туризма для разных категорий туристов в сборных группах. Для обеспечения непрерывности туристского маршрута РЖД формирует модель мультимодальных перевозок, что определяется, по мнению [18], взаимодействием различных видов транспорта с ответственностью одного перевозчика или организатора.

Наряду с этим, при продвижении новых туристских продуктов на железнодорожном транспорте организаторы сталкиваются с высокими рисками недостаточной информированности потенциальной целевой аудитории и соответственно невысокого спроса.

По исследованиям ряда авторов [19], большинство респондентов с ограниченными возможностями здоровья или ограниченными возможностями передвижения путешествуют с сопровождающими лицами с периодичностью не реже одного раза в год и в основном осуществляют выбор места назначения с использованием социальных сетей, что необходимо учитывать при разработке туристского продукта для людей с ОВЗ.

В настоящее время железнодорожные компании-перевозчики не имеют достаточного опыта в реализации долгосрочных эффективных проектов, отмечают [20].

Требуется усиление маркетингового продвижения и брендирования уникального туристского продукта – собственно железнодорожного туризма, а также инклюзивного туризма и безбарьерного туризма на железнодорожном транспорте.

Важным моментом для исследования уровня удовлетворенности пассажиров из числа инвалидов предоставляемыми услугами на всех этапах поездки является организация обратной связи. Анализ претензионных обращений и предложений, поступающих в Холдинг «РЖД», маркетинговые исследования, опросы и анкетирование позволяют выявлять и оценивать несоответствия ожиданий пассажиров уровню предоставляемых услуг, устранять причины с помощью корректирующих действий и повышать качество обслуживания пассажиров [21].

Критические инциденты с путешественниками-инвалидами можно классифицировать по трем аспектам сбоев в обслуживании, включая отказ в предоставлении услуг, невыполненные специальные запросы и нежелательное поведение сотрудников [22]. Соответственно, жизненно необходима систематизация в обучении специалистов социальной и транспортной

сфер по вопросам, связанным с особенностями работы с инвалидами и предоставления им соответствующих услуг.

Однако без интегрированного взаимодействия всех участников трансформации безбарьерной среды на всех этапах путешествия, комплексного формирования туристско-рекреационной среды и мультимодальности при организации перевозок невозможно достичь высокого уровня адаптации туристкой инфраструктуры для разных видов туризма.

Заключение

Современные тенденции в развитии безбарьерного и/или инклюзивного туризма определяются организацией «доступной среды» для маломобильных категорий людей. Благодаря государственной программе «Доступная среда» активно создается единое безбарьерное пространство, обеспечивающее доступность для лиц с ОВЗ, в том числе имеющих ограничения по передвижению, не только в жилых и общественных зданиях, но и на различных видах транспорта, включая железнодорожный. В этих условиях важное значение в организации доступной безбарьерной среды приобретает логистика железнодорожного транспорта, как наиболее соответствующего ожиданиям туристов, которые выбирают для путешествия туристические маршруты с использованием железнодорожных вагонов в качестве средства передвижения, коллективного средства размещения и места организации досуга.

На уровне субъектов РФ для реализации государственной политики в области создания доступной для инвалидов и других маломобильных групп населения среды разработаны Дорожные карты по достижению показателей доступности объектов и услуг с учетом развития туристско-рекреационной среды. В условиях мультимодальности при совершении туристических маршрутов ежегодно осуществляется мониторинг обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к разным объектам социокультурной и транспортной инфраструктур. Для осуществления транспортного обслуживания увеличивается парк подвижного состава общего и специализированного пользования, оборудованного учетом особенностей обслуживания людей с ОВЗ.

Благодарности

Выражаем признательность Леонтьевой Ю.А. за помощь в получении информационного материала по городу Екатеринбург (Дорожная карта).

Литература

- 1 Всемирный доклад об инвалидности. URL: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report/ru/
- 2 Иванов В.Д., Талызов С.Н., Абрамов Л.В. Инклюзивный туризм: туризм для лиц с ограниченными возможностями // Развитие науки и образования в современном мире. 2018. С. 110–116.
- 3 Официальный сайт «Организация Объединенных Наций». URL: <http://www.un.org/ru>
- 4 Никонова В.Д., Папиловская Л.И. Информационная система «доступная среда для пассажиров железнодорожного транспорта» // Наука и образование транспорту. 2020. № 2. С. 40–43.
- 5 Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <http://www.ifap.ru/>
- 6 Давыдова К.В., Холодидина Ю.Е. Безбарьерный туризм: понятие и сущность // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2017. № 5–5. С. 92–94.
- 7 Заславская О.В., Малафий А.С. Психолого-педагогическая готовность экскурсовода к работе с людьми с ограниченными возможностями здоровья // Образование и наука. 2019. Т. 21. № 10. С. 167–188. doi: 10.17853/1994–5639–2019–10–167–188
- 8 Межова Л.А. Теория и практика развития инклюзивного туризма в России и за рубежом. URL: <http://science-education.ru/ru/article/view?id=17354>
- 9 Coros M.M., Gica O.A., Yallop A.C., Moisescu O.I. Innovative and sustainable tourism strategies: A viable alternative for Romania's economic development // Worldwide Hospitality and Tourism Themes. 2017. V. 9. № 5. P. 504–515. doi: 10.1108/WHAT-07-2017-0033
- 10 Рыкова Л.А. Некоторые аспекты формирования доступной среды для инвалидов на транспорте (железнодорожном) // Тенденции развития науки и образования. 2019. № 56. С. 74–77. doi: 10.18411/lj-11-2019-19
- 11 Иванов В.Д., Рафикова В.Д., Талызов С.Н. Нормативно-правовое обеспечение специального и инклюзивного образования лиц с ограниченными возможностями здоровья // Colloquium Journal. 2018. № 6. URL: <http://www.tourlib.net/>
- 12 Дворяжнина Е.Б., Простова Д.М. Региональные стратегические приоритеты развития и социально ориентированные некоммерческие организации // Управленец. 2021. Т. 12. № 4. С. 106–119. doi: 10.29141/2218–5003–2021–12–4–8
- 13 Timakova R.T., Ergunova O.T. Strategy for the development of food enterprises in Urals in “new normal” // Strategy for the development of food enterprises in Urals in «new normal» // II International Conference on Economic and Social Trends for Sustainability of Modern Society – (ICEST-II 2021). 2021. V. 116:229. P. 2037–2045. doi: 10.15405/epsbs.2021.09.02.229
- 14 Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://gks.ru>
- 15 Тимакова Р.Т., Ергунова О.Т. Методологический подход к цифровизации и индустриализации развития региональных и муниципальных структур на постковидном пространстве // Вестник Воронежского технологического университета. 2020. Т. 82. № 4. С. 371–377. doi: 10.20914/2310–1202–2020–4–371–376
- 16 Крошечкина И.Ю., Самсонова В.О., Яковлева А.Д. Комплексные решения развития безбарьерной среды мегаполиса с учетом инфраструктуры железнодорожного транспорта // Актуальные проблемы современного транспорта. 2020. № 3. С. 23–29.
- 17 Власюк Т.А. Организация безбарьерной среды для маломобильных пассажиров на железнодорожном транспорте в Российской Федерации на основе государственной программы «доступная среда» // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2021. № 1(42). С. 82–84.
- 18 Клепиков А.А. Особенности макро-, мезо- и микрологистической системы авиакомпании в концепции ERP бизнес-процессов // Инновации и инвестиции. 2022. № 1. С. 51–55.
- 19 Ferst M.D., Anjos S.J.G., Coutinho H.R.M., Flores L.C.D. Electronic word of mouth (e-wom) and the choice of tourist destination by disabilities or reduced mobility person // Podium-sport leisure and tourism review. 2020. № 9 (3). P. 435–461. doi: 10.5585/podium.v9i3.16015
- 20 Роменская М.В., Калинин К.А., Екимов А.В. Транспортное обслуживание туристических перевозок на железнодорожном транспорте // Вопросы устойчивого развития общества. 2021. № 8. С. 255–264.
- 21 Рыкова Л.А. К вопросу о взаимодействии участников процесса формирования доступной среды для маломобильных пассажиров на железнодорожном транспорте // Бюллетень науки и практики. 2021. Т. 7. № 2. С. 213–219
- 22 Kim S.E., Lehto X.Y. The voice of tourists with mobility disabilities: insights from online customer complaint websites // International journal of contemporary hospitality management. 2012. № 24(2–3). P. 451–476. doi: 10.1108/09596111211217905

References

- 1 World Disability Report. Available at: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report/ru/ (in Russian)
- 2 Ivanov V.D., Talyzov S.N., Abramov L.V. Inclusive tourism: tourism for people with disabilities. Development of Science and education in the modern world. 2018. pp. 110–116. (in Russian).
- 3 The United Nations. Available at: <http://www.un.org/ru> (in Russian).
- 4 Nikonova V.D., Papirovskaia L.I. Information system "Accessible environment for railway transport passengers". Science and education for transport. 2020. no. 2. pp. 40–43. (in Russian).
- 5 The concept of long-term socio-economic development of the Russian Federation for the period up to 2030. Available at: <http://www.ifap.ru/> (in Russian).

- 6 Davydova K.V., Kholodilina Yu. E. Barrier-free tourism: concept and essence. Actual problems of humanities and natural sciences. 2017. no. 5–5. pp. 92–94. (in Russian).
- 7 Zaslavskaya O.V., Malafiy A.S. Psychological and pedagogical readiness of a guide to work with people with disabilities. Education and Science. 2019. vol. 21. no. 10. pp. 167–188. doi: 10.17853/1994–5639–2019–10–167–188 (in Russian).
- 8 Mezhova L.A. Theory and practice of inclusive tourism development in Russia and abroad. Available at: <http://science-education.ru/ru/article/view?id=17354> (in Russian).
- 9 Coros M.M., Gica O.A., Yallop A.C., Moisescu O.I. Innovative and sustainable tourism strategies: A viable alternative for Romania’s economic development. Worldwide Hospitality and Tourism Themes. 2017. vol. 9. no. 5. pp. 504–515. doi: 10.1108/WHATT-07–2017–0033
- 10 Rykova L.A. Some aspects of the formation of an accessible environment for disabled people in transport (railway). Trends in the development of science and education. 2019. no. 56. pp. 74–77. doi: 10.18411/lj-11–2019–19 (in Russian).
- 11 Ivanov V.D., Rafikova V.D., Talyzov S.N. Regulatory and legal support of special and inclusive education of persons with disabilities. Colloquium Journal. 2018. no. 6. Available at: <http://www.tourlib.net/> (in Russian).
- 12 Dvoryadkina E.B., Prostova D.M. Regional strategic development priorities and socially oriented non-profit organizations. Manager. 2021. vol. 12. no. 4. pp. 106–119. doi: 10.29141/2218–5003–2021–12–4–8 (in Russian).
- 13 Timakova R.T., Ergunova O.T. Strategy for the development of food enterprises in Urals in “new normal”. Strategy for the development of food enterprises in Urals in «new normal». II International Conference on Economic and Social Trends for Sustainability of Modern Society – (ICEST-II 2021). 2021. vol. 116:229. pp. 2037–2045. doi: 10.15405/epsbs.2021.09.02.229.
- 14 Official website of the Federal State Statistics Service. Available at: <http://gks.ru> (in Russian).
- 15 Timakova R.T., Ergunova O.T. Methodological approach to digitalization and industrialization of the development of regional and municipal structures in the post-shaped space. Proceedings of VSUET. 2020. vol. 82. no. 4. pp. 371–377. doi: 10.20914/2310–1202–2020–4–371–376 (in Russian).
- 16 Kroshechkina I. Yu., Samsonova V.O., Yakovleva A.D. Integrated solutions for the development of a barrier-free environment of a megalopolis, taking into account the infrastructure of railway transport. Actual problems of modern transport. 2020. no. 3. pp. 23–29. (in Russian).
- 17 Vlasyuk T.A. Organization of a barrier-free environment for low-mobility passengers on railway transport in the Russian Federation on the basis of the state program "Accessible environment". Bulletin of the Belarusian State University of Transport: Science and Transport. 2021. no. 1(42). pp. 82–84. (in Belarusian).
- 18 Klepikov A.A. Features of the macro-, meso – and macrologistic airline system in the concept of ERP business processes. Innovations and investments. 2022. no. 1. pp. 51–55. (in Russian).
- 19 Ferst M.D., Anjos S.J.G., Coutinho H.R.M., Flores L.C.D. Electronic word of mouth (e-wom) and the choice of tourist destination by disabilities or reduced mobility person. Podium-sport leisure and tourism review. 2020. no. 9 (3). pp. 435–461. doi:10.5585/podium.v9i3.16015
- 20 Romenskaya M.V., Kalinin K.A., Ekimov A.V. Transport service of tourist transportation on railway transport. Issues of sustainable development of society. 2021. no. 8. pp. 255–264. (in Russian).
- 21 Rykova L.A. On the issue of interaction of participants in the process of forming an accessible environment for low-mobility passengers on railway transport. Bulletin of Science and Practice. 2021. vol. 7. no. 2. pp. 213–219 (in Russian).
- 22 Kim S.E., Lehto X.Y. The voice of tourists with mobility disabilities: insights from online customer complaint websites. International journal of contemporary hospitality management. 2012. no. 24(2–3). pp. 451–476. doi: 10.1108/09596111211217905

Сведения об авторах

Роза Т. Тимакова д.т.н., профессор, кафедра туристического бизнеса и гостеприимства, кафедра логистики и коммерции, кафедра пищевой инженерии, Уральский государственный экономический университет, ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45, г. Екатеринбург, 620144, Россия, trt64@mail.ru
 <https://orcid.org/0000-0002-4777-1465>
Юлия В. Ильюхина аспирант, Уральский государственный экономический университет, ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45, г. Екатеринбург, 620144, Россия, timakrt@usue.ru
 <https://orcid.org/0000-0001-5581-3963>

Вклад авторов

Все авторы в равной степени принимали участие в написании рукописи и несут ответственность за плагиат

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about authors

Roza T. Timakova Dr. Sci. (Engin.), professor, tourism and hospitality department, logistics and commerce department, food engineering department, Ural State Economic University, St. 8-e Marta/Narodnoy voli, 62/45, Ekaterinburg, 620144, Russia, trt64@mail.ru
 <https://orcid.org/0000-0002-4777-1465>
Iuliia V. Iliukhina graduate student, Ural State Economic University, St. 8-e Marta/Narodnoy voli, 62/45, Ekaterinburg, 620144, Russia, timakrt@usue.ru
 <https://orcid.org/0000-0001-5581-3963>

Contribution

All authors are equally involved in the writing of the manuscript and are responsible for plagiarism

Conflict of interest

The authors declare no conflict of interest.

Поступила 14/01/2022	После редакции 04/02/2022	Принята в печать 01/03/2022
Received 14/01/2022	Accepted in revised 04/02/2022	Accepted 01/03/2022