

УДК [338.48+332.14](470.11)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.44

Транспортно-инфраструктурные основы стратегии развития туризма в Архангельской области *

© ЦВЕТКОВ Александр Юрьевич, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента

E-mail: a.cvetkov@narfu.ru

Высшая школа экономики, управления и права Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск

Аннотация. В статье на основе анализа транспортно-географического положения важнейших рекреационных объектов описывается вероятная стратегия развития туризма в Архангельской области. Основной целью проведенного исследования послужила разработка логистических схем доставки туристов из мест формирования туристических потоков к объектам на территории Архангельской области. Методической основой статьи является определение экономических расстояний между потенциальными центрами распределения туристов и местами их интереса в регионе. В качестве основных городов отправки туристов рассматривались Москва, Санкт-Петербург, Архангельск. В качестве основных мест туристского интереса в Архангельской области обозреваются Каргополь, Сольвычегодск, Холмогоры и Ломоносово, Соловки, Кенозёрский национальный парк, Пинежские пещеры. Определено, что наиболее транспортно доступным для туристов является Каргополь, а являющийся узнаваемым у туристов Кенозерский национальный парк — наименее. Объект всемирного культурного наследия Спасо-Преображенский монастырь на Соловках наиболее доступен для туристов с территории Карелии. Для улучшения транспортной доступности рекреационных объектов в регионе рекомендовано оптимизировать расписание и синхронизировать работу транспорта, используемого туристами. Составленные логистические транспортные схемы позволяют оптимизировать планирование туристских маршрутов в Архангельской области.

Ключевые слова: транспортно-географическое положение, дестинация, туристские потоки, стратегия развития туризма.

Transport and infrastructural basis of the tourism development strategy in the Arkhangelsk Oblast

© Aleksandr Yu. TSVETKOV, Cand. Sci. (Econ.), associate professor

E-mail: a.cvetkov@narfu.ru

Department of Management, Higher School of Economics, Management and Law, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia

Abstract. The article, devoted to the analysis of transport and geographical locations, describes possible strategies for the development of tourism in the Arkhangelsk Oblast. The main goal of the research was the development of logistic schemes of the transportation of tourists from the places of formation of tourist flows to the Arkhangelsk Oblast. The methodological basis of the article is to determine the economic distances between potential tourist distribution centers and their places of interest in the area. Moscow, St. Petersburg, and Arkhangelsk were considered as the main cities of departure. Kargopol, Solvychevodsk, Kholmogory and Lomonosovo, Solovki, Kenozersky National Park, and Pinega caves are considered as the main sites of tourist interest in the Arkhangelsk Oblast. It was determined that Kargopol is the most acces-

* Для цитирования:

Цветков А.Ю. Транспортно-инфраструктурные основы стратегии развития туризма в Архангельской области // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 43–54. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.44.

For citation:

Tsvetkov A.Yu. Transport and infrastructural basis of the tourism development strategy in the Arkhangelsk Oblast. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 38, pp. 43–54. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.44.

sible for tourists, and Kenozersky National Park is the most recognizable by tourists but the least accessible. The object of world cultural heritage the Monastery of the Transfiguration of the Saviour on Solovki is the most accessible for tourists from the territory of Karelia. It is recommended to optimize the schedule and to synchronize the work of transport for tourists to improve the transport accessibility of recreational facilities in the area. Composed logistic transport schemes allow optimizing the planning of tourist routes in the Arkhangelsk Oblast.

Keywords: *transport and geographical location, destination, tourist flows, tourism development strategy.*

Введение

Отсутствие дорог и удобного транспортного сообщения между центрами формирования туристских потоков и местами туристского интереса снижает возможности использования рекреационных ресурсов для развития туристского бизнеса. Для многих регионов страны, имеющих определённый рекреационный потенциал, только активные и экстремальные виды туризма могут развиваться вне зависимости от степени развития местной инфраструктуры. Это относится и к Архангельской области. Но разработка стратегии регионального туризма должна осуществляться на перспективу, опираться на конкурентные преимущества территории, сильные и слабые стороны и учитывать все возможные виды туризма, которые можно развивать на базе имеющихся рекреационных ресурсов [1, Цветков А.Ю., с. 52; 2, Цветков А.Ю., с. 282]. А для этого необходимо, прежде всего, учесть транспортную доступность мест туристского интереса и разработать соответствующие логистические схемы, которые будут способствовать конкурентоспособности регионального туристского продукта за счёт удешевления туров и сокращения времени в пути. Долгосрочное эффективное рекреационное развитие территории обязательно должно учитывать повышение качества жизни местного населения, которое, в свою очередь, зависит от её инвестиционной привлекательности, что невозможно обеспечить без хорошей транспортной доступности.

Целью исследования является разработка логистических схем для рекреационных объектов Архангельской области.

Материалы и методы исследования

В работе мы проанализировали современное состояние транспортной системы Архангельской области, оценили транспортную доступность наиболее важных дестинаций и разработали транспортно-инфраструктурные основы стратегии развития туризма. В качестве наиболее ценных объектов для рекреационного развития мы рассмотрели Соловецкие острова (1), Каргополь (2), Кенозерский национальный парк (3), село Ломоносово (4), Пинежские карстовые пещеры (5) и Сольвычегодск (6). Эти объекты входят в число «чудес» Архангельской области по версии официального туристского портала администрации ¹ (рис. 1).

Под транспортно-инфраструктурными основами стратегии развития туризма в работе понимается транспортная схема продвижения туристов к объектам их интереса, являющаяся

¹ Официальный туристский портал Архангельской области. URL: www.pomorland.travel.ru (дата обращения: 30.04.2018).

базисом для разработки туристских маршрутов. Она включает в себя наиболее приемлемые маршруты различных видов транспорта с точки зрения скорости, стоимости и удобства проезда туристов из мест формирования основных туристских потоков. Мы рассмотрели все возможные логистические схемы, состоящие из регулярных рейсов из крупных городов, которые являются отправными точками большинства туристов, посещающих Архангельскую область. Оценили транспортно-географическое положение перечисленных направлений относительно мест формирования туристских потоков при использовании каждой логистической схемы. Выявили наиболее удобные логистические схемы доставки туристов. Кроме того, мы рассмотрели транспортную связанность перечисленных направлений между собой или с другими, расположенными по маршрутам следования туристов рекреационными объектами для возможного создания комбинированных туров. Выявление транспортной основы способствует определению слабых звеньев транспортной системы территории, устранение которых поможет более успешно развивать туристский бизнес.

Современная транспортная система Архангельской области представлена железными и автомобильными дорогами, внутренними водными трассами, авиационными линиями. Однако общий уровень развития транспортной системы низкий. Плотность автомобильных дорог составляет 11,4 км на 1 000 км² территории, железных дорог — 3 км на 1 000 км² территории, что ниже среднероссийских показателей [3, Потапов И.А., с. 79]. Автодорожная сеть с твёрдым покрытием охватывает не всю территорию области, в некоторые районы можно попасть только по «зимнику». В качестве переправ через реки часто используются паромы, поэтому в межсезонье, во время ледостава или ледохода не всегда можно переправиться, что делает труднодоступными многие удалённые от основных трасс местности. Железная дорога Архангельск — Вологда, пересекающая область в западной части с севера на юг, имеет ответвления от станции Обозерской на запад на Беломорск (Карелия), от станции Коноша по югу области отходит ветка на восток до Воркуты (Республика Коми), а от станции Котлас — на юг в Киров. Ещё одна линия железной дороги соединяет Архангельск с районным центром Карпогоры. Существует проект, по которому эта дорога должна продлиться на участке от станции Карпогоры до станции Вендинга, что обеспечит выход через Республику Коми на Урал (проект «Белкомур»). Большая часть области не охвачена железными дорогами.

Федеральная автодорога М8 пересекает область с севера на юг по центру и соединяет её с Вологодской областью. От неё отходят дороги регионального и местного значения, однако не все они имеют твёрдое покрытие. Протяжённость трассы М8 в пределах области 535 км, а протяжённость местных дорог с усовершенствованным покрытием 1 642 км. Территории, прилегающие к этим дорогам, являются наиболее доступными. Если рассматривать зоны тяготения всех перечисленных выше дорог как территории, удалённые на 10 км от них по обе стороны, то к наиболее доступным можно отнести только 22% площади территории об-

ласти. Большая часть автодорожной сети области не имеет усовершенствованного покрытия (4 540 км), а 49% её материковой части труднодоступна для туристов [3, Потапов И.А., с. 80].

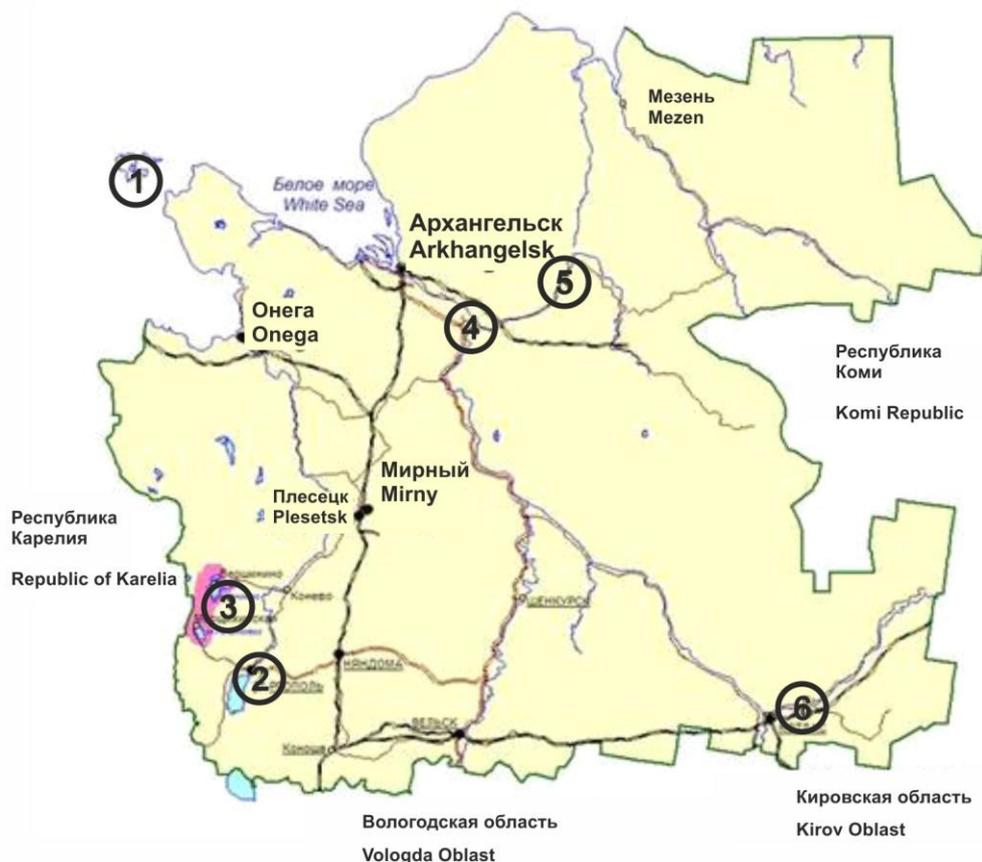


Рис.1. Объекты туристского интереса и транспортная сеть Архангельской области ².

Действующие аэропорты есть в Архангельске (международный аэропорт «Талаги», и обслуживающий местные авиалинии аэропорт «Васьково»), в Котласе (принимает только рейсы из Архангельска и Сыктывкара), а также в труднодоступных населённых пунктах (Соловецкие острова, Лешуконское, Мезень).

Туристы, для того чтобы попасть на территорию области, могут воспользоваться поездом (регулярное сообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Мурманском, Сыктывкаром, Минском, Адлером), самолётом (регулярное авиасообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Мурманском, Нарьян-Маром, Петрозаводском, Сыктывкаром) или автотранспортом по федеральной трассе М8.

Все рассматриваемые в нашей работе ключевые туристские дестинации Архангельской области находятся в стороне от главных транспортных магистралей. Ближе всего к железной дороге и аэропорту расположен Сольвычегодск (до станции и аэропорта Котласа 17 км), однако он отделён от них рекой Вычегда, на которой нет моста, что затрудняет доступность города для туристов (рис. 1).

² 1 – Соловецкие острова, 2 – Каргополь, 3 – Кенозерский национальный парк, 4 – село Ломоносово, 5 – Пинежские пещеры, 6 – Сольвычегодск.

Географическое положение родины М.В. Ломоносова можно было бы назвать наиболее выгодным из всех рассматриваемых объектов, так как она удалена от федеральной трассы М8 на 11 км, однако островное положение села, где находится мемориальный музей учёного, затрудняет его доступность для туристов. Обычно туристы по пути посещают село Холмогоры, расположенное в 8 км от трассы М8 и в 60 км от Архангельска по прямой линии, а затем переправляются через речную протоку на пароме на Куростров, где и находится село Ломоносово. Но в межсезонье это сделать проблематично. Зимой действует ледовая переправа.

Каргополь удалён от ближайшей железнодорожной станции Няндомы на 78 км. Он связан с ней автодорогой регионального значения, которая далее выходит на территорию Карелии.

Соловецкие острова, расположенные в Белом море в 240 км к северо-западу от Архангельска, удалены от основных транспортных путей, что делает их доступность сложной, зависящей от сезона года и погоды. Карельский город Кемь, в котором есть железнодорожная станция и порт, является ближайшим к островам транспортно-распределительным узлом, через который пребывает основная масса туристов.

Кенозерский национальный парк расположен в западной части Архангельской области в 300 км к юго-западу от Архангельска. Однако сложность его доступности связана со значительной удалённостью от основных дорог (до ближайшей железнодорожной станции Плесецкая 120 км по прямой линии). Каргополь и Кенозерский национальный парк наиболее удалены от аэропортов.

Пинежские карстовые пещеры (некоторые из них находятся на территории заповедника и не доступны для туристов) расположены в 100 км к востоку от Архангельска, с которыми они связаны единственной дорогой, большая часть которой не имеет твёрдого покрытия. В 85 км от пещер проходит железнодорожная линия Архангельск — Карпогоры.

Исследования по изучению транспортно-географического положения рекреационных объектов Архангельской области проводил И.А. Потапов [4, 5, 6]. Методика основана на балльной оценке временных и экономических расстояний между рекреационными объектами и местами формирования туристских потоков. В качестве критериев для оценки использовались факторы, влияющие на транспортную доступность рекреационных объектов. Это, прежде всего, стоимость проезда, время перемещения, количество видов транспорта, а также время ожидания их стыковки в транспортной схеме, регулярность и сезонность движения транспорта, характер покрытия автодорог. В качестве мест формирования туристских потоков рассматривались крупные города (Москва, Санкт-Петербург, Архангельск). Для доставки туристов к местам их интереса рассматривались регулярные маршруты транспорта, позволяющие наиболее быстро и с наименьшими затратами достичь цели путешествия. Все факторы, способствующие или препятствующие перемещению туристов, оценивались в баллах. При этом величина балла тем выше, чем сильнее он препятствует достижению турист-

ской цели. Чем ниже суммарный балл, тем выгоднее транспортно-географическое положение объекта (табл. 1) [6, Потапов И.А.].

Мы дополнили данную методику изучением транспортной связанности рассмотренных рекреационных объектов, что важно для разработки логистических туристских схем и дальнейшего планирования маршрутов по области. Для этого мы изучили транспортную карту Архангельской области и определили положение рекреационных объектов относительно дорог и по отношению друг к другу. Объекты, которые имеют выгодное транспортно-географическое положение относительно друг друга, мы рекомендовали для включения в комбинированные маршруты.

Таблица 1

Оценка выгодности транспортно-географического положения основных дестинаций Архангельской области относительно мест формирования туристских потоков при использовании различных транспортных схем

Город	Балл															
	Дестинация															
	Номер транспортной схемы															
	Каргополь			Сольвычегодск		Кенозерье		Ломоносово			Пещеры Пинеги			Соловки		
1 ³	2	9	2	7	1	2	7	8	10	2	7	9	3	4	6	
Архангельск	-	7	11	13	10	-	11	-	-	4	-	-	5	-	9	22
СПб	11	16	-	15	-	15	19	9	22	-	22	9	-	-	12	16
Москва	13	11	-	12	-	17	18	10	17	-	18	9	-	24	13	22

Результаты и их обсуждение

Как следует из таблицы, добраться одним видом транспорта можно только из Архангельска и только до трёх из рассматриваемых рекреационных объектов (до Каргополя и пещер можно доехать рейсовым автобусом, до Соловков — самолётом). При этом балл оценки положения Каргополя относительно Архангельска при использовании автобуса хуже, чем при использовании транспортной схемы «поезд – автобус» из-за небольшой частоты рейсов. Для доставки туристов из Архангельска в Каргополь выгоднее использовать схему «поезд — автобус» (транзитом через станцию Няндомы), в Сольвычегодск — «самолёт — автобус» (транзитом через Котлас), в Ломоносово — «автобус — паром», к Пинежским пещерам — автобус, на Соловки — самолёт. Очевидно, что все перечисленные дестинации выгоднее расположены относительно Архангельска, чем относительно Москвы и Санкт-Петербурга⁴.

Положение дестинаций относительно Москвы и Санкт-Петербурга примерно одинаково, для каждого из этих центров формирования туристских потоков есть наиболее выгодные схемы. Так, положение Каргополя относительно Москвы наиболее выгодно при использовании схемы «поезд — автобус» (транзитом через станцию Няндомы), хотя схема

³ Номер транспортной схемы с определённым сочетанием видов транспорта: 1 - самолёт — поезд — автобус; 2 - поезд — автобус; 3 - поезд — самолёт; 4 - самолёт — самолёт; 5 - поезд — самолёт; 6 - поезд — теплоход; 7 - самолёт — автобус; 8 - поезд — автобус — паром; 9 - автобус; 10 - автобус — паром.

⁴ Атлас автомобильных дорог России. Архангельская область. СПб.: Карта, Роскартография 2008.

«самолёт — поезд — автобус» (транзитом через аэропорт Архангельска и станцию Няндомы) незначительно отличаются по оценке. Из Санкт-Петербурга наиболее выгодно использование схемы «самолёт — поезд — автобус». Использование этой схемы имеет преимущества перед схемой «поезд — автобус» по причине того, что поезд из Санкт-Петербурга ходит реже (летом раз в день, зимой 4 раза в неделю). Сольвычегодск доступен из Москвы и Санкт-Петербурга при использовании схемы «поезд — автобус» (транзитом через станцию Котлас), возможно использование схемы «самолёт — самолёт — автобус» (транзитом через аэропорты Архангельска или Сыктывкара и Котласа), но редкость авиарейсов и цена билетов снижает её выгодность.

Положение Кенозерского национального парка относительно Москвы и Санкт-Петербурга сложное из-за удалённости его от основных транспортных путей. При этом несколько выгоднее использовать схему «самолёт — поезд — автобус» с транзитом через аэропорт Архангельска и станцию Плесецкая. Ломоносово, так же как Пинежские пещеры, доступно для туристов только транзитом через Архангельск, при этом наиболее выгодно использовать схему «самолёт — автобус» (в отношении Ломоносово нужен ещё паром). Соловки наиболее доступны из Москвы и Санкт-Петербурга при использовании туристами схемы «самолёт — самолёт» с транзитом через Архангельск.

Но для туристов из Санкт-Петербурга выгодно использовать и маршрут «поезд — теплоход» с транзитом через Кемь. Из трёх рассматриваемых центров формирования туристских потоков именно для туристов из Санкт-Петербурга эта схема наиболее приемлема.

Большое значение при стратегическом планировании имеют известность и статус («узнаваемость») дестинаций. Это даёт рекреационным объектам преимущества, способствующие устойчивому интересу к ним туристов. Следовательно, такие дестинации должны быть в приоритетном развитии.

В Архангельской области наиболее «статусным» является Спасо-Преображенский монастырь на Соловецких островах, внесённый в список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО, в связи с чем он является наиболее известным и посещаемым туристским направлением в области. В историческом городе Каргополе, основанном в 1146 г., и в его округе насчитывается 28 памятников градостроительства и архитектуры федерального и 150 регионального значения. Он также является популярным направлением для туристов в области. Кенозерский национальный парк включён во всемирную сеть биосферных резерватов ЮНЕСКО; это уникальный сохранившийся до наших дней образец североевропейского культурного ландшафта [7, Heldt Cassel S.; 8, Pashkevich A., с. 120].

Сольвычегодск — исторический город, который основан в 1492 г. Здесь также есть памятники архитектуры и градостроительства (4 объекта федерального и 33 регионального значения). Но у этой дестинации есть существенное дополнительное преимущество. Сольвычегодск — бальнеологический курорт с уникальными минеральными водами мацестин-

ского типа и грязями, в городе работают взрослый и детский санатории [9, Потапов И.А., с. 103].

Данные направления привлекают туристов, которые задерживаются здесь более чем на двое суток. Эти места могут существовать и развиваться и как самостоятельные дестинации, и в составе сборных туристских маршрутов. Однако удалённость от основных транспортных путей снижает их доступность. Поэтому при разработке концепции развития туризма Архангельской области данная проблема должна рассматриваться как основная.

Из всех представленных в работе мест туристского интереса в Архангельской области, как показывают данные табл. 1, наиболее выгодное транспортно-географическое положение относительно мест формирования туристских потоков имеет Каргополь. Это следует учесть при разработке концепции развития туризма области, так как внимание областной администрации к решению транспортно-инфраструктурных проблем поспособствует инвестиционной привлекательности места и увеличению потока туристов.

До Кенозерского национального парка можно добраться только на автобусе от железной дороги (от станции Плесецкая 150 км по плохой дороге). Для привлечения туристов следует воспользоваться близостью положения парка относительно Каргополя. Каргопольский сектор парка расположен в 50 км от города по региональной дороге с асфальтовым покрытием, которая далее выходит на территорию Карелии. Основная часть парка и самое большое озеро — Кенозеро — находятся в его Плесецком секторе. От центра парка — села Вершинино — до Каргополя по дороге 130 км, однако 50 из них (между деревнями Ширяиха и Самково) не имеют покрытия, поэтому в настоящее время использование дороги проблематично. Объединение Каргополя и Кенозерского национального парка в один кластер делает эти дестинации более привлекательными, расширит возможности по разработке туров и увеличит время пребывания там туристов. Каргополь может стать «воротами Кенозерского национального парка», чему способствует наличие региональной автотрассы, соединяющей его с Карелией. В результате город может стать транспортно-распределительным узлом для обширной территории с привлекательными объектами показа.

Соловецкие острова доступны для туристов только транзитом через Архангельск или Кемь. При этом самый бюджетный маршрут проходит через Карелию, поэтому целесообразно в период навигации на Белом море составлять совместные туры на Соловки с посещением дестинаций Карелии. С закрытием навигации острова становятся доступны только по воздуху через Архангельск. Следовательно, зимние программы начинаются в Архангельске, чем нужно воспользоваться, комбинируя их с посещением объектов в районе Архангельска.

Село Ломоносово, в силу своего островного географического положения и ограниченной аттрактивности, в настоящее время не может существовать как самостоятельная дестинация. На родине Ломоносова точками туристского интереса могут быть только мемориальный музей учёного и косторезный промысел местного населения. Но данные аттракции займут туристов лишь на несколько часов. Близость Архангельска позволяет организовывать

экскурсии, ограниченные по времени, проезд на экскурсионном автобусе должен увязываться с расписанием парома, индивидуальные поездки на рейсовом автобусе по этой причине затруднительны. Следует обратить внимание на туристов, путешествующих на личном транспорте. Близость федеральной трассы диктует необходимость создания в селе Ломоносово условий для автотуристов, что может увеличить поток индивидуальных туристов, не связанных с туроператорами и графиком организованных экскурсий. Но поток любых туристов на остров ограничен временем ледостава и ледохода.

Вблизи Пинежских пещер существует два гостиничных комплекса, но набор элементарных рекреационных занятий там ограничен посещением пещер, буферной зоны Пинежского заповедника, активным отдыхом (в зимнее время устраивается горнолыжный спуск на Красной горке). Доступность этой дестинации ограничена единственной дорогой, которая связывает её с Архангельском и посёлком Пинега. Пещеры расположены в 117 км от села Ломоносово, а между правым берегом Северной Двины и Куростровом существует паромная переправа. Следовательно, можно связать эти дестинации в один маршрут, который, прежде всего, может быть рассчитан на автотуристов. От пещер до ближайшей железнодорожной станции Паленьга 85 км, однако данная железная дорога тупиковая и в настоящее время не имеет значения для доставки туристов, но после реализации проекта «Белкомур» и выхода её в Республику Коми появится возможность приглашать туристов из этого региона.

Заключение

Таким образом, стратегия рекреационного развития Архангельской области должна включать мероприятия, направленные на улучшение транспортно-географического положения основных дестинаций, особенно имеющих высокий статус. Для этого необходимо совершенствование транспортной инфраструктуры, выбор приоритетных логистических схем доставки туристов.

Из всех рассмотренных в работе дестинаций наиболее выгодное транспортно-географическое положение у Каргополя. Кенозёрский национальный парк, напротив, занимает наименее выгодное транспортно-географическое положение относительно указанных центров в силу наибольшей удалённости от основных транспортных путей. Но близость парка к Каргополю и связанность этих дестинаций автодорогой даёт возможность объединения этих туристских направлений в единый кластер. Таким образом, при планировании развития туризма в области Каргополь следует рассматривать как инвестиционно привлекательное направление, обещающее при наименьших вложениях окупиться быстрее всего. Этому способствует наиболее выгодное транспортно-географическое положение. А включение в программы пребывания в Каргополе посещения Кенозерского национального парка сделает это направление привлекательным для большего количества категорий туристов. Но без реконструкции дороги, связывающей город и парк, развитие направления невозможно.

У Соловецких островов сложное транспортно-географическое положение, но его объекты имеют самый высокий статус, узнаваемость и популярность у туристов. Для совершенствования логистических схем доставки туристов на острова необходимо учесть сезонность навигации на Белом море. В силу чего летом, во время навигации, для поездок на Соловки дешевле использовать транзит через карельский порт Кемь по схеме «поезд — теплоход». Особенно выгоден этот маршрут для туристов, направляющихся из Санкт-Петербурга. Для организации бюджетных туров на Соловки надо использовать это преимущество. С закрытием навигации становится возможным только воздушное сообщение. Самолёт летит из Архангельска, но не каждый день, что является препятствием для организации туров. Поэтому зимние путешествия на Соловецкие острова подразумевают для туристов большие расходы. Уменьшить их можно при организации чартерных рейсов. И программы пребывания должны быть достаточно привлекательны для разных категорий туристов, иначе зимний туризм на Соловках станет убыточным. Близость к Карелии и лучшая транспортная связанность с ней в период навигации способствуют созданию комбинированных туров с посещением и её достопримечательностей.

Сольвычегодск — город со значительным рекреационным потенциалом, который в настоящее время используется слабо. Препятствием для этого является отделённость Сольвычегодска рекой без моста от аэропорта и железнодорожной станции (в стороне от города есть понтонная переправа, работает паром). В настоящее время туризм в городе развивается только за счёт посетителей санатория. Решение проблемы с переправой сделало бы данное направление более популярным как для туристских групп, так и для индивидуальных туристов. Существует проект моста через Вычегду, но он остаётся нереализованным долгое время. Другим преимуществом Сольвычегодска является его транспортная связанность с Великим Устюгом, «родиной Деда Мороза», одним из самых популярных туристских направлений, находящимся в соседней Вологодской области. Это даёт возможность для разработки интересных комбинированных маршрутов.

Пинежские пещеры доступны в настоящее время для туристов только транзитом через Архангельск. Улучшится транспортно-географическое положение после завершения строительства железной дороги от станции Карпогоры до станции Вендинга в Республике Коми (проект «Белкомур»), когда появится транспортная связь с уральскими регионом. В этом случае возникнут новые центры формирования туристских потоков. Ближайшая к пещерам станция Паленьга станет транспортно-распределительным центром. Но для того чтобы привлечь туристов, необходимо увеличить привлекательность данного туристского направления.

Родина М.В. Ломоносова из рассмотренных дестинаций ближе всех находится к главной федеральной трассе области М8, но островное расположение уменьшает выгодность её транспортно-географического положения. В настоящее время использование этой дестинации как самостоятельной не целесообразно, но включение в комбинированные маршруты

перспективно. Возможна разработка маршрута, связывающего село Ломоносово и Пинежские пещеры, так как между этими туристскими направлениями существует транспортная связь (паром с Курострова, дорога от деревни Среднепогостской). Это особенно актуально для автотуристов. Следовательно, при планировании развития туризма в области нужно учесть возможности для автотуризма, особенно для мест, в которые сложнее добраться регулярными рейсами. Необходимо создание мотелей, кемпингов и организация регулярных паромных переправ через реки, совершенствование дорожного покрытия.

Качество автодорог в области является серьёзным препятствием для развития туризма. Если устранить факторы, которые затрудняют транспортную доступность дестинаций, то их транспортно-географическое положение улучшится. Кроме ремонта и строительства дорог, нужно увеличить регулярность рейсов, синхронизировать и сделать стыковки разных видов транспорта более удобными для туристов.

Литература

1. Цветков А.Ю. Цели и стратегия развития территории (на примере Соловецкого архипелага) // Арктика и Север. 2017. № 27. С. 52–58. DOI: 10.17238/issn2221 – 2698.2017.27.52
2. Цветков А.Ю. Стратегия рекреационно-инфраструктурного развития Соловецких островов // Экономика и предпринимательство. 2018. № 2 (91). С. 282–286.
3. Потапов И.А. Изучение транспортной доступности территории при рекреационном освоении местности // География и туризм: сб. науч. тр. /Пермский гос. ун-т. Под ред. А.И. Зырянова. Пермь: Изд-во Пермского государственного университета, 2008. Вып. 5, С. 79–82
4. Потапов И.А. Оценка транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Соловецких островов) //Географический вестник. 2014. №3 (30). С. 121–129.
5. Потапов И.А. Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов для целей туризма // Вестник Северного (Арктического) Федерального Университета. Серия «Естественные науки». 2015. № 1. С. 29–37.
6. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4 (65). DOI:10.12737/20182
7. Heldt Cassel S., Pashkevich A. Tourism development in the Russian Arctic: reproducing or challenging the hegemonic masculinities of the frontier // Tourism, Culture & Communication. 2018. Vol. 1. No. 1. Pp. 67–80.
8. Pashkevich A., Stjernström O., Lundmark L. Natur-based tourism, conservation and institutional governance: a case study from the Russian Arctic // The Polar journal. 2016. No. 1. Pp. 120–130.
9. Потапов И.А. Проблемы рекреационного развития Сольвычегодска // Современные проблемы сервиса и туризма. 2017. Т. 11. № 2. С. 102–110. DOI: 10.22412/1995-0411-2017-11-2-102-110

References

1. Tsvetkov A.Yu. Tseli i strategiya razvitiya territorii (na primere Solovetskogo arhipelaga) [The objectives and strategy of the spatial development (the case of the Solovetsky archipelago)]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2017, no. 27, pp. 52–58. DOI: 10.17238/issn2221 – 2698.2017.27.52
2. Tsvetkov A.Yu. Strategiya rekreatsionno-infrastrukturnogo razvitiya Solovetskikh ostrovov [Strategy of Recreational and Infrastructure Development of the Solovetsky Islands]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo* [Journal of Economy and entrepreneurship], 2018, no. 2 (91), pp. 282–286.
3. Potapov I.A. Izuchenie transportnoy dostupnosti territorii pri rekreatsionnom osvoenii mestnosti [Study of transport accessibility of the territory during recreational development of the area]. *Geo-*

- grafiya i turizm: sb. nauch. tr.* [Geography and tourism: Proc. Perm State University]. Perm', Perm State University Publ., 2008, vol. 5, pp. 79–82.
4. Potapov I.A. Otsenka transportno-geograficheskogo polozheniya rekreatsionnykh ob"ektov (na primere Solovetskikh ostrovov) [The evaluation of transport and geographic location of recreational objects (based on the example of the Solovetsky islands)]. *Geograficheskiy vestnik* [Geographical Bulletin], 2014, no. 3 (30), pp. 121–129.
 5. Potapov I.A. Otsenka transportno-geograficheskogo polozheniya Solovetskikh ostrovov dlya tseley turizma [Estimate of transport and geographical location of the Solovetsky islands for tourism]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) Federal'nogo Universiteta. Seriya «Estestvennye nauki»* [Vestnik of Northern (Arctic) Federal University. Series: Natural sciences], 2015, no. 1, pp. 29–37.
 6. Potapov I.A. Metodicheskie podkhody k analizu transportno-geograficheskogo polozheniya rekreatsionnykh ob"ektov (na primere Arkhangel'skoy oblasti) [Methodological approaches to the analysis of transport-geographical location of recreational objects (the example of Arkhangelsk region)]. *Servis v Rossii i za rubezhom* [Service in Russia and abroad], 2016, vol. 10, no. 4 (65), pp. 43–55. DOI:10.12737/20182
 7. Cassel S.H., Pashkevich A. Tourism development in the Russian Arctic: reproducing or challenging hegemonic masculinities of the frontier. *Tourism, Culture & Communication*, 2018, vol. 18, no. 1, pp. 67–80.
 8. Pashkevich A., Stjernström O., Lundmark L. Nature-based tourism, conservation and institutional governance: a case study from the Russian Arctic. *The Polar Journal*, 2016, no. 1, pp. 112–130.
 9. Potapov I.A. Problemy rekreatsionnogo razvitiya Sol'vychegodska [The problems of recreational development of Solvychevodsk]. *Sovremennye problemy servisa i turizma* [Service and tourism: current challenges], 2017, vol. 11, no. 2, pp. 102–110. DOI: 10.22412/1995-0411-2017-11-2-102-110