

4. Мельников П.И. Дорожные записки (На пути из Тамбовской губернии в Сибирь) // Полн. собр. соч. 2-е изд. СПб., 1909. Т.7. С. 514–573.

5. Пермские епархиальные ведомости. Опыт описания некоторых церквей Соликамского уезда // 1874. № 19-20; 1875. № 39-40, 43-45, 49; 1876. № 1-2, 4-5.

6. Петухов Д.М. Горный город Дедюхин и окольные местности. СПб., 1864. С. 21–47.

7. Приказ Росохранкультуры Министерства культуры России от 30.05.2011 № 39-Р "О регистрации объекта культурного наследия регионального значения "Дедюхин горный город" в едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».

Yu.K. Nikolaev

MOUNTAIN TOWN DEDYUKHIN OF THE PERM PROVINCE

This article discusses the historical, geographical and industrial past of one of the centers of salt production in the province of Perm - Dedyukhin town, located on the northern outskirts of Berezniki. Town is founded in 1647, it became the basis for the construction of Berezniki. In 1952, the territory of the former mining town Dedyukhina, all dwellings and salt works was flooded.

Key words: mountain town Dedyukhin; salt works; Perm province; Pyskorsky monastery; Christmas Usolye; naturalist Johann Gmelin; Novo Usolye.

Nikolaev Yury Konstantinovich, Associate Professor of Department of Tourism, Perm State University; 15 Bukireva, Perm, 614990, Russia; nikagerb@mail.ru

УДК 911.3

И.А. Потапов

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ РЕКРЕАЦИОННЫХ ОБЪЕКТОВ (НА ПРИМЕРЕ СОЛОВЕЦКИХ ОСТРОВОВ)

Предлагается методика балльной оценки транспортно-географического положения рекреационных объектов относительно мест формирования туристских потоков.

Ключевые слова: транспортно-географическое положение; рекреационные объекты; туристские потоки.

Транспортная доступность рекреационных объектов является важной составляющей успешного развития индустрии туризма. Без наличия транспортных путей невозможно интенсивное рекреационное развитие какой-либо территории [3]. Важнейшим свойством любых объектов географического пространства является географическое положение. Для рекреационных объектов большое значение имеют особенности их экономико-географического положения (ЭГП) и, конкретно, его важнейшего вида – транспортно-географического положения (ТГП).

Основоположник учения об экономико-географическом положении Н.Н. Баранский определял ЭГП как отношение какого-либо места, района или города ко вне его лежащим данностям, имеющим то или иное экономическое значение независимо от того, будут ли эти данности природного порядка или созданы в процессе истории [1]. Транспортно-географическое положение он рассматривал как положение объектов относительно путей сообщения. Важность ТГП, на его взгляд, заключается в том, что через его улучшение, строительство дорог, оптимизацию движения транспорта можно регулировать выгодность экономико-географического положения объекта в целом, так как дороги связывают регионы с объектами, имеющими для них экономическое значение. Транспортно-

© Потапов И.А., 2014

Потапов Игорь Александрович, кандидат географических наук, доцент кафедры географии и геоэкологии Северного (Арктического) Федерального университета имени М.В. Ломоносова; Россия, 163002, г. Архангельск, набережная Северной Двины, д.17; e-mail: ipdk@yandex.ru

географическое положение рекреационных объектов можно определить как положение их относительно мест формирования туристских потоков и путей доставки туристов. При этом выявляются препятствия для доступа туристов к рекреационным объектам, что позволяет оптимизировать планирование развития туризма в каждом конкретном регионе. По мнению А.Н. Новикова, М.С. Новиковой и В.М. Булаева, методологической проблемой исследования географического положения является отсутствие системы единиц и методики оценки [4]. Целью нашей работы является создание алгоритма оценки транспортно-географического положения рекреационных объектов.

Как отмечают Л.А. Безруков и Ц.Б. Дашпилов, для измерения ТГП используются, среди прочих, способы оценки и интерпретации расстояний между экономико-географическими объектами, которые выражаются в физических расстояниях, затратах времени на их преодоление, экономических расстояниях, связанных со стоимостью перемещения и т. д. [2]. Выбор критериев для оценки транспортно-географического положения объектов рекреации зависит от того, что является приоритетом для туристов в их перемещениях. Определенно, что это, прежде всего, скорость достижения цели и цена проезда, от которой зависит общая стоимость путешествия. Поэтому подход к оценке должен основываться на выявлении материально-временных затрат потенциальных туристов. В нашей работе мы рассматриваем экономические расстояния и затраты времени на перемещение туристов как основные показатели выгоды ТГП. Наименьшие материально-временные затраты туристов на проезд к рекреационным объектам будут показывать наибольшую выгодность их транспортно-географического положения.

Исследование выгоды ЭГП и ТГП должно подкрепляться конкретными показателями, отсутствие которых делает его абстрактным и не объективным. Количественная оценка, введение интегральных показателей не всегда корректно отражают суть географического положения объекта. Но для практического применения, решения конкретных задач, количественная оценка важна. Эта проблема решается через введение балльных оценок, различных коэффициентов, показывающих удаленность интересующего объекта от объекта, имеющего для него экономическое значение [4]. Надо учитывать, что в условиях конкуренции определение выгоды ЭГП объекта следует производить не только изнутри, когда исследуемый объект принимается как абсолютно ценный ресурс, но, прежде всего, «со стороны», «извне», что позволяет определить факторы привлекательности региона для вне его лежащих объектов (в зависимости от его значимости для них) [4]. Это актуально и при оценке ТГП рекреационных объектов.

Прежде всего, для измерения ТГП важно знать точки отсчета, относительно которых и оценивается удаленность рекреационных объектов, то есть места формирования основных туристских потоков, откуда и приезжает основная масса туристов. Посещаемость рекреационных объектов находится в прямой зависимости от их уникальности и привлекательности для туристов. Именно от этого зависит объем туристских потоков и их истоки. Явно, что рекреационные объекты, входящие в списки всемирного природного и культурного наследия ЮНЕСКО, или, тем более единственные в своем роде, привлекают много туристов независимо от места их проживания. Их положение относительно начала всех туристских маршрутов к данным объектам оценить довольно сложно. В таком случае ТГП подобных объектов следует определять относительно ближайших крупных транспортных центров, в которых сходятся все маршруты перемещения туристов, имеющие для рекреационных объектов наибольшее значение. В зависимости от уровня транспортной освоенности региона, это могут быть отдельные точки (столицы, административные центры) или многочисленные аэропорты, порты и станции, ближайшие к рекреационным объектам, через которые прибывает наибольшее количество туристов. Если же рекреационные объекты имеют местное значение, то их ТГП определяется относительно ближайших крупных населенных пунктов, которые обычно являются основными поставщиками туристов для них.

Транспортно-географическое положение зависит от видов транспорта и их количества в транспортной схеме, которой могут воспользоваться туристы. Кроме того, надо учитывать различные транспортные схемы, действующие на регулярной основе. Следует также дифференцировать пути сообщения по категориям (автодороги в зависимости от принадлежности и характера покрытия), сезонные местные факторы, препятствующие перемещению. Все это влияет на скорость и стоимость перемещения. Определенно, что транспортно-географическое положение нужно оценивать не для каждого конкретного рекреационного объекта данной территории, а для их территориальных сочетаний. Рекреационные объекты могут располагаться в географическом пространстве компактно,

что является преимуществом для ТГП. Здесь мы имеем дело с точечными объектами – городами, поселками, деревнями. В случае рассредоточенности рекреационных объектов по территории (площадные объекты), следует учесть коэффициент формы данного объекта. Такое возможно, например, на территориях национальных парков.

Таким образом, для определения ТГП рекреационных объектов решающее значение имеет стоимость и время, которое туристы затратят на проезд до них от мест формирования туристских потоков, качество дорог и сезонность их эксплуатации. ТГП зависит от используемого туристами вида транспорта.

Мы оценили транспортно-географическое положение наиболее значительной дестинации Архангельской области, имеющей мировое значение, – Соловецких островов. Наша оценка ТГП начинается с определения основных мест формирования туристских потоков к рассматриваемым рекреационным объектам, выявления стоимости проезда и времени перемещения туристов из них. При этом мы выбирали транспортные схемы, которые позволяют туристам достичь нужного места с наименьшими затратами времени и денег. Стоимость проезда и время перемещения указаны на официальных сайтах основных перевозчиков [5–7]. Если есть несколько возможных транспортных схем, то каждая оценивалась в отдельности. Время перемещения туристов и стоимость проезда от главных мест формирования туристских потоков до рекреационных объектов мы выразили в баллах (табл. 1). Таким образом, оценка ТГП рекреационных объектов в нашей работе соответствует сумме баллов, измеряемой коэффициентами времени и стоимости проезда туристов из условной точки формирования основных туристских потоков до этих объектов.

На время перемещения, а также, отчасти, на его стоимость, влияют некоторые факторы, которые, если являются препятствием в перемещении туристов, будут «утяжелять» суммарный балл ТГП. Это сезонность перемещения (проезд только в теплый период года, когда работает водная переправа, или только зимой, когда действует «зимник»), характер дорожного покрытия (твердое усовершенствованное, твердое, без покрытия, полевые дороги, лесные дороги), количество видов транспорта в транспортной схеме проезда до рекреационных объектов, время ожидания стыковочного транспорта в транспортной схеме, регулярность рейсов. Эти факторы мы тоже оценили в баллах (табл. 2–6). Если какой-то фактор не является препятствием для перемещения туристов, он оценивается в ноль баллов.

Таким образом, суммарный балл ТГП рекреационных объектов складывается из баллов, в которых оценено время и цена перемещения туристов до рекреационных объектов, и баллов, показывающих препятствия для их перемещения. Чем ниже суммарный балл, тем выгоднее ТГП. Знание суммарного балла ТГП рекреационного объекта позволяет проводить сравнения. Оценка транспортно-географического положения рекреационных объектов относительно различных точек формирования к ним туристских потоков позволяет определить приоритетные «туристские рынки» и продифференцировать категории туристов, а также выявить проблемы доставки туристов и пути их решения.

Таблица 1

Оценка времени и стоимости проезда туристов из мест формирования туристских потоков к рекреационным объектам (балл)

<i>Балл</i>	<i>Время (ч.)</i>	<i>Стоимость (тыс. руб.)</i>
1	0-2	0-2
2	2-4	2-4
3	4-6	4-6
4	6-8	6-8
5	8-10	8-10
6	10-12	10-12
7	12-14	14-16
8	14-16	16-18
9	16-18	18-20
10	18-20	20-22
11	20-22	22-24

Таблица 2

Оценка сезонности перемещения к рекреационным объектам (балл)

<i>Перемещение в течение всего года</i>	<i>Только летом, осенью, зимой или весной</i>
0	1

Таблица 3

Оценка качества дорожного покрытия (балл)

<i>Твердое усовершенствованное покрытие</i>	<i>Твердое покрытие</i>	<i>Без покрытия</i>	<i>Полевые или лесные дороги</i>
0	1	2	3

Таблица 4

Количество видов транспорта в транспортной схеме и ее оценка (балл)

<i>Один</i>	<i>Два</i>	<i>Три</i>	<i>Четыре</i>
0	1	2	3

Таблица 5

Оценка времени ожидания стыковочного транспорта (балл)

<i>До 3 ч.</i>	<i>До 6 ч.</i>	<i>До 9 ч.</i>	<i>До 12 ч.</i>	<i>До 15 ч.</i>	<i>До 18 ч.</i>
0	1	2	3	4	5

Таблица 6

Оценка регулярности рейсов в транспортной схеме

<i>1 раз в сутки и более</i>	<i>6 раз в неделю</i>	<i>5 раз в неделю</i>	<i>4 раза в неделю</i>	<i>3 раза в неделю</i>	<i>2 раза в неделю</i>	<i>1 раз в неделю</i>
0	1	2	3	4	5	6

При подсчете суммарного балла выгоды ТГП рекреационного объекта нужно учесть следующее. Если в транспортной схеме задействовано несколько видов транспорта, то время их перемещения берется общее, так же как и время ожидания стыковки. Суммируются также и цены за проезд различными видами транспорта. Если в транспортной схеме один из видов транспорта действует сезонно, то данная схема считается сезонной. Если в транспортной схеме один из видов транспорта имеет рейс реже одного раза в сутки, то он и определяет общую регулярность схемы. Качество автодорог определяется по характеру дорожного покрытия, которое имеет наибольшее распространение на маршруте. Структурирование суммарного балла позволяет выявить факторы, наиболее негативно влияющие на ТГП.

Соловецкие острова. Архипелаг расположен в западной части Белого моря, в 240 км к северо-западу от Архангельска, в 380 км к северо-востоку от Петрозаводска, в 450 км к юго-востоку от Мурманска, в 620 км к северо-востоку от Санкт-Петербурга, в 1060 км к северо-западу от Москвы. Архитектурный ансамбль Спасо-Преображенского Соловецкого монастыря вместе с другими культовыми постройками на островах имеет статус объекта Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО.

В качестве главных центров формирования туристских потоков на Соловецкие острова мы взяли Архангельск, Москву, Санкт-Петербург, Мурманск и Петрозаводск, ближайшие крупные города, из которых приезжают туристы, или которые используются как транспортные узлы. Оценка ТГП рекреационных объектов Соловков проводилась относительно положения этих городов и транспортных схем, которые связывают их с островами. Так как основные достопримечательности Соловецких островов так или иначе связаны с постройками монастыря, мы приняли их как точечный объект.

Мы рассмотрели три транспортные схемы, связывающие Соловецкие острова с Москвой. Первая схема предполагает перелет из Москвы на острова самолетом с пересадкой в Архангельске на другой самолет. Оцениваемые компоненты этой схемы приведены в табл. 7.

Таблица 7

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Москвы при использовании туристами авиационного транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	11215 руб.	6
Время в пути	2 ч. 30 мин.	2
Ожидание стыковки	2 ч. 05 мин.	0
Количество видов транспорта в схеме	1	0
Сезонность действия схемы	Весь год	0
Регулярность рейсов	2 раза в неделю	5
Суммарный балл ТПП		13

Вторая транспортная схема, связывающая Москву и Соловки, предполагает проезд на поезде до Архангельска и пересадку на самолет до островов. Оцениваемые компоненты этой схемы приведены в табл. 8. Третья схема связывает Москву и Соловецкие острова через Карелию. В нее входит проезд на поезде до карельской Кеми, откуда на теплоходе туристы попадают по Белому морю на Соловки. Оцениваемые компоненты этой схемы приведены в табл. 9.

Таблица 8

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Москвы при использовании туристами железнодорожного и авиационного транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	6251 руб.	4
Время в пути	23 ч. 17 мин.	12
Ожидание стыковки	6 ч. 58 мин.	2
Количество видов транспорта в схеме	2	1
Сезонность действия схемы	Весь год	0
Регулярность рейсов	2 раза в неделю	5
Суммарный балл ТПП		24

Таблица 9

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Москвы при использовании туристами железнодорожного и морского транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	3120 руб.	2
Время в пути	26 ч. 56 мин.	14
Ожидание стыковки	8 ч. 44 мин.	2
Количество видов транспорта в схеме	2	1
Сезонность действия схемы	Лето (во время навигации)	1
Регулярность рейсов	Каждый день	0
Суммарный балл ТПП		20

Из Архангельска до Соловецких островов есть два маршрута: авиационный прямой и железнодорожно-морской (через Кемь). Прямое морское сообщение из Архангельска на Соловки не имеет регулярного характера. Оцениваемые компоненты транспортной схемы с использованием авиационного транспорта приведены в табл. 10, с использованием железнодорожного и морского транспорта – в табл. 11.

При проезде на Соловецкие острова из Мурманска туристы могут воспользоваться только железнодорожно-морской схемой с пересадкой на теплоход в Кемь. Оцениваемые компоненты этой транспортной схемы приведены в табл. 12.

Таблица 10

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Архангельска при использовании туристами авиационного транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	4350 руб.	3
Время в пути	50 мин.	1
Количество видов транспорта в схеме	1	0
Сезонность действия схемы	Весь год	0
Регулярность рейсов	2 раза в неделю	5
Суммарный балл ТГП		9

Таблица 11

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Архангельска при использовании туристами железнодорожного и морского транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	2094 руб.	2
Время в пути	18 ч.	9
Ожидание стыковки	18 ч. 39 мин.	6
Количество видов транспорта в схеме	2	1
Сезонность действия схемы	Лето (время навигации)	1
Регулярность рейсов	4 раза в неделю	3
Суммарный балл ТГП		22

Таблица 12

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Мурманска при использовании туристами железнодорожного и морского транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	2305 руб.	2
Время в пути	14 ч. 25 мин.	8
Ожидание стыковки	1 ч. 14 мин.	0
Количество видов транспорта в схеме	2	1
Сезонность действия схемы	Лето (во время навигации)	1
Регулярность рейсов	Каждый день	0
Суммарный балл ТГП		12

При проезде туристов на Соловецкие острова из Санкт-Петербурга возможно использование двух транспортных схем: с использованием поезда и теплохода с пересадкой в Кеми и с использованием самолета с пересадкой в Архангельске (табл. 13, 14)

Таблица 13

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Санкт-Петербурга при использовании туристами железнодорожного и морского транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	2580 руб.	2
Время в пути	17 ч. 43 мин.	9
Ожидание стыковки	2 ч.	0
Количество видов транспорта в схеме	2	1
Сезонность действия схемы	Лето (во время навигации)	1
Регулярность рейсов	Каждый день	0
Суммарный балл ТГП		13

Таблица 14

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Санкт-Петербурга при использовании туристами авиационного транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	8100 руб.	5
Время в пути	2 ч. 20 мин.	2
Ожидание стыковки	2 ч.	0
Количество видов транспорта в схеме	1	0
Сезонность действия схемы	Весь год	0
Регулярность рейсов	2 раза в неделю	5
Суммарный балл ТГП		12

Туристам из Петрозаводска на Соловецкие острова целесообразнее ехать на поезде до Кеми, а оттуда теплоходом до места назначения. Оцениваемые компоненты данной транспортной схемы приведены в табл. 15.

Таблица 15

Оценка транспортно-географического положения Соловецких островов относительно Петрозаводска при использовании туристами железнодорожного и морского транспорта

<i>Оцениваемые компоненты</i>	<i>Показатель</i>	<i>Балл</i>
Цена проезда	2200 руб.	2
Время в пути	11 ч. 10 мин.	6
Ожидание стыковки	30 мин.	0
Количество видов транспорта в схеме	2	1
Сезонность действия схемы	Лето (во время навигации)	1
Регулярность рейсов	Каждый день	0
Суммарный балл ТГП		10

Мы видим, что суммарный балл выгоды ТГП различается в зависимости от используемой транспортной схемы. Таким образом, наиболее выгодное транспортно-географическое положение при использовании авиационного транспорта рекреационные объекты Соловецких островов имеют относительно Архангельска. Прежде всего, это объясняется тем, что Архангельск – ближайший крупный город, который может быть началом туристских потоков. Большое значение имеет и то, что у Архангельска имеется постоянное авиационное сообщение с Соловками, а в летний сезон организуются специальные чартерные рейсы под туристские группы. Однако выгоды транспортно-географического положения Архангельска относительно рекреационных объектов Соловков используются не полностью. Основная проблема заключается в редкости еженедельных регулярных авиационных рейсов.

Примерно одинаковое по выгоды транспортно-географическое положение рекреационные объекты Соловков при использовании авиационного транспорта имеют относительно Санкт-Петербурга и Москвы (12–13 баллов), различия заключаются только в стоимости проезда, которая определяется разницей в расстояниях. Но и здесь использование выгоды лимитировано тем, что прямых рейсов нет, а стыковка с авиарейсами Архангельск – Соловки возможна лишь два раза в неделю. Можно предположить, что данный факт снижает соответствующие туристские потоки. Так как регулярной воздушной связи с другими городами у Соловков нет, то все остальные транспортные схемы включают в себя проезд на поезде и теплоходе.

Островное положение рекреационных объектов Соловков и ограниченность навигации в Белом море делают эти транспортные схемы сезонными, что вместе с неудобными по времени стыковками «поезд – теплоход» ухудшают транспортно-географическое положение рекреационных объектов Соловецких островов относительно ближайших центров формирования туристских потоков при использовании железнодорожного и морского транспорта. Так, Архангельск и Москва, которые имеют выгодное авиационное транспортно-географическое положение относительно Соловков, при использовании в транспортной схеме поезда и теплохода существенно проигрывают в выгоды.

Но данная транспортная схема имеет большое преимущество по цене проезда, что при благоприятных условиях по другим факторам выгоды может сделать туризм на Соловки более массовым. Но к длительности пребывания в пути добавляется ожидание стыковки транспорта, что делает такую схему менее удобной и удорожает стоимость поездки (хотя есть исключение). Относительно Соловков наиболее выгодное транспортно-географическое положение при использовании поезда и теплохода имеют Санкт-Петербург (13 баллов), Мурманск (12 баллов) и Петрозаводск (10 баллов). Это объясняется как меньшими расстояниями между этими точками, так и удобными транспортными стыковками. Поэтому при планировании массового бюджетного туризма на Соловецкие острова, прежде всего, надо делать расчет на туристские потоки из этих городов, по крайней мере, пока не изменятся транспортные схемы.

Использование в транспортной схеме железнодорожного и авиационного транспорта целесообразно при передвижении на Соловки из Москвы, однако при этом выгода транспортно-географического положения ниже уровня транспортной схемы с использованием поезда и теплохода. Преимуществом этой схемы является более низкая цена проезда и круглогодичность использования. Выгода транспортно-географического положения при использовании этой схемы можно усилить за счет увеличения регулярности авиационных рейсов из Архангельска, сокращения времени в пути и ожидания стыковки рейсов в Архангельске.

Таким образом, можно утверждать, что изменение графика движения видов транспорта, участвующих в перевозках туристов, влияет на транспортно-географическое положение рекреационных объектов, делает их более или менее доступными. Транспортно-географическое положение рекреационных объектов имеет «плавающую выгоду», зависящую от изменения факторов, влияющих на их транспортную доступность.

Алгоритм оценки транспортно-географического положения рекреационных объектов заключается в следующем: определяются основные точки формирования рекреационных потоков к рассматриваемым рекреационным объектам; определяются регулярные транспортные схемы, которые могут быть использованы туристами для достижения данных объектов; выясняется время и цена проезда туристов от точки формирования туристских потоков до рекреационных объектов, их числовые значения переводятся в баллы по приведенной в тексте матрице; выявляются факторы, препятствующие или способствующие скорейшей доставке туристов к рекреационным объектам, величина их воздействия также выражается в баллах; все полученные баллы суммируются; сравниваются результаты оценки соответствующих транспортных схем относительно каждой точки формирования туристских потоков. Наименьшая оценка, данная транспортной схеме, свидетельствует о наиболее выгодном транспортно-географическом положении данного рекреационного объекта относительно конкретной точки формирования туристских потоков.

Библиографический список

1. Баранский Н.Н. Экономико-географическое положение // Становление советской экономической географии. М., 1980. С. 128–159.
2. Безруков Л.А., Дашилов Ц.Б. Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: методика и результаты оценки // География и природные ресурсы. 2010. № 4. С. 5–13.
3. Котляров Е.А. География отдыха и туризма: формирование и развитие территориальных рекреационных комплексов. М., 1978. 238 с.
4. Новиков Н.Н., Новикова М.С., Булаев В.М. Теоретико-методологические противоречия развития учения об экономико-географическом положении территории // География в школе. 2010. № 3. С. 29–33.
5. Официальный сайт ОАО РЖД. URL: <http://www.pass.rzd.ru/timetable/public/ru> (дата обращения: 12.04.14).
6. Официальный сайт «Нордавиа». URL: <http://www.nordavia.ru/pricetable/ru> (дата обращения: 12.04.14).
7. Официальный сайт ООО «Причал». URL: <http://www.prichalrk.ru/service/trans/ru> (дата обращения: 12.04.14).

I.A. Potapov

THE EVALUATION OF TRANSPORT AND GEOGRAPHIC LOCATION OF RECREATIONAL OBJECTS (BASED ON THE EXAMPLE OF THE SOLOVETSKY ISLANDS)

This study discloses a method of scoring transport and geographic location of recreational objects in relation to the places of formation of tourist flows.

Key words: transport and geographic location; recreational objects; tourist flows.

Igor A. Potapov, Candidate of Geography, Associate Professor of Geography and Geoecology Department, Northern (Arctic) Federal University; 17, Severnaya Dvina Emb., Arkhangelsk, 163002, Russia; ipdk@yandex.ru