

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(СПБГУ)

Институт наук о Земле

Кафедра экономической и социальной географии

Иванов Иван Андреевич

**Модернизация транспортной системы как фактор развития туризма в Тверской
области**

Выпускная бакалаврская работа
По направлению 021000 «География»

Научный руководитель
К.г.н., доцент К.Д. Шелест

«__» _____ 2018

Заведующий кафедрой
Д.г.н., проф. А.А. Анохин

«__» _____ 2018

Санкт-Петербург
2018

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ И ТУРИСТСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	5
1.1 Основные понятия и определения транспортной и туристской инфраструктуры.....	5
1.2 Научные подходы географического исследования региональной туристской и транспортной инфраструктуры	7
1.3 Правовые основы исследования	11
Глава 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ ТУРИЗМА В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ	14
2.1 Основные показатели развития туризма в Тверской области.....	14
2.2 Туристское зонирование Тверской области.....	16
2.3 Оценка развития туристской инфраструктуры по районам Тверской области.....	20
2.3.1 Анализ размещения объектов историко-культурного наследия.....	21
2.3.2 Анализ расположения мест размещения и общественного питания.....	26
2.4 Туристские маршруты и перспективы развития	28
Глава 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ	32
3.1 Особенности транспортной системы Тверской области	32
3.2 Современное состояние транспортной системы Тверской области.....	33
3.3 Транспортная доступность районов Тверской области.....	36
3.4 Перспективы модернизации транспортной системы для развития туризма в Тверской области.....	41
Заключение.....	44
Список литературы.....	45
Приложения	51

Введение

На сегодняшний день одним из главных направлений перехода к инновационному социально-ориентированному типу экономического развития страны является создание условий для улучшения качества жизни граждан Российской Федерации, в том числе за счёт развития инфраструктуры отдыха и туризма, а также обеспечения качества, доступности и конкурентоспособности туристских услуг. Туризм играет важную роль в решении социальных проблем, обеспечивая создание дополнительных рабочих мест, рост занятости и повышение благосостояния населения.

Тверская область является одним из лидирующих регионов России по количеству объектов историко-культурного наследия. Сочетаясь с природными богатствами, они образуют неповторимый ландшафт, который притягивает к себе уже не одно столетие миллионы людей. Малые исторические города и старинные сёла – наиболее яркие проявления этого феномена. Некоторые из них, например, Осташков и Торжок, давно стали признанными туристскими центрами.

Транспортная составляющая – необходимая часть не только для организации производительных сил на территории, но и в туристской сфере. От качества дорог и связности туристских объектов зависит построение маршрутов и направление туристских потоков.

Все вышесказанное предопределяет актуальность исследования.

Объект исследования – транспортная система Тверской области.

Предмет исследования – роль и влияние транспортной системы на развитие туризма в Тверской области.

Цель работы: дать оценку роли и значению транспортной инфраструктуры, как важнейшей части транспортной системы, в развитии туризма в Тверской области.

Цель предопределяет следующие задачи:

- рассмотреть теоретическую и правовую основы для исследования транспортной и туристской инфраструктуры
- дать оценку современного состояния и развития туризма в Тверской области, выделив ключевые центры притяжения;
- определить составляющие транспортной системы Тверской области и её связи с другими регионами
- оценить транспортную доступность районов Тверской области, выявить проблемные точки транспортной инфраструктуры и предложить способы решения транспортных проблем.

Методы исследования: картографический, аналитический, сравнительно-географический, метод географического районирования, метод полевых исследований, статистический, метод маркетингового анализа.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, 3 глав, 13 подглав, заключения. В работе представлены 3 картосхемы, 4 таблицы. В приложении представлены ещё 5 картосхем.

Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ И ТУРИСТСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Основные понятия и определения транспортной и туристской инфраструктуры

Сначала дадим определения ключевым понятиям, использованных в работе.

Транспортная система – это совокупность работников, транспортных средств и оборудования, элементов транспортной инфраструктуры и инфраструктуры субъектов перевозки, включая систему управления, направленную на эффективное перемещение грузов и пассажиров. Нужно отметить, что данный термин употребляется для характеристики транспортной сферы в границах определённой территории (района, региона, государства). Синонимичным является понятие «транспортный комплекс» [9].

Инфраструктура – это физические компоненты транспортной системы, которые занимают фиксированное положение в пространстве и создают транспортную сеть, включающую связи (сегменты автомобильных и железных дорог, трубопроводов и т. п.) и узлы (пересечения сегментов дорог, терминалы различного назначения и т. д.) [9].

Транспортная инфраструктура – часть инфраструктуры, включающая комплекс транспортных коммуникаций и устройств, обеспечивающих грузовые и пассажирские перевозки на территориях систем расселения [21].

К объектам транспортной инфраструктуры относятся пути сообщения, технические сооружения, грузовые и пассажирские вокзалы и станции, агентства по продаже билетов и организации перевозок, логистические центры, склады, инженерные сети, коммуникации и т. д.

Региональная транспортная инфраструктура – транспортная инфраструктура, расположенная в пределах данного региона. Особенность заключается в том, что в неё не входит подвижной состав, так как он жёстко не привязан к территории.

Функциями транспортной инфраструктуры на региональном уровне являются обеспечение экономики региона транспортными артериями, удовлетворение потребностей экономических субъектов в транспортных объектах, формирование транспортной сети региона, обеспечение взаимодействия между различными видами транспорта, повышение уровня социально-экономического развития региона [20].

Доступность – характеристика определённого пункта или территории, показывающая степень возможности преодоления выбранными способами пространства, отделяющего её от других рассматриваемых пунктов или территорий. При изучении транспортной доступности исследуется характер преодоления пространства различными видами транспорта. Развитие транспортной инфраструктуры даёт импульс для экономического роста территории, а увеличение транспортной доступности населённых пунктов положительно сказывается на качестве жизни населения [11].

С точки зрения развития туризма транспортная доступность территории играет одну из решающих ролей. В более выгодном положении оказываются туристские дестинации, расположенные поблизости от крупных транспортных магистралей и узлов. Им значительно легче продвигать свой продукт, чем дестинациям, расположенным на значительном удалении от основных транспортных потоков.

Теперь обратимся к ключевым понятиям туристской сферы.

Туризм – сложное понятие, трактуемое в разных источниках по-разному. Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в РФ» определяет туризм как временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания.

Туризм разделяется на международный (перемещение туристов через государственную границу – как иностранных, так и граждан РФ) и внутренний (в пределах территории РФ постоянно проживающими на её территории лицами). Разделяют организованных туристов, которые путешествуют по заранее приобретённому туру и определённому маршруту, и самостоятельных («диких»), организующих своё путешествие самостоятельно [44].

Понятие «дестинация» в туристской сфере ввёл новозеландский учёный Н. Лейпер. Под ним подразумевается конкретная территория, которую турист выбирает для посещения и проводит там некоторое время и на которой происходят основные процессы взаимодействия туриста с туристской инфраструктурой [16]. В нашем случае дестинациями являются муниципальные районы Тверской области.

1.2 Научные подходы географического исследования региональной туристской и транспортной инфраструктуры

Туристская инфраструктура – совокупность материальных объектов, являющихся носителями различных материальных и нематериальных свойств, которые обеспечивают максимально возможную количественную и качественную реализацию целей туристов при определённых пространственно-временных параметрах (в конкретном месте и в конкретное время) [4].

К региональной туристской инфраструктуре относят следующие элементы, показанные на схеме 1:



Схема 1. Элементы региональной туристской инфраструктуры

Источник: [6]

Транспортная инфраструктура туризма – это комплекс, охватывающий транспортные средства, транспортные объекты, транспортные и туристские компании, транспортные пути и маршруты, объекты сервиса и туризма в системе транспортного обслуживания, средства информации и связи, трудовые ресурсы, используемые для организации туризма [18]. Транспортная инфраструктура в данном случае является частью туристской как обеспечивающая связи между туристскими объектами, как материальная основа (пути сообщения) для перевозки туристов.

А. Л. Косманёв предлагает три подхода к исследованию региональной инфраструктуры туризма:

1) территориальный – изучение туристской инфраструктуры разных территориальных уровней (локальный, региональный, межрегиональный, зональный), а также анализ маршрутной инфраструктуры – обустройства отдельных туристских маршрутов. Данный подход основан на методах районирования, зонирования и выделения ареалов, что позволяет выявить

территории с разным уровнем развития туристской инфраструктуры и выделить перспективные для развития туризма.

2) отраслевой – изучение инфраструктуры отдельных видов туризма: культурно-познавательного, лечебно-рекреационного, экологического и других видов. Данный подход основан на классификационном методе и призван выявить наиболее привлекательные виды туризма.

3) функциональный – оценка функций туристской инфраструктуры: вместимости, комфортности, транспортной доступности, обеспеченности мобильной связью, безопасности. Данный подход использует оценочный метод и призван выявить роль туристской инфраструктуры в развитии территории [17].

Одним из основных показателей качества транспортной системы является транспортная доступность. Оценка транспортной доступности может проводиться разными способами. Обычно используют следующие показатели [42]:

Плотность (густота) путей сообщения – показатель, характеризующий обеспеченность региона транспортными путями и показывает, сколько километров транспортных путей приходится на 1000 км² площади территории:

$$P_s = \frac{L_{\text{Э}}}{S} \cdot 1000$$

где $L_{\text{Э}}$ – эксплуатационная длина транспортных путей, S – площадь территории региона.

Плотность (густота) сети – показатель, характеризующий транспортную обеспеченность населения территории и показывающий, сколько километров транспортных путей приходится на 10000 жителей:

$$P_H = \frac{L_{\text{Э}}}{H} \cdot 10000$$

где $L_{\text{Э}}$ – эксплуатационная длина транспортных путей, H – численность населения региона.

Транспортная подвижность (мобильность) населения – отношение численности населения, перевезённого транспортом общего пользования ($\sum H_{насс.}$) к общей численности населения территории (H).

$$T_{n_{II}} = \frac{\sum H_{насс.}}{H}$$

Коэффициент Энгеля служит для обобщённой оценки обеспеченности региона транспортной сетью.

$$K_{\text{Э}} = \frac{L_{\text{Э}}}{\sqrt{S \cdot H}}$$

Хорошим способом оценки транспортной доступности в нашем случае является метод оценки пространственного разграничения. Преимуществами данного метода являются простота расчёта и небольшое количество исходных показателей. Суть метода состоит в расчёте сложности преодоления пространства, разделяющего начальный и конечный пункт. При этом их характеристики не влияют на итоговое значение показателя. В качестве меры преодоления пространства могут использоваться различные показатели [11]. Так как нас интересуют прежде всего перевозки пассажиров, можно воспользоваться частотой движения общественного транспорта (прежде всего автобусов, маршруток и пригородных поездов) на заданном участке. Чем чаще он ходит, тем проще преодолеть расстояние между пунктами. Также частота движения общественного транспорта отражает в некоторой степени мобильность населения. Данный метод часто используется для оценки транспортной доступности определённых объектов, городских районов, туристских дестинаций.

Доступность общественного транспорта важна не только для местного населения, но и для туристов молодого возраста, которые часто не в состоянии купить себе экскурсионный тур либо использовать личный автотранспорт. Также нужно учитывать тот факт, что молодёжь является одной из самых мобильных категорий населения.

1.3 Правовые основы исследования

Основополагающими для работы с юридической точки зрения являются следующие нормативно-правовые акты:

1) Федеральный закон №132 «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» (с изменениями на 18 апреля 2018 года) [44].

В первой главе даются основные понятия, используемые в законе. Вторая глава определяет полномочия органов власти различного уровня в сфере туризма. В статье 3 туристская деятельность признаётся одной из приоритетных отраслей экономики. Статья 5 вводит классификацию объектов туристской индустрии (средств размещения, пляжей, горнолыжных трасс).

2) Закон Тверской области «О туристской деятельности в Тверской области» (с изменениями на 6 ноября 2015 года) [13].

Основная часть регионального закона повторяет положения федерального. Отметим несколько важных статей.

В статье 10 говорится, что органы государственной власти Тверской области должны поддерживать развитие туризма в Тверской области и создавать для этого благоприятные условия посредством привлечения инвестиций в строительство новых и модернизацию существующих туристских ресурсов.

В статье 11 перечисляются основные виды деятельности в сфере туризма в Тверской области:

- обеспечение размещения, питания, транспортного, экскурсионного, культурно-развлекательного, спортивно-оздоровительного и санаторно-курортного обслуживания туристов;
- организация массовых туристских, туристско-спортивных и туристско-оздоровительных мероприятий;
- информационно-методическая, рекламная и издательская деятельность, обслуживающая туризм;
- строительство и эксплуатация объектов туристской индустрии;

– подготовка и переподготовка квалифицированных кадров;
– иные виды деятельности, направленные на удовлетворение потребностей туристов и субъектов туристской деятельности.

4) Распоряжение Правительства Тверской области «О стратегии социально-экономического развития Тверской области на период до 2030 года» от 24.09.2013 [34].

5) Федеральная целевая программа «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)» [27].

Благодаря данной программе, в Тверской области создан туристско-рекреационный кластер (ТРК) «Верхневолжский», включающий в себя территории Калининского, Конаковского и Калязинского районов. Данный ТРК развивается за счёт инвестиций в прибрежную инфраструктуру с целью приёма круизных и яхтенных туристов, а также длительного их пребывания на территории области. Создаваемая в рамках инвестиционного проекта инфраструктура будет также использоваться для развития в регионе спортивно-оздоровительного туризма и парусного спорта.

6) Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года» от 31 мая 2014 г. [32]

В этом документе Тверская область признаётся одним из главных регионов культурно-познавательного туризма. Также подчёркивается значимость улучшения инвестиционной привлекательности региона. Даются общие цели и задачи развития туристской отрасли, в первую очередь повышение качества и конкурентоспособности туристского продукта России и развитие туристской инфраструктуры, формирование доступной и комфортной туристской среды.

7) Распоряжение Правительства Тверской области «О стратегии развития туризма в Тверской области до 2020 года» от 26.02.2013 [33].

Данная стратегия опирается на вышеназванные федеральный и региональный законы о туристской деятельности. В документе выделены

туристские зоны Тверской области и определена специализация каждой из них.

Главный региональный исполнительный орган власти в сфере транспорта – Министерство транспорта Тверской области, а в сфере туризма – Министерство туризма Тверской области (до 17 января 2017 года сфера туризма курировалась министерством экономического развития Тверской области).

Глава 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ ТУРИЗМА В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 Основные показатели развития туризма в Тверской области

Благодаря выгодному географическому положению и наличию значительного количества объектов туристского притяжения Тверская область занимает лидирующие позиции в таких видах туризма, как культурно-познавательный и рекреационный, а также в сфере активного отдыха на воде [33].

В 2017 году Тверскую область посетило 1,4 млн внутренних туристов (то есть граждан РФ), что обеспечило 23-е место среди всех субъектов РФ [40], и 14 тыс. иностранцев (50-е место среди всех субъектов РФ) [15]. В числе россиян, посещающих регион, максимальная доля принадлежит жителям Москвы и Московской области. Туристские потоки жителей Санкт-Петербурга и других регионов составляют в целом немногим более 35% от общего количества туристов [33].

Сравнительные данные по количеству туристов, посещающих Тверскую область и другие регионы Центрального и Северо-Западного экономических районов представлены в таблице 1.

Таблица 1. Количество внутренних и иностранных туристов, посещающих регионы Центрального и Северо-Западного экономических районов (по данным за 2017 год).

Субъект РФ	Число внутренних туристов, тыс. чел.	Число иностранных туристов, тыс. чел.
Москва	21000	4800
Московская область	14100	230
Санкт-Петербург	7500	3750
Владимирская область	4000	200
Ярославская область	3600	200

Субъект РФ	Число внутренних туристов, тыс. чел.	Число иностранных туристов, тыс. чел.
Вологодская область	2850	30
Калужская область	2500	30
Ленинградская область	2000	50
Тверская область	1400	14
Ивановская область	1300	н/д
Костромская область	960	н/д
Тульская область	650	15
Псковская область	380	30
Орловская область	335	н/д
Смоленская область	300	33
Рязанская область	300	15
Новгородская область	285	55
Брянская область	55	н/д

Составлено автором по статистическим данным [15; 40].

Из представленной таблицы следует, что Тверская область уступает пяти регионам Центральной России (Москве, Московской, Владимирской, Ярославской, Калужской областям) и трём – Северо-Запада (Санкт-Петербургу, Ленинградской и Вологодской областям). Это вполне объяснимо: туристская доступность и привлекательность городов-миллионеров и прилегающих регионов значительно выше, также высока популярность туристского маршрута «Золотое кольцо России», наиболее значимые центры которого расположены в Московской, Владимирской и Ярославской областях.

2.2 Туристское зонирование Тверской области

Проведение зонирования позволит разработать предложения по территориальной организации туристско-рекреационного комплекса Тверской области, которые будут способствовать устранению или смягчению негативного воздействия существующих факторов, сдерживающих развитие туризма в регионе [8].

В 2013 году авторы «Стратегии развития туризма в Тверской области до 2020 года» предложили следующее зонирование территории Тверской области по туристской направленности (представлено на картосхеме 1).



Картосхема 1. Туристское зонирование Тверской области, предложенное в 2013 г. Источник: [30].

На основе предложенного зонирования в 2014 году был выпущен новый путеводитель по Тверской области, структурированный в соответствии с данными зонами.

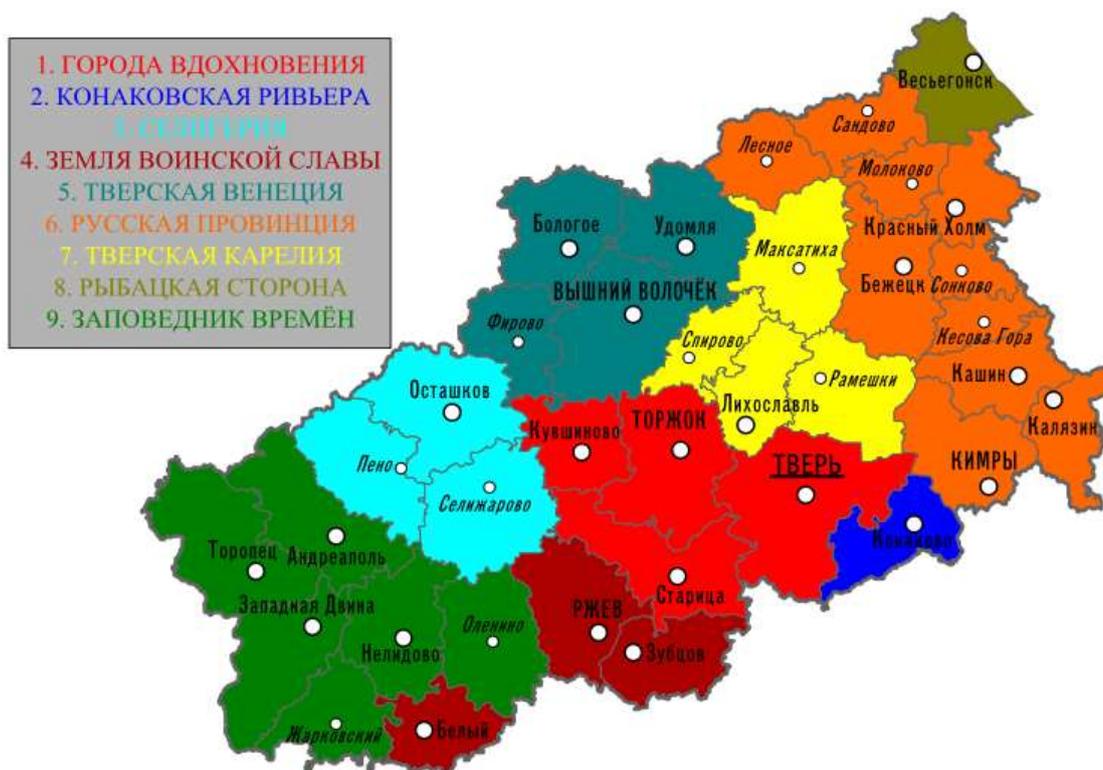
Это была первая попытка выделения зон с похожими параметрами с целью систематизации имеющихся и предложения новых туристских

маршрутов. На наш взгляд, данное зонирование в целом отражает специфику территории, однако и существует ряд недостатков.

Во-первых, не учтены в полной мере транспортные связи между районами. Лесной район связан автомобильной дорогой лишь с Максатихинским районом, отнесённым к «Тверской Карелии», и не имеет связи с районами «Бежецкого Верха». Фировский район имеет лишь весьма слабую транспортную связь (только по малодеятельной железной дороге) с «Селигерией», и его было бы логично включить в состав «Тверской Венеции».

Во-вторых, некоторые районы неудачно соотносятся с названиями соответствующих туристских зон. Например, зона «Тверское Троеградье» включает в себя четыре города вопреки логике названия (никогда не включались в этот маршрут город Кувшиново и Кувшиновский район). Кашин и Кашинский район отнесены к «Большой Волге», хотя Волга не протекает по их территории. К «Балтийской стреле» отнесены стоящие далеко в стороне от транспортного коридора Москва – Рига Андреапольский, Бельский и Жарковский районы.

Новое зонирование разработано Министерством туризма Тверской области в 2017 году. Оно уже используется на официальном туристском портале Тверской области, а также будет использовано в новом издании справочника-путеводителя по Тверской области. Выделено 9 туристских зон, представленных на картосхеме.



Картосхема 2. Туристское зонирование Тверской области, предложенное в 2017 году.

Составлено автором по [7;] (8).

Разработчики серьезно переработали названия маршрутов, а также выделили новые зоны. Проанализируем важнейшие изменения:

1) «Тверское Троеградье» получило название «Города вдохновения». Исключается логическая ошибка, обозначенная выше. Отмечается в названии и связь данной территории с творчеством великого русского писателя А. С. Пушкина. Здесь проходит составленный в советское время туристский маршрут «Пушкинское кольцо Верхневолжья».

2) «Московское море» (просторечное название Иваньковского водохранилища на Волге) получило более современно звучащее название «Конаковская ривьера», что отражает своеобразное «приморское» положение района и развитый водный и пляжный отдых.

3) Из «Балтийской стрелы» выделен район «Земля боевой славы» – места крупных сражений Великой Отечественной войны, а оставшаяся часть туристского района получила название «Заповедник времени», отражающее

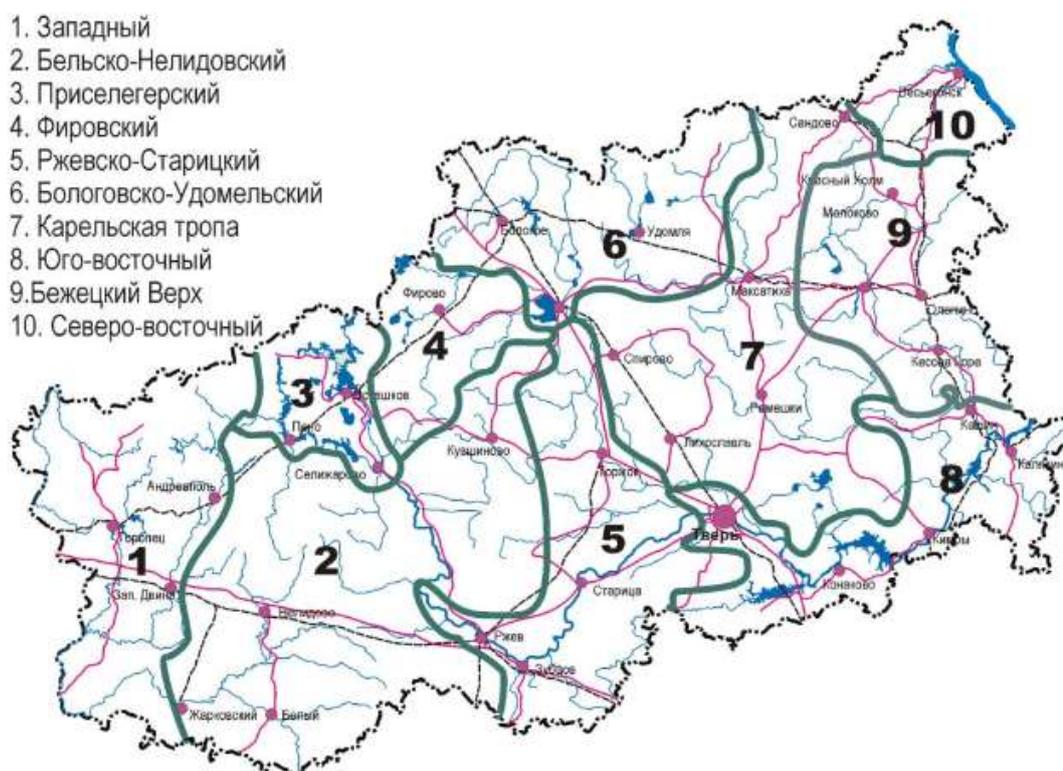
как наличие Центрально-Лесного биосферного заповедника (и в целом чистоту природы этих мест), так и словно застывший во времени старинный город Торопец с большим количеством памятников историко-культурного наследия. Сюда же, на наш взгляд, вполне обоснованно, включён Оленинский район, поэтому территория туристской зоны «Земля боевой славы» оказалась поделена на две части.

4) Территория «Бежецкого Верха» объединена с «Большой Волгой» и названа «Русская провинция», что символизирует старинные провинциальные малые города со своим укладом жизни.

5) Из «Бежецкого Верха» выделена территория Весьегонского района, получившая название «Рыбацкая сторона». Этот район находится на берегу Мологи и Рыбинского водохранилища и считается хорошим местом для рыбной ловли. За последние годы территория сильно изменилась: реконструирован речной порт с целью приёма круизных судов с Волги, открыто для проведения экскурсий производство Весьегонского винзавода, создан музей рака (символа города), отремонтирована и расширена городская гостиница и создано несколько загородных баз отдыха. Всё это позволяет выделить его в отдельную туристскую зону.

В целом, новое зонирование оказалось более удачным, учтены недоработки первого опыта и выделены новые, активно развивающиеся туристские районы.

Тверские географы А. А. Дорофеев и О. Л. Филимонов предложили туристское зонирование Тверской области на основе природных особенностей территорий без привязки к административным границам районов [10]. Данное зонирование представлено на картосхеме 3.



Картосхема 3. Туристское зонирование Тверской области с учётом природных особенностей территорий.

Источник: [10]

2.3 Оценка развития туристской инфраструктуры по районам Тверской области

Оценка развития туристской инфраструктуры на территории конкретного муниципального района – не самая простая задача. Районные администрации, по опыту автора, обычно не располагают точными данными по туризму в своём районе. База данных показателей муниципальных образований Росстата создана всего лишь несколько лет назад и охватывает небольшой промежуток времени, не по всем важным показателям доступны данные. Например, не ведётся подсчёт количества посетивших район туристов и сколько они тратят денег на его территории. Приблизительно оценить качество сферы туризма и её роль в развитии района можно лишь по косвенным показателям. В данном исследовании для оценки развития транспортной инфраструктуры были выделены следующие показатели:

1) Количество объектов историко-культурного наследия (ИКН). Тверская область – один из наиболее богатых объектами ИКН регионов России, но распределены они по территории неравномерно. Оценка данного показателя позволит нам выявить наиболее привлекательные районы в первую очередь для культурно-познавательного туризма.

2) Количество гостиниц и мест коллективного размещения. Данный показатель учитывает все официально зарегистрированные гостиницы, дома отдыха, хостелы и прочие подобные объекты (далее – «гостиницы») и даёт возможность судить о потенциале привлекательности территории, прежде всего, для внешних туристов. Логично предположить, что чем больше мест размещения, тем больше приезжает туристов, а количество мест в гостиницах примерно соответствует спросу на них – в убыток работать невыгодно.

3) Количество мест в объектах общественного питания. Хотя данный показатель сильно зависит от численности населения района (в больших городах – больше заведений общественного питания), тем не менее, он входит в сферу обслуживания туристов и возможная нехватка мест питания весьма ощутима.

2.3.1 Анализ размещения объектов историко-культурного наследия

Теперь перейдём непосредственно к оценке туристского потенциала районов. Сначала рассмотрим районы Тверской области с точки зрения количества объектов ИКН.

В первую очередь, объекты историко-культурного наследия обычно задействованы в культурно-познавательном туризме, поэтому анализ их размещения позволит отчасти выявить наиболее перспективные для его развития районы.

Объекты историко-культурного наследия размещены по территории области неравномерно. На территории области объекты, внесённые в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, отсутствуют.

Все объекты местного значения находятся в Государственном списке памятников истории и культуры Тверской области [26]. Объекты регионального и федерального значения находятся в Едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации [12]. Он постоянно обновляется, содержит наиболее полный и актуальный перечень объектов историко-культурного наследия. Однако автором выявлено несколько проблем при работе с реестром:

1) Во-первых, часто карта помещает объект не туда, где он находится, а в произвольную точку в пределах области. Например, императорский путевой дворец, расположенный в Твери, электронная система постоянно помещает в Весьегонск.

2) Во-вторых, автором замечено несколько ошибок в адресах объектов, то есть на карте место отмечено верно, а адрес дан неверный. К тому же иногда составители буквально переписывали адреса с документов, изданных ещё в 60-е годы, поэтому, например, в реестре существуют объекты, «прописанные» в Новоторжском районе (район переименован в Торжокский в 1963 году) и на территории ныне упразднённых сельсоветов.

Тем не менее, эти ошибки не критичны, легко распознаются и практически не влияют на результат исследования.

В Тверской области существует 9 городских округов. Два из них являются закрытыми административно-территориальными образованиями: ЗАТО Озёрный и ЗАТО Солнечный, и автором не рассматривались по причине отсутствия необходимых статистических данных и ограниченного доступа на их территорию. Удомельский городской округ с 1 января 2017 года включает в себя всю территорию бывшего Удомельского района (для удобства в работе используется традиционное название «Удомельский район»), а Осташковский городской округ с апреля 2017 года включает в себя всю территорию бывшего Осташковского района (для удобства в работе используется традиционное название «Осташковский район»). Остальные городские округа, за

исключением Твери (Вышний Волочёк, Кимры, Ржев, Торжок), для единообразия, удобства и наглядности оценки объединены с соответствующими районами. Тверь анализировалась отдельно от Калининского района по причине богатства объектами историко-культурного наследия как Калининского района, так и Твери.

В Едином реестре применяется следующая типология объектов:

- 1) памятник археологии (селища, городища, курганы и т. п.);
- 2) памятник истории (братские захоронения, строения, инженерные сооружения и т. п.);
- 3) памятник градостроительства и архитектуры (церкви, здания, усадьбы и т. п.);
- 4) памятник искусства (монументальные сооружения, скульптуры и т. п.).

Памятники археологии наиболее многочисленны, широко распространены, но в работе рассматриваться не будут, так как они обычно не представляют значимого экономического или туристского интереса.

Достаточно многочисленными являются памятники архитектуры (федерального, регионального и местного значения) и истории (регионального и местного значения). Памятники истории федерального значения и памятники искусства мы учитывать не будем по причине невозможности сделать какие-либо выводы из-за малого их количества (не более 1-2 на район).

Для удобства оценки на картосхеме сразу совмещены показатели количества памятников архитектуры или истории с вместимостью мест размещения и заведений общепита (их анализу размещения посвящена следующая подглава). Результат представлен на картосхемах 1 и 2 (см. приложения).

На картосхеме 1 представлены территориальные различия в размещении памятников архитектуры, гостиниц и заведений общепита в Тверской области.

По количеству памятников архитектуры можно выделить 5 групп районов:

1) В первую группу вошли наиболее богатые памятниками архитектуры районы: Торжокский, Осташковский, Торопецкий, Бежецкий и Кимрский районы и г. Тверь. Это наиболее перспективные для культурно-познавательного туризма районы области, её историческое ядро.

2) Во вторую группу вошли Старицкий, Зубцовский, Вышневолоцкий, Бельский, Краснохолмский, Калязинский и Кашинский районы. Это также достаточно привлекательные для культурно-познавательного туризма районы, если там хорошо развита инфраструктура.

3) В третью группу вошли Ржевский, Селижаровский, Калининский, Рамешковский, Конаковский и Весьегонский районы. Это районы, не сильно богатые архитектурным наследием, поэтому его значение вторично.

4) В четвёртую группу вошли Западнодвинский, Молоковский, Бологовский, Лихославльский, Кувшиновский, Максатихинский, Удомельский, Сонковский и Кесовогорский районы. В этих районах мало памятников архитектуры.

5) В пятую группу вошли районы, где практически нет памятников архитектуры: Андреапольский, Пеновский, Нелидовский, Оленинский, Жарковский, Спировский, Лесной, Сандовский и Фировский районы.

Памятники архитектуры расположены в основном в старинных городах, а в сельской местности редки (там более половины из них – церкви, реже – загородные усадьбы). На территории Тверской области расположен 251 памятник архитектуры федерального значения (по их количеству лидируют Торжокский (54), Торопецкий (48) районы и г. Тверь [36]) и 518 памятников архитектуры регионального значения (по их количеству лидируют г. Тверь (112), Торжокский (77) и Кимрский (54) районы. Тверскую область отличают большое количество церквей и зданий XVIII-XIX веков, что вполне типично для староосвоенного региона.

Теперь проанализируем размещение памятников истории на картосхеме

2. Можно выделить 5 групп районов:

1) В первую группу вошли наиболее богатые памятниками истории районы: Калининский, Старицкий, Ржевский и Осташковский районы. Это наиболее перспективные для военно-патриотического туризма районы. На их территории проходили наиболее ожесточённые бои во время Великой Отечественной войны.

2) Во вторую группу вошли Оленинский, Нелидовский, Зубцовский и Торжокский районы. Это также достаточно привлекательные для военно-патриотического туризма районы, если там хорошо развита инфраструктура.

3) В третью группу вошли Торопецкий, Андреапольский, Западнодвинский, Бельский, Селижаровский, Бологовский, Лихославльский и Конаковский районы. Здесь памятники истории играют вторичную роль.

4) В четвёртую группу вошли Пеновский, Кувшиновский, Вышневолоцкий, Спировский, Удомельский, Рамешковский, Кашинский, Кимрский и Краснохолмский районы. В этих районах мало памятников истории.

5) В пятую группу вошли районы, где практически нет памятников истории: Жарковский, Лесной, Сандовский, Фировский, Максатихинский, Бежецкий, Сонковский, Кесовогорский, Калязинский, Молоковский и Весьегонский районы.

Памятники истории в Тверской области представлены преимущественно братскими могилами и воинскими захоронениями, что связано с тяжёлыми кровопролитными боями, проходившими на половине территории области в годы Великой Отечественной войны. Памятников истории федерального значения всего четыре: два из них находятся в Ржеве, один в Зубцове (крупные воинские захоронения, отмеченные обелисками) и Торжокском районе (остатки шлюза Вышневолоцкой водной системы). Остальные памятники истории – регионального значения. Больше всего их сосредоточено в Калининском (51), Осташковском (41) и Ржевском (31)

районах. Из не связанных с войной объектами можно отметить Старый мост через Волгу в Твери и одну из первых железнодорожных больниц в России на станции Бологое.

Памятников искусства на территории региона мало (всего 7). Это бюст дважды Героя Советского Союза А. С. Смирнова в Рамешках (единственный в Тверской области федерального значения), памятники видным коммунистам и Героям Советского Союза и обелиски, примечательный в этом списке объект – памятник Афанасию Никитину в Твери.

Также следует упомянуть о четырёх районах (Жарковский, Фировский, Молоковский и Сандовский), в которых практически полностью отсутствуют объекты историко-культурного наследия. Эти районы расположены на периферии региона. Однако они могут развивать другие сферы туризма, напрямую не связанные с использованием историко-культурного наследия (агротуризм, экотуризм и т. п.).

2.3.2 Анализ расположения мест размещения и общественного питания

Снова вернёмся к картам 1 и 2 (см. приложения). Сначала проведём анализ мест размещения туристов. По их числу лидирует Осташковский район: озеро Селигер – одно из популярных мест отдыха. В числе лидеров и другие районы с крупными водоёмами: Конаковский район (Иваньковское водохранилище, также называемое «Московским морем»), Пеновский район (Верхневолжские озёра), Вышневолоцкий район (Вышневолоцкое водохранилище). Как видно, Конаковский, Селижаровский и Пеновский районы хорошо обеспечены местами размещения, хотя не богаты историко-культурным наследием. Отсюда следует важный вывод: поскольку зимой привлекательность отдыха на природе (и, как следствие, количество туристов) в климатических условиях Тверской области резко снижается, загруженность объектов размещения

заметно падает. Сезонность туризма – очевидный минус для этих районов, особенно тех, которые небогаты объектами ИКН.

В то же время Торопецкий район, находящийся в числе лидеров по количеству объектов историко-культурного наследия, имеет всего 90 мест размещения, что крайне мало по сравнению с другими подобными районами и является серьёзным слабым местом. Вероятно, сказывается целый комплекс негативных факторов: нахождение в стороне от транспортных магистралей, сильная удалённость района от Твери, Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов, низкая транспортная доступность, малоизвестность («нераскрученность»). Также довольно низкий показатель у Бельского района, входящего во вторую по привлекательности районов группу. В Краснохолмском районе места размещения отсутствуют вовсе – единственная гостиница, по данным автора, закрыта несколько лет назад. Это является серьёзной проблемой для привлечения туристов. Но в целом, наиболее привлекательные районы средствами размещения обеспечены хорошо. Также прослеживается другая закономерность: северные и западные районы области слабо обеспечены местами размещения, что связано с нахождением на периферии – худшей (по сравнению с центральными районами области) освоенностью территории.

Перейдём к анализу размещения заведений общественного питания по районам Тверской области. Данные о их количестве и вместимости доступны в базе данных показателей муниципальных образований Росстата. Нас интересует прежде всего вместимость этих заведений. При сравнении с обеспеченностью объектами историко-культурного наследия мы видим, что районы, богатые ими, хорошо обеспечены заведениями общественного питания, однако, как и в предыдущем случае, имеются отклонения. Здесь один из определяющих факторов – численность населения: чем более населена территория, тем больше заведений общепита. Наибольшая обеспеченность ими на наиболее населённых территориях, где районный центр – полусредний или средний город (и, разумеется, в Твери). Например, Удомельский район не

богат культурным наследием, но обеспеченность заведениями общепита у него высокая – на территории района находится крупная Калининская АЭС и полусредний город Удомля. В малонаселённых районах обеспеченность хуже (особенно это заметно в Бельском и Пеновском районах: первый относительно богат объектами историко-культурного наследия, а во втором высокая обеспеченность местами размещения).

Теперь рассмотрим совмещение трёх показателей, представленное на картах 1 и 2 (см. приложения). Мы видим, что районы с богатым архитектурным и историческим наследием (первой и второй группы) в целом хорошо обеспечены и местами размещения, и местами общественного питания, за исключением некоторых периферийных по отношению к областному центру районов (Торопецкий, Бельский, Оленинский и Краснохолмский районы). В этих районах, на наш взгляд, при развитии туризма нужно уделить первоочерёдное внимание инфраструктуре сферы обслуживания.

Выделим наиболее развитые туристские центры. В первую очередь это Тверь и Калининский район, Осташковский, Конаковский, Торжокский, Старицкий и Вышневолоцкий районы. Среднеразвиты Торопецкий, Пеновский, Селижаровский, Ржевский, Бологовский, Удомельский, Весьегонский, Бежецкий, Кашинский, Калязинский и Кимрский районы. Остальные районы значительно отстают по развитию инфраструктуры приёма и по количеству объектов историко-культурного наследия.

2.4 Туристские маршруты и перспективы развития

Как уже выше было отмечено, высокий транзитный потенциал, богатое историко-культурное наследие и природно-рекреационные ресурсы Тверской области позволяют создать весьма разнообразную сеть туристских маршрутов.

Разделим туристские маршруты на две категории:

- 1) межрегиональные туристские маршруты
- 2) внутрирегиональные туристские маршруты

По территории Тверской области проходит несколько крупных межрегиональных туристских маршрутов:

1) «Великие крепости Северо-Запада» (Москва – Торопец – Наумово – Пушкинские Горы – Псков – Изборск – Печоры – Великий Новгород) [23]

2) «Государева дорога» (Москва – Солнечногорск – Клин – Тверь – Торжок – Вышний Волочёк – Валдай – Великий Новгород – Санкт-Петербург [30]. У данного маршрута появятся хорошие перспективы для развития после открытия новой скоростной автомобильной дороги М11.

3) «Русь Великая» (Москва – Вязьма – Смоленск – Пушкинские горы – Псков – Печоры – Изборск – Старая Русса – Великий Новгород – Тверь) [23].

4) Круизные маршруты по Волге. Причалы для приёма круизных судов есть в Твери, Калязине и Весьегонске. Конаково и Кимры, хоть и находятся на Волге, действующих специальных круизных причалов не имеют, и их туристский потенциал не задействован. Причал в Конаково закрыт на ремонт в 2013 году. Ранее к нему причаливали суда с целью проведения экскурсий в город Клин (Московская область) на автобусном транспорте. Кимрский причал закрыт ещё в 1990-х годах. Согласно программе развития туристско-рекреационного кластера «Верхневолжский», обустройство причалов в этих городах намечено на 2019 год.

Другая проблема – отсутствие в Тверской области причалов для «зелёных стоянок» (обустроенные места для отдыха на природе пассажиров круиза). Ранее их было две: Новоокатово в Калязинском районе (причал закрыт в 1990-х годах) и Сосенки в Кимрском районе (причал закрыт в 2013 году в связи с планируемой застройкой прилегающей территории). Стоянка в Сосенках была востребована и использовалась для компенсации отклонений от графика движения судов, чтобы проходить через шлюзы канала им. Москвы по расписанию [31].

Внутрирегиональных маршрутов довольно много, но при этом нет официально утверждённого перечня. Поэтому выделим наиболее популярные маршруты по данным двух крупных туроператоров [19, 39]:

1) Тверь – Торжок – Осташков – исток Волги – Нило-Столобенская пустынь

2) Тверь – Торжок – Старица (различные варианты, в том числе включая маршрут «Пушкинское кольцо Верхневолжья»)

3) Тверь – Кашин – Калязин

4) Бежецк – Весьегонск

5) Тверь – Торопец – Центрально-Лесной биосферный заповедник

6) Тверь – Бежецк – Градницы

В Тверской области реализуется ряд инвестиционных проектов в сфере туризма. Наиболее крупными из них в настоящее время являются проекты «Завидово» (Конаковский район) и «Тверь Марина» (Калининский район).

Особая экономическая зона туристско-рекреационного типа «Завидово» (Конаковский район) предполагает создание туристской инфраструктуры европейского уровня, ориентированной на совмещение различных видов туризма в одном продукте. Это единственная зона подобного типа в Центральном федеральном округе. В рамках проекта создано несколько региональных центров притяжения:

1) современный высококлассный курорт на берегу Иваньковского водохранилища с яхт- и гольф-клубами и возможностью постоянного проживания;

2) пятизвёздочный отель Radisson Resort Zavidovo на 240 номеров на набережной Волги с конференц-центром и комплексом сопутствующей инфраструктуры;

3) Спортивный комплекс «Zavidovo Wake Park» (профиль – водные и пляжные виды спорта)

Планируется открыть аэропарк «Завидово» – центр развития малой авиации [24].

По мнению ряда экспертов, немаловажным направлением туризма для Тверской области сегодня являются значительные потоки самостоятельного («дикого») туризма. В ближайшей перспективе данный вид туризма вряд ли удастся сократить (переключить в низшие ценовые категории организованного туризма), не только по причинам низкого дохода многих граждан, предпочитающих подобный вид отдыха, но и поскольку для многих независимо от дохода такой отдых стал традицией [33].

Необходимо более полно использовать транзитный потенциал региона. Например, на презентации турпродукта Тверской области в Пекине китайским туроператорам было предложено включить в маршруты из Москвы в Санкт-Петербург остановку в Тверской области для организации гастрономической программы и показа достопримечательностей [43].

В целом, оценки экспертов и анализ последних статистических данных дают основания полагать, что основные показатели развития сферы туризма в Тверской области будут расти. Сейчас общий вклад туристской отрасли в ВРП региона составляет 1,5% (по данным [29]).

Глава 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1 Особенности транспортной системы Тверской области

Транспортная система Тверской области имеет несколько преимуществ перед системами других регионов.

Во-первых, регион находится в Центральной России. Следовательно, здесь благоприятные климатические условия, высокая степень освоённости территории как старопромышленной, высокий уровень урбанизации (75,6% городского населения, по данным Росстата [35]), развитая сеть железных и автомобильных дорог.

Во-вторых, через территорию Тверской области проходят три федеральные автодороги (М10 «Россия» Москва – Санкт-Петербург – граница с Финляндией, М9 «Балтия» Москва – Волоколамск – граница с Латвией и строящаяся скоростная автодорога М11 Москва – Санкт-Петербург), а также скоростная железная дорога Санкт-Петербург – Москва. Это даёт существенные выгоды: повышается транспортная доступность населённых пунктов, через которые проходят эти дороги, уменьшаются транспортные издержки производства.

В-третьих, в Тверской области наблюдается характерное для Центральной России явление: недозагруженность железных дорог, часть из которых в последнее время стали малодейственными (по ним проходит менее 8 пар пассажирских и грузовых поездов в сутки, они не электрифицированы и имеют один путь). Ранее эти линии эксплуатировались в качестве дублёров перегруженных магистральных железных дорог, а также использовались различными промышленными предприятиями, которым было необходимо подвозить и отправлять грузы по железной дороге. В наше время многие из этих предприятий ликвидированы, транзит грузовых и пассажирских поездов заметно снизился, и данные линии используются преимущественно с целью осуществления социально значимых пассажирских (дотируемых из бюджета

области) перевозок в населённые пункты, не связанные с сетью автодорог. Данные железные дороги, помимо транспортной, имеют историческую, архитектурную и туристскую значимость.

Примеры этих дорог: Бологое-Полоцкая железная дорога (построена в начале XX века, проходит по западным районам области), линии Торжок – Соблаго (также построена в начале XX века, проходит по центральным районам области), Овинище – Весьегонск (построена в годы Гражданской войны, проходит на севере области). Отличительная их особенность: низкие скорости движения из-за плохого состояния путей. Наиболее известной является линия Земцы – Жарковский, по которой поезд движется со скоростью около 15 км/ч и преодолевает 47 км за 3,5 часа. Данный маршрут считается самым медленным в России (по данным автора).

3.2 Современное состояние транспортной системы Тверской области

По данным Росстата, протяжённость автомобильных дорог общего пользования в Тверской области составляет 33950,4 км. Из них 52% – дороги местного значения, 45,3% – регионального значения и 2,7% – федерального. Из них 61,7% имеют усовершенствованное покрытие (это дороги с покрытием из цементобетона, асфальтобетона или щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами) [35]. По данным ГКУ «Тверьдорфонд», который отвечает за строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автодорог, протяжённость автодорог составляет 15941,3 км, из них 44,9% имеют усовершенствованное покрытие. Густота автодорог составляет 189,3 км на 1000 км² территории. Данные «Тверьдорфонда» не включают в себя протяжённость улиц, а также учитывают протяжённость дороги только в одном направлении и содержат данные по протяжённости автодорог в каждом районе [33].

Сеть автодорог с твёрдым покрытием связывает все районные центры – таким образом, внутри региона отсутствуют районы без дорог с твёрдым

покрытием. Однако их доля в протяжённости автодорог везде разная (картосхема 3, см. приложения).

Меньше всего дорог с усовершенствованным покрытием в периферийных районах севера и юго-запада Тверской области. Лучшие показатели демонстрируют в основном наиболее густонаселённые районы, однако есть и исключения (Кашинский и Краснохолмский районы). В целом, дорог с усовершенствованным покрытием больше всего наблюдается в районах, расположенных возле Московской области и заметно уменьшается при удалении от неё.

На автомобильный транспорт приходится основной объём перевозок как грузов, так и пассажиров, что следует из таблицы 2. В последние годы наблюдается устойчивая тенденция к сокращению объёмов перевозок и падению грузо- и пассажирооборота, что показывает отсутствие значимых успехов в развитии экономики региона.

Таблица 2. Основные показатели работы автомобильного и железнодорожного транспорта на 2016 год.

	отправлено грузов, млн т	Грузооборот, млн т-км	отправлено пассажиров, млн чел.	Пассажирооборот, млн пасс-км
Автомобильный	29,3	1585	45,1	490
Железнодорожный	1,5	н/д	7,1	н/д

Составлено автором по данным [35].

Протяжённость железных дорог по территории Тверской области составляет 1800 км. Густота сети железных дорог – 214 км на 10000 км² территории (достаточно высокий уровень). Электрифицировано 298 км (16,5%) – это железная дорога из Санкт-Петербурга в Москву и два небольших участка рядом с Московской областью (линии в Кимры и Конаково), куда ходят прямые электрички из Москвы. Все остальные железные дороги однопутные не имеют электрификации, то есть их пропускная способность невелика.

Железнодорожным транспортом обеспечены практически все районные центры Тверской области, за исключение Белого, Рамешков, Максатихи и Лесного. Движение пассажирских поездов осуществляется по всем действующим линиям общего пользования, хотя частота движения поездов по многим направлениям за последние 10 лет заметно снизилась по причине падения пассажиропотока.

Железная дорога Санкт-Петербург – Москва используется преимущественно для пассажирского движения. Три другие магистральные линии интенсивно используются для транзитного грузового движения: Москва – Великие Луки – Рига (Рижский ход), Москва – Савёлово – Сонково – Кириши – Санкт-Петербург (Мологский, или Савёловский ход) и Ярославль – Рыбинск – Бологое – Псков (Рыбинский ход). Основные перевозимые грузы – нефтяные, перевозятся в направлении Санкт-Петербурга и портов Прибалтики, а Мологский ход является грузовым дублёром направления Санкт-Петербург – Москва (по данным автора).

Тверская область – один из немногих субъектов РФ, не имеющих своего пассажирского аэропорта. Во многом это связано с близостью Московского авиационного узла. Международный аэропорт Шереметьево, входящий в этот узел, имеет для Твери удобную транспортную доступность – из областного центра туда можно доехать на скоростном электропоезде «Ласточка» с пересадкой на станции Химки на специальный автобус-шаттл в аэропорт. Другая причина – развитое скоростное железнодорожное сообщение с Санкт-Петербургом и Москвой, наиболее крупными центрами притяжения авиапассажиров в России. Тем не менее, отсутствие пассажирского аэропорта негативно сказывается на транспортной системе области – вынужденная необходимость совершать пересадку на другой транспорт увеличивает время в пути и неудобства для пассажиров.

Протяжённость внутренних водных путей по территории Тверской области составляет 890 км, из них 281 км имеет гарантированные габариты судовых ходов. Навигационный сезон длится в среднем около 200 дней.

Внутренний водный транспорт развит слабо по причине обвального сокращения объёма перевозок в 1990-е годы и закрытия многих пассажирских линий.

Сохранились круизные перевозки по Волге, возможность приёма судов имеется в Твери, Калязине и Весьегонске. Местные пассажирские перевозки дотируются из бюджета региона как социально значимые, функционируют два маршрута: Осташков – остров Городомля (ЗАТО Солнечный) на озере Селигер и Конаково – Завод 1 Мая (Конаковский район). Также существуют три паромные переправы: Тверь (Химинститут) – Дачи «Синтетик», Конаково (Рыбхоз) – Топорок и паромная переправа через канал им. Москвы (между г. Дубна Московской области и Конаковским районом Тверской области). Местным внутренним водным транспортом в 2013 году перевезено 325,3 тыс. чел.

Объём грузовых перевозок внутренним водным транспортом незначителен и продолжает сокращаться. Функционируют лишь два речных порта: Тверь (самый верхний порт на Волге) и Кимры. Перевозимые грузы – строительный песок, гравий и гранитный щебень. По данным ОАО «Тверской порт» (которому подчиняется и порт Кимры), в 2017 году отправлено 265,1 тыс. т грузов, что значительно меньше показателей 2015-2016 гг. (около 900 тыс. т). Вероятно, это падение связано с сокращением объёмов строительства в регионе. По порту Кимры доступных данных нет, но объём грузоперевозок у него ещё меньше.

3.3 Транспортная доступность районов Тверской области

Теперь рассмотрим вопрос транспортной доступности. Как было сказано в главе 1, существует несколько методов её оценки. Сначала рассчитаем наиболее простые показатели.

В таблице 3 приведены базовые показатели, необходимые для расчёта транспортной доступности.

Таблица 3. Основные показатели для расчёта транспортной доступности
(данные за 2016 год)

	площадь, км ²	население, чел.	протяж путей, км	перевезено пасс, чел.
Тверская область	84201	1297000	22768	52212000
Ярославская область	36177	1271000	10383	126592000
Московская область	46890	19804000	41002	2506961000
Смоленская область	49779	953000	16487	72634000
Новгородская область	54501	613000	11936	54942000
Псковская область	55399	642000	17766	53959000
Вологодская область	144527	1122000	17676	85754000

Составлено автором по [35].

Теперь произведём необходимые расчёты и проанализируем полученные показатели. Результат представлен в таблице 4.

Таблица 4. Показатели транспортной доступности Тверской области и соседних с ней регионов (на 2016 год)

	густота путей	густота сети	транспортная подвижность населения	коэффициент Энгеля
Тверская область	270,4	175,5	40,3	0,0689
Ярославская область	287,0	81,7	99,6	0,0484
Московская область (вместе с г. Москва)	874,4	20,7	126,6	0,0425
Смоленская область	331,2	173,0	76,2	0,0757
Новгородская область	219,0	194,7	89,6	0,0653
Псковская область	320,7	276,7	84,0	0,0942
Вологодская область	122,3	157,5	76,4	0,0439

Рассчитано автором по таблице 3.

У Тверской области наиболее низкая транспортная подвижность населения – почти в два раза ниже, чем у соседних регионов. Возможно, сказывается высокий уровень автомобилизации населения (поездки на личном автотранспорте статистикой не учитываются) – 14-е место в России (314 автомобилей на 1000 человек), из приведённых регионов больше лишь у

Московской и Псковской областей – 347 и 336 автомобилей на 1000 человек соответственно (по данным «Автостата» [36]). Также на подвижность влияет наличие крупных агломераций. В Тверской области, за исключением самой Твери (около 420 тыс. человек), нет крупных населённых пунктов и плотно населённых территорий.

Густота путей сообщения в Тверской области выше, чем у Новгородской и Вологодской, однако по этому показателю от других регионов, за исключением Московской области, она отстаёт незначительно. Здесь сказывается прежде всего значительная площадь Тверской области – самого крупного региона Центральной России.

По показателю густоты сети в расчёте на 10000 жителей Тверская область отстаёт лишь от Новгородской и Псковской областей, которые значительно меньше по населению при чуть меньшей площади.

Наконец, сравним значения коэффициента Энгеля. Чем оно выше, тем регион лучше обеспечен транспортной сетью. По данному показателю Тверская область уступает лишь Смоленской и Псковской областям. Следовательно, Тверская область хорошо обеспечена транспортной сетью.

Теперь проведём оценку транспортной доступности районных центров по частоте курсирования между ними общественного транспорта. Результат исследования представлен на картосхеме 4 (см. приложения).

Картосхема 4 – результат обработки сведений с различных сайтов расписаний, а также собранных данных в ходе поездок автора. Она учитывает все проходящие маршруты по отрезку между районными центрами: автобусы, маршрутки, электрички, пригородные поезда. Учитывались только ежедневные рейсы (неежедневных достаточно мало, и они не вносят значимых изменений в частоту), однако если на участке есть только неежедневные рейсы, то они приравнивались к одному ежедневному с целью отразить факт наличия рейсов между пунктами. Соответственно, чем выше частота рейсов общественного транспорта, тем выше доступность пункта.

Несмотря на отсутствие заданного центра графа транспортной сети, чётко выделяются два крупных центра притяжения: Тверь и Москва.

Разделим частоту рейсов общественного транспорта на 6 категорий:

- 1) высокая частота (более 20 рейсов в сутки)
- 2) частота выше среднего (11-20 рейсов в сутки)
- 3) средняя частота (6-10 рейсов в сутки)
- 4) ниже среднего (2-5 рейсов в сутки)
- 5) низкая (менее 2 рейсов в сутки)
- 6) общественный транспорт по данному направлению не ходит.

Наилучшую транспортную доступность имеют в основном ближайшие к Твери районные центры, крупные города «второго порядка» (Ржев, Бежецк) дополнительно увеличивают плечо высокой транспортной доступности. Вышний Волочёк выбивается из этой закономерности за счёт наличия двух альтернативных путей, проходящих через разные районы: железнодорожный проходит через Спирово и Лихославль, а автомобильный – через Торжок; в сумме выходит высокая транспортная доступность. Влияние Москвы наиболее заметно на участках Клин – Тверь (единственный случай, когда имеется только железнодорожное сообщение, несмотря на прохождение параллельно автодороги федерального значения) и Шаховская – Зубцов – Ржев. Локальный феномен – высокая частота рейсов между наукоградом Дубна (одним из наиболее благополучных городов Московской области) и г. Кимры (значительно более бедным городом), вызванная маятниковой миграцией. Расстояние между этими городами небольшое – около 25 км.

Во вторую категорию попадают участки Торжок – Вышний Волочёк (о нём мы упоминали выше), Вышний Волочёк – Удомля и Ржев – Оленино – Нелидово (которые являются продолжением к крупным городам «третьего порядка»), а также Торжок – Кувшиново и Клин – Конаково (Конаково имеет прямую связь с Москвой и внешне напоминает скорее её дальний город-спутник с нехарактерными для 40-тысячного города девятиэтажными домами).

В третью категорию попадают многие другие участки. Отметим, что сюда попадают почти все участки на юго-востоке области (примечательно, что Кимры, Кашин и Калязин имеют примерно одинаковые частоты рейсов как в Тверь, так и в Москву), на севере – соединяющие Бежецк с Сонково, Красным Холмом и Весьегонском, а также некоторые другие участки.

В четвёртую категорию попадают оставшиеся участки, соединяющие небольшие районные центры с Тверью (кроме Лесного).

В пятую категорию попадают в основном участки без дублирования железной дороги автодорогой с крайне малым объёмом движения, но они носят характер дополнительных связей между районными центрами. Лишь участок, связывающий районный центр Лесное с Тверью, попадает в эту категорию.

Наконец, в шестой категории находятся участки без проходящих по ним маршрутов общественного транспорта. Кроме редких внутриобластных, сюда попадают многочисленные участки, связывающие районные центры Тверской и Новгородской областей. Это в основном наименее населённые территории с низким качеством дорог.

В целом, мы наблюдаем развитую сеть маршрутов общественного транспорта, обеспечивающую связи с областным центром, а также Москвой и в меньшей степени – с Санкт-Петербургом. Самостоятельному туристу же она вполне пригодна для использования.

Отметим недостатки сложившейся системы общественного транспорта Тверской области. К сожалению, на данный момент не существует единого справочника всех маршрутов. Также не существует концепции развития общественного транспорта в транспортной системе Тверской области. Отсутствие должного контроля приводит к росту конкуренции со стороны нелегальных перевозчиков, отмене регулярных рейсов и уходу пассажиров с общественного транспорта. Отмена рейсов ухудшает качество жизни в сельской местности и приводит к ускорению оттока населения. Рост автомобилизации населения наиболее остро отражается в крупных городах в

виде заторов. Сохранение и развитие систем общественного транспорта (не только городского, но и междугороднего, межобластного) позволит улучшить качество жизни населения и привлечь определённые категории туристов.

3.4 Перспективы модернизации транспортной системы для развития туризма в Тверской области

Тверская область имеет значительно больше возможностей для развития за счёт своего выгодного экономико-географического положения, чем многие другие регионы России. Проходящие через неё скоростная железная дорога Санкт-Петербург – Москва и частично введённая в эксплуатацию строящаяся скоростная автомагистраль М11 (уже действуют обходы Вышневолочка и Торжка) значительно сокращают время в пути из двух крупнейших городов и транспортных узлов России до туристских центров Тверской области.

Реализация совместного проекта администрации области и Московского-Тверской пригородной пассажирской компании по мультимодальному сообщению (поезд + автобус) между Москвой, Тверью и районными центрами позволила увеличить транспортную доступность последних за счёт гарантированной пересадки со скоростного электропоезда «Ласточка» на автобус, улучшить комфортность поездки и уменьшить время в пути [22].

Ощутимой проблемой транспортной доступности региона является ограниченное количество межрегиональных путей сообщения и зачастую их низкое качество. Необходимо обеспечение договорённостей с соседними областями и проведение совместных мероприятий по ремонту дорог и улучшению сообщения между регионами.

На картосхеме 5 (см. приложения) представлены основные направления автодорог, по которым проходят туристские маршруты и перспективы их расширения. Далее проведём анализ данной сети.

Увеличение туристского потока из Санкт-Петербурга возможно за счёт создания и развития транспортного коридора, соединяющего автомагистрали М9 и М10 через территорию Селигера [33]. На данный момент этому препятствует низкое качество автодорог, соединяющих Валдайский и Демянский районы Новгородской области с Фировским и Осташковским районами Тверской области (дороги Фирово – Ивантеево и Свапуще – Молвотицы). Также необходимо строительство автодороги между Андреапольским и Торопецким районами (Малое Кислово – Соболево) для продолжения данного коридора на Торопец и трассу М9 в сторону Риги, строительство данной дороги заложено в схеме территориального планирования Тверской области [28]. Дополнительно необходимы расширение проезжей части и укладка асфальтобетонного покрытия. Существующие дороги через Торжок и Ржев перегружены и увеличивают время в пути. Реализация данного проекта также улучшит связь между Тверской и Смоленской областью, имеющей выход к Республике Беларусь и другим регионам запада Центральной России.

Ещё одна проблемная точка – отсутствие автодороги между Кимрским и Калязинским районами. Данные территории активно задействованы в существующих туристских маршрутах, однако между Кимрами и Калязиным нет прямой автодороги (зато путь по железной дороге на 30 км короче существующей автодороги через Талдом и Нерль). В схеме территориального планирования Тверской области заложено строительство данной дороги по маршруту Стрельчиха – Королево – Быково [28]. Данная дорога позволит объединить имеющиеся туристские маршруты обоих районов и улучшить транспортную доступность и связность территории.

Наконец, ещё один проблемный участок – часть межрегиональной дороги Р84 «Тверь – Бежецк – Красный Холм – Весьегонск – Устюжна» на участке от Весьегонска до Устюжны. Так как по региональной классификации это дорога I класса [33], на большей части она покрыта асфальтобетонным покрытием, однако перед границей с Вологодской областью существует

протяжённый (около 20 км) участок с гравийным покрытием низкого качества. Реконструкция дороги с укладкой асфальтобетонного покрытия позволит решить данную проблему и организовать туристские маршруты, проходящие через Весьегонск, Устюжну и, возможно, Череповец.

Это далеко не полный список «узких мест» транспортной системы Тверской области. На территории региона их можно насчитать несколько десятков, однако они не имеют большого значения с точки зрения развития туризма. Существует и общая для многих регионов проблема – ненадлежащее качество дорожного покрытия и несоответствие нормативным габаритам ширины проезжей части. По данным Центра стратегических разработок (г. Москва), доля автомобильных дорог в Тверской области, не отвечающих нормативным требованиям, составляет от 70 до 90% [14]!

Важно отметить, что развитие транспортной инфраструктуры не только улучшит доступность для жителей региона и туристов, но и улучшит качество жизни и станет основой для экономического роста.

Заключение

В данной работе было проведено исследование состояния туристской инфраструктуры Тверской области, проанализировали качество транспортной системы региона и предложили возможные направления её модернизации, которые бы содействовали развитию туристской отрасли.

В процессе написания работы автором использовались собственные материалы, полученные в ходе самостоятельных туристических поездок по территории области, были посещены большинство районов области и некоторые прилегающие территории.

По итогам исследования мы пришли к следующим выводам.

Тверская область имеет высокий потенциал развития туризма благодаря богатому историко-культурному наследию и выгодному географическому положению, однако его реализации в полной мере препятствуют недостаточно развитая инфраструктура приёма и обслуживания, неудовлетворительное состояние объектов культурного наследия, а также слабое продвижение туристского продукта на рынке за пределами Центральной России (например, на различных туристских выставках, проводившихся в Санкт-Петербурге за последние 3 года, Тверская область не была представлена ни разу).

По мнению автора, необходимо улучшить навигацию для туристов: установить указатели, карты или справочные стенды (по возможности, с дублированием на английском языке) в ключевых местах населённых пунктов (железнодорожные вокзалы, автостанции, крупные перекрёстки, музеи).

Транспортная система в Тверской области хорошо развита, однако за пределами основных транспортных коридоров доступность территории заметно снижается. Наблюдается нехватка дорог, связывающих главные магистрали. Строительство новых и реконструкция имеющихся будут способствовать улучшению связности и доступности территории.

Список литературы

[1]. Автодороги Тверской области // Дирекция территориального дорожного фонда Тверской области // [Электронный ресурс]. URL: <http://тверьдорфонд.рф/main/speczialnaya-informacziya/avtodorogi-tverskoj-oblasti.html> (дата обращения: 07.04.2018).

[2]. База данных показателей муниципальных образований // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/> (дата обращения: 19.03.2018).

[3]. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах // М.: Наука, 1987. – 111 с.

[4]. Василиха Д. Ф. Стратегическое управление развитием региональной инфраструктуры туризма // Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата экономических наук – Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет – 2012 г.

[5]. «Вдоль Рижского хода» // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vrigash.ru/> (дата обращения: 10.05.2018).

[6]. Величкина А. В. Оценка развития туристской инфраструктуры региона // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2014. №2 (32). С. 239-250 // [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-turistskoj-infrastruktury-regiona-na-primere-vologodskoj-oblasti> (дата обращения: 21.03.2018).

[7]. В Тверской области появилось несколько туристско-полиграфических новинок // Московский комсомолец – Тверь. 10.01.2018 [Электронный ресурс]. URL: <http://tver.mk.ru/articles/2018/01/10/v-tverskoj-oblasti-poyavilos-neskolko-turistskopoligraficheskikh-novinok.html> (дата обращения: 11.01.2018).

[8]. Гапанович А. В. Рекреационное зонирование территории Калининградской области // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. 2014. №1. С. 148-158

// [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/rekreatsionnoe-zonirovanie-territorii-kaliningradskoy-oblasti> (дата обращения: 25.03.2018).

[9]. Горев А. Э. Основы теории транспортных систем, СПбГАСУ. – СПб., 2010. // [Электронный ресурс]. URL: http://window.edu.ru/resource/289/74289/files/Gorev_uchebn1.pdf (дата обращения: 09.03.2018).

[10]. Дорофеев А. А., Филимонов О. В. Оценка потенциала туристско-рекреационных зон тверской области // Вестник ТвГУ. Серия "География и геоэкология". 2016. No 2. С. 208-217 // [Электронный ресурс]. URL: http://eprints.tversu.ru/6468/1/Вестник_ТвГУ._Серия_География_и_геоэкология._2016._2._С._208-217.pdf (дата обращения: 21.03.2018).

[11]. Дубовик В. О. Оценка транспортной доступности городов на примере стран Южной Америки // Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата географических наук – МГУ им. Ломоносова – 2014 г.

[12]. Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации // Министерство культуры РФ (офиц. сайт) [Электронный ресурс]. URL: <http://mkrf.ru/ais-egrkn/> (дата обращения: 20.03.2018).

[13]. Закон Тверской области «О туристской деятельности в Тверской области» N 4-ОЗ-2 от 26.03.1998 (с изменениями на 6.11.2015) // [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/936002688> (дата обращения: 21.03.2018).

[14]. Интегрированная транспортная система // Под. ред. П. А. Чистякова. М.: Центр стратегических разработок, 2018. 278 с. // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.csr.ru/wp-content/uploads/2018/05/Report-Traffic-Infrastructure-2.0.pdf> (дата обращения: 29.05.2018).

[15]. Итоги въездного туризма в Россию 2017 года // ТурСтат – исследования рынка туризма и путешествий по России и СНГ [Электронный

ресурс]. URL: <http://turstat.com/foreigntravelrussia2017> (дата обращения: 20.04.2018).

[16]. Кирьянова Л. Г. «Туристская дестинация» как комплексный концепт и ключевой элемент туристской системы // Вестник КемГУ. 2012. №1. С. 131-136 // [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/turistskaya-destinatsiya-kak-kompleksnyy-kontsept-i-klyuchevoy-element-turistskoj-sistemy> (дата обращения: 21.03.2018).

[17]. Косманёв А. Л. Региональная туристская инфраструктура: подходы, методы и опыт исследования // Псковский регионологический журнал. 2010. №10. С. 107-117 // [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnaya-turistskaya-infrastruktura-podhody-metody-i-opyt-issledovaniya> (дата обращения: 09.03.2018).

[18]. Котельникова В. Е. Транспортная инфраструктура туризма // Мир транспорта. 2012. Т. 10. № 4 (42). С. 118-123. // [Электронный ресурс]. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=18060059> (дата обращения: 21.03.2018).

[19]. «Магазин путешествий» – туроператор по России // [Электронный ресурс]. URL: <https://magput.ru/> (дата обращения: 21.03.2018).

[20]. Максимов А. Б. Транспортная инфраструктура регионов // Известия БГУ. 2007. №1. С. 30-33 // [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-regionov> (дата обращения: 21.03.2018).

[21]. Моттаева А. Б., Моттаева А. Б. Роль транспортной инфраструктуры в пространственной интеграции региональной экономики // Интернет-журнал Науковедение. 2014. №3 (22) // [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-transportnoy-infrastruktury-v-prostranstvennoy-integratsii-regionalnoy-ekonomiki> (дата обращения: 09.03.2018).

[22]. МТППК запустила 16 новых мультимодальных маршрутов из Москвы в города Тверской области // Агентство городских новостей «Москва»

// [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mskagency.ru/materials/2763067> (дата обращения: 30.03.2018).

[23]. Официальный сайт туроператора «Магазин Путешествий» // [Электронный ресурс]. URL: <https://magput.ru/> (дата обращения: 21.03.2018).

[24]. Официальный сайт ОЭЗ «Завидово» // [Электронный ресурс]. URL: <http://oez-zavidovo.ru/> (дата обращения: 25.03.2018).

[25]. Официальный туристский портал Тверской области // [Электронный ресурс]. URL: <http://welcometver.ru> (дата обращения: 20.04.2018).

[26]. Постановление Губернатора Тверской области «Государственный список памятников истории и культуры Тверской области местного значения» N 468 от 26.10.2000 // [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/13146819/> (дата обращения: 19.03.2018);

[27]. Постановление Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)» N 644 от 2.08.2011 (с изменениями на 7.02.2018) // [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902295121> (дата обращения: 21.03.2018).

[28]. Постановление Правительства Тверской области «Об утверждении схемы территориального планирования Тверской области» N 806-пп от 25.12.2012 (с изменениями на 08.12.2015) // [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499302584> (дата обращения: 16.04.2018).

[29]. Постановление Правительства Тверской области «О государственной программе Тверской области «Развитие туристской индустрии в Тверской области» на 2018-2023 годы» N 465-пп от 29.12.2017 // [Электронный ресурс]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/GetFile/6900201712310039?type=pdf> (дата обращения: 21.03.2018).

[30]. Павлова Т. Путеводитель: Тверская область. 1-е изд. М.: «Аякс-Пресс», 2014. 192 с.

[31]. Причал и зелёная стоянка Сосенки // Круизное информационное агентство «Крузинформ» // [Электронный ресурс]. URL: <http://cruiseinform.ru/cruisepedia/city/sosenki/> (дата обращения: 21.03.2018).

[32]. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года» N 941-р от 31.05.2014 (с изменениями на 26.10.2016) // [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164146/80eb0347a55aa8206670346b265b7751ba41d8/ (дата обращения: 21.03.2018).

[33]. Распоряжение Правительства Тверской области «О стратегии развития туризма в Тверской области до 2020 года» от 26.02.2013 N 80-рп [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/430628877> (дата обращения: 15.03.2018).

[34]. Распоряжение Правительства Тверской области «О стратегии социально-экономического развития Тверской области на период до 2030 года» N 475-рп от 24.09.2013 // [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/430628871> (дата обращения: 15.03.2018).

[35]. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017 г. // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 19.03.2018).

[36]. Рейтинг регионов России по обеспеченности легковыми автомобилями на 2016 год // Аналитическое агентство «Автостат» // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/27115/> (дата обращения: 10.05.2018).

[37]. «Савёловская глухомань» – сайт о станциях и населённых пунктах по ходу Савёловской, Мологской, Рыбинской и Бабаево-Череповецкой железнодорожных линиях с их фотографиями и расписаниями // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.savelrr.ru/> (дата обращения: 10.05.2018).

[38]. Сайт Тверского автотранспортного союза // [Электронный ресурс]. URL: <http://tvertas.ru/> (дата обращения: 10.05.2018).

[39]. Сайт туроператора «Заповедник времени» // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.zvtravel.ru/index.php> (дата обращения: 21.03.2018).

[40]. Самые туристские регионы России 2017 года // ТурСтат – исследования рынка туризма и путешествий по России и СНГ [Электронный ресурс]. URL: <http://turstat.com/travelrussia2017> (дата обращения: 20.04.2018).

[41]. Сервис «Яндекс.Расписания» // [Электронный ресурс]. URL: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 10.05.2018).

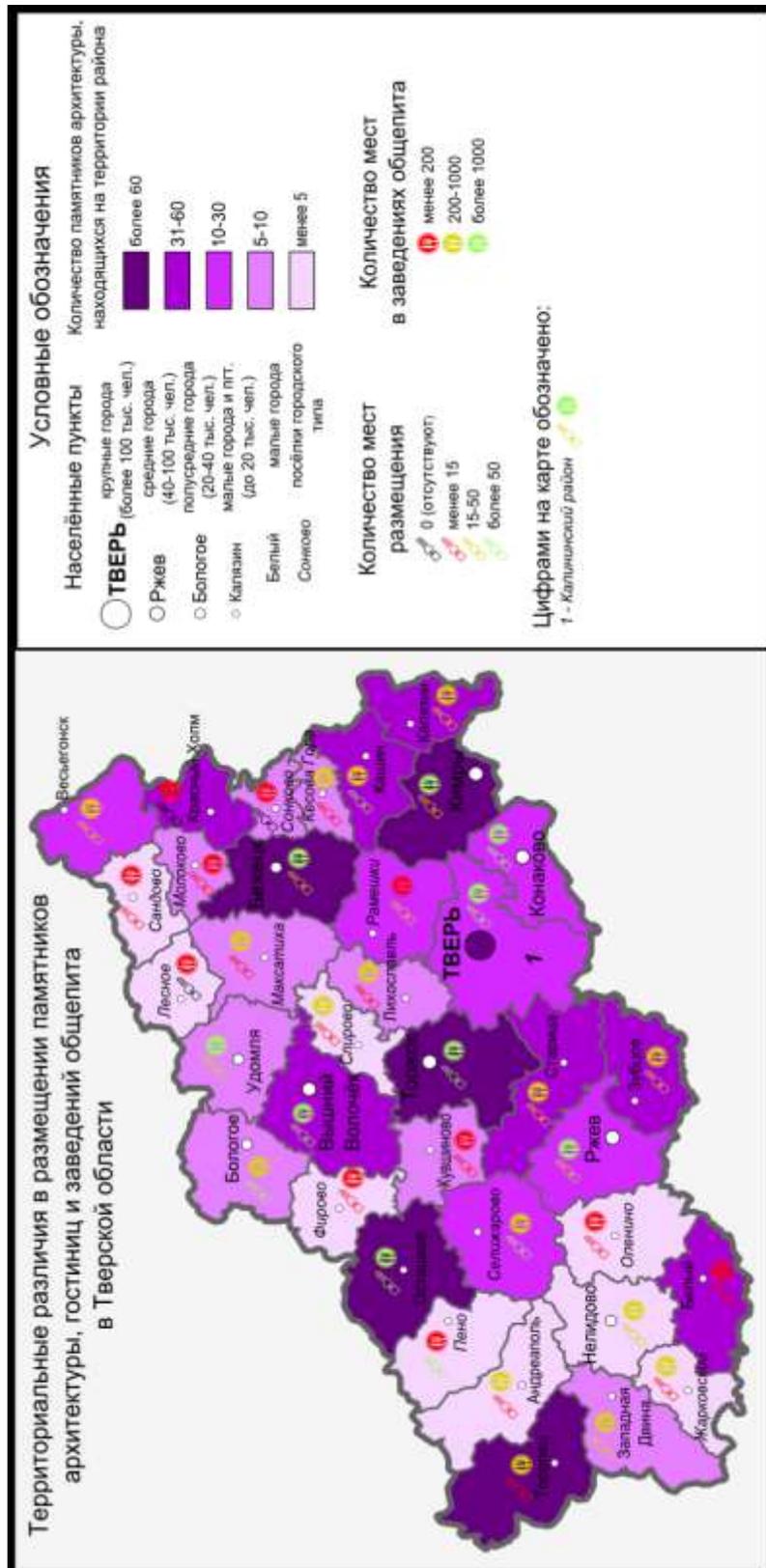
[42]. Строева Г. Н., Слободчикова Д. В. Обеспечение транспортной доступности населения как важное направление социально-экономического развития региона // Ученые заметки ТОГУ. 2016. Том 7, №4, С. 673 – 679 // [Электронный ресурс]. URL: http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2016/TGU_7_280.pdf (дата обращения: 21.03.2018).

[43]. Тверская область презентует свой туристический потенциал в Китае // Информационный портал Тверской области «Tverigrad.ru» // [Электронный ресурс]. URL: <https://tverigrad.ru/publication/tverskaya-oblast-prezentuet-svojj-turistskijj-potencial-v-kitae> (дата обращения: 07.12.2017).

[44]. Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» N 132-ФЗ от 24.11.1996 (с изменениями на 18.04.2018) // [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9032907> (дата обращения: 21.03.2018).

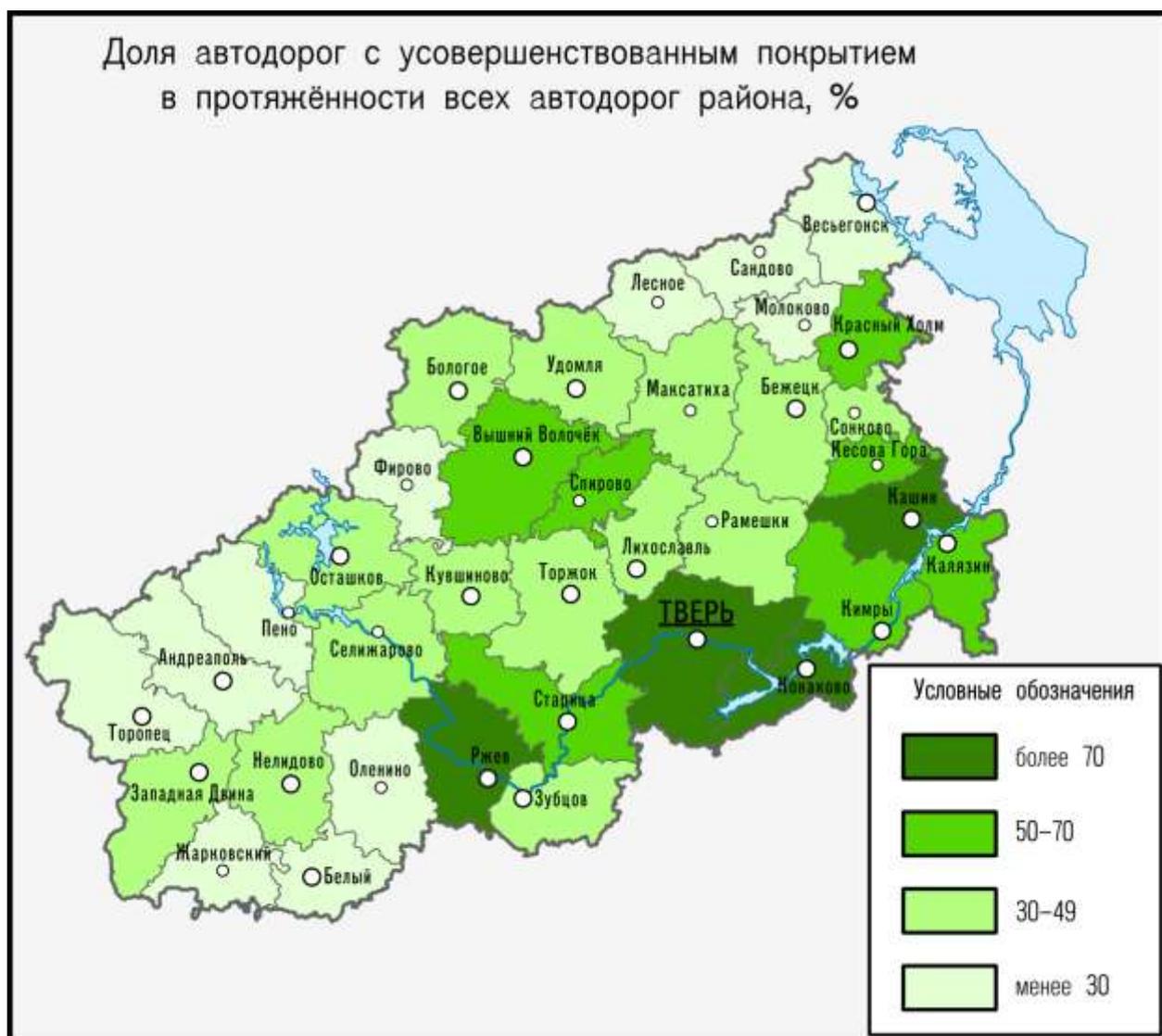
Приложения

Картосхема 1. Территориальные различия в размещении памятников архитектуры, гостиниц и заведений общепита в Тверской области



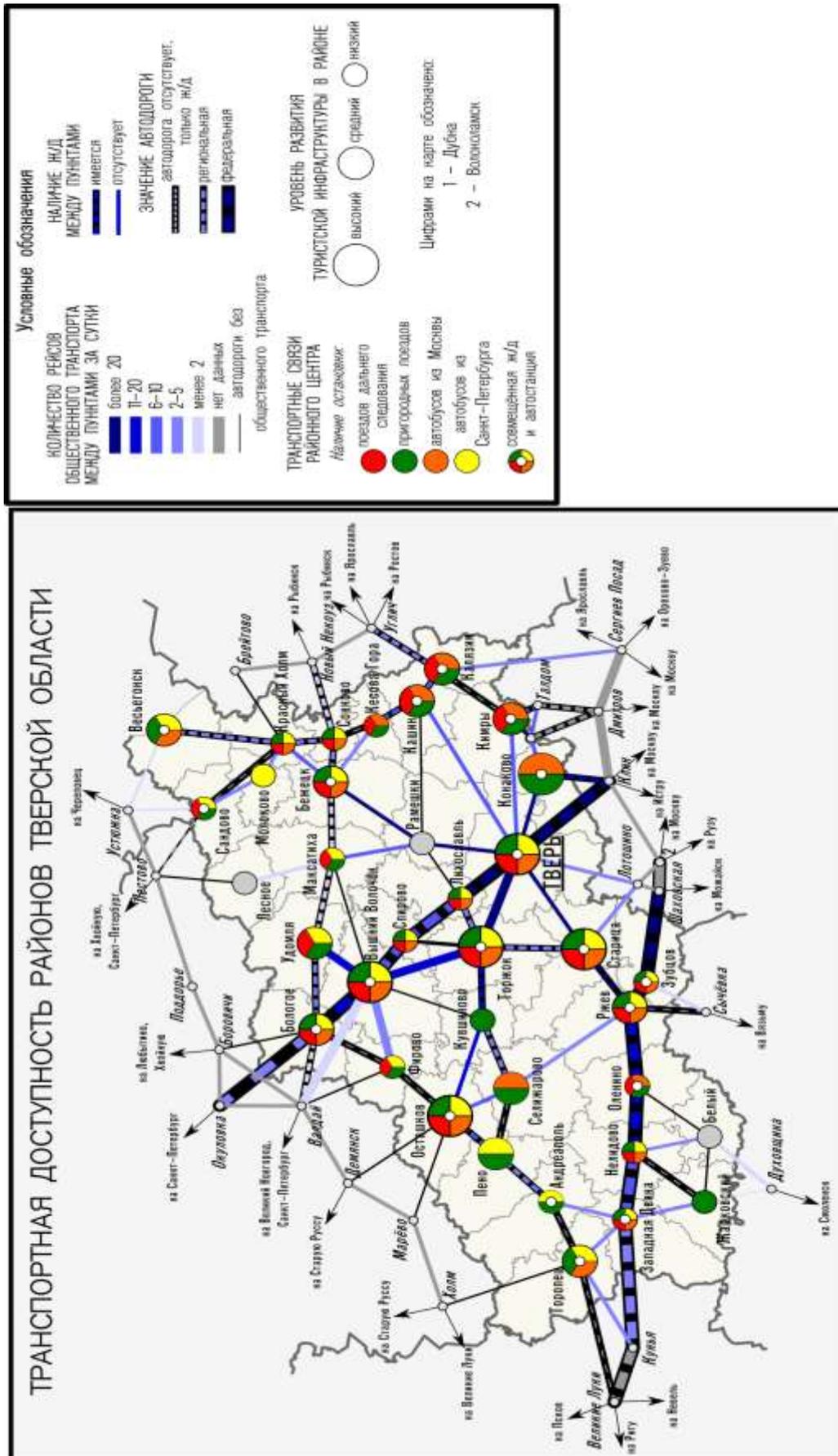
Составлено автором по материалам [10; 12].

Картосхема 3. Доля автодорог с усовершенствованным покрытием в протяжённости всех автодорог района



Составлено автором по [33].

Картограмма 4. Транспортная доступность районных центров Тверской области



Составлено автором по [5, 37; 38; 41] и собственным данным.

