

УДК 911.3

DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-27-40

ТРАНСПОРТНО-ТАРИФНАЯ ДОСТУПНОСТЬ РЕКРЕАЦИОННЫХ ОБЪЕКТОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Волгин А. В., Евдокимов М. Ю., Крылов П. М.

Московский государственный областной университет

141014, Московская обл., г. Мытищи, ул. Веры Волошиной, д. 24, Российская Федерация

Аннотация. В статье анализируется транспортно-тарифная доступность ключевых рекреационных объектов Московской области относительно крупнейших по числу жителей городов Московской области. Целью работы является изучение пространственной неравномерности транспортно-тарифной доступности рекреационных объектов с учётом использования как личного, так и общественного транспорта. Основным методом исследования стал анализ электронных карт, а также вспомогательных сервисов. Сделаны выводы о выгодах и недостатках рекреационно-географического положения отдельных рекреационных туристических объектов Московской области. Полученные результаты могут быть использованы в работах по территориальному планированию и развитию туризма в Московском столичном регионе.

Ключевые слова: транспортно-тарифная доступность, рекреационный объект, Московская область, транспортная система

TRANSPORT AND TARIFF AVAILABILITY OF RECREATIONAL FACILITIES OF THE MOSCOW REGION

A. Volgin, M. Evdokimov, P. Krylov

Moscow Region State University

ul. Very Voloshinoi 24, 141014 Mytishchi, Moscow region, Russian Federation

Abstract. We analyze the transport and tariff availability of key recreational facilities in the largest cities of the Moscow region. The purpose of the work is to study spatial unevenness of transport and tariff availability of recreational facilities taking into account the use of both personal and public transport. The analysis of electronic cards and other auxiliary services is the main method of the research. Conclusions are drawn about the advantages and disadvantages of the recreational and geographical position of individual recreational facilities of the Moscow region. The obtained results can be used in works on territorial planning and development of tourism in the Moscow region.

Keywords: transport and tariff availability, recreational facilities, Moscow region, transport system

Постановка проблемы

Развитие рекреации и туризма немислимо без учёта транспортно-географического фактора. Эффективное использование свободного времени широкими слоями населения, а не только достигнутый уровень материальных благ – главное достижение экономически развитых государств современного мира.

На сегодняшний день совершенно очевидно, что изучение транспортной доступности должно быть неотъемлемой частью комплексной оценки туристско-рекреационного потенциала территории наряду с оценкой прочих географических, климатических, экологических, социально-экономических факторов. Одним из обязательных компонентов оценки должна выступать оценка транспортной доступности дестинации [12]. Время в пути и стоимость транспортных перевозок являются важнейшими условиями, определяющими приоритетность и предпочтительность потенциальных туристских районов и маршрутов. Как правило, большинство возможных рекреантов наибольшее предпочтение отдают территориям, доступность которых характеризуется минимальным временем в пути и низкой стоимостью проезда [9; 13; 14]. Помимо вышеуказанных факторов, всё большее значение имеет комфортность, предсказуемость времени поездки, наличие альтернативных маршрутов.

Транспортно-географическая составляющая рекреации и туризма

Транспортную доступность в туризме можно разделить на несколько видов: 1) прямая транспортная доступность (прямое сообщение) обе-

спечивается одним любым видом транспорта до точки назначения; 2) комбинированная транспортная доступность (смешанное сообщение) предполагает использование нескольких транспортных средств с необходимостью пересадки; 3) частичная транспортная доступность предполагает использование не только транспорта, но и пешие переходы, сплавы на лодках и пр. [6].

Транспортная доступность природных объектов туризма является одним из ключевых факторов, влияющих на эффективность рекреационного природопользования, наряду с привлекательностью природных ландшафтов и их отдельных компонентов, а также информационной обеспеченностью [11].

При рекреационном развитии территории в первую очередь должна создаваться инфраструктура, особое внимание при этом должно уделяться её транспортной связанности с местами формирования туристских потоков, которыми являются крупные города [7; 8].

Эффективность транспортной системы региона любого уровня (от населенного пункта до целого государства) может определяться долей и ролью транспортной подвижности населения с социально-культурными (а не только с трудовыми) целями. Новые принципы регионального транспортного планирования основываются на всемерном удовлетворении транспортных потребностей населения (как местных жителей, так и туристов) и в целом на обеспечении опережающего развития пассажирских перевозок по сравнению с грузовыми перевозками и в целом на росте транспортной

подвижности населения с социально-культурными целями.

Одной из основных характеристик устойчивого развития является подвижность населения, но не общая, а только полезная: с социально-культурными целями (на лечение, в гости, туризм и т.д.). «Вредная» часть подвижности включает вынужденные поездки на работу, учёбу, доля которых в крупных городах превышает 60%. На региональном уровне доля вынужденных поездок, как правило, выше [1].

Стратегией развития транспорта России предусматривается рост подвижности населения к 2020 г. на 30% относительно уровня 2003 г., когда она составляла 4300 км на 1 человека в год. Для СССР в 1990 г. она составляла 8700 км. Тогда как в развитых странах мира, в первую очередь, в странах Западной Европы, данный показатель уже сейчас приближается, или даже превышает 10 тыс. км/чел. в год (в Германии – 10,7 тыс.км.).

В «Транспортной стратегии РФ до 2030 года» предусматривается рост подвижности населения к 2030 г. до уровня 13,5 тыс. км на 1 жителя в год¹.

Однако в перспективных планах развития региональной транспортной системы Московской области нет целевых ориентиров, связанных с транспортным обеспечением развития рекреации и туризма в регионе².

Подвижность, выраженная в чис-

ле поездок (с учетом их дальности) в расчете на 1 жителя, используется главным образом при анализе общих тенденций развития региональных транспортных систем и позволяет прогнозировать спрос на пассажирские перевозки на основе тенденций, сложившихся в развитых промышленных странах (с плохой демографической ситуацией) [1; 4].

Материалы и методы исследования

Основной целью нашей работы стал анализ транспортно-тарифной доступности двадцати ключевых рекреационных объектов Подмосковья. В исследовании использовались данные государственной и муниципальной статистики, данные электронных карт о начертании улично-дорожной сети Москвы и населённых пунктов Московской области, автомобильных дорог вне населённых пунктов и о её технико-экономических параметрах (в первую очередь, сервис «Яндекс-карты»). В качестве информации о местах размещения важнейших рекреационных объектов использовались специализированные сайты информационно-коммуникационной сети Интернет, а также стратегические и программные документы и нормативно-правовые акты Московской области, касающиеся развития сферы рекреации и туризма.

Типология рекреационных объектов Московской области

В настоящем исследовании мы использовали типологию рекреационных объектов по своему значению. Рекреационные объекты местного значения (торгово-развлекательные центры, краеведческие музеи местного

¹ Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р (ред. от 12.05.2018 г.) «О Транспортной стратегии Российской Федерации»

² Постановление Правительства Московской области от 25.10.2016 г. №782/39 (ред. от 18.12.2018 г.) «Об утверждении государственной программы Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса на 2017–2021 годы».

значения, парки и иные объекты) нами не рассматривались.

Они отобраны на основе нескольких независимых источников: каждый из них является значимым с природной, исторической или социально-культурной стороны. Двадцать отобранных объектов, таким образом, включают в себя (см. рис.):

1) *природные рекреационные объекты* – 2 объекта: озеро Сенеж и Приокско-Террасный биосферный заповедник;

2) *наиболее значимые историко-культурные достопримечательности* – 4 объекта: музей-панорама Бородинской битвы, Троице-Сергиева лавра,

музей-усадьба Архангельское, Воскресенский Новоиерусалимский монастырь;

3) *народные промыслы (музеи и фабрики в местах их размещения)* – 4 объекта: Жостовская фабрика декоративной росписи, Федоскинская фабрика миниатюрной живописи, Гжельский промысел (группа производств и музейных комплексов в Гжельском сельском поселении Раменского района), Павлово-Посадская мануфактура (группа музеев в городе Павловский Посад¹).

¹ В статье учитывается административно-территориальное деление Московской области по состоянию на 01.04.2019 г.



Рис. Размещение важнейших рекреационных объектов по территории Московской области.

4) *архитектурные комплексы и Кремли* – 4 объекта: Коломенский кремль, Дмитровский кремль, Волоколамский кремль, Звенигородский кремль;

5) *музеи-заповедники, места жизни и творчества известных ученых, поэтов, писателей и др.* – 4 объекта: музей-заповедник Горки-Ленинские, музей-заповедник Абрамцево, дом-музей П. И. Чайковского (в Клину), дом-музей А. П. Чехова (в Мелихово);

6) *военно-патриотические музеи и выставки* – 2 объекта: Военно-патриотический парк культуры и отдыха Вооружённых Сил Российской Федерации «Патриот», центральный музей ВВС России (в пос. Монино).

Особенности транспортной системы Московской области

В современном обществе подвижность населения является важным фактором и результатом общественного производства. Проблема пространственной мобильности населения имеет множество форм и методов изучения, одной из сторон которой является транспортно-тарифная доступность территории [5].

Под *транспортно-тарифной доступностью мы понимаем время и стоимость достижения тех или иных географических объектов*. Производными и дополнительными величинами транспортно-тарифной доступности также можно считать частоту пассажирского сообщения (для общественного транспорта), комфортность, сезонность и альтернативность транспортных маршрутов, используемых (в т. ч. потенциально) для достижения тех или иных объектов.

Транспортная система Московской области позволяет посетить все рас-

сматриваемые рекреационные объекты по автомобильным дорогам общего пользования (как на личном, так и на общественном транспорте). Развиваются и новые формы транспорта – *райдшеринг* – совместные поездки по одному и тому же маршруту нескольких не связанных друг с другом пассажиров, *каршеринг* – краткосрочная аренда автомобиля без водителя. В последние годы всё больше *повышается роль таксомоторного транспорта*, позволяющего в короткие сроки посетить рекреационные объекты, недостаточно обслуживаемые общественным транспортом [3].

Характерной чертой транспортной системы Московской области является высокая неравномерность её составных элементов. Сочетая высокую плотность автомобильных и железных дорог общего пользования, она характеризуется высокой неравномерностью уровня и качества состояния в разных географических секторах и территориальных поясах. Так, ближний пояс муниципальных районов Подмосковья характеризуется высокой плотностью транспортных коммуникаций в сочетании с широко распространёнными заторами на автомобильных дорогах [10]. Большая часть транспортной работы (как пассажирской, так и грузовой) приходится на центральную часть Московского столичного региона. Одновременно удалённые районы Московской области имеют недостаточную связь между собой. Во многих случаях корреспонденции между удалёнными частями Московской области проходят через МКАД или даже через автодорожную сеть внутренних районов Москвы. Ещё худшая ситуация – со связностью городов и районов Московской области

посредством общественного (автобусного и железнодорожного) транспорта.

Основные транспортные артерии образуют полимагистралю вдоль 11 основных радиальных секторов, отходящих в разные стороны от Москвы. Связность соседних секторов при этом недостаточная. В большинстве случаев жители Московской области, лишённые возможности использовать личный автотранспорт, вынуждены посещать рекреационные объекты, расположенные «в своём» территориальном секторе Московской области. Так, жителям востока Московской области относительно просто посетить Павлово-Посадскую мануфактуру, исторические кварталы Ногинска и другие, рядом расположенные объекты в своём восточном транспортно-планировочном секторе региона. Магистральные радиальные направления, связывающие города и иные населённые пункты одного и того же сектора Подмосковья с Москвой, представлены автомобильными дорогами высших технических категорий, позволяющими преодолевать пространства с минимальным расходом времени. Тогда как соединяющие соседние административные районы автомобильные дороги представляют собой качественно худшие магистрали (третьей, четвертой и пятой технической категорий), допустимая предельная скорость и пропускная способность которых не позволяют быстро попасть на соседние территории.

Наличие автотранспорта существенно повышает транспортную доступность множества других рекреационных объектов в других секторах региона. Значительная часть дач как мест рекреации в Московской области,

а также в соседних регионах локализованы в кластеры, которые имеют четкую привязанность к транспортной инфраструктуре [2].

Транспортная доступность важнейших рекреационных объектов Московской области. За основу транспортных корреспонденций, связанных с достижением рекреационных объектов Московской области, отобранных нами ранее, мы выбрали десять крупнейших по численности населения городов Московской области (на 01.04.2019 г.). К их числу мы отнесли города: Балашиха, Подольск, Химки, Королев, Мытищи, Люберцы, Красногорск, Электросталь, Коломна, Одинцово. Таким образом, семь из десяти отобранных нами городов относятся к поясу «центральных» по своему географическому положению городов Московской области, они находятся на территории так называемого лесопаркового защитного пояса (ЛПЗП). Подольск и Электросталь можно отнести к городам «среднего пояса». И лишь один город – Коломна – существенно удалён от центральной части области, находясь на её юго-восточной периферии.

Необходимо отметить, что *рассматриваемые рекреационные объекты расположены в разных частях Московской области (как по географическим направлениям, секторам (относительно Москвы) так и в разных поясах удалённости от Москвы и географического центра территории Московской области).*

Ниже представлены (табл. 1) расчеты транспортной доступности важнейших рекреационных объектов Московской области от десяти крупнейших по численности населения городов региона (без учета транспортно-дорожных заторов).

Таблица 1

**Самый быстрый маршрут по времени на личном транспорте (доступность)
по расстоянию (км) и во времени (мин)**

Достопримечательность / город	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Троице-Сергиева лавра	79 (1:50)	130 (2:32)	83 (1:59)	51 (1:39)	57 (1:43)	87 (1:58)	91 (2:03)	82 (1:34)	180 (3:01)	100 (2:01)
Коломенский кремль	120 (2:10)	110 (1:56)	150 (2:40)	140 (2:33)	140 (2:32)	100 (2:02)	140 (2:16)	120 (1:54)	1 (0:02)	140 (2:20)
Музей-усадьба Архангельское	51 (0:55)	53 (0:52)	22 (0:28)	49 (0:54)	41 (0:41)	49 (0:53)	8 (0:13)	87 (1:32)	140 (2:02)	20 (0:26)
Музейный комплекс «Новый Иерусалим»	99 (1:43)	99 (1:32)	57 (1:06)	85 (1:32)	70 (1:22)	96 (1:31)	48 (1:35)	120 (2:12)	180 (2:48)	60 (1:02)
Озеро Сенеж	93 (1:15)	110 (1:56)	58 (0:47)	82 (1:08)	75 (1:02)	96 (1:37)	70 (0:57)	130 (2:10)	190 (3:01)	86 (1:08)
Жостовская фабрика декоративной росписи	44 (0:48)	86 (1:23)	38 (0:40)	24 (0:36)	18 (0:26)	50 (0:57)	49 (0:51)	79 (1:23)	140 (1:56)	67 (1:05)
Музей-панорама Бородинской битвы	180 (2:48)	150 (2:46)	150 (2:19)	180 (2:41)	170 (2:32)	180 (2:49)	140 (2:08)	210 (3:26)	250 (3:32)	110 (2:12)
Центральный музей ВВС	18 (0:22)	79 (1:15)	59 (0:54)	36 (1:13)	44 (0:47)	38 (0:41)	70 (1:06)	24 (0:28)	140 (2:11)	70 (1:39)
Парк Патриот (Кубинка)	84 (1:38)	70 (1:21)	69 (1:15)	89 (1:42)	89 (1:31)	85 (1:34)	63 (1:11)	120 (2:16)	170 (2:42)	40 (0:54)
Музей-заповедник Абрамцево	83 (1:37)	130 (2:15)	83 (1:33)	54 (1:08)	56 (1:03)	90 (1:41)	94 (1:43)	81 (1:31)	180 (3:01)	110 (2:00)
Волоколамский кремль	150 (1:53)	150 (1:55)	120 (1:25)	140 (1:47)	140 (1:40)	140 (1:52)	100 (1:14)	180 (2:31)	230 (3:14)	110 (1:27)
Дмитровский кремль	88 (1:31)	120 (2:06)	62 (1:08)	66 (1:23)	72 (1:26)	100 (1:48)	73 (1:22)	100 (1:48)	180 (3:02)	91 (1:36)
Звенигородский кремль	86 (1:45)	77 (1:30)	63 (1:04)	89 (1:25)	82 (1:19)	93 (1:40)	49 (0:52)	120 (2:23)	180 (2:56)	39 (0:53)
музей-заповедник Горки Ленинские	44 (0:47)	21 (0:32)	67 (1:01)	62 (1:03)	57 (0:58)	29 (0:39)	62 (1:01)	79 (1:25)	100 (1:29)	54 (0:58)
Павлово-Посадская мануфактура	60 (1:11)	110 (1:58)	100 (1:36)	72 (1:40)	86 (1:36)	61 (1:10)	110 (2:01)	21 (0:27)	100 (1:34)	110 (2:05)
Гжельский промысел	58 (1:25)	89 (1:33)	100 (1:57)	90 (1:56)	85 (1:50)	48 (1:08)	89 (1:45)	33 (0:39)	89 (1:17)	91 (1:51)
Усадьба А.П. Чехова Мелихово	96 (1:14)	44 (0:36)	100 (1:19)	110 (1:35)	110 (1:25)	82 (1:05)	96 (1:14)	130 (1:55)	110 (1:35)	89 (1:11)
Дом-музей П.И. Чайковского в Клину	110 (1:38)	130 (1:57)	67 (1:01)	97 (1:32)	92 (1:25)	120 (1:43)	80 (1:16)	150 (2:15)	200 (3:06)	98 (1:32)
Приокско-Террасный заповедник	120 (1:30)	69 (0:50)	130 (1:30)	140 (1:46)	140 (1:41)	110 (1:21)	120 (1:30)	160 (2:08)	120 (1:36)	120 (1:37)
Федоскинская фабрика миниатюрной живописи	54 (0:59)	86 (1:26)	29 (0:37)	43 (0:50)	36 (0:46)	60 (1:03)	39 (0:47)	90 (1:34)	150 (2:11)	57 (1:04)

Прим.: 1) расстояния, превышающие сто километров, округлены до десяти километров; 2) города (в столбцах) и число жителей (тыс. чел.): 1 – Балашиха (468), 2 – Подольск (303), 3 – Химки (254), 4 – Королев (224), 5 – Мытищи (212), 6 – Люберцы (203), 7 – Красногорск (162), 8 – Электросталь (158), 9 – Коломна (143), 10 – Одинцово (141).

По среднему времени достижения важнейших рекреационных объектов Московской области относительно каждого из десяти крупнейших городов региона (табл. 2) в наиболее выигрышном положении оказываются города «ближнего пояса» вокруг Москвы: Химки, Мытищи, Красногорск. Жители данных городов могут достичь всех двадцати рекреационных объектов с минимальными временными потерями, в среднем, за 70 мин. Расположенные вдоль соответственно Сим-

феропольского и Горьковского шоссе города Подольск и Электросталь отличаются худшим транспортно-географическим положением, существенно уступая городам ближнего пояса. Однако *продолжающаяся уплотнительная застройка городов «ближнего пояса», примыкающих к МКАД, сопровождающаяся ростом автомобильного парка, опережающим прирост протяженности улично-дорожной сети, постепенно снижает выгоду их транспортно-географического положения.*

Таблица 2

Среднее время и расстояние до важнейших рекреационных объектов Московской области для 10 крупнейших по численности населения городов Московской области (при поездках на личном автотранспорте)

город	среднее время достижения, мин.	среднее расстояние, км
Балашиха	73	86
Подольск	82	96
Химки	68	80
Королёв	77	85
Мытищи	70	83
Люберцы	74	86
Красногорск	72	80
Электросталь	95	106
Коломна	130	152
Одинцово	77	83
В среднем	82	94

Ниже представлено среднее время достижения каждой из двадцати важнейших достопримечательностей Московской области (табл. 3). Необходимо отметить, что часть достопримечательностей обладают невыгодным рекреационно-географическим положением. Наихудшее положение у музея-панорамы «Бородинская битва» (151 мин.), у Троице-Сергиевой лавры (122 мин.) и у Коломенского кремля (112 мин.). Наилучшее рекреационно-географическое

положение у музея-усадьбы «Архангельское» (39 мин.), музея-заповедника «Горки Ленинские» (48 мин.) и у Федоскинской фабрики миниатюрной живописи (50 мин.). Следует отметить, что магистральные автомобильные дороги регионального значения, связывающие Москву с северной частью Московской области (Дмитровское шоссе), а также Егорьевское шоссе (связывающие Москву и город Люберцы с юго-восточной частью Подмосковья) являются

автомобильными дорогами регионального (а не федерального) значения. Их пропускная способность существенно ниже потребностей участников транспортного процесса. Поэтому города Дмитров, Дубна, Егорьевск, Гжельское поселение (и находящиеся рядом с ними

достопримечательности) находятся в худших транспортно-географических условиях по сравнению с удалёнными от Москвы на аналогичное расстояние городами (и достопримечательностями), расположенными вдоль автодорог федерального значения.

Таблица 3

Среднее время достижения важнейших рекреационных объектов Московской области от десяти крупнейших по численности городов Московской области (для поездок на автомобильном транспорте)

достопримечательность	среднее время достижения, мин.	среднее расстояние, км
Троице-Сергиева лавра	122	94
Коломенский кремль	112	116
Музей-усадьба Архангельское	39	52
Музейный комплекс «Новый Иерусалим»	88	91
Озеро Сенеж	80	99
Жостовская фабрика декоративной росписи	46	60
Музей-панорама Бородинской битвы	151	172
Центральный музей ВВС	53	58
Парк Патриот (Кубинка)	84	88
Музей-заповедник Абрамцево	97	96
Волоколамский кремль	99	146
Дмитровский кремль	93	95
Звенигородский кремль	81	88
музей-заповедник Горки Ленинские	48	58
Павлово-Посадская мануфактура	81	83
Гжельский промысел	77	77
Усадьба А.П. Чехова Мелихово	69	97
Дом-музей П.И. Чайковского в Клину	94	114
Приокско-террасный заповедник	80	123
Федоскинская фабрика миниатюрной живописи	50	64
в среднем	82	94

Отдельно нами была рассмотрена проблема тарифной составляющей транспортной доступности рекреационных объектов. За основу расчётов мы взяли базовые (нельготные) тари-

фы для разовых поездок железнодорожным транспортом (пригородными поездами АО «Центральная пригородная пассажирская компания» и АО «Московско-Тверская пригородная

пассажирская компания» (без учёта пригородных поездов повышенной комфортности).

В качестве стоимости проезда на автомобиле мы взяли величину в 3,5 руб/1 км пробега автомобиля (с учётом усредненного значения расхода автомобильного топлива (бензина) и его стоимости на апрель 2019 г.). Мы провели сравнительный анализ стоимости поездки из центра Москвы до шести значимых городов – рекреационных центров Подмосковья (табл. 4).

В большинстве случаев стоимость проезда на общественном транспорте сопоставима (на апрель 2019 г.) со стоимостью проезда на индивидуальном транспорте в расчёте на одного человека (пассажира). Наибольший выигрыш при использовании общественного транспорта достигается при поездках в северо-западном направлении (при посещении Клина): железнодорожный транспорт оказывается существенно удобнее во временном отношении, чем автомобильный. *Использование уско-*

ренного железнодорожного сообщения существенно экономит время при поездках на дальние расстояния, хотя и становится сопоставимым по стоимости с индивидуальным транспортом.

В полной мере сравнивать транспортную доступность рекреационных объектов личным и общественным транспортом невозможно: комфортность поездки и предсказуемость времени поездки несопоставимы в разное время дня и в разные сезоны года для сравниваемых видов транспорта (способов перемещения). Возможность льготной, в т.ч. безденежной поездки на отдельных маршрутах увеличивает доступность рекреационных объектов для значительной части жителей Московского столичного региона (пенсионеры, студенты, многодетные семьи и др.). Из всех рассматриваемых рекреационных объектов лишь посещение Приокско-Террасного заповедника затруднено с использованием социального (предоставляющего льготы) общественного транспорта.

Таблица 4

Сравнительный анализ стоимости поездки в одну сторону из центра Москвы к отдельным значимым рекреационным объектам Московской области (без учёта подъезда к ключевым достопримечательностям)

Город (пункт назначения)	Стоимость проезда на железной дороге, руб. ¹	Среднее время поездки на железнодорожном транспорте, час., мин.	Стоимость проезда на автомобиле, руб.	Время поездки на автомобиле, час., мин.
Дмитров	161-250	1:15	259	1:25
Коломна	299-355	2:15	385	1:37
Волоколамск	322-360	2:30	420	1:23
Клин	230-315	1:18	305	1:22
Звенигород	161	1:21	231	0:56
Сергиев Посад	184	1:25	259	1:18

¹ Без учёта стоимости проезда по Москве.

Выводы

1. Использование индивидуального транспорта позволяет посетить все значимые рекреационные объекты Московской области, используя сеть автомобильных дорог общего пользования. При этом уровень обеспеченности рекреационных объектов общественным транспортом удовлетворительный.

2. Поездка вне своего географического сектора Московской области затруднительна как с позиции времени, так и стоимости разовой поездки.

3. Большая часть значимых рекреационных объектов Московской области может быть достигнута как общественным, так и индивидуальным транспортом примерно с сопоставимыми затратами денежных средств. При этом экономия времени при использовании личного автотранспорта для большинства объектов будет значительной (при поездках из городов

Московской области) и существенно меньшей при поездках из Москвы.

4. Транспортно-тарифная доступность рекреационных объектов Московской области показывает существенные различия для жителей разных городов Московской области в их возможностях посещения разных по своему географическому положению рекреационных объектов Московской области. В выигрышном положении находятся города ближней зоны Московской агломерации (Химки, Балашиха, Мытищи).

5. Из рассмотренных рекреационных объектов наиболее удачно размещены с транспортно-географической точки зрения: музей-усадьба Архангельское, музей-заповедник Горки Ленинские и Жостовская фабрика декоративной росписи; указанные объекты не являются крупнейшими туристическими дестинациями Московской области по количеству посетителей.

Статья поступила в редакцию 28.05.2019

ЛИТЕРАТУРА

1. Долгосрочная стратегия развития транспортного комплекса Республики Татарстан с позиций устойчивого развития (Белая книга Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан) / В. Н. Бугроменко, А. М. Бадалян, Л. П. Рыжова, А. В. Рузский, М. Ю. Калинчиков, П. М. Крылов. М.: Палитрапринт, 2005. 174 с.
2. Казаков С. Г. Экономико-географические особенности курских дач // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 1. С. 92–102.
3. Коношенко Б. А., Шипилов А. И. Энциклопедия такси. 3-е изд., испр. и доп. М.: Филинъ. 2017. 452 с.
4. Крылов П. М. Роль транспортной инфраструктуры в устойчивом развитии и территориальном планировании региона (транспортно-географический аспект) // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2017. № 2. С. 50–58.
5. Лященко Е. В., Кириллов П. Л. Тарифно-транспортная доступность: опыт исследования и транспортной связности пространства и мобильности населения. LAMBERT Academic Publishing, 2011. 76 с.
6. Морозов М. А., Морозов М. М. Транспортная доступность как фактор привлекательности и конкурентоспособности туристской дестинации // Транспортное дело России. 2017. № 6. С. 85–86.

7. Потапов И. А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Том 10. № 4 (65). С. 43–55.
8. Потапов И. А. Оценка транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Соловецких островов) // Географический вестник. 2014. № 3 (30). С. 121–129.
9. Расковалов Б. П. Транспортный потенциал Пермского края для развития туризма в природной среде // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. 2017. № 3. С. 25–32.
10. Угольников М. Н. Рекреационные ресурсы Подмосковья и их оценка для целей отдыха и туризма: Эколого-географический анализ: автореф. дис. ... канд. географ. наук. М., 2004. 25 с.
11. Феоктистов С. В. Оценка транспортной доступности природных объектов Амурской области для развития организованного экологического туризма // Вестник Амурского государственного университета. Серия: Естественные и экономические науки. 2013. № 63. С. 133–138.
12. Якунин П. Н. Оценивание транспортной доступности для целей организации предпринимательской деятельности по доставке туристов в удаленные дестинации // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. 2011. Т. 6. № 4. С. 160–170.
13. Litman T. Evaluating Accessibility for Transport Planning. Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities. Victoria, Victoria Transport Policy Institute, 2019. 63 p.
14. Litman T. Land Use Impacts on Transport. How Land Use Factors Affect Travel Behavior. Victoria, Victoria Transport Policy Institute, 2019. 89 p.

REFERENCES

1. Bugromenko V., Badalyan A., Ryzhova L., Ruzskii A., Kalinchikov M., Krylov P. *Dolgosrochnaya strategiya razvitiya transportnogo kompleksa Respubliki Tatarstan s pozitsii ustoichivogo razvitiya (Belaya kniga Ministerstva transporta i dorozhnogo khozyaistva Respubliki Tatarstan)* [Long-term strategy of the development of the transport complex of the Republic of Tatarstan from the standpoint of sustainable development (White book of the Ministry of transport and road economy of the Republic of Tatarstan)]. Moscow, Palitraprint Publ., 2005. 174 p.
2. Kazakov S. [Economic-geographical features of the Kursk cottages]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Estestvennye nauki* [Bulletin of Moscow Regional State University. Natural Sciences Series], 2019, no. 1, pp. 92–102.
3. Konoshenko B., Shipilov A. *Entsiklopediya taksi* [Encyclopedia of taxi]. Moscow, Filin Publ., 2017. 452 p.
4. Krylov P. [The role of transport infrastructure in the sustainable development and territorial planning of the region (transport-geographical aspect)]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Estestvennye nauki* [Bulletin of Moscow Regional State University. Natural Sciences Series], 2017, no. 2, pp. 50–58.
5. Lyashchenko E., Kirillov P. *Tarifno-transportnaya dostupnost': opyt issledovaniya i transportnoi svyaznosti prostranstva i mobil'nosti naseleniya* [Tariff and transport accessibility: a study of the transport and connectivity of space and mobility]. LAMBERT Academic Publishing, 2011. 76 p.
6. Morozov M., Morozov M. [Transport accessibility as a factor of attractiveness and competitiveness of tourist destinations]. In: *Transportnoe delo Rossii* [Transport business in Russia], 2017, no. 6, pp. 85–86.

7. Potapov I. [Methodological approaches to the analysis of transport-geographical location, recreational facilities (by example of the Arkhangelsk region)]. In: *Servis v Rossii i za rubezhom* [Service in Russia and abroad], 2016, vol. 10, no. 4 (65), pp. 43–55.
8. Potapov I. [Assessment of transport-geographical location, recreational facilities (for example, the Solovetsky Islands)]. In: *Geograficheskii vestnik* [Geographical Bulletin], 2014, no. 3 (30), pp. 121–129.
9. Raskovalov B. [The transport capacity of the Perm region for the development of tourism in the natural environment]. In: *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Geografiya. Geokologiya* [Bulletin of Voronezh State University. Series: Geography. Geology], 2017, no. 3, pp. 25–32.
10. Ugol'nikov M. *Rekreatsionnye resursy Podmoskov'ya i ikh otsenka dlya tselei otdykha i turizma: Ekologo-geograficheskii analiz: avtoref. dis. ... kand. geograf. nauk* [Recreational resources of the Moscow region and their evaluation for the purposes of recreation and tourism: Ecological and geographical analysis: abstract PhD Thesis in Geographical sciences]. Moscow, 2004. 25 p.
11. Feoktistov S. [Evaluation of transport accessibility of natural sites of the Amur region for the development of organized ecological tourism]. In: *Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Estestvennye i ekonomicheskie nauki* [Bulletin of Amur State University. Series: Natural and Economic Sciences], 2013, no. 63, pp. 133–138.
12. Yakunin P. [Evaluation of transport accessibility for the purpose of organizing business activities for sending tourists to remote destinations]. In: *Vestnik Leningradskogo gosudarstvennogo universiteta im. A. S. Pushkina* [Bulletin of the Leningrad Pushkin State University], 2011, vol. 6, no. 4, pp. 160–170.
13. Litman T. *Evaluating Accessibility for Transport Planning. Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities*. Victoria, Victoria Transport Policy Institute, 2019. 63 p.
14. Litman T. *Land Use Impacts on Transport. How Land Use Factors Affect Travel Behavior*. Victoria, Victoria Transport Policy Institute, 2019. 89 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Волгин Александр Владимирович – кандидат географических наук, профессор; заведующей кафедрой экономической и социальной географии географо-экологического факультета Московского государственного областного университета;
e-mail: volgin38@list.ru

Евдокимов Михаил Юрьевич – кандидат географических наук, доцент; доцент кафедры экономической и социальной географии географо-экологического факультета Московского государственного областного университета;
e-mail: 89107207477@mail.ru

Крылов Петр Михайлович – кандидат географических наук, доцент; доцент кафедры экономической и социальной географии географо-экологического факультета Московского государственного областного университета;
e-mail: pmkrylov@yandex.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Alexandr V. Volgin – PhD in Geographic Sciences, Professor at the Department of Economic and Social Geography, Faculty of Geography and Ecology, Moscow Region State University;
e-mail: volgin38@list.ru

Mikhail Yu. Evdokimov – PhD in Geographic Sciences, Associate Professor at the Department of Economic and Social Geography, Faculty of Geography and Ecology, Moscow Region State University;
e-mail: 89107207477@mail.ru

Petr M. Krylov – PhD in Geographic Sciences, Associate Professor at the Department of Economic and Social Geography, Faculty of Geography and Ecology, Moscow Region State University;
e-mail: pmkrylov@yandex.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Волгин А. В., Евдокимов М. Ю., Крылов П. М. Транспортно-тарифная доступность рекреационных объектов Московской области // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 3. С. 27–40.
DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-27-40

FOR CITATION

Volgin A., Evdokimov M., Krylov P. Transport and tariff availability of recreational facilities of the Moscow region. In: *Bulletin of the Moscow Region State University, Series: Natural Sciences*, 2019, no. 3, pp. 27–40.
DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-27-40