

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Плющев Алексей Александрович,
*аспирант Российского университета дружбы народов
имени Патриса Лумумбы, Москва, Россия.*
e-mail: alekseipliushchev@yandex.ru

РАЗВИТИЕ ТУРИСТСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР ВОВЛЕЧЕНИЯ ПЕРИФЕРИИ РЕГИОНА В ВОСПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОЦЕССЫ

Аннотация. Неравномерное участие муниципальных образований в экономическом развитии остается значимой проблемой региональной экономики. Концентрация инвестиций, занятости и предпринимательской активности в административных центрах ограничивает включение периферии региона в воспроизводство регионального продукта. Цель статьи состоит в обосновании роли туристской инфраструктуры в расширении участия периферийных муниципальных образований в региональных воспроизводственных процессах. Методология исследования объединяет системный, воспроизводственный и пространственный подходы, сравнительный анализ и систематизацию научных положений. Уточнено содержание воспроизводственной вовлеченности периферии региона как ее устойчивого участия в производстве, распределении, обмене и использовании экономических ресурсов. Обосновано, что развитие транспортной, сервисной, цифровой и кадровой инфраструктуры способствует росту локального спроса, предпринимательства, занятости, инвестиций и муниципальных доходов. Выделены основные каналы преобразования инфраструктурных вложений в устойчивые экономические эффекты. Научная новизна заключается в раскрытии механизма вовлечения периферии региона в воспроизводство регионального продукта на основе развития туристской инфраструктуры.

Ключевые слова: региональная экономика, периферия региона, воспроизводственные процессы, туристская инфраструктура, муниципальные образования, предпринимательство, внутрирегиональная дифференциация.

**Aleksei A. Pliushchev, graduate student Peoples' Friendship University of Russia named
after Patrice Lumumba, Moscow, Russia.**

TOURISM INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT AS A FACTOR IN INTEGRATING THE REGIONAL PERIPHERY INTO REPRODUCTION PROCESSES

Abstract. Unequal participation of municipalities in economic development remains a significant problem of regional economics. The concentration of investment, employment, and entrepreneurial activity in administrative centres limits the involvement of regional peripheries in the reproduction of the regional product. The purpose of the article is to substantiate the role of tourism infrastructure in expanding the participation of peripheral municipalities in regional reproduction processes. The research methodology combines systemic, reproductive, and spatial approaches, comparative analysis, and the systematisation of scientific concepts. The study clarifies the concept of the reproductive involvement of a regional periphery as its sustainable participation in the production, distribution, exchange, and use of economic

resources. It is substantiated that the development of transport, service, digital, and human-resource infrastructure contributes to the growth of local demand, entrepreneurship, employment, investment, and municipal revenues. The principal channels through which infrastructure investment is transformed into sustainable economic effects are identified. The scientific novelty lies in revealing the mechanism through which tourism infrastructure facilitates the involvement of regional peripheries in the reproduction of the regional product.

Keywords: regional economy, regional periphery, reproduction processes, tourism infrastructure, municipalities, entrepreneurship, intraregional differentiation.

Неравномерность развития муниципальных образований относится к числу проблем, которые воспроизводятся в региональной экономике на протяжении длительного времени. Административные центры и крупные города концентрируют инвестиционные ресурсы, рабочие места, транспортную инфраструктуру, потребительский спрос и наиболее прибыльные виды предпринимательской деятельности. Периферийные муниципальные образования, напротив, часто характеризуются ограниченной хозяйственной базой, недостаточной транспортной доступностью, низкой плотностью бизнеса и зависимостью от межбюджетных трансфертов. Подобная конфигурация экономического пространства усиливает внутрирегиональные различия и снижает возможности сбалансированного развития региона.

Особенно заметно это противоречие проявляется в пространственной организации туризма. Исследование туристского пространства Тюменской области показывает, что региональный центр аккумулирует основную часть инфраструктуры, туристских ресурсов и предпринимательской активности. Полупериферия располагает отдельными точками роста и потенциалом увеличения туристских прибытий, тогда как периферийные районы отличаются слабой инфраструктурной обеспеченностью, транспортной изолированностью и единичностью туристских объектов [3]. При этом именно для периферии туризм может стать одним из способов расширения хозяйственной активности и преодоления экономической замкнутости.

В научной литературе туристская инфраструктура обычно рассматривается как совокупность объектов и условий, обеспечивающих создание и потребление туристского продукта. В ее состав включаются транспорт, средства размещения, предприятия питания, объекты досуга, информационно-коммуникационные системы, коммунальная инфраструктура, торговля и средства обеспечения безопасности [1; 4; 6]. В более широком понимании к туристской инфраструктуре относятся не только специализированные объекты, непосредственно обслуживающие посетителей, но и элементы общей региональной инфраструктуры, которыми пользуются одновременно туристы и местное население [6; 16].

Такое разграничение имеет принципиальное значение для периферийных муниципальных образований. Строительство дороги, модернизация коммунальных сетей, расширение мобильной связи или благоустройство общественных пространств создают эффект, выходящий за пределы туристской деятельности. Улучшаются условия ведения бизнеса, повышается доступность социальных услуг, снижаются издержки перемещения, расширяется рынок сбыта местной продукции. Поэтому туристскую инфраструктуру следует оценивать не только по количеству гостиничных мест, предприятий питания и объектов показа, но и по ее влиянию на экономическую активность муниципальных образований.

Проведенные исследования подтверждают значительную неравномерность инфраструктурного обеспечения туризма в российских регионах. А.В. Величина

связывает различия в уровне реализации туристского потенциала с состоянием транспортной, коммунальной, информационной и специализированной инфраструктуры [1]. М.А. Морозов и Н.С. Морозова показывают, что инфраструктурные диспропорции зависят от стадии развития туристской дестинации, характера туристского спроса, предпринимательской активности населения и заинтересованности региональных органов власти [6]. Для приграничных регионов к этим ограничениям добавляются удаленность туристских объектов, недостаточная придорожная инфраструктура и неразвитость сервисов, необходимых для обслуживания внутренних и въездных потоков [9].

Следует учитывать, что наличие природных, культурных и исторических ресурсов само по себе не обеспечивает вовлечения периферии в экономические процессы региона. Ресурс превращается в экономический актив только при наличии транспортной доступности, средств размещения, связи, инженерных сетей, системы продвижения и подготовленных кадров. В отсутствие этих условий туристский потенциал остается слабо капитализированным, а расходы посетителей концентрируются в крупных центрах либо у внешних операторов, не формируя устойчивого эффекта для муниципальной экономики.

Особое значение приобретает инвестиционная составляющая инфраструктурного развития. Опыт развитых стран показывает, что модернизация туристской инфраструктуры требует сочетания государственного финансирования, частных вложений, цифровизации и долгосрочного планирования [2]. Исследования зарубежных авторов также подтверждают, что инвестиции в транспортную, сервисную и информационную инфраструктуру влияют на доступность дестинации, объем спроса и конкурентоспособность регионального туристского продукта [12; 14; 15; 17]. Вместе с тем инфраструктурные вложения не всегда приводят к развитию периферии. Если проекты создаются изолированно от местного бизнеса, рынка труда и поставщиков, основная часть экономического эффекта может выводиться за пределы муниципального образования.

В связи с этим возникает необходимость рассматривать туристскую инфраструктуру через призму регионального воспроизводства. Региональные воспроизводственные процессы охватывают производство, распределение, обмен и потребление товаров, услуг, доходов, инвестиций и трудовых ресурсов. Устойчивость региональной экономики зависит от того, насколько полно в эти процессы включены различные муниципальные образования. По мнению автора, положение периферии определяется не только пространственной удаленностью, но и ограниченной способностью участвовать в создании и распределении регионального продукта.

Под воспроизводственной вовлеченностью периферии региона в статье предлагается понимать ее устойчивое участие в формировании, распределении, обмене и использовании экономических ресурсов и результатов хозяйственной деятельности. Такое участие проявляется в развитии местного предпринимательства, создании рабочих мест, увеличении спроса на локальные товары и услуги, привлечении инвестиций и расширении собственной доходной базы муниципальных бюджетов. В отличие от разового роста туристского потока, воспроизводственная вовлеченность предполагает повторяемость экономических операций и закрепление создаваемых доходов в региональной и муниципальной экономике.

Анализ научных публикаций показывает, что в литературе достаточно подробно разработаны вопросы состава туристской инфраструктуры [1; 4; 6; 9], оценки инфраструктурной обеспеченности [1; 6], центрo-периферической организации туризма [3], инвестиционной политики [2; 12; 17], а также экосистемного и платформенного взаимодействия участников туристской сферы [7; 8; 13; 18]. Вместе с тем недостаточно

раскрыта последовательность, посредством которой развитие туристской инфраструктуры обеспечивает участие периферии региона в воспроизводстве регионального продукта. Как правило, исследователи фиксируют взаимосвязь инфраструктуры с туристским потоком, конкурентоспособностью и инвестиционной привлекательностью, но реже рассматривают ее влияние на локальные циклы производства, распределения доходов, занятости и потребления.

1. Периферия региона в системе региональных воспроизводственных процессов

Пространственная неоднородность региональной экономики выражается не только в различиях муниципальных образований по уровню доходов, инвестиционной активности и обеспеченности инфраструктурой. Не менее важно, насколько полно они участвуют в воспроизводстве регионального продукта. Одни муниципалитеты концентрируют капитал, рабочие места, предпринимательство и потребительский спрос, другие остаются поставщиками отдельных ресурсов либо получателями бюджетной поддержки.

Концепция «центр-периферия» объясняет эту неоднородность различием функций отдельных частей регионального пространства. Центр аккумулирует управленческие, финансовые, информационные и инфраструктурные ресурсы, тогда как периферия зависит от формируемых им решений и экономических потоков. По мере увеличения пространственной и хозяйственной удаленности интенсивность связей снижается [3]. Полупериферия занимает промежуточное положение: она обладает отдельными признаками центра, но сохраняет зависимость от его инвестиционных и инфраструктурных возможностей.

Примечательно, что подобная структура отчетливо проявляется и в туристской сфере. Исследование Тюменской области показывает, что региональный центр сосредоточивает основную часть туристских ресурсов, средств размещения, сервисных предприятий и потоков посетителей. Полупериферийные муниципалитеты располагают отдельными точками роста, а периферийные районы отличаются слабой транспортной доступностью, единичностью объектов и недостатком туристской инфраструктуры [3].

Вместе с тем периферийность нельзя связывать только с географическим расстоянием. Удаленный муниципалитет может иметь устойчивую специализацию, развитый транспорт и собственную предпринимательскую базу. И наоборот, близость к крупному городу еще не означает полноценного участия в региональном развитии, особенно если создаваемая стоимость и инвестиционные ресурсы регулярно выводятся за пределы местной экономики.

По мнению автора, экономическое содержание периферийности точнее раскрывается через степень участия муниципального образования в региональных воспроизводственных процессах. Речь идет не о разовом притоке инвестиций или кратковременном росте посещаемости, а об устойчивом включении местных ресурсов в производство, распределение доходов, обмен, потребление и накопление капитала.

Ограниченность такого участия проявляется сразу в нескольких формах. Узкий локальный рынок сдерживает создание предприятий и снижает интерес частного капитала. Слабая транспортная и цифровая доступность увеличивает издержки продвижения продукции. Недостаток рабочих мест усиливает отток населения, а низкая доходная база муниципалитетов ограничивает возможности инфраструктурного обновления. В итоге складывается вполне знакомая зависимость: слабая инфраструктура тормозит бизнес, слабый бизнес не создает занятость, а низкие доходы сокращают спрос и инвестиционную привлекательность.

Разорвать эту зависимость может первоначальный инфраструктурный импульс. Туристская инфраструктура здесь имеет особое значение, поскольку ее объектами

пользуются не только посетители, но и жители региона [6; 16]. Дороги, связь, коммунальные сети, общественные пространства и цифровые сервисы улучшают общие условия хозяйственной деятельности. Средства размещения, предприятия питания и объекты досуга формируют специализированную инфраструктуру обслуживания туристского потока.

Таблица 1 - Параметры воспроизводственной вовлеченности периферии региона и роль туристской инфраструктуры

Элемент воспроизводственного процесса	Ограничение периферии региона	Инфраструктурное условие вовлечения	Формируемый экономический результат	Возможные показатели оценки
Производство	Узкая хозяйственная база, недостаток предприятий и сервисных организаций	Транспортная, коммунальная и специализированная туристская инфраструктура	Создание новых предприятий, расширение производства местных товаров и услуг	Число субъектов малого бизнеса; объем платных услуг; количество туристских и сервисных объектов
Распределение	Вывод значительной части доходов за пределы муниципального образования	Использование местных поставщиков, работников и предпринимателей	Закрепление части созданной добавленной стоимости и доходов в местной экономике	Доля местных поставщиков; фонд оплаты труда; средняя заработная плата; доходы местного бизнеса
Обмен	Ограниченный доступ к рынкам, слабая логистика и информационная представленность	Транспортные маршруты, цифровые платформы, навигация и информационные центры	Расширение рынка сбыта и включение местной продукции в региональный оборот	Оборот торговли и общественного питания; расходы туристов; количество бронирований и продаж
Потребление	Низкая емкость локального спроса и сезонность хозяйственной активности	Объекты питания, торговли, досуга, благоустройство и событийная инфраструктура	Рост спроса со стороны туристов и местного населения	Потребительские расходы; оборот услуг; средняя продолжительность пребывания; сезонная загрузка
Накопление и реинвестирование	Недостаток собственных средств бизнеса и муниципальных бюджетов	Инвестиционные площадки, инженерная подготовка, государственно-частное партнерство	Привлечение частного капитала и повторное вложение доходов в развитие муниципальной экономики	Инвестиции в основной капитал; налоговые поступления; собственные доходы бюджета; объем частного финансирования

Источник: разработано автором [1; 3; 4; 6; 12; 15; 17].

Важно, однако, не само наличие отдельных объектов, а их сочетание. Гостиница не решает проблему транспортной недоступности, а новая дорога еще не создает предпринимательское предложение. Экономический результат появляется при согласованном развитии базовой, специализированной, цифровой и кадровой инфраструктуры [1; 4; 6]. Именно в этом случае природные, культурные и социальные ресурсы периферии начинают включаться в хозяйственный оборот.

На взгляд автора, воспроизводственную вовлеченность периферии региона целесообразно понимать как устойчивое участие периферийных муниципальных образований в создании, распределении, обмене, потреблении и накоплении региональных экономических ресурсов при закреплении части создаваемых доходов в местной экономике. Основные параметры такой вовлеченности и роль туристской инфраструктуры представлены в таблице 1.

Представленная систематизация показывает, что влияние туристской инфраструктуры выходит за пределы роста туристских услуг. Она затрагивает производство, распределение доходов, обмен, потребительский спрос и накопление капитала.

Однако этот эффект не возникает сам по себе. При доминировании внешних операторов туристский поток может расти без заметного развития местного бизнеса, а основная часть доходов остается за пределами муниципального образования. В результате периферия предоставляет ресурсы и принимает инфраструктурную нагрузку, но слабо участвует в распределении создаваемой стоимости.

Подобный риск характерен для центропериферической организации туристского пространства [3]. Поэтому, по мнению автора, воспроизводственная вовлеченность требует не только размещения инфраструктурных объектов, но и реального участия местного населения, предпринимателей и муниципальных институтов.

2. Туристская инфраструктура как основа расширения воспроизводственной базы периферии региона

Туристская инфраструктура обычно понимается как совокупность материальных, организационных и информационных условий, обеспечивающих производство и потребление туристского продукта [1; 4; 6]. Применительно к периферии региона ее роль шире: она обслуживает туристский поток и одновременно снижает ограничения местного хозяйственного развития.

Базовая инфраструктура включает дороги, транспорт, коммунальные сети, связь, безопасность и общественные пространства. Ее развитие повышает доступность муниципальных образований и создает условия для торговли, сельского хозяйства, ремесленного производства и бытовых услуг. Как отмечает А. Л. Косманев, инфраструктурная обеспеченность особенно важна для развития туризма в глубинных районах [4].

Специализированная инфраструктура представлена средствами размещения, предприятиями питания, объектами показа, досуга и информационного обслуживания. Она позволяет увеличить продолжительность пребывания туристов и сохранить большую часть их расходов в местной экономике. При недостатке таких объектов посещение периферии остается кратковременным, а основные траты совершаются в региональном центре.

Цифровые платформы обеспечивают продвижение локального туристского продукта, бронирование и навигацию, снижая информационную удаленность периферии. Однако, что немаловажно, они не заменяют транспортную доступность и сервисную базу [13]. Существенную роль играет и мягкая инфраструктура: человеческий капитал,

предпринимательские компетенции, стандарты обслуживания и институты взаимодействия. Б. Тапа связывает качество туристского продукта именно со способностью территории использовать созданные материальные объекты [19].

Различия в инфраструктурной обеспеченности регионов зависят от ресурсного потенциала, объема спроса, стадии развития дестинации, активности бизнеса и позиции органов власти [6]. При этом развитые туристские центры легче привлекают новые инвестиции, тогда как периферийные проекты отличаются повышенными рисками и длительной окупаемостью. Поэтому строительство дорог, инженерных сетей, объектов связи и общественных пространств нередко должно предшествовать формированию устойчивого туристского потока.

По мнению автора, первоначальные инфраструктурные риски целесообразно разделять между государством и бизнесом. Публичные инвестиции необходимы для подготовки площадок и создания базовых условий, однако они не должны вытеснять местную предпринимательскую инициативу. Инфраструктурная политика должна сочетать капиталоемкие проекты с поддержкой малых предприятий в сфере размещения, питания, перевозок, производства сувенирной и сельскохозяйственной продукции [17].

Предлагаемый авторский механизм включает пять связанных блоков. Его исходной точкой выступают транспортная удаленность, слабая инфраструктурная база, низкая плотность бизнеса и ограниченный локальный спрос. Эти ограничения взаимно усиливаются и препятствуют полноценному использованию ресурсов периферии региона.

Второй блок объединяет материальные и нематериальные элементы туристской инфраструктуры. Развитие дорог, транспорта, средств размещения, предприятий питания, цифровых сервисов, благоустройства и кадрового обеспечения повышает доступность периферии и уменьшает издержки ведения хозяйственной деятельности.



Рисунок 1 - Механизм вовлечения периферии региона в воспроизводственные процессы на основе развития туристской инфраструктуры (составлено автором)

Третий блок отражает экономические каналы воздействия инфраструктуры. Их разделение носит аналитический характер, поскольку в реальной экономике они действуют одновременно. Транспортная доступность снижает инвестиционные риски,

инвестиции создают предприятия, предприятия формируют занятость, занятость увеличивает доходы населения, а доходы и расходы туристов расширяют местный спрос и налоговую базу. Четвертый блок характеризует воспроизводственные эффекты. К ним относятся рост занятости, расширение предложения услуг, приток инвестиций, увеличение доходов населения и потребительского спроса. Их устойчивость определяется тем, насколько тесно туристские предприятия связаны с местными поставщиками, работниками и предпринимателями.

Завершающий блок отражает эффект для региональной экономики. Вовлечение периферии в хозяйственный оборот расширяет налоговую базу, уменьшает внутрирегиональные различия и повышает устойчивость региональной экономики. При этом речь идет не об устранении объективных различий между центром и периферией, а о сокращении экономической изолированности муниципальных образований и расширении их участия в создании регионального продукта.

Инфраструктурный канал формирует исходные условия вовлечения периферии в хозяйственные процессы. Развитие дорог, транспорта, коммунальных сетей и связи снижает издержки перемещения людей и товаров, а благоустройство повышает привлекательность муниципального образования для жителей и туристов.

Инвестиционный канал проявляется в снижении рисков частного капитала. Подъездные пути, инженерная подготовка площадок и ожидаемый спрос уменьшают первоначальные затраты и делают проекты более предсказуемыми. Исследование расширения аэропорта Малаги подтверждает влияние транспортных инвестиций на туристский спрос [12]. Для периферии этот эффект шире, поскольку улучшение доступности поддерживает и другие виды экономической деятельности.

Предпринимательский канал связан с появлением новых рынков. Туристский поток создает спрос на размещение, питание, перевозки, торговлю, экскурсионные услуги и местную продукцию. При развитой инфраструктуре часть этого спроса удовлетворяется предприятиями самого муниципального образования, что поддерживает малый бизнес и локальную кооперацию [15; 16].

Трудовой канал выражается в создании рабочих мест и расширении занятости. Однако важна не только их численность. По мнению автора, устойчивый эффект возникает тогда, когда новые рабочие места доступны местным жителям и сопровождаются подготовкой кадров. Привлечение работников из регионального центра обеспечивает работу объектов, но слабо влияет на экономическую базу периферии.

Потребительский канал формируется за счет расходов туристов и роста доходов населения. Дополнительный спрос распространяется на продукты питания, транспорт, торговлю, бытовые и культурные услуги. Чем выше доля местных товаров и поставщиков в структуре туристского потребления, тем заметнее влияние на муниципальную экономику.

Бюджетный канал завершает воспроизводственный цикл. Рост хозяйственного оборота, занятости и предпринимательских доходов расширяет налоговую базу. Часть дополнительных поступлений может направляться на содержание и дальнейшее развитие инфраструктуры, превращая первоначальные вложения в повторяющийся процесс обновления экономики периферии.

Туристская инфраструктура, следовательно, выступает не итогом региональной политики, а средством запуска локальных воспроизводственных процессов. Ее результативность нельзя оценивать только по количеству построенных объектов и приросту туристского потока. Не менее важны участие местного бизнеса, сохранение доходов в муниципальной экономике, рост занятости и последующее реинвестирование полученного эффекта.

Проведенное исследование показало, что периферийное положение муниципальных образований определяется не только удаленностью от административного центра, но и слабой включенностью в воспроизводство регионального продукта. Ограниченная транспортная доступность, узкий локальный спрос, недостаток рабочих мест и слабость предпринимательской базы взаимно усиливают друг друга, препятствуя использованию природного, культурного и хозяйственного потенциала.

Развитие туристской инфраструктуры способно частично преодолеть эти ограничения. Транспорт, коммунальные сети, средства размещения, предприятия питания, цифровые сервисы и кадровая подготовка создают условия для расширения бизнеса, привлечения инвестиций и роста доходов населения. Однако устойчивый результат возникает только при участии местных работников, предпринимателей и поставщиков в создании туристского продукта.

В статье воспроизводственная вовлеченность периферии региона определена как устойчивое участие муниципальных образований в производстве, распределении, обмене, потреблении и накоплении экономических ресурсов с закреплением части доходов в местной экономике. Такое понимание позволяет отличить долговременное расширение хозяйственной базы от разового роста посещаемости или ввода отдельных объектов.

Выделенные инфраструктурный, инвестиционный, предпринимательский, трудовой, потребительский и бюджетный каналы раскрывают логику преобразования инфраструктурных вложений в результаты регионального развития. Повышение доступности снижает издержки, рост бизнеса создает рабочие места, расходы туристов поддерживают локальный спрос, а расширение хозяйственного оборота укрепляет муниципальные бюджеты. В совокупности эти процессы способствуют более активному участию периферии в воспроизводстве регионального продукта.

Научная новизна состоит в рассмотрении туристской инфраструктуры как фактора воспроизводственного вовлечения периферии. В отличие от подходов, ориентированных преимущественно на оценку инфраструктурной обеспеченности и туристской посещаемости, предложено учитывать формирование локальных хозяйственных связей, закрепление добавленной стоимости и возможность повторного вложения доходов в муниципальную экономику.

Органам регионального и муниципального управления рекомендуется включать туристские инфраструктурные проекты в систему социально-экономического планирования и отдавать приоритет объектам, которые повышают транспортную и цифровую доступность, поддерживают местный бизнес, используют локальных поставщиков и создают постоянную занятость. Результативность таких проектов целесообразно оценивать по динамике предпринимательства, занятости, частных инвестиций, доходов муниципальных бюджетов и доле туристских расходов, остающейся в экономике периферии региона.

Список использованных источников

1. Бандурин А. В. Проблемы инвестирования предприятий финансово-промышленных групп / А. В. Бандурин, В. С. Аксенов, В. К. Спильниченко. – Москва, 1996. – 20 с.
2. Бондарчук Н. В. Управление развитием инновационных способностей фирмы в условиях цифровизации / Н. В. Бондарчук, В. К. Спильниченко // Вестник РГУ. Серия: Экономика. Управление. Право. – 2025. – № 1. – С. 33-48.
3. Величина А. В. Оценка развития туристской инфраструктуры региона // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2014. N 2 (32). С. 239-250. DOI: 10.15838/esc/2014.2.32.18.

4. Гасанов, А. Н. Туризм в Азербайджане: важнейшая отрасль развития региональной экономики // Экономика и предпринимательство. 2013. № 10. С. 126–129.
5. Гудковских М. В., Дирин Д. А. Пространственная структура туризма Тюменской области в контексте концепции «центр-периферия» // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2023. Т. 87. N 1. С. 147-163. DOI: 10.31857/S2587556623010077.
6. Косманёв А. Л. Региональная туристская инфраструктура: подходы, методы и опыт исследования // Псковский регионологический журнал. 2010. N 10. С. 107-117.
7. Крылова Е. А. Развитие туризма в Северо-Западном федеральном округе Российской Федерации в условиях меняющейся геополитической обстановки // Креативная экономика. 2025. Т. 19. N 7. С. 1771-1797. DOI: 10.18334/ce.19.7.123347.
8. Морозов М. А., Морозова Н. С. Региональные особенности развития туристской инфраструктуры и их влияние на туризм // Регионология. 2021. Т. 29. N 3. С. 588-610. DOI: 10.15507/2413-1407.116.029.202103.588-610.
9. Петрищева Н.Е. Экосистемный подход к развитию туристских услуг: концептуальные основы и особенности применения в региональной экономике // Торговля, сервис, индустрия питания. 2025. Т. 5, № 4. С. 401–415.
10. Романова Г. М., Шарафутдинов В. Н., Онищенко Е. В., Симонян Р. А. Туристская технологическая платформа как инструмент развития туристской сферы // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2020. N 6 (126). С. 93-98.
11. Степанова С.В. Туристская инфраструктура приграничных регионов России: состояние и проблемы развития // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2014. N 2 (70). С. 51-64.
10. Andrades L., Dimanche F. Destination Competitiveness and Tourism Development in Russia: Issues and Challenges // Tourism Management. 2017. Vol. 62. P. 360-376. DOI: 10.1016/j.tourman.2017.05.008.
11. Constantin D. L., Reveiu A. A. Spatial Analysis of Tourism Infrastructure in Romania: Spotlight on Accommodation and Food Service Companies // REGION. 2018. Vol. 5. N 1. P. 1-16.
12. Eugenio-Martin J. L. Estimating the Tourism Demand Impact of Public Infrastructure Investment: The Case of Malaga Airport Expansion // Tourism Economics. 2016. Vol. 22. N 2. P. 254-268.
13. Gretzel U., Sigala M., Xiang Z., Koo C. Smart Tourism: Foundations and Developments // Electronic Markets. 2015. Vol. 25. N 3. P. 179-188.
14. Jovanovic S., Ilic I. Infrastructure as Important Determinant of Tourism Development in the Countries of Southeast Europe // Ecoforum. 2016. Vol. 5. N 1. P. 288-293.
15. Mandic A., Mrnjavac Z., Kordic L. Tourism Infrastructure, Recreational Facilities and Tourism Development // Tourism and Hospitality Management. 2018. Vol. 24. N 1. P. 41-62.
16. Murphy P., Pritchard M. P., Smith B. The Destination Product and Its Impact on Traveller Perceptions // Tourism Management. 2000. Vol. 21. N 1. P. 43-52.
17. Petrova M., Dekhtyar N., Klok O., Loseva O. Regional Tourism Infrastructure Development in the State Strategies // Problems and Perspectives in Management. 2018. Vol. 16. N 4. P. 259-274.
18. Sharafutdinov V. N., Onishchenko E. V., Nakonechnyi A. I. Tourism Technology Platforms as a Tool for Supporting Competitiveness of Regional Tourism Products // Regional Research of Russia. 2020. Vol. 10. N 1. P. 48-55.
19. Thapa B. Soft-Infrastructure in Tourism Development in Developing Countries // Annals of Tourism Research. 2012. Vol. 39. N 3. P. 1705-1710.