



Региональная доступность как фактор развития туристского направления



М. В. Морозкина*



С. В. Кондратьева

*Институт экономики – обособленное подразделение Федерального исследовательского центра «Карельский научный центр Российской академии наук» (г. Петрозаводск, Российская Федерация),
* maribel74@mail.ru*

Введение. Туристский вектор развития представляется в качестве одного из перспективных и приоритетных направлений социально-экономического развития регионов Северо-Запада России. В условиях усиливающейся конкуренции за туриста, при наличии уникального туристско-рекреационного потенциала и сформированной инфраструктуры туризма, все большее значение приобретает доступность регионов. Цель статьи – по результатам проведенного исследования определить доступность регионов Северо-Западного федерального округа для развития туристской сферы деятельности на основе комплексной оценки географической, транспортной и инфраструктурной доступности.

Материалы и методы. В рамках исследования на основе статистических данных Росстата, официальных сайтов Федерального агентства по туризму Российской Федерации, компании ОАО «РЖД» и сайта tutu.ru были рассчитаны медианные показатели региональной доступности. С помощью метода экономического анализа была определена доступность территорий для туристических потоков, которая определялась с помощью оценки транспортной доступности, времени, затраченного на передвижение, и стоимости проезда.

Результаты исследования. По итогам проведенного анализа выделены 4 типологические группы (центральные, полуцентральные, полупериферийные и периферийные) субъектов Северо-Западного федерального округа в аспекте региональной доступности для развития туристского направления. К доступным для туристов территориям отнесены регионы центрального расположения, представляющие интерес для посещения и имеющие высокие показатели транспортной доступности. Составленная группировка отражает возможности территории в принятии туристов, оцененные по направлениям: стоимость, доступность, удаленность.

© Морозкина М. В., Кондратьева С. В., 2021



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 License.



Обсуждение и заключение. Результаты данной работы могут быть использованы региональными органами государственной власти при принятии управленческих решений в сфере развития туризма. Материал статьи имеет научную и практическую значимость для ученых, занимающихся исследованием проблем развития регионального туризма, а также для представителей туристского бизнеса.

Ключевые слова: региональная доступность, Северо-Западный федеральный округ, регион, типология регионов, туризм, стоимость железнодорожных билетов, географическая удаленность

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Научно-исследовательская работа выполнена в рамках бюджетного задания Института экономики Карельского научного центра РАН (№ АААА-А19-119010990087-1 и № АААА-А19-119010990088-8).

Для цитирования: Морошкина, М. В. Региональная доступность как фактор развития туристского направления / М. В. Морошкина, С. В. Кондратьева. – DOI 10.15507/2413-1407.114.029.202101.060-081 // Регионология. – 2021. – Т. 29, № 1. – С. 60–81.

Regional Accessibility as a Factor in the Development of a Tourist Destination

M. V. Moroshkina*, S. V. Kondrateva

Institute of Economics of the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (Petrozavodsk, Russian Federation),

** maribel74@mail.ru*

Introduction. The tourist vector of development is regarded as one of the promising and even priority areas of socio-economic development of the regions of the North-West of Russia. Accessibility of regions with a unique tourist and recreational potential and established tourism infrastructure is becoming increasingly important in the circumstances of increasing competition for tourists. The study aims to evaluate the potential of the regions of the Northwestern Federal District of the Russian Federation for the development of tourism on the basis of a comprehensive assessment of their geographical, transport, and infrastructural accessibility.

Materials and Methods. As part of the study, median indicators were calculated based on statistical data from Federal State Statistics Service, the official websites of the Federal Agency for Tourism of the Russian Federation and the Russian Railways company, as well as from the website Tutu.ru. The method of economic analysis was employed to assess the accessibility of territories for tourist flows taking into account transport accessibility, time spent on travel, and fare.

Results. Based on the results of the performed analysis, 4 typological groups (central, semi-central, semi-peripheral and peripheral) of the constituent regions of the Northwestern Federal District of the Russian federation were singled out in terms of regional accessibility for the development of a tourist destination. The territories accessible to tourists include the regions of central location, which are of interest to visit and have high transport accessibility. The compiled grouping reflects the potential of the territory to accept tourists, assessed by such factors as cost, accessibility, and remoteness.

Discussion and Conclusion. The results of this work may be used by regional government bodies when making managerial decisions pertaining to tourism development. The material



of the article has scientific and practical significance for scientists studying the issues of regional tourism development, as well as for those engaged in the tourism business.

Keywords: regional accessibility, Northwestern Federal District, region, typology of regions, tourism, cost of train tickets, geographic remoteness

The authors declare that there is no conflict of interest.

Funding. The research work was carried out as part of the budget assignment of the Institute of Economics of the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (No. AAAA-A19-119010990087-1 and No. AAAA-A19-119010990088-8).

For citation: Moroshkina M.V., Kondrateva S.V. Regional Accessibility as a Factor in the Development of a Tourist Destination. *Regionology* = Russian Journal of Regional Studies. 2020; 28(4):60-81. DOI: <https://doi.org/10.15507/2413-1407.114.029.202101.060-081>

Введение. Ускорение ритма жизни требует больших затрат на восстановление и поддержание физических и эмоциональных сил современного человека. Компенсация последних возможна за счет своевременного и качественного отдыха и туризма. Учитывая вызовы современности (COVID-19, рост стоимости отдыха за рубежом из-за колебания курса валют и пр.) на первые позиции выходит внутренний туризм.

Следует указать, что современный рынок туристских услуг России в силу экономических (доходы населения, предложение турбизнеса и смежных сфер), транспортно-логистических (удаленность территорий, современные возможности транспорта), инфраструктурных (возможности инфраструктуры туризма, например, средств размещения) и иных факторов является неодинаково доступным для населения страны. Туристская притягательность территорий и их доступность определяется спросом потребителя на определенные виды туризма и туристских услуг, формируя имидж притягательных туристских дестинаций, высокий сезон с соответствующими условиями предоставления услуг. В результате одни регионы становятся труднодоступными для определенных категорий населения, другие сохраняют низкую доступность, позволяя в большей или меньшей степени компенсировать потребности населения в отдыхе и туризме.

Межрегиональная дифференциация регионов Северо-Западного федерального округа по уровню доходов населения, а также по возможностям организации туристско-рекреационной сферы деятельности в силу специфики территорий выявляет проблематику доступности внутреннего туризма для россиян. Насколько доступны «туристские» регионы населению России для восстановления физических и эмоциональных сил и туризма? Именно этой актуальной научной проблематике посвящена настоящая статья, учитывая, что восстановление сил и поддержание здоровья населения представляется одним из приоритетных направлений развития России.

Научная значимость исследования заключается в выявлении доступности внутреннего туризма для населения регионов Северо-Западного федерального



округа. Туристский вектор развития представляется одним из перспективных и/или приоритетных направлений социально-экономического развития регионов Северо-Запада России [1]. В условиях усиливающейся конкуренции за туриста, при наличии уникального туристско-рекреационного потенциала и сформированной инфраструктуры туризма, все большее значение приобретает доступность регионов. Проблематика доступности представляется одним из значимых направлений современных исследований, фокусирующихся на географической, инфраструктурной, ценовой и иных видах региональной доступности.

Цель статьи – на основе проведенного исследования определить уровень доступности регионов Северо-Западного федерального округа для внутреннего туризма на основании оценивания географической удаленности территории, их транспортной и инфраструктурной доступности.

Обзор литературы. Исследование регионального развития актуализирует проблематику доступности регионов, вопросы влияния различных факторов на активизацию и, наоборот, на сдерживание их социально-экономического развития. Учеными подробно рассматривается влияние различных процессов и факторов на социально-экономическое развитие территорий, исследуются их причины. В работе Н. В. Зубаревич показано, что макроэкономические процессы оказывают влияние на доходы населения и уровень благосостояния. Рассмотренная зависимость имеет неодинаковые темпы в различных временные периоды [2]. Другим фактором, который выделяется исследователями при изучении вопросов регионального развития, является экологическая обстановка и ее изменение в различных регионах. В современных научных работах активно обсуждается влияние экономического роста на состояние окружающей среды [3; 4]. Оценка региональной дифференциации по различным экономическим факторам проводится на основе аппарата экономико-математического моделирования. В работах К. Глущенко проведена оценка методологии конвергенции при рассмотрении региональной неоднородности, определены положительные и отрицательные стороны данного подхода¹ [5]. В научном сообществе накоплен значительный задел по взаимосвязи инфраструктурной компоненты и регионального развития [6; 7]. Так, исследователи Университета Джорджа Мейсона (США) акцентируют внимание на взаимосвязи инфраструктуры и регионального развития как важного направления государственной политики [8]. С. Рохима обосновывает значимость улучшения общественной инфраструктуры для развития территорий [9].

Одним из наиболее изученных направлений представляется фактор географической доступности, воздействие которого рассматривается как с позиции конкурентного преимущества, так и с позиции барьерных ограничений.

¹ Gluschenko K. Two Mass Fallacies in Studies on Regional Inequality // 2019 RSA Winter Conference “Turbulent Times: Rethinking Regions and Cities”, 14th–15th November 2019, London, United Kingdom / Regional Studies Association; compiled by K. Burger. London, 2019. Pp. 27–28.



Так, в работах российских и зарубежных исследователей достаточно подробно анализируется проблематика влияния геополитического и приграничного положения территорий на их региональное развитие² [10–13]. Например, в исследовании В. Л. Мартынова предложена концепция кольцевых структур, в рамках которой автор определяет расположение территории и его влияние на уровень экономического развития³. Предложенная автором классификация позволяет выделить различные типы территорий, которые характеризуются разным уровнем удаленности от других регионов. Отдельного внимания заслуживает монография Л. Б. Вардомского, посвященная вопросам экономического развития приграничных регионов России и специфике сотрудничества с приграничными регионами сопредельных государств⁴.

Развитие приграничных регионов зависит от различных социальных и экономических факторов, но большее влияние исследователями уделяется фактору «географическое положение». Расположение территории сказывается на значительном количестве процессов, происходящих на территории и влияющих на динамику экономического роста [12]. Оценка развития приграничных регионов не обходится без сравнительного анализа с прилегающими приграничными территориями сопредельного государства [14; 15]. Заслуживают внимания работы, фокусирующиеся на влиянии транспортной составляющей на региональное развитие (например, публикация П. А. Лавриненко и соавторов [16]).

В условиях усвоения коммуникаций и повышения жизненного уровня важное значение приобретает развитие туристской сферы деятельности, формирующей новые возможности для экономического развития российских регионов, становясь одним из перспективных, а порой и приоритетных направлений их регионарного развития⁵ [1; 17]. Современный вызов пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 показал высокую значимость функционирования и совершенствования туристско-рекреационного сектора экономики для восстановления сил и отдыха населения России.

Принимая во внимание возможности туристских ресурсов территории, доступность региона признается одним из значимых факторов развития его туристской сферы деятельности. При этом в научной литературе рассматриваются не только вопросы влияния географической и транспортной доступности территорий [18–21], особое место отводится и проблематике емкости туристского рынка, материализующейся в показателях развития региональ-

² Грицай О. В., Йоффе Г. А., Трейвиш А. И. Центр и периферия в региональном развитии. М.: Наука, 1991. 161 с.

³ Мартынов В. Л. Коммуникационная среда и региональное развитие России. СПб.: Гидрометеиздат, 2000. 159 с.

⁴ Вардомский Л. Б. Российское порубежье в условиях глобализации. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. 212 с.

⁵ Александрова А. Ю., Ступина О. Г. Туристское регионоведение: влияние региональной интеграции на мировой туристский рынок. М.: Кнорус, 2014. 176 с.



ной туристской инфраструктуры [22–24]. Отдельного внимания заслуживают работы, раскрывающие влияние фактора приграничья на функционирование региональной экономики в аспекте развития приграничной торговли и шопинг-туризма [25]. Значимости фактора географической доступности при расчете гравитационных моделей для анализа въездного потока россиян в приграничные регионы Китая уделено особое внимание в коллективной работе исследователей университетов Гонконга и Новой Зеландии [26].

Таким образом, накопленный научный потенциал актуализирует значимость исследований доступности регионов. Вместе с тем имеющиеся наработки российских авторов по исследуемой проблематике не позволяют в полной мере оценить и сопоставить региональную доступность российских территорий. Проводимое нами исследование, фокусирующееся на определении доступности российских регионов (на примере Северо-Западного федерального округа) для развития туристского направления, позволит сформировать комплексное представление и направлено на сокращение имеющегося научного пробела.

Материалы и методы. В настоящем исследовании оценка региональной доступности субъектов Северо-Западного федерального округа для развития туристского направления произведена на основе авторской методики, комплексно анализирующей географическую, транспортную и инфраструктурную доступности.

Так, для определения географической доступности применен расчет коэффициента на основе расстояний между столицами исследуемых регионов с использованием географических координат, или евклидово расстояние ($E_distance_{x,y}$; формула 1).

$$E_distance_{x,y} = \sqrt{112(\Delta sh_{x,y})^2 + 65(\Delta dol_{x,y})^2}, \quad (1)$$

где: $\Delta sh_{x,y} = sh_x - sh_y$ – расстояние по широте между регионами x и y ; $\Delta dol_{x,y} = dol_x - dol_y$ – расстояние по долготе между регионами x и y . Преобразование широты и долготы в километры, производится из расчета: 1° широты составляет 112 км, 1° долготы – 53 км (среднее значение по регионам Северо-Западного федерального округа).

Инфраструктурная доступность рассмотрена в разрезе показателя инфраструктуры туризма (число мест в коллективных средствах размещения), позволяющего комплексно оценить объем регионального туристского рынка.

На основе расчета географической (евклидово расстояние между региональными центрами Северо-Западного федерального округа и региональными центрами – г. Москвой) и инфраструктурной доступности (объем туристского рынка региона) определен индекс периферийности туристского рынка регионов (формула 2).

$$Ind_x = \frac{\sum_x E_distance_{xy} \cdot Tlx}{\sum Tln}, \quad (2)$$



где: Ind_x – индекс периферийности туристского рынка региона x ; S_{xy} – евклидово расстояние между регионами x и y ; Tlx – объем туристского рынка региона, число мест в коллективных средствах размещения (x); ΣTln – объем российского рынка (туристская инфраструктура всех рассматриваемых регионов).

Определение транспортной доступности регионов рассмотрено через призму взаимного железнодорожного и авиасообщения между региональными столицами Северо-Западного федерального округа, а также из г. Москвы (ключевой транспортный узел России и ключевой центр отправки туристов) в аспекте продолжительности и стоимости путешествий.

Предложенная методика расчета региональной доступности позволяет комплексно оценить региональную доступность для развития туристского бизнеса, а также предложить типологию регионов для развития туристского направления. Следует подчеркнуть, что региональные рынки туристских услуг находятся не только в отношениях сотрудничества (межрегиональные туристские продукты), но, в большей степени, в конкурентных взаимоотношениях, стремясь захватить часть доли рынка. В этой связи чем более доступен регион для туристов (без учета уникальности туристско-рекреационного потенциала территорий), тем большими конкурентными преимуществами он обладает в развитии туристской сферы деятельности.

Информационная база исследования включает статистические данные Росстата, официальных сайтов Федерального агентства по туризму Российской Федерации, компании ОАО «РЖД» и сайта tutu.ru (онлайн-сервис путешествий). В работе рассчитаны медианные показатели. В исследовании применены методы экономического анализа, сопоставления, сравнения, обобщения, методы индукции и дедукции.

Результаты исследования. Для расчета индекса периферийности регионов Северо-Западного федерального округа для развития туризма применены статистические данные, представленные в таблице 1.

Кроме регионов Северо-Западного федерального округа в расчет индекса включен г. Москва (широта 57,8 и долгота 40,9) в силу столичного статуса субъекта Российской Федерации, а также высокой туристской активности московских туристов.

На основании формулы (1) была построена матрица взаимных расстояний между региональными столицами Северо-Западного федерального округа, а также от г. Москвы (табл. 2.). Определяемые расстояния несколько отличаются от протяженности дорожного покрытия между столичными центрами, так как расчет производился без учета проложенного дорожного покрытия.

Согласно полученным данным, индекс периферийности туристского рынка г. Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской и Вологодской областей, а также Республики Карелия ниже медианы (1062,53), демонстрируя высокие позиции данных регионов для привлечения туристов (рис. 1.). Самый высокий индекс у Мурманской и Калининградской областей, что обуславливается, в большей степени, спецификой их географического положения.



Таблица 1. Характеристики регионов Северо-Западного федерального округа Российской Федерации⁶
 Table 1. Characteristics of the regions of the Northwestern Federal District of the Russian Federation

Регион / Region	Столица, областной центр / Capital or regional center	Широта / Latitude	Долгота / Longitude	Число мест в КСР в 2018 г., ед. / Number of bed places in the CAF, 2018, units
Республика Карелия / Republic of Karelia	Петрозаводск / Petrozavodsk	61,4 ⁰	34,2 ⁰	10 801
Республика Коми / Komi Republic	Сыктывкар / Syktyvkar	61,4 ⁰	50,4 ⁰	6 931
Архангельская область / Arkhangelsk Region	Архангельск / Arkhangelsk	64,3 ⁰	40,3 ⁰	11 932
Вологодская область / Vologda Region	Вологда / Vologda	59,1 ⁰	39,5 ⁰	14 623
Калининградская область / Kaliningrad Region	Калининград / Kaliningrad	54,4 ⁰	20,3 ⁰	16 340
Ленинградская область / Leningrad Region	Санкт-Петербург / St. Petersburg	59,5 ⁰	30,1 ⁰	41 800
Мурманская область / Murmansk Region	Мурманск / Murmansk	68,5 ⁰	33,0 ⁰	9 226
Новгородская область / Novgorod Region	Великий Новгород / Veliky Novgorod	58,3 ⁰	31,1 ⁰	9 142
Псковская область / Pskov Region	Псков / Pskov	57,5 ⁰	28,2 ⁰	9 801
Санкт-Петербург / St. Petersburg	Санкт-Петербург / St. Petersburg	59,5 ⁰	30,1 ⁰	97 669

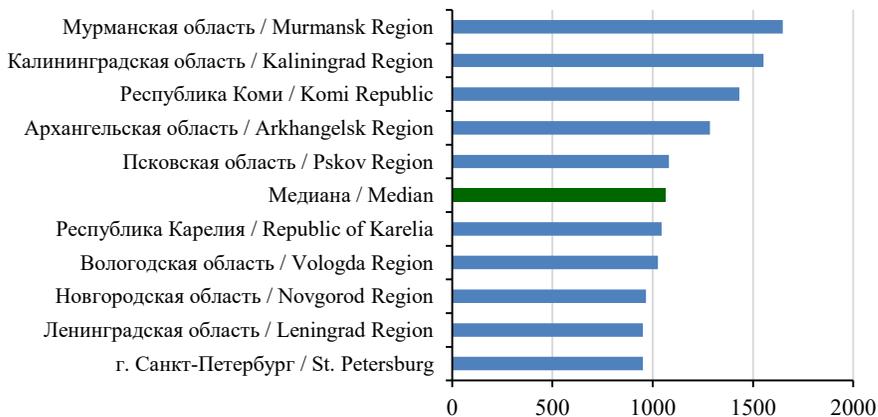
Примечание / Note. КСР – коллективные средства размещения / CAF – collective accommodation facilities

⁶ Статистические данные по Российской Федерации в период 2018–2020 годы [Электронный ресурс] / Официальный сайт Федерального агентства по туризму Российской Федерации. URL: <https://www.russiaturism.ru/contents/statistika/statisticheskie-dannye-po-rt-2/statisticheskie-dannye-po-rt-v-period-2018-2020-godu/> (дата обращения: 25.09.2020).

Таблица 2. Матрица расстояний до региональных центров Северо-Западного федерального округа Российской Федерации, км
 Table 2. Matrix of distances to the regional centers of the Northwestern Federal District of the Russian Federation, km

Регион / Region	Республика Карелия / Republic of Karelia	Республика Коми / Republic of Komi	Архангельская область / Arkhangelsk Region	Вологодская область / Vologda Region	Мурманская область / Murmansk Region	Ленинградская область / Leningrad Region	г. Санкт-Петербург / St. Petersburg	Новгородская область / Novgorod Region	Псковская область / Pskov Region	Москва / Moscow	Калининградская область / Kaliningrad Region
Республика Карелия / Republic of Karelia	0,00	858,60	458,28	381,13	797,74	304,14	304,14	384,11	540,29	1 075,82	Калининградская область / Kaliningrad Region
Республика Коми / Republic of Komi	858,60	0,00	626,13	632,53	1 217,70	1 096,74	1 096,74	1 080,22	1 255,06	1 777,54	Псковская область / Pskov Region
Архангельская область / Arkhangelsk Region	458,28	626,13	0,00	583,94	609,07	762,41	762,41	830,26	995,64	1 533,96	Новгородская область / Novgorod Region
Вологодская область / Vologda Region	381,13	632,53	583,94	0,00	1 107,73	500,21	500,21	454,13	625,14	1 145,69	г. Санкт-Петербург / St. Petersburg
Мурманская область / Murmansk Region	797,74	1 217,70	609,07	1 107,73	0,00	1 019,65	1 019,65	1 146,83	1 257,99	1 716,66	Новгородская область / Novgorod Region
Ленинградская область / Leningrad Region	304,14	1 096,74	762,41	500,21	1 019,65	0,00	0,00	144,47	245,59	772,04	Псковская область / Pskov Region
г. Санкт-Петербург / St. Petersburg	304,14	1 096,74	762,41	500,21	1 019,65	0,00	0,00	144,47	245,59	772,04	Москва / Moscow
Новгородская область / Novgorod Region	384,11	1 080,22	830,26	454,13	1 146,83	144,47	144,47	0,00	177,91	720,02	Калининградская область / Kaliningrad Region
Псковская область / Pskov Region	540,29	1 255,06	995,64	625,14	1 257,99	245,59	245,59	177,91	0,00	543,93	
Москва / Moscow	537,28	645,04	728,69	163,42	1269,44	603,24	603,24	522,41	673,94	1 156,30	
Калининградская область / Kaliningrad Region	1 075,82	1 777,54	1 533,96	1 145,69	1 716,66	772,04	772,04	720,02	543,93	0,00	

⁷ Таблица составлена авторами.



Р и с. 1. Индекс периферийности регионов Северо-Западного федерального округа для развития туристского направления

F i g. 1. Index of peripherality of the regions of the Northwestern Federal District of the Russian Federation for the development of a tourist destination

Кроме количественных показателей для расчета региональной доступности значение имеют продолжительность и ценовая составляющая туристской поездки. В этой связи вычисление реальных временных и финансовых затрат путешественников в регионы Северо-Западного федерального округа базируется на средних значениях железнодорожного и авиационного сообщения из двух городов федерального значения – Москвы и Санкт-Петербурга – как центров отправления большинства внутренних туристов в Северо-Западный федеральный округ. Согласно данным компании ОАО «РЖД» по состоянию на 1–3 октября 2020 г., средняя продолжительность поездок железнодорожным транспортом из двух указанных городов составляет 8 ч 53 мин., стоимость проезда – 1 624 руб. (табл. 3).

Распределение столиц регионов Северо-Западного федерального округа с учетом стоимостных и временных характеристик поездки железнодорожным транспортом, представленное на рисунке 2, наглядно демонстрирует лидирующие позиции во временной и стоимостной доступности г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Выгодной доступностью в рассматриваемом фокусе характеризуются Новгородская и Вологодская области, а также Республики Карелия. Более затратными во временном и стоимостном аспекте оказываются Архангельская область и Республика Коми. Мурманская и Калининградская области занимают отстающие позиции. Гибкое ценообразование стоимости железнодорожных билетов и изменение расписания движения поездов, осуществляемое компанией ОАО «РЖД» в течение года может вносить некоторые коррективы, меняя показатели доступности регионов, что не критично.

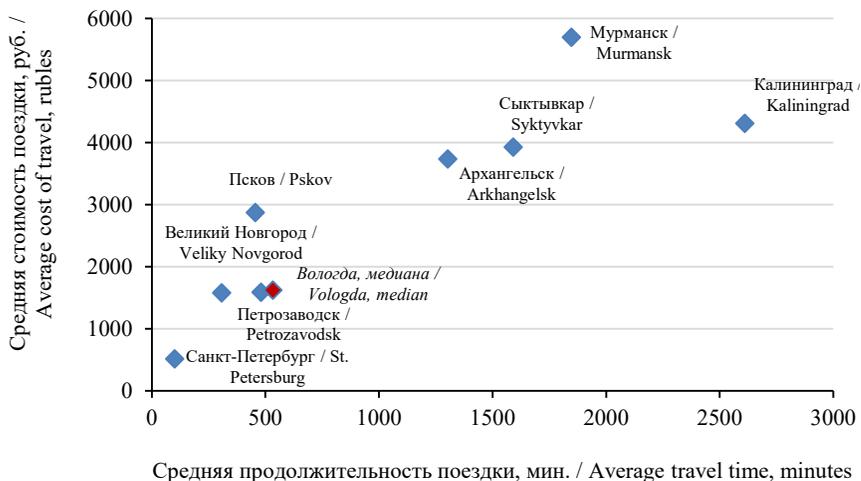


Т а б л и ц а 3. Характеристика железнодорожного сообщения с регионами Северо-Западного Федерального округа Российской Федерации⁸
 T a b l e 3. Characteristics of railway communication with the regions of the Northwestern Federal District of the Russian Federation

Место отправления / Point of departure	Характеристика поездки / Trip characteristics	Столица региона – место назначения / Destination – the capital of the region								
		Петрозаводск / Petrozavodsk	Сыктывкар / Syktuykar	Архангельск / Arkhangelsk	Вологда / Volgda	Мурманск / Murmansk	Санкт-Петербург* / St. Petersburg	Великий Новгород / Velikiy Novgorod	Псков / Pskov	Калининград / Kaliningrad
Санкт-Петербург / St. Petersburg	Время, ч, мин. / Time, hrs, min	05-18	29-21	23-28	10-57	25-09	0	02-48	03-30	27-02
Санкт-Петербург / St. Petersburg	Стоимость, руб. / Cost, rubles	980	3 674	3 525	1 749	4 124	0	1 344	613	4 327
Москва / Moscow	Время, ч, мин. / Time, hrs, min	10-45	23-42	19-55	06-49	36-24	03-20	08-26	11-42	20-00
Москва / Moscow	Стоимость, руб. / Cost, rubles	2 203	4 181	3 945	1 499	7 267	1 029	1 818	5 133	4 296

Примечание / Note. При наличии нескольких вариантов отправления приведен самый скорый вариант поездки / If multiple departure options are available, the fastest travel option is shown.

⁸ Приведены данные официального сайта ОАО «РЖД» по состоянию на 1–3 октября 2020 г. [Электронный ресурс] / Official website of ОАО «РЖД». URL: <https://pass.rzd.ru/> (дата обращения: 25.09.2020).



Р и с. 2. Распределение столиц Северо-Западного федерального округа по характеристикам железнодорожного сообщения (по состоянию на 01–03.10.2020 г.)
 Fig. 2. Distribution of the regional capitals in the Northwestern Federal District of the Russian Federation by the characteristics of railway communication (as of 01–03.10.2020)

Продолжительность путешествия железнодорожным транспортом может компенсироваться возможностями перелетов воздушным транспортом (табл. 4.). Для авиационного сообщения рассмотрены рейсы авиакомпаний «Аэрофлот», «Победа», «Азимут» и «Вологодское авиационное предприятие» только из г. Москвы на даты отправления 1–3 октября 2020 г. Так, среднее значение продолжительности авиаперелета составило 1 ч 40 мин., стоимости путешествия – 5 020 руб.

Распределение столиц регионов Северо-Западного федерального округа по характеристикам авиасообщения с г. Москвой представлено на рисунке 3. Согласно данным распределения, г. Санкт-Петербург, Республика Карелия, Ленинградская и Псковская области входят в зону комфортной авиадоступности из г. Москвы. В сравнении со средними показателями, Мурманская область характеризуется низкой в стоимостном отношении, но более продолжительной авиапоездкой. Остальные регионы имеют превышающие на 22–30 % средние значения стоимости путешествий воздушным транспортом. Новгородская область по причине отсутствия аэропорта занимает отстающую позицию и на данном рисунке не представлена.

Предложенная методика позволяет комплексно оценить региональную доступность для развития туристской сферы деятельности, а также выделить типологические группы субъектов Северо-Западного федерального округа. Распределение регионов произведено из расчета медианных значений показателей и представлено в таблице 5.

Таблица 4. Характеристика авиасообщения между Москвой и столицами регионов Северо-Западного федерального округа⁹

Table 4. Characteristics of air traffic between Moscow and the capitals of the regions of the Northwestern Federal District of the Russian Federation

Характеристика авиAPERелета / Characteristics of air travel	Москва – место назначения, время в пути, стоимость, руб. / Destination – Moscow, travel time, cost of travel, rubles				
	Петрозаводск / Petrozavodsk	Сыктывкар / Syktyvkar	Архангельск / Arkhangelsk	Вологда / Vologda	Мурманск / Murmansk
Продолжительность, ч, мин. / Time, hrs, min	1-40	2-00	2-00	1-30	2-40
Стоимость, руб. / Cost, rubles	2 090	6 523	6 500	6 100	3 940
Характеристика авиAPERелета / Characteristics of air travel	Санкт-Петербург / St. Petersburg	Великий Новгород* / Veliky Novgorod	Псков / Pskov	Калининград / Kaliningrad	
	Продолжительность, ч, мин. / Time, hrs, min	1-30	нет	1-20	2-00
Стоимость, руб. / Cost, rubles	2 555	–	2 300	5 860	

* Отсутствует аэропорт / There is no airport.

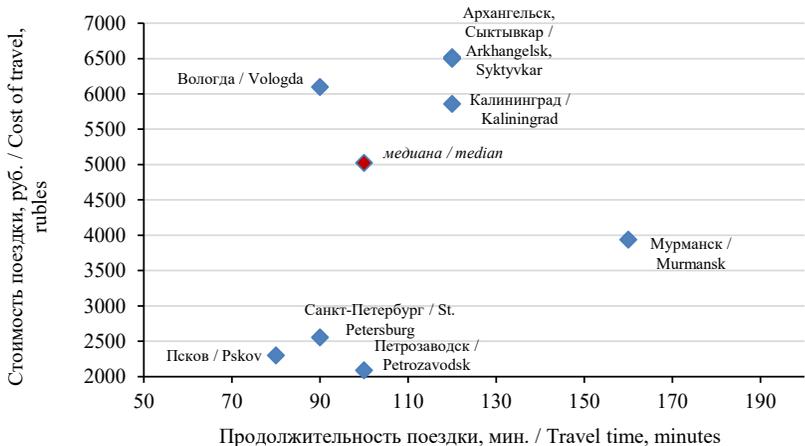
Р и с. 3. Распределение столиц регионов Северо-Западного федерального округа по характеристикам авиасообщения с Москвой (по состоянию на 01–03.10.2020 г.)
F i g. 3. Distribution of the regional capitals in the Northwestern Federal District of the Russian Federation by the characteristics of air traffic with Moscow (as of 01–03.10.2020)⁹ Приведены данные официального сайта tutu.ru по состоянию на 1–3 октября 2020 г.



Таблица 5. Распределение регионов Северо-Западного федерального округа по географической, транспортной и инфраструктурной доступности для развития туризма
 Table 5. Distribution of the regions of the Northwestern Federal District of the Russian Federation by geographical, transport and infrastructural accessibility for tourism development

Показатель / Indicator	Выше среднего / Above / well above average	Среднее значение / Average	Ниже среднего / Below average	Значительно ниже среднего / Well below average
Индекс периферийности / Peripherality index	г. Санкт-Петербург / St. Petersburg Ленинградская область / Leningrad Region Новгородская область / Novgorod Region	Вологодская область / Vologda Region Республика Карелия / Republic of Karelia Псковская область / Pskov Region	Архангельская область / Arkhangelsk Region Республика Коми / Republic of Komi	Калининградская область / Kaliningrad Region Мурманская область / Murmansk Region
Железнодорожное сообщение / Railway communication	г. Санкт-Петербург / St. Petersburg Ленинградская область / Leningrad Region	Новгородская область / Novgorod Region Республика Карелия / Republic of Karelia Вологодская область / Vologda Region	Псковская область / Pskov Region Архангельская область / Arkhangelsk Region Республика Коми / Republic of Komi	Мурманская область / Murmansk Region Калининградская область / Kaliningrad Region
Авиасообщение / Air traffic	г. Санкт-Петербург / St. Petersburg Ленинградская область / Leningrad Region Республика Карелия / Republic of Karelia Псковская область / Pskov Region	–	Архангельская область / Arkhangelsk Region Республика Коми / Republic of Komi Вологодская область / Vologda Region Калининградская область / Kaliningrad Region Мурманская область / Murmansk Region	Новгородская область / Novgorod Region



Согласно расчетам, субъекты Северо-Западного федерального округа по совокупности признаков можно распределить на четыре типологические группы по региональной доступности для развития туристского направления:

- центральные регионы: Санкт-Петербург, Ленинградская область;
- полуцентральные регионы: Республика Карелия, Псковская, Вологодская области;
- полупериферийные регионы: Новгородская, Архангельская области, Республика Коми;
- периферийные регионы: Мурманская, Калининградская области.

Центральные регионы характеризуются выгодной региональной доступностью для развития туристского направления, что обусловливается в первую очередь столичным статусом г. Санкт-Петербурга и территориально тяготеющей к нему Ленинградской областью, во многом ориентированной на обслуживание столичных туристов (в 4 раза превышение числа мест в коллективных средствах размещения в сравнении с медианой других регионов Северо-Западного федерального округа). Три региона второй полуцентральной типологической группы относятся к зоне благоприятной доступности для развития туризма, что определяется не столько возможностями размещения, сколько выгодной транспортной доступностью. Полупериферийные регионы обладают недостаточной региональной доступностью, в этой связи привлечение туристов требует сравнительно больших усилий и затрат для туристского бизнеса.

Следует заметить значительную неоднородность Мурманской и Калининградской областей, отличающихся как по уровню развития туристской инфраструктуры, так и по туристскому потенциалу, туристскому продвижению и узнаваемости на российском и международном рынках туристских услуг. Вместе с тем по совокупности признаков данные регионы можно объединить в одну типологическую группу, характеризующуюся низкой региональной доступностью в развитии туристского направления в сравнении с другими субъектами Северо-Западного федерального округа. Следует акцентировать внимание, что распределение субъектов Северо-Западного федерального округа по выделенным типологическим группам, характеризующим их доступность для развития туристской сферы деятельности, основывается на комплексной оценке географической, транспортной и инфраструктурной компоненты, не принимая во внимание учета иных факторов. Кроме того, необходимо обозначить, что определение доступности по предложенной методике исследуемых регионов в разрезе всех российских регионов значительно скорректировало бы положение периферийных и полупериферийных субъектов, выдвинув их в более выгодные позиции. Принимая во внимание имеющиеся ограничения, дальнейшее исследование будет направлено на развитие данного направления с расширением перечня показателей, включая доходы населения и более подробное изучение туристской инфраструктуры территорий.



Обсуждение и заключение. Предложенная методика, рассматривающая географическую, транспортную (в том числе временную и стоимостную характеристики) и инфраструктурную компоненты, позволяет комплексно оценить региональную доступность субъектов Северо-Западного федерального округа в развитии туристского направления.

Полученные результаты позволяют типологизировать регионы Северо-Западного федерального округа с позиции доступности и сформировать подходы для увеличения туристической привлекательности различных территорий. Включение в оценку доступности туристического рынка временной и стоимостной характеристик позволяет более масштабно оценить уровень доступности рынка туристских услуг Северо-Западного федерального округа.

В результате проведенного исследования были определены территории Северо-Западного федерального округа, которые имеют наиболее высокий уровень доступности. К ним отнесены Ленинградская область и г. Санкт-Петербург, которые характеризуются высоким уровнем доступности. Транспортная доступность, рассмотренная в совокупности временного и ценового фактора, имеет максимальный результат. Туристическая доступность Ленинградской области и г. Санкт-Петербурга формируется за счет емкости туристического рынка, который создает максимально доступный рынок туристских услуг. Таким образом, данным субъектам Российской Федерации, обладающим конкурентным преимуществом в аспекте региональной доступности в сравнении с другими регионами Северо-Западного федерального округа, не требуется дополнительных усилий для нивелирования затруднений прибытия туристов, позволяя основной фокус внимания маркетинговых стратегий развития туризма в регионах акцентировать на преимуществах и уникальности туристских ресурсов Санкт-Петербурга и Ленинградской области (историко-культурное и природное наследие, материально-техническая база туризма, возможности гостеприимства).

В блок периферийных территорий попадают географически удаленные регионы: Мурманская и Калининградская области. Уровень доступности периферийных регионов, рассмотренный по направлениям географической, транспортной и инфраструктурной составляющих, значительно ниже других регионов Северо-Западного федерального округа. В этой связи требуются дополнительные усилия со стороны туристского бизнеса по привлечению потенциальных туристов и удержанию туристского потока на основе разработки уникальных туристских продуктов (включая трансграничные), развитию и совершенствованию туристской инфраструктуры регионов (включая инфраструктуру размещения, питания, досуга и отдыха), развитию и продвижению перспективных и уникальных для территории видов туризма и пр. Именно уникальность предлагаемых туристских услуг, природного и культурно-исторического потенциала способна при правильном продвижении и организации туристской деятельности нивелировать затруднения доступности, возникающие у туристов.



Относящиеся к группе полуцентральных регионов (согласно методике) Республика Карелия, Псковская и Вологодская области обладают выгодным положением в аспекте региональной доступности для развития туристского направления. Уникальный туристско-рекреационный потенциал территорий позволяет в полной мере развивать различные виды туризма. Вместе с тем в условиях высокой межрегиональной конкуренции за туриста и инвестиции (2020 г. может быть скорее исключением в силу активного развития внутреннего туризма) требуются определенные усилия по обоснованию выгод выбора территорий для туриста.

Следует заметить, что успешное функционирование туристской сферы деятельности возможно при условии слаженного взаимодействия всех заинтересованных сторон триады «власть – бизнес – общество», формирования положительного имиджа и продвижения интересов территории на внутренний и внешние рынки туристских услуг. Учитывая уникальный природный и культурно-исторический потенциал, отдельного внимания заслуживает развитие и совершенствование инфраструктуры туризма, ориентированного на различные категории посетителей, внедрение инновационных практик в развитие туристского бизнеса.

Практическая значимость данного исследования заключается в возможности применения предложенной методики для оценки региональной доступности для развития туристского направления в отношении других регионов России. Материал может быть полезен при проведении аналитических работ для представителей туристского бизнеса, принятия управленческих решений, формирования направлений развития туристской сферы деятельности. Полученные результаты могут быть использованы для разработки стратегических и программных документов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Stepanova, S. The Role of Tourism in the Development of Russia's Northwestern Border Regions / S. Stepanova. – DOI [10.5922/2079-8555-2016-3-9](https://doi.org/10.5922/2079-8555-2016-3-9) // Baltic Region. – 2016. – Vol. 8, issue 3. – Pp. 109–120. – URL: https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/fa8/Stepanova_109-120.pdf (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.
2. Zubarevich, N. V. People and Money: Incomes, Consumption, and Financial behavior of the Population of Russian Regions in 2000–2017 / N. V. Zubarevich, S. G. Safronov. – DOI [10.1134/S2079970519040129](https://doi.org/10.1134/S2079970519040129) // Regional Research of Russia. – 2019. – Vol. 9, no. 4. – Pp. 359–369. – URL: <https://link.springer.com/article/10.1134/S2079970519040129> (дата обращения: 25.09.2020).
3. Оценка влияния развития экономики на загрязнение воздушной среды / П. В. Дружинин, Г. Т. Шкиперова, О. В. Поташева, Д. А. Зимин. – DOI [10.15838/esc.2020.2.68.8](https://doi.org/10.15838/esc.2020.2.68.8) // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2020. – Т. 13, № 2. – С. 125–142. – URL: <http://esc.vsc.ac.ru/article/28536> (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.
4. Druzhinin, P. Evaluation of the Impact of Climatic Changes on the Development of Agriculture of European North Russia / P. Druzhinin, O. Potasheva. – DOI [10.1088/1755-](https://doi.org/10.1088/1755-)



1315/459/6/062054 // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. International Science and Technology Conference “EarthScience”. – 2020. – URL: <https://iop-science.iop.org/article/10.1088/1755-1315/459/6/062054> (дата обращения: 25.09.2020).

5. Gluschenko, K. Measuring Regional Inequality: To Weight or not to Weight? / K. Gluschenko. – DOI 10.1080/17421772.2017.1343491 // Spatial Economic Analysis. – 2018. – Vol. 13, issue 1. – Pp. 36–59. – URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17421772.2017.1343491> (дата обращения: 25.09.2020).

6. Успешность современного человека: теоретико-методологические аспекты исследования / А. А. Шабунова, В. Г. Доброхлеб, Е. И. Медведева [и др.]. – DOI 10.15838/esc.2019.6.66.2 // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2019. – Т. 12, № 6. – С. 27–50. – URL: <http://esc.vsc.ac.ru/article/28404> (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.

7. Moroshkina, M. V. Interregional Differentiation of Russian Regions by Levels of Educational Potential and Government Spending on the Education System / M. V. Moroshkina, O. V. Potasheva. – DOI 10.1007/978-3-030-39797-5_38 // Lecture Notes in Networks and Systems. – 2020. – Vol. 111. – Pp. 375–383. – URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-030-39797-5_38 (дата обращения: 25.09.2020).

8. Haynes, K. E. Infrastructure and Regional Development / K. E. Haynes, Z. Chen. – DOI 10.1002/9781118786352.wbieg0716. – Текст : электронный. – 2017. – URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/9781118786352.wbieg0716> (дата обращения: 25.09.2020).

9. Rohima, S. Public Infrastructure Availability on Development Disparity / S. Rohima. – DOI 10.5296/ber.v7i2.11983 // Business and Economic Research. – 2017. – Vol. 7, no. 2. – Pp. 375–391. – URL: <http://www.macrothink.org/journal/index.php/ber/article/view/11983> (дата обращения: 25.09.2020).

10. Dezzani R. J. Classification Analysis of World Economic Regions / R. J. Dezzani. – DOI 10.1111/j.1538-4632.2001.tb00451.x // Geographical Analysis. – 2001. – Vol. 33, issue 4. – Pp. 330–352. – URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1538-4632.2001.tb00451.x> (дата обращения: 25.09.2020).

11. Осоловская, Л. Г. Функции границы как фактор развития приграничных регионов / Л. Г. Осоловская // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. – 2016. – № 1. – С. 45–54. – URL: <https://journals.kantiana.ru/vestnik/3068/8649/> (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.

12. Дружинин, П. В. Особенности развития приграничных регионов / П. В. Дружинин // Регионоведение. – 2017. – № 2. – С. 200–216. – URL: <https://regionsar.ru/ru/node/1588> (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.

13. Horie, N. The Positionality of Russia’s Far East Border Regions: Economic and Societal Changes / N. Horie. – DOI 10.1080/10611991.2017.1416835 // Problems of Economic Transition. – 2017. – Vol. 59, issue 10. – Pp. 753–767. – URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10611991.2017.1416835> (дата обращения: 25.09.2020).

14. Морощкина, М. В. Основные механизмы развития приграничных территорий: экономический и социальный аспекты (на примере России и Финляндии) / М. В. Морощкина // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2016. – № 1 (334). – С. 144–154. – URL: <https://www.fin-izdat.ru/journal/national/detail.php?ID=67952> (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.

15. Moroshkina, M. V. Differentiation of the Regions of Russia based on Level of Economic Development / M. V. Moroshkina. – DOI 10.1134/S1075700716040122 // Studies on Russian Economic Development. – 2016. – Vol. 27. – Pp. 441–445. – URL: <https://link.springer.com/article/10.1134/S1075700716040122> (дата обращения: 25.09.2020).



16. Transport Accessibility as an Indicator of Regional Development / P. A. Lavrinenko, A. A. Romashina, P. S. Stepanov, P. A. Chistyakov. – DOI 10.1134/S1075700719060091 // *Studies on Russian Economic Development*. – 2019. – Vol. 30. – Pp. 694–701. – URL: <https://link.springer.com/article/10.1134%2FS1075700719060091> (дата обращения: 25.09.2020).
17. Бухер, С. Конкурентоспособность России на глобальном туристическом рынке / С. Бухер. – DOI 10.17059/2016-1-18 // *Экономика региона*. – 2016. – Т. 12, вып. 1. – С. 240–250. – URL: <https://economyofregion.ru/arhiv/konkurentosposobnost-rossii-na-globalnom-turisticheskom-rynke/> (дата обращения: 25.09.2020).
18. Więckowski, M. Tourism Development in the Borderlands of Poland / M. Więckowski. – DOI 10.7163/GPol.2010.2.5 // *Geographia Polonica*. – 2010. – Vol. 83, issue 2. – Pp. 67–81. – URL: https://www.researchgate.net/publication/286852086_Tourism_development_in_the_borderlands_of_Poland (дата обращения: 25.09.2020).
19. Road Accessibility to Tourist Destinations of the Polish-Slovak Borderland: 2010–2030 Prediction and Planning / M. Więckowski, D. Michniak, M. Bednarek-Szczepańska [et al.]. – DOI 10.7163/GPol.2014.1 // *Geographia Polonica*. – 2014. – Vol. 87, issue 1. – Pp. 5–26. – URL: <https://rcin.org.pl/igipz/dlibra/publication/60141> (дата обращения: 25.09.2020).
20. Степанова, С. В. Общие тенденции и особенности развития инфраструктуры туризма российских регионов / С. В. Степанова // *Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика*. – 2016. – № 3. – С. 68–84. – URL: <https://www.econ.msu.ru/sys/raw.php?o=31871&p=attachment> (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.
21. Stepanova, S. V. Tourism Development in Border Areas: A Benefit or a Burden? The Case of Karelia / S. V. Stepanova. – DOI 10.5922/2079-8555-2019-2-6 // *Baltic Region*. – 2019. – Vol. 11, no. 2. – Pp. 94–111. – URL: https://journals.kantiana.ru/upload/iblock/afe/6-Stepanova_94-111.pdf (дата обращения: 25.09.2020).
22. Величкина, А. В. Оценка развития туристской инфраструктуры региона / А. В. Величкина. – DOI 10.15838/esc/2014.2.32.18 // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. – 2014. – № 2 (32). – С. 239–250. – URL: <http://esc.vscs.ac.ru/article/522> (дата обращения: 25.09.2020).
23. Развитие туристско-рекреационного комплекса региона / Е. О. Таппасханова, З. А. Мустафаева, Р. А. Токмакова, М. З. Кудашева // *Экономика региона*. – 2015. – № 2. – С. 208–219. – URL: <http://u55901.netangels.ru/content/files/17iTappashanova.pdf> (дата обращения: 25.09.2020). – Рез. англ.
24. Shulepov, V. I. Way to Assess the Development of Municipal Tourism Infrastructure / V. I. Shulepov, S. V. Stepanova. – DOI 10.5937/jaes17-17073 // *Journal of Applied Engineering Science*. – 2019. – Vol. 17, no. 1. – Pp. 87–92. – URL: <https://scindeks.ceon.rs/Article.aspx?artid=1451-41171901087V> (дата обращения: 25.09.2020).
25. Li, L. H. The Impacts of Cross-Border Tourists on Local Retail Property Market: An Empirical Analysis of Hong Kong / L. H. Li, K. S. Cheung, S. Y. Han. – DOI 10.1080/09599916.2018.1511628 // *Journal of Property Research*. – 2018. – Vol. 35, issue 3. – Pp. 252–270. – URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09599916.2018.1511628?journalCode=tjpr20> (дата обращения: 25.09.2020).
26. Chow, C. K. W. Cross-Border Tourism: Case Study of Inbound Russian Visitor Arrivals to China / C. K. W. Chow, W. H. K. Tsui. – DOI 10.1002/jtr.2297 // *International Journal of Tourism Research*. – 2019. – Vol. 21, issue 5. – Pp. 693–711. – URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/jtr.2297> (дата обращения: 25.09.2020).

Поступила 01.10.2020; одобрена после рецензирования 19.11.2020; принята к публикации 30.11.2020.



Об авторах:

Морошкина Марина Валерьевна, научный сотрудник Института экономики – обособленного подразделения Федерального исследовательского центра «Карельский научный центр Российской академии наук» (185030, Российская Федерация, г. Петрозаводск, пр. А. Невского, д. 50), кандидат экономических наук, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6520-4248>, Researcher ID: O-9248-2015, maribel74@mail.ru

Кондратьева Светлана Викторовна, научный сотрудник Института экономики – обособленного подразделения Федерального исследовательского центра «Карельский научный центр Российской академии наук» (185030, Российская Федерация, г. Петрозаводск, пр. А. Невского, д. 50), кандидат экономических наук, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8832-9182>, Researcher ID: H-3097-2015, svkorka@mail.ru

Заявленный вклад авторов:

М. В. Морошкина – постановка проблемы исследования; научное руководство; разработка основной концепции исследования; формулирование результатов исследования и выводов.

С. В. Кондратьева – подготовка текста статьи; подготовка графических результатов исследования; формулирование выводов; критический анализ и доработка текста.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

REFERENCES

1. Stepanova S. The Role of Tourism in the Development of Russia's Northwestern Border Regions. *Baltic Region*. 2016; 8(3):109-120. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2016-3-9>
2. Zubarevich N.V., Safronov S.G. People and Money: Incomes, Consumption, and Financial Behavior of the Population of Russian Regions in 2000–2017. *Regional Research of Russia*. 2019; 9(4):359-369. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1134/S2079970519040129>
3. Druzhinin P.V., Shkiperova G.T., Potasheva O.V., Zimin D.A. The Assessment of the Impact of the Economy's Development on Air Pollution. *Ehkonomicheskie i sotsialnye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* = Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast. 2020; 13(2):125-142. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: <https://doi.org/10.15838/esc.2020.2.68.8>
4. Druzhinin P., Potasheva O. Evaluation of the Impact of Climatic Changes on the Development of Agriculture of European North Russia. In: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. In: International Science and Technology Conference "Earth-Science". 2020. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/459/6/062054>
5. Gluschenko K. Measuring Regional Inequality: To Weight or not to Weight? *Spatial Economic Analysis*. 2018; 13(1):36-59. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1080/17421772.2017.1343491>
6. Shabunova A.A., Dobrokhleb V.G., Medvedeva E.I., Kroshilin S.V., Suchocka L., Shukhatovich V.R., et al. The Successfulness of a Modern Individual: Theoretical and Methodological Aspects of the Study. *Ehkonomicheskie i sotsialnye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* = Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast. 2019; 12(6):27-50. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: <https://doi.org/10.15838/esc.2019.6.66.2>
7. Moroshkina M.V., Potasheva O.V. Interregional Differentiation of Russian Regions by Levels of Educational Potential and Government Spending on the Education System.

Lecture Notes in Networks and Systems. 2020; 111:375-383. (In Eng.) DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-39797-5_38

8. Haynes K.E., Chen Z. Infrastructure and Regional Development. 2017. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1002/9781118786352.wbieg0716>

9. Rohima S. Public Infrastructure Availability on Development Disparity. *Business and Economic Research*. 2017; 7(2):375-391. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.5296/ber.v7i2.11983>

10. Dezzani R.J. Classification Analysis of World Economic Regions. *Geographical Analysis*. 2001; 33(4):330-352. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.2001.tb00451.x>

11. Osmolovskaya L.G. Border Functions as a Factor of Development of Border Regions and the Formation of Cross-Border Regions. *Vestnik Baltijskogo federalnogo universiteta im. I. Kanta* = Bulletin of the Immanuel Kant Baltic Federal University. 2016; (1):45-54. Available at: <https://journals.kantiana.ru/vestnik/3068/8649/> (accessed 25.09.2020). (In Russ., abstract in Eng.)

12. Druzhinin P.V. Features of Development of the Near-Border Regions. *Regionologiya* = Regionology. 2017; (2):200-216. Available at: <https://regionsar.ru/ru/node/1588> (accessed 25.09.2020). (In Russ., abstract in Eng.)

13. Horie N. The Positionality of Russia's Far East Border Regions: Economic and Societal Changes. *Problems of Economic Transition*. 2017; 59(10):753-767. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1080/10611991.2017.1416835>

14. Moroshkina M.V. Principal Mechanisms for Developing Border Areas: Economic and Social Considerations (Evidence from Russia and Finland). *Natsionalnye interesy: priority i bezopasnost* = National Interests: Priorities and Security. 2016; (1):144-154. Available at: <https://www.fin-izdat.ru/journal/national/detail.php?ID=67952> (accessed 25.09.2020). (In Russ., abstract in Eng.)

15. Moroshkina M.V. Differentiation of the Regions of Russia based on Level of Economic Development. *Studies on Russian Economic Development*. 2016; 27:441-445. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1134/S1075700716040122>

16. Lavrinenko P.A., Romashina A.A., Stepanov P.S., et al. Transport Accessibility as an Indicator of Regional Development. *Studies on Russian Economic Development*. 2019; 30:694-701. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1134/S1075700719060091>

17. Bukher S. Competitiveness of the Russian Federation in the Global Tourism Market. *Ehkonomika regiona* = Economy of Region. 2016; 12(1):240-250. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: <https://doi.org/10.17059/2016-1-18>

18. Więckowski M. Tourism Development in the Borderlands of Poland. *Geographia Polonica*. 2010; 83(2):67-81. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.7163/GPol.2010.2.5>

19. Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Kormnicki T., et al. Road Accessibility to Tourist Destinations of the Polish-Slovak Borderland: 2010–2030 Prediction and Planning. *Geographia Polonica*. 2014; 87(1):5-26. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.7163/GPol.2014.1>

20. Stepanova S.V. General Trends and Features of Tourism Infrastructure Development in Russia's Regions. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 6: Ehkonomika* = Bulletin of Moscow University. Series 6. Economics. 2016; (3):68-84. Available at: <https://www.econ.msu.ru/sys/raw.php?o=31871&p=attachment> (accessed 25.09.2020). (In Russ., abstract in Eng.)

21. Stepanova S.V. Tourism Development in Border Areas: A Benefit or a Burden? The Case of Karelia. *Baltic Region*. 2019; 11(2):94-111. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-2-6>



22. Velichkina A.V. The Assessment of the Regional Tourism Infrastructure Development. *Ehkonomicheskie i sotsialnye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* = Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast. 2014; (2):239-250. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: <https://doi.org/10.15838/esc/2014.2.32.18>

23. Tappaskhanova E.O., Mustafaeva Z.A., Tokmakova R.A., Kudasheva M.Z. Region Tourist and Recreation Complex Development. *Ehkonomika regiona* = Economy of Region. 2015; (2):208-219. Available at: <http://u55901.netangels.ru/content/files/17iTappashanova.pdf> (accessed 25.09.2020). (In Russ., abstract in Eng.)

24. Shulepov V.I., Stepanova S.V. Way to Assess the Development of Municipal Tourism Infrastructure. *Journal of Applied Engineering Science*. 2019; 17(1):87-92. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.5937/jaes17-17073>

25. Li L.H., Cheung K.S., Han S.Y. The Impacts of Cross-Border Tourists on Local Retail Property Market: An Empirical Analysis of Hong Kong. *Journal of Property Research*. 2018; 35(3):252-270. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1080/09599916.2018.1511628>

26. Chow C.K.W., Tsui W.H.K. Cross-Border Tourism: Case Study of Inbound Russian Visitor Arrivals to China. *International Journal of Tourism Research*. 2019; 21(5):693-711. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1002/jtr.2297>

Submitted 01.10.2020; approved after reviewing 19.11.2020; accepted for publication 30.11.2020.

About the authors:

Marina V. Moroshkina, Researcher, Institute of Economics, Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (50 A. Nevskogo Ave., Petrozavodsk 185030, Russian Federation), Ph. D. (Economics), ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6520-4248>, Researcher ID: O-9248-2015, maribel74@mail.ru

Svetlana V. Kondrateva, Researcher, Institute of Economics, Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (50 A. Nevskogo Ave., Petrozavodsk 185030, Russian Federation), Ph. D. (Economics), ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8832-9182>, Researcher ID: H-3097-2015, svkorka@mail.ru

Contribution of the authors:

M. V. Moroshkina – statement of the research problem; academic supervision; formulation of the basic concept of the study; evaluation of the results; drawing conclusions.

S. V. Kondrateva – preparation of the text of the article; graphical representation of the results; drawing conclusions; critical analysis and revision of the text.

The authors have read and approved the final version of the manuscript.