

Данный файл является фрагментом электронной копии издания,
опубликованного со следующими выходными данными:

УДК 338.9
ББК 65.9(2P)37+65.9(2P)304.14+
И 742

Рецензенты:

*доктор экономических наук В.Ю. Малов,
доктор экономических наук Т.С. Новикова,
доктор экономических наук С.Н. Найден*

И 742 **Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение** / под ред. к.э.н. О.В. Тарасовой. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2020. – 456 с.

ISBN 978-5-89665-358-5

Авторский коллектив:

Барыбина А.З. (глава 3.3), Бычкова А.А. (глава 1.3), Виниченко В.А. (глава 4.3), Гайворонская М.С. (глава 2.3), Горбачёва Н.В. (глава 2.1), Гулакова О.И. (глава 1.5), Дёмина О.В. (глава 2.2), Дубровская Ю.В. (глава 1.1), Заостровских Е.А. (глава 1.4), Иванова А.И. (глава 3.1), Канева М.А. (глава 4.1), Козоногова Е.В. (глава 1.1), Котов А.В. (глава 1.6), Милякин С.Р. (глава 1.7), Пеньковский А.В. (глава 2.4), Пыжев А.И. (глава 1.8), Рослякова Н.А. (глава 1.2), Ростовский Й-К. (глава 2.5), Темир-оол А.П. (глава 4.4), Тарасова О.В. (введение, глава 4.2, заключение), Фурсенко Н.О. (глава 3.2), Халимова С.Р. (глава 3.1).

Книга посвящена рассмотрению проблем и перспектив инфраструктурного развития России на современном этапе. Актуальность работы связана с особым значением вопросов пространственной связности территорий страны и существенной ролью различных инфраструктурных элементов в экономическом развитии.

Главы монографии содержат анализ состояния и обсуждение перспектив развития транспортной (по видам), энергетической, социальной инфраструктуры и инфраструктуры цифровой экономики РФ. Авторы представляют экономико-математические модели отдельных инфраструктурных объектов, отраслевых комплексов, производят обоснование механизмов государственной поддержки инфраструктурного развития.

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков, преподавателей и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами инфраструктурного развития России.

ISBN 978-5-89665-358-5

УДК 338.9
ББК 65.9(2P)37+65.9(2P)304.14
И 742

© ИЭОПП СО РАН, 2020 г.
© Коллектив авторов, 2020 г.

Полная электронная копия издания расположена по адресу:
http://lib.ieie.nsc.ru/docs/2020/Infrastruktura_prostranstvennogo_razvitiia_PF/Infrastruktura_prostranstvennogo_razvitiia_PF.pdf

4.4. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ ТЫВА¹

Вопросы развития туризма занимают важное место в федеральной и региональной повестке, поскольку туристская отрасль является драйвером роста для сопряженных отраслей экономики. Перспективы развития регионального туризма в России находятся в тесной связи с туристской и обеспечивающей инфраструктурой, недостаточность развития которой является основным фактором, сдерживающим рост объемов услуг в этой отрасли и оказывающим негативное влияние на конкурентные преимущества отдельной территории на рынке туристских услуг.

Вполне очевидно, что туризм и вопросы его инфраструктурного обеспечения – актуальная тема междисциплинарных исследований, в которых такие дисциплины как, региональная экономика, экономическая география и логистика, занимают ведущее место. По состоянию на апрель 2020 года в крупнейшей российской электронной библиотеке Elibrary найдено 3002 публикации, посвященные инфраструктурным проблемам туристской отрасли.

Большинство из этих работ посвящены транспортной составляющей инфраструктуры туризма (автомобильному, воздушному и железнодорожному транспорту), причем особо актуальна эта проблема на региональном уровне: и в Санкт-Петербурге, и на Кавказе, и в регионах Сибири и Дальнего Востока. Также значительное число работ посвящено понятийно-терминологическому аппарату инфраструктуры туризма [7, 9].

Цель данной работы заключается в анализе состояния и перспектив развития региональной туристской инфраструктуры на примере Республики Тыва на основе статистической и нормативно-правовой информации, а также поиск доступных и эффективных мероприятий, направленных на устранение выявленных инфраструктурных проблем в среднесрочном периоде.

¹ Материал подготовлен в рамках проекта НИР ИЭОПП СО РАН АААА-А17-117022250123-0

На сегодняшний день в российском законодательстве достаточно полно определены основные понятия, характеризующие туристскую деятельность. Нас интересуют следующие:

- В Законе об основах туристской деятельности в РФ¹ – понятие «*туристская индустрия*».

Туристская индустрия – это совокупность гостиниц и иных средств размещения, средств транспорта, объектов санаторно-курортного лечения и отдыха, объектов общественного питания, объектов и средств развлечения, объектов познавательного, делового, лечебно-оздоровительного, физкультурно-спортивного и иного назначения, организаций, осуществляющих туроператорскую и турагентскую деятельность, операторов туристских информационных систем, а также организаций, предоставляющих услуги экскурсоводов (гидов), гидов-переводчиков и инструкторов-проводников.

- В Стратегии развития туризма в РФ до 2035 года² – понятия «*обеспечивающая инфраструктура*» и «*туристская инфраструктура*».

Законодатель относит к понятию «туристская инфраструктура» организации, которые ведут деятельность, относящуюся к собирательной классификационной группировке видов экономической деятельности «Туризм», в соответствии с ОКВЭД-2, такие как коллективные средства размещения (КСР), объекты общественного питания, придорожного сервиса, торговли и т.д. И вполне логично, что объекты обеспечивающей инфраструктуры (сети электро-, тепло-, водоснабжения, связь, объекты благоустройства общественных городских пространств, очистные сооружения и др.) должны обеспечить функционирование вышеназванных объектов туристской инфраструктуры.

Однако в Стратегии никак не упомянута транспортная инфраструктура и транспортные услуги, которые являются определяющим фактором развития туризма. Поэтому для полноты ана-

¹ Об основах туристской деятельности в РФ: федер. закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ (ред. от 01.04.2020) // Консультант Плюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/ (дата обращения: 10.04.2020 г.).

² «Об утверждении Стратегии развития туризма в РФ до 2035 г.»: Распор. Прав-ва РФ от 20.09.2019 N 2129-р// Консультант Плюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_333756/ (дата обращения: 10.04.2020 г.).

лиза, определим, что *туристская инфраструктура* – это совокупность самостоятельно хозяйствующих субъектов, объединенных полностью или частично общей задачей предоставления полного спектра услуг туристу, для которых туристская деятельность подразумевается, но не обязательно является основным источником дохода, а также организаций, для которых предоставление туристских услуг является основным видом экономической деятельности (табл. 1.).

Таблица 1

Состав и структура элементов региональной инфраструктуры туризма

Вид	Группа услуг	Состав
1	2	3
ОБЕСПЕЧИВАЮЩАЯ СФЕРА	Транспортная инфраструктура и транспортные услуги	Аэропорты, железнодорожные вокзалы, другие транспортные центры, автомобильная дорожная сеть: ее густота и качество, площадки-стоянки для автомобилей с необходимым набором услуг.
	Информационно-коммуникационные услуги	Туристско-информационные центры, коммуникации, связь и информационное обеспечение: почтовая связь, телефонная связь (обеспеченность междугородной и международной телефонной связью), мобильные сети и Интернет.
	Коммунальные системы и благоустройство	Службы и системы тепло-, водо- и энергообеспечения населенных пунктов с курортными зонами и отдельными туристскими предприятиями, городские канализационные коллекторы и очистные сооружения.
	Безопасность и охрана здоровья	Полиция, скорая медицинская помощь и лечебные учреждения в экстренных случаях, охрана зданий/помещений, камеры хранения и др.
	Прочие важные услуги	Банкоматы, пункты обмена валюты, страхование и др.

1	2	3
СФЕРА ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ	Туристические операторы и агентства	Туристические операторы и туристические агентства
	Гостиничное обслуживание и средства размещения	Гостиницы, пансионаты, дома и базы отдыха, гостевые дома, арендуемое жилье и др.
	Сфера общественного питания	Рестораны, кафе, бистро, закусочные, столовые, трактиры, бары и др.
	Сфера досуга, отдыха и развлечений	Культурно-познавательные услуги (гиды, экскурсоводы, музеи и т.д.), театры, рынки и торговые центры, сувенирные магазины и лавки, парки, объекты культурно-событийного туризма и др.

Источник: составлено автором.

В целом можно говорить о том, что без полного набора этих отраслей, полноценное развитие туристской отрасли в конкретном регионе будет затруднено. Однако не стоит исключать и тот факт, что для отдельных видов туризма не обязательно наличие всех вышеперечисленных факторов. Например, для развития экотуризма/сельского туризма, активного туризма и др. достаточным является наличие основополагающего фактора – транспортной доступности и привлекательности отдельной территории для туристов с точки зрения удовлетворения культурно-познавательных и рекреационных потребностей.

4.4.1. Методика оценки состояния туристской инфраструктуры региона

Дальнейший анализ публикаций, посвящённых проблемам оценки региональной туристской инфраструктуры, позволил выделить следующие группы методик:

- оценка туристского потенциала отдельной территории;
- оценка инфраструктуры туристской отрасли в регионе.

Методики оценки туристского потенциала региона основаны на оценке природно-рекреационных и историко-культурных ресурсов, наличие которых и определяет туристский потенциал территории [13, 15]. М.Ш. Валиев предлагает использовать маркетинговый подход к оценке туристского потенциала региона на основе расчета сводного показателя привлекательности рынка туристских услуг. В результате, автор получает данные, позволяющие определить наиболее выгодные с точки зрения инвестиционной привлекательности туристские области и рынки туристских услуг в регионе [3].

В ходе этого исследования мы не рассматриваем подробно данный аспект, и исходим из того, что Республика Тыва обладает значительным нереализованным туристско-рекреационным потенциалом, анализу и оценке которого посвящено большое количество научных и официально-деловых публикаций, в том числе работы [8, 12, 14].

Методики оценки туристской инфраструктуры более сложные и охватывают анализ состояния всей инфраструктуры туризма, подробно рассмотренной во введении. Суть данных методик основана в определении набора параметров, на основе которых рассчитываются интегральные индексы [1, 16]. Как правило, в данный набор включают показатели, характеризующие развитие транспортной, информационно-коммуникационной и коммунальной инфраструктуры региона, а также наличие туроператоров и турагентов, коллективных средств размещения (КСР), предприятий, предоставляющих культурно-развлекательные услуги и услуги общественного питания.

А.В. Величкина предлагает методику оценки развития инфраструктуры туризма на основе расчета индекса туристской инфраструктуры региона [4, 5]. Автор применяет предложенную методику для ранжирования регионов Северо-Западного федерального округа (СЗФО) по уровню развития туристской инфраструктуры.

И.В. Белинская и А.В. Чайковская предлагают схожую методику расчета интегрального показателя туристской индустрии, но уже в конкретной области сельского туризма [1]. Авторы также предлагают оценить показатели, характеризующие «производственную инфраструктуру» (транспорт, коммуникации и т.д.) и

«инфраструктуру сферы услуг» (туроператоры, средства размещения и т.д.) для сельских территорий, привлекательных с точки зрения экотуризма.

Статистические данные по рассчитываемым показателям в рассмотренных работах характеризуют количественную сторону эффективности развития туристской инфраструктуры, но также найдены работы, основанные на качественных методах оценки туристской инфраструктуры и туристского потенциала территории, в основе которых лежит метод экспертных оценок, опросы, интервьюирование и др. [2, 6, 10].

В результате обзора научной литературы по рассматриваемой теме, можно сделать следующие выводы. Во-первых, не существует единой разработанной методики оценки состояния туристской инфраструктуры региона и его туристско-рекреационного потенциала. Авторы в каждом конкретном случае разрабатывают разные методики, исходя из поставленных задач. Во-вторых, предлагаемые методы носят в основном теоретико-описательный характер, и не служат для лиц, принимающих решения, реальным инструментарием решения выявленных инфраструктурных проблем.

В данной работе постараемся обойти эти недостатки, и при разработке методики оценки туристской инфраструктуры Республики Тыва, исходим из следующих предпосылок.

1. Не стоит задачи констатировать уже известные факты о том, что в Туве присутствуют существенные проблемы, связанные с транспортной, инженерной и социальной инфраструктурой, что, в свою очередь, является сдерживающим фактором полноценного развития многих отраслей экономики региона, в том числе и туризма.

2. Важно объективно оценить возможности развития туристской отрасли и ее инфраструктуры, исходя из текущей ситуации. Другими словами, ответить на вопрос: «Какие меры можно предложить уже сейчас, в том числе и на институциональном уровне, чтобы данная сфера начала более активное функционирование, пускай и с наличием выявленных инфраструктурных проблем?»

3. Учитываем видение федерального центра: каким образом (в частности, Ростуризм при Минэкономразвития РФ) предлагает развитие данной отрасли в Республике Тыва, а так же как регио-

нальные власти реагируют на эти задачи, отражены ли они должным образом в региональных стратегических документах и программах.

Таким образом, отталкиваясь от конкретной управленческой задачи, предлагаем использовать поэтапную методику оценки состояния и перспектив развития туристской инфраструктуры региона, состоящую из четырех шагов:

1) Определение приоритетных направлений развития туристской сферы в России и ее субъектах на основе анализа стратегических и программно-целевых документов федерального и регионального уровня;

2) Количественная оценка развития обеспечивающей и туристской инфраструктуры исследуемой территории на основе анализа статистических показателей;

3) Выявление слабых мест, инфраструктурных проблем, сдерживающих эффективную реализацию туристско-рекреационного потенциала региона;

4) Поиск доступных способов решения выявленных инфраструктурных проблем. Выбор механизмов реализации предложенных мероприятий.

Применим данную методику для оценки состояния и перспектив развития туристской инфраструктуры Республики Тыва, результаты анализа представим далее.

4.4.2. Приоритетные направления развития туризма в России и ее регионах

Приоритетные направления развития туризма в России и ее регионах обозначены в федеральных и региональных документах стратегического и программно-целевого характера, актуальными на сегодняшний день из которых являются Стратегия развития туризма в России до 2030 года¹ и Концепция ФЦП «Развитие

¹ «Об утверждении Стратегии развития туризма в РФ до 2035 г.»: Распор. Прав-ва РФ от 20.09.2019 N 2129-р// Консультант Плюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_333756/ (дата обращения: 10.04.2020 г.).

внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019–2025 годы)»¹ (далее – Концепция туризма-2025).

Основной целью разработки и реализации Концепции туризма-2025 является увеличение вклада туристской отрасли в ВВП России до 5%, что, в свою очередь, возможно только при условии роста темпов объемов услуг внутреннего и въездного туризма, в два раза опережающих рост экономики России. В качестве первоочередной задачи определено комплексное развитие туристской обеспечивающей инфраструктуры туристских кластеров в соответствии со специализацией приоритетных туристских направлений.

На основе накопленного опыта по вопросам изучения оценки туристского потенциала субъектов РФ в Концепции туризма-2025 предлагается использовать кластерный подход, позволяющий:

- сформировать стратегический туристско-географический каркас на основе приоритетных видов туризма (табл. 2);
- реализовать перспективные туристские инвестиционные проекты в рамках региональных *туристских кластеров*²;
- в условиях ограниченных ресурсов концентрировать усилия на поддержке инвестиционных проектов создания и (или) модернизации туристских кластеров, где имеется высокий потенциал развития приоритетного вида туризма;
- совершенствовать механизмы поддержки бизнеса при реализации инвестиционных проектов туристских кластеров на основе государственного-частного партнерства;
- выделить приоритетные виды туризма для каждого региона, а регионы, в свою очередь, объединить в перспективные туристские укрупненные инвестиционные проекты – целевые реги-

¹ «Об утверждении Концепции ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ (2019-2025 годы)»: Распор. Прав-ва РФ от 5.05.2018 г. № 872-п // сайт Ростуризма: – URL: [https://www.russiatourism.ru/contents/deyatelnost/programmy-i-proekty/federalnaya-tselevaya-programma-razvitiya-vnutrennego-i-vezdnogo-turizma-v-rossiyskoy-federatsii-2019-2025-gody-/](https://www.russiatourism.ru/contents/deyatelnost/programmy-i-proekty/federalnaya-tselevaya-programma-razvitiya-vnutrennego-i-vezdnogo-turizma-v-rossiyskoy-federatsii-2019-2025-gody/) (дата обращения: 22.04.2020 г.).

² Туристский кластер – это сосредоточение на определенной территории предприятий и организаций, интегрированных в одну логистическую схему и занимающихся разработкой, производством, продвижением и продажей туристского продукта, а также деятельностью, смежной с туризмом и рекреационными услугами.

оны, представляющие собой совокупность особенностей социально-географической местности субъектов Российской Федерации, которая может стать основой интегрированного комплексного продукта, объединенного через бренд, и которая уже сегодня является центром притяжения туристов, предпочитающих конкретный вид туризма.

Таблица. 2

**Характеристика приоритетных видов туризма в России
согласно Концепции развития туризма-2025**

Приоритетный вид туризма	Характеристика	Перспективный туристский укрупненный инвестиционный проект
1	2	3
Культурно-познавательный	Цели: познавательные Способы/виды: экскурсии, событийные мероприятия, изучение историко-культурных ценностей, памятников природы, традиций и обычаев.	«Серебряное ожерелье России», «Центральная Россия», «Русская Балтика», «Урал»
	Цели: активный отдых и/или спортивные мероприятия Способы/виды: Путешествие на основе активного передвижения по определенному маршруту или географической местности (рафтинг и сплавы; походы, горные лыжи, кемпинг, альпинизм и пр.)	«Сибирь»
Оздоровительный	Цели: отдых и восстановление/укрепление физического здоровья	«Черное побережье», «Приволжье», «Кавказ», «Каспий»
	Способы/виды: лечебно-оздоровительный, профилактический, рекреационный, пляжный	

1	2	3
Круизный	Цели: культурно-познавательные, досугово-рекреационные, профессионально-деловые, исследовательско-экспедиционные	«Приморье», «Волжский путь», «Русская Арктика», «Амур», «Камчатка-Сахалин»
	Способы/виды: путешествие по воде на круизном судне по обозначенному маршруту	
Экологический	Цель: наблюдение и приобщение к природе	«Байкал»
	Способы/виды: рациональное использование природных ресурсов и охрана окружающей среды	

Источник: составлено автором.

Согласно Концепции туризма-2025, Республика Тыва входит в перспективный туристский укрупненный инвестиционный проект «Сибирь» вместе с Алтайским краем, Кемеровской и Новосибирской областями, Республиками Хакасия и Алтай, для которых в качестве приоритетного вида определен *активный туризм*.¹

Однако богатый туристско-рекреационный потенциал Республики Тыва, помимо приоритетного вида, позволяет развивать и другие виды туризма: оздоровительный, культурно-познавательный, экологический (сельский). Это позволит повысить конкурентоспособность регионального туристского продукта и наиболее широко удовлетворить потребности туристов.

В целом мы считаем, что использование программно-целевого метода на федеральном уровне может обеспечить условия для развития туристской отрасли и снятия ее инфра-

¹ Активный туризм – это путешествие с активными способами передвижения, в том числе с использованием специального снаряжения, горнолыжных баз и других спортивных объектов для массового туризма.

структурных ограничений, но лишь при условии должной реализации и ответа на региональном уровне, с обязательным участием частного бизнеса, в ряде случаев, с применением механизмов ГЧП.

4.4.3. Результаты и обсуждение

Для оценки отражения предлагаемого федеральным центром кластерного подхода, перейдем к обзору и анализу региональных стратегических документов социально-экономического развития Республики Тыва, так или иначе касающихся сферы туризма, актуальных на сегодняшний день:

- Стратегия развития туризма в Республике Тыва до 2030 года, принятая в декабре 2017 года.
- Стратегия социально-экономического развития Республики Тыва до 2030 года, принятая в декабре 2018 г.
- Индивидуальная программа социально-экономического развития Республики Тыва на 2020–2024 гг., утвержденная Правительством РФ в апреле 2020 г.

Отметим, что при дальнейшем анализе, мы обращали особое внимание только на те моменты в региональных стратегических документах, которые непосредственно связаны с приоритетами и задачами федерального центра.

Целью Стратегии развития туризма в Республике Тыва до 2030 года (далее – Стратегия-2030) является развитие туризма как одного из факторов устойчивого социально-экономического развития экономики региона, в том числе, благодаря стимулирующему влиянию на развитие смежных отраслей.

В качестве одного из основных сдерживающих факторов развития туризма и полной реализации ее туристского потенциала Правительством Республики Тыва выделяется недостаточность и неразвитость инфраструктуры туризма.

Для достижения поставленной цели ставятся следующие задачи:

- формирование доступной и комфортной туристской среды и создание туристской инфраструктуры, в том числе сопутствующей (транспорт, энергетическое обеспечение, общественное питание, индустрия развлечений и др.);

- стимулирование привлечения частных инвестиций в развитие туризма, реализация инвестиционных проектов с применением механизма государственно-частного партнерства (ГЧП);

- применение кластерного подхода в реализации проектов в сфере туризма;

- создание в Туве туристских кластеров для дальнейшего получения статуса территорий опережающего развития и особых экономических зон:

- Санаторно-курортный кластер «Целебные озера Центра Азии»;

- Гастроэнтерологический кластер «Кислые воды Тувы»;

- Восточный лечебный кластер «Термальные воды Тувы»;

- Западный лечебный кластер «Радоновые воды Тувы».

Безусловно, богатый природно-рекреационный потенциал Республики Тыва позволяет говорить о возможности развития подобных кластеров, но оздоровительный вид туризма не был определен в качестве приоритетного вида туризма, а может быть лишь дополнительным, способствующим повышению конкурентоспособности туристского продукта региона.

В Стратегии-2030 есть целый раздел, посвященный кластерному развитию туризма, который носит более описательно-повествовательный характер, и гласит о том, как и где можно было бы создать туристские кластеры в Туве (трансграничные, межрегиональные, внутрирегиональные, автотуристские и пр.).

Возможно, причиной подобного «повествования» является тот факт, что Стратегия-2030 была принята раньше, чем федеральная Концепция туризма-2025, в которой для Тувы были предусмотрены совершенно иные сценарии развития. Однако, мы полагаем, что Правительство Республики Тыва могло внести соответствующие корректировки, поскольку срок стратегирования весьма долгий – до 2030 года, и выходит, что по сути, данный стратегический документ опирается на предыдущую ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации 2011–2018 гг.»

Тем не менее в Стратегии-2030 года были определены инвестиционные проекты в туризме, а также некоторые объекты обеспечивающей инфраструктуры туризма, которые предлагалось направить к софинансированию из федерального бюджета

по ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2019-2025 годы».

Один из этих инвестиционных проектов, под названием автотуристский кластер «Гостеприимная Тува», был представлен в мае 2018 года в Ростуризме, на заседании Рабочей группы по экспертизе инвестиционных проектов, предлагаемых субъектами РФ к включению в перечень мероприятий проекта ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2019-2025 годы».

По результатам конкурсного отбора на 2019 год рабочей группой Ростуризма были отобраны инвестиционные проекты из 16 регионов, на которые было направлено более 5,5 млрд. руб. бюджетных ассигнований на софинансирование строительства и реконструкции объектов обеспечивающей инфраструктуры туризма.

Согласно распоряжению Федерального Агентства по туризму, инвестиционные проекты, представляемые регионами для участия в конкурсном отборе, должны соответствовать Методическим рекомендациям по составлению сводного плана инвестиционного проекта по созданию туристского кластера в рамках мероприятий ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ (2019–2025 гг.)». К сожалению, проект от Республики Тыва набрал интегральную оценку эффективности инвестиционного проекта в 57,7 баллов (при пороговом значении – 75 баллов) и не попал в число субъектов, инвестиционные проекты которых были включены в перечень мероприятий ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ на 2019–2025 гг.». Поскольку данная ФЦП продолжит свое действие до 2025 года включительно, проект от Республики Тыва еще имеет шанс получить федеральную поддержку на развитие туристской обеспечивающей инфраструктуры после доработки и повторного рассмотрения Ростуризмом.

Важно отметить, что за счет федерального бюджета финансируется только обеспечивающая инфраструктура с длительным сроком окупаемости, входящих в состав инвестиционных проектов по созданию в субъектах РФ туристских кластеров, а непосредственно объекты туристской инфраструктуры строятся за счет внебюджетных средств. То есть развитие туристских кластеров реализуется с применением механизмов ГЧП.

В конце 2018 года была принята Стратегия социально-экономического развития Республики Тыва до 2030 года (далее – Стратегия СЭР-2030), которая является одним из основополагающих документов системы стратегического планирования региона, определяющим его долгосрочную социально-экономическую политику.

В данном документе также уделяется значительное внимание вопросам, связанным с развитием туристской отрасли и ее инфраструктуры, однако, раздел, посвященный вопросам развития туризма, в целом кратко копирует всё, что было сказано в Стратегии развития туризма в Республике Тыва на период до 2030 года.

Кроме того, в приложениях Стратегии СЭР-2030 нет инвестиционных проектов в туризме, присутствует лишь раздел с описанием инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры региона, которые будут способствовать развитию многих отраслей экономики, в том числе и туризма.

Наиболее обсуждаемой на сегодняшний день является, принятая Правительством РФ в апреле 2020 г., Индивидуальная Программа социально-экономического развития Республики Тыва на 2020–2024 годы (далее – Программа-2024), общий объем финансирования которой за 5-летний срок реализации Программы составит 5,05 млрд руб., из которых 5 млрд руб. приходится на федеральный бюджет.

В первоначальном варианте на раздел «Развитие туризма» Программы-2024 предлагалось направить 3,365 млрд руб. на 7 мероприятий, из них 6 – инвестиционных проектов, и 1 – организационное «Разработка проекта Концепции развития туризма в РТ до 2024 г.» (табл. 3).

Однако после обсуждения и согласования Программы-2024 с федеральным центром, в итоговом варианте осталось 3 мероприятия, из которых 1 – организационное «Разработка проекта Концепции развития туризма в РТ до 2024 г.», 2 – инвестиционные проекты, на общую сумму менее 1 млрд руб. (с 2019 по 2024 гг.), из которых 1% из средств республиканского бюджета или 9,86 млн руб., остальные 99% или 975,44 млн руб. – из федерального бюджета.

Таблица 3

Инвестиционные проекты в туризме Республики Тыва

Проект	Муниципальный район (кожуун)	Годы реализации	Требуемые инвестиции, млн руб.
Санаторно-курортный лечебно-оздоровительный комплекс «Чедер»	Тандинский	2021–2023	807,53 (ФБ – 799,45 КРБ – 8,08)
Оздоровительный комплекс «Марал-Тува»	Каа-Хемский	2020–2021	177,77 (ФБ – 175,99 КРБ – 1,78)
Итого: 985,3 млн руб., в т. ч. федеральный бюджет – 975,44 млн руб., региональный бюджет – 9,86 млн руб.			

Источник: составлено автором по материалам Программы-2024

Также в Программе-2024 уделено значительное внимание вопросам, связанным со снятием инфраструктурных ограничений экономики Республики Тыва, наиболее значимыми с точки зрения развития регионального туризма являются:

- передача в федеральную собственность автомобильных дорог «Абакан–Ак-Довурак», «Чадан–Ак-Довурак» и «Кызыл–Эрзин»;
- строительство (обустройство) и открытие воздушного грузопассажирского, работающего на регулярной основе, многостороннего пункта пропуска через государственную границу России в международном аэропорту Кызыл, на что предусмотрено 157,13 млн руб., в том числе 155,56 – из федерального бюджета и 1,57 млн руб. – из регионального;
- открытие автомобильного пункта пропуска через российско-монгольскую государственную границу Хандагайты в многостороннем статусе.

Анализ республиканских стратегических документов показал, что региональные власти стараются реагировать на задачи федерального центра, тем не менее имеются некоторые разночтения, вызванные, на наш взгляд, проблемами эффективного взаимодействия федеральных и региональных властей. Здесь важно проводить работу по устранению подобных несоответствий, применяя более гибкие подходы.

В частности, со стороны Ростуризма необходимо вести разъяснительную работу с регионами, чтобы те, в свою очередь, могли достойно принимать участие во всех федеральных конкурсах, а также могли привлекать заинтересованных инвесторов со стороны бизнеса. Здесь, забегая вперед, мы также коснулись четвертого пункта предложенной выше методики оценки состояния и перспектив развития туристкой инфраструктуры региона, который дает ответ на вопрос поиска доступных способов и механизмов решения инфраструктурных проблем туризма.

Далее перейдем к количественной оценке развития обеспечивающей и туристской инфраструктуры исследуемой территории на основе анализа статистических показателей, а также выявим слабые места и инфраструктурные проблемы, сдерживающих эффективную реализацию туристско-рекреационного потенциала в Республике Тыва.

За последние годы отрасль туризма в Республике Тыва достигла определенного уровня развития, и к настоящему моменту появились предпосылки для интенсивного развития внутреннего и въездного туризма.

В 2018 г. туристский поток в республику составил более 90 тыс. человек (с ростом на 20 % к уровню прошлого года), из них 13,2 тыс. иностранцев, в основном в Туву приезжают соседи из Монголии.

Динамика показателя туристического потока в Республику Тыва за период 2010–2018 гг. представлена на рис. 1. За рассматриваемый период наблюдается стабильный рост туристического потока в Республику Тыва.

При анализе текущего состояния туристской инфраструктуры Республики Тыва, в первую очередь, необходимо обратить внимание на основные показатели транспортной инфраструктуры и транспортных услуг.

Республика Тыва характеризуется низкой транспортной связанностью с остальными территориями России по причине отсутствия железнодорожного сообщения, удаленностью административного центра – г. Кызыла, а также ограниченной географией совершаемых рейсов из аэропорта г. Кызыл (Москва, Иркутск, Красноярск и Новосибирск) и высокой стоимостью авиабилетов.

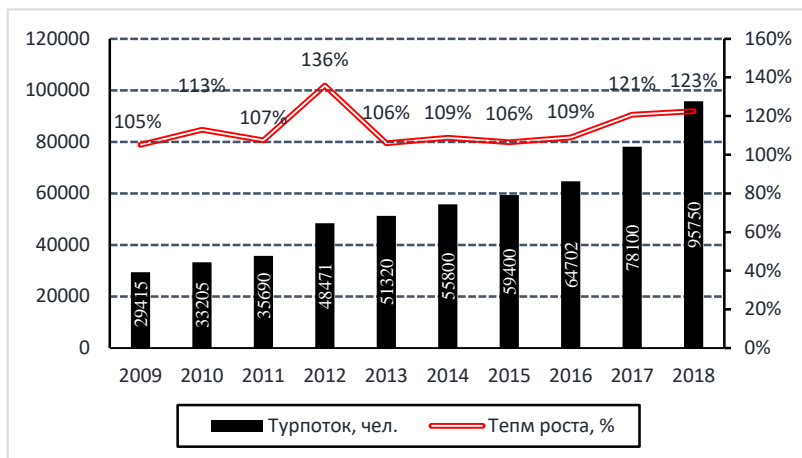


Рис. 1. Динамика туристического потока в Республику Тыва (2009-2018 гг.)

Источник: составлено автором.

Осенью 2019 года аэропорт «Кызыл» получил международный статус. После прохождения необходимых подготовительных работ и получения официальных разрешений через аэропорт города Кызыла будет осуществляться воздушное сообщение с Пекином и Урумчи в Китае, а также монгольскими городами Улан-Батор и Улангом. Планируется, что к 2030 году пассажиропоток аэропорта вырастет с 33,7 до 249,3 тыс. человек в год, что будет способствовать развитию въездного туризма.

Общее состояние автомобильных дорог республики в настоящее время считается неудовлетворительным. Дороги, соединяющие районы, находятся в критическом состоянии [11]. По данным ГКУ «Управление автомобильных дорог Республики Тыва» по состоянию на начало 2018 года общая протяженность автомобильных дорог общего пользования составляла 3381,1 км, из которых с твердым покрытием – 2496,2 км.

Плотность автомобильных дорог общего пользования на 1000 кв. км в 3 раза меньше среднероссийского показателя и составляет 21 км на 1000 кв. км, занимая в России 73-е место. В регионе менее 45% дорог общего пользования с твердым покрытием, из которых только 62% с усовершенствованным покрытием

(в т.ч. асфальтобетонным), что в 7 и 1,5 раза, меньше среднероссийского значения показателя соответственно.

Еще одним немаловажным показателем развития обеспечивающей инфраструктуры туризма является наличие средств связи в регионе. Все города и населенные пункты Республики Тыва имеют проводную междугороднюю, международную телефонную связь, действуют крупные телеоператоры Билайн, МТС, Мегафон, Йота. Практически во всех муниципальных районах (кожуунах) республики есть возможность выхода в «Интернет».

Далее рассмотрим основные показатели развития туристской инфраструктуры в регионе. По данным Министерства экономики Республики Тыва, по состоянию на начало 2018 года, туристской деятельностью в регионе занимаются 22 организации, из которых:

- ГАУ "Информационный центр туризма Республики Тыва";
- два туроператора внесены в Единый государственный реестр туроператоров Российской Федерации;
- 19 турфирм, работающих на базе ИП, ООО и ЗАО.

Туристская инфраструктура Республики Тыва существенно пополняется современными ресторанами, барами, кафе. В настоящее время в Едином реестре субъектов малого и среднего предпринимательства Федеральной налоговой службы зарегистрированы 340 субъектов предпринимательства, занятых производством пищевых продуктов и деятельностью по предоставлению продуктов и напитков, из них 226 объектов общественного питания и 114 производств.

По показателю численности лиц, работающих в туристских фирмах, Республика Тыва занимает последнее место среди регионов Сибири, тем не менее наблюдается положительная динамика роста абсолютных значений данного показателя (рисунок 2). Кроме этого в период с 2015 по 2017 год наблюдается снижение темпа роста данного показателя.

По показателю объема платных туристских услуг, оказанных населению по Республике Тыва наблюдается положительная динамика (рисунок 3). Объем платных туристских услуг в 2017 г. составил 62,2 млн рублей. Кроме того, в 2016–2017 гг. наблюдался значительный темп роста данного показателя – 258%. Увеличение показателя произошло за счет образования новых коллективных средств размещения, турфирм, имеющих статус юридического лица, и предпринимателей.

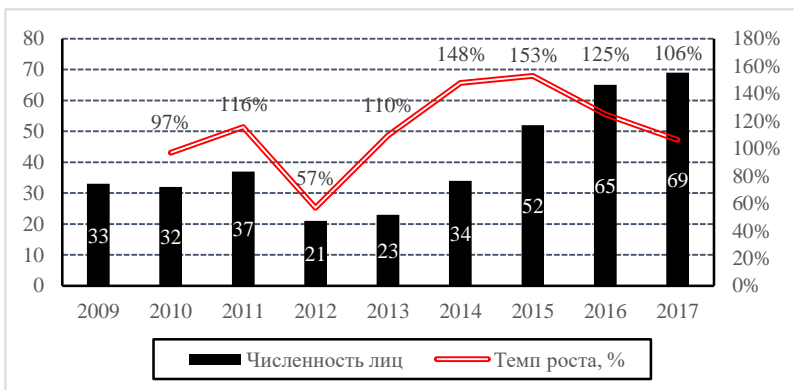


Рис. 2. Динамика численности лиц, работающих в туристских фирмах по Республике Тыва (2009–2017 гг.)

Источник: составлено автором.



Рис. 3. Динамика объема платных туристских услуг по Республике Тыва (2009–2017 гг.), млн. руб.

Источник: составлено автором.

По показателю числа мест в коллективных средствах размещения (КСР) Республика Тыва также занимает последнее место среди регионов СФО, в период 2016–2017 гг. наблюдается положительная динамика роста абсолютных значений данного показателя (рисунок 4).

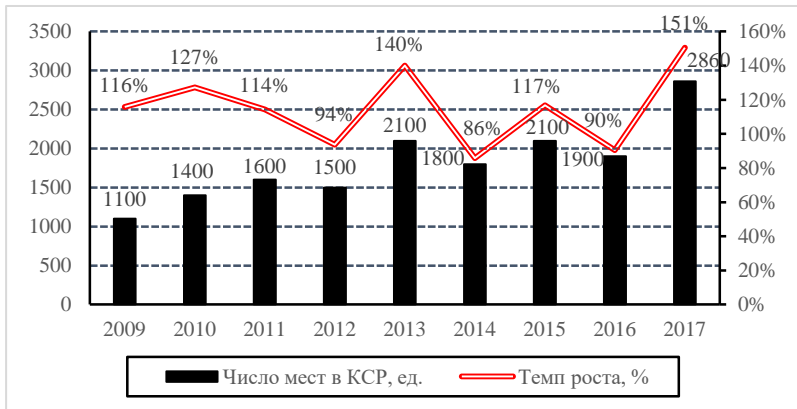


Рис. 4 – Динамика числа мест в КСР по Республике Тыва (2009-2017 гг.), ед.

Источник: составлено автором.

Анализ основных показателей развития туристской инфраструктуры в Республике Тыва подтвердил факты наличия существенных исторически сложившихся проблем данной сферы. Регион является аутсайдером среди регионов Сибири, тем не менее большинство показателей имеют положительную динамику.

Наибольшее внимание стоит уделить проблемным местам обеспечивающей инфраструктуры, среди которых, как предполагалось изначально, на первый план выходят проблемы транспортной доступности как самой республики от других регионов России, так и межмуниципального сообщения внутри региона. Эти проблемы являются критическими с точки зрения развития туристского кластера в Республике Тыва с активными видами туризма.

Заключение

Федеральным центром была поставлена цель увеличения вклада туристской отрасли в ВВП России до 5% к 2025 году, что невозможно без комплексного развития туристской и обеспечивающей инфраструктуры в регионах.

Результаты анализа основных статистических показателей текущего развития туристской и обеспечивающей инфраструктуры в Республике Тыва подтвердили наличие существенных про-

блем, связанных, в первую очередь, с транспортной, инженерной и социальной инфраструктурами, что также подтверждается обзором региональных программно-целевых и стратегических документов.

Решение проблем туристкой и обеспечивающей инфраструктуры для Республики Тыва возможно с применением механизмов ГЧП: за счет федеральных субсидий осуществляется софинансирование объектов обеспечивающей инфраструктуры с длительным сроком окупаемости, а за счет внебюджетных источников – строительство объектов туристской инфраструктуры.

Все эти мероприятия могут быть эффективно реализованы в рамках ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2019–2025 гг.». На сегодняшний день Республика Тыва не является участником данной ФЦП, тем не менее, при должной подготовке инвестиционного проекта по созданию туристского кластера с приоритетным видом туризма, в соответствии с Методическими рекомендациями Ростуризма, у региона появится шанс привлечь бюджетные средства на эти цели.

Анализ республиканских стратегических документов показал, что региональные власти стараются реагировать на задачи федерального центра, тем не менее, имеются некоторые разночтения, вызванные, на наш взгляд, проблемами эффективного взаимодействия федеральных и региональных властей. Здесь важно проводить работу, по устранению подобных несоответствий, применяя более гибкие подходы.

В частности, со стороны Ростуризма необходимо вести разъяснительную работу с регионами, чтобы те, в свою очередь, могли достойно принимать участие во всех федеральных конкурсах, а также могли привлекать заинтересованных инвесторов со стороны бизнеса, что может служить эффективным механизмом решения инфраструктурных проблем туризма для многих регионов страны.

Таким образом, определим основные направления комплексного развития и совершенствования туристской и обеспечивающей инфраструктуры в Республике Тыва:

- постепенное снятие ограничений объектов обеспечивающей инфраструктуры региона за счет привлечения федеральных субсидий;

- совершенствование материально-технической базы объектов туристской отрасли, путем привлечения частных инвестиций, в том числе, на основе принципов государственно-частного партнерства;
- развитие системы эффективного взаимодействия федеральных и региональных властей.

Работа в рамках данных направлений будет способствовать реализации богатого природно-рекреационного потенциала Республики Тыва, что будет способствовать увеличению туристского потока, развитию смежных отраслей экономики и повышению занятости населения в сфере туризма.

Список литературы

1. *Белинская И.В., Чайковская А.В.* Методологические основы оценки региональной инфраструктуры сельского туризма // Известия Санкт-петербургского аграрного университета. – 2018. – № 1(50). – С. 175-182.

2. *Болдырева С.Б., Бадаев Б.В.* Маркетинговый анализ состояния туристской отрасли и перспективы развития сельского туризма в Республике Калмыкия // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 11-1 (64). – С. 293-297.

3. *Валиев М.Ш.* Анализ и оценка инфраструктурного развития внутреннего регионального туризма // Вестн. Том. гос. ун-та. – 2008. – №317. – С. 165-170.

4. *Величина А.В.* Оценка развития туристской инфраструктуры региона // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2014. – № 2 (32). – С. 239-250.

5. *Величина А.В.* Проблемы развития туристской инфраструктуры региона (на примере Вологодской области) // Проблемы развития территорий. – 2013. – №4 (66). – С. 40-48.

6. *Гадеудина Е.Д.* Использование метода экспертной оценки для определения целесообразности развития инфраструктуры туристского региона в районах сахалинской области // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2009. – № 1. – С. 60-63.

7. *Косманев А.Л.* Туристская инфраструктура в региональных исследованиях // Вестник ВГУ. Серия: География. Геоэкология. – 2012. – № 2. – С. 5-12.

8. *Куракова А.Д.* Туристско-рекреационные ресурсы Республики Тыва как важный компонент экономического развития региона // Вестник Академии. – 2011. – № 3. – С. 47-50.

9. *Лазарев В.А.* Сущностное содержание понятий «инфраструктура туризма» и «индустрия туризма» // Известия УрГЭУ. – 2012. – № 1(39). – С. 38-41.

10. *Мустафаева З.А., Тхамитлокова Ю.О.* Оценка инфраструктуры сферы туризма и рекреации туристско-рекреационных зон Кабардино-Балкарской Республики // Colloquium-Journal. – 2018. – № 11-9(22). – С. 111-116.

11. *Ондар А. М.* Анализ транспортной инфраструктуры для социального развития сельских территорий республики Тыва // Вестник ФГОУ ВО МГАУ. – 2017. – №3 (79). – С. 39-43.

12. *Ооржак К.-Д. К.* Кластерный потенциал развития туризма в Республике Тыва // Вестник Тувинского государственного университета. – 2019. – № 1(40). – С. 26-36.

13. *Сафарян А.А.* Подходы к оценке туристского потенциала территорий // Географический вестник. – 2015. – № 1(32). – С. 89-103.

14. *Севек В.К.* Активный туризм в Республике Тыва: состояние и проблемы развития // материалы ежегод. науч.-прак. конф. ТувГУ. – 2016. – С. 204-205.

15. *Степанова С.В.* Развитие туристской инфраструктуры в северных приграничных регионах России // Проблемы развития территории. – 2015. – № 6 (80). – С. 214-225.

16. *Шилина О.А.* Оценка развития туристской инфраструктуры Рязанской области // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. – 2016. – № 2. – С. 44-50.