

Оригинальная статья
Original article

УДК 338.48

DOI: 10.18413/2408-9346-2022-8-2-0-8

Платов А. В.¹
Литвинова О.И.²

Туристская инфраструктура как основа
устойчивого развития дестинаций

Московский государственный университет спорта и туризма,
ул. Кировоградская, 21, стр. 1, Москва 117519, Россия

¹ e-mail: aplatov@yandex.ru

² e-mail: o.litvinova@mail.ru

Статья поступила 14 марта 2022 г.; принята 14 апреля 2022 г.;
опубликована 30 июня 2022 г.

Аннотация. Глобализация и цифровизации экономики требуют транзита туристской индустрии к принципам устойчивого развития. Важнейшим элементом устойчивого развития туризма является его инфраструктурная модель. Состав туристской инфраструктуры обширен и связан со всеми элементами дестинации, обеспечивающими и стимулирующими развитие туризма. Поэтому объекты региональной инфраструктуры могут рассматриваться как элементы туристской инфраструктуры. Концепция устойчивого развития определяет вектор исследований в области туристской инфраструктуры. Представленное исследование нацелено на выявление вклада социальных, экономических и экологических элементов туристской инфраструктуры в устойчивое развитие туристской дестинации. В исследовании использован количественный подход на базе метода IPA (анализ «важность – исполнение»). Интерес измерялся путем сравнения уровня ожиданий и уровня исполнения. Эмпирическая часть исследования заключалась в проведении онлайн-опроса туристов и стейкхолдеров туристской отрасли в Москве, Санкт-Петербурге и Казани как ведущих туристских дестинациях страны. Результаты свидетельствуют об высокой оценке туристской инфраструктуры в целом обеими группами респондентов. Респонденты указали на высокою важность и качество около 70% выбранных основных инфраструктурных элементов. При этом по отдельным группам инфраструктуры выявляется несогласованность мнений групп респондентов. Инфраструктура выступает базовым фактором обеспечения устойчивого социально-экономического развития и конкурентоспособности туристских дестинаций.

Ключевые слова: устойчивость; инфраструктура; туризм; дестинация

Для цитирования: Платов А. В., Литвинова О.И. Туристская инфраструктура как основа устойчивого развития дестинаций // Научный результат. Технологии бизнеса и сервиса. 2022. 8 (2). С. 79-93. DOI: 10.18413/2408-9346-2022-8-1-0-8

UDC 338.48

Alexey V. Platov¹
Olga I. Litvinova²

Tourist infrastructure as the basis for sustainable development of the destination

Moscow State University of Sport and Tourism,
bld. 1, 21 Kirovogradskaya St., Moscow 117519, Russia

¹ e-mail: aplatov@yandex.ru

² e-mail: o.litvinova@mail.ru

Abstract. Globalization and digitalization of the economy requires the transit of the tourism industry to the principles of sustainable development. The most important element of the sustainable development of tourism is its infrastructural model. The composition of the tourist infrastructure is extensive and is associated with all the elements of the destination that provide and stimulate the development of tourism. Therefore, objects of regional infrastructure can be considered as elements of tourism infrastructure. The concept of sustainable development determines the vector of research in the field of tourism infrastructure. The presented study is aimed at identifying the contribution of social, economic and environmental elements of the tourism infrastructure to the sustainable development of the tourism destination. The study used a quantitative approach based on the IPA method (importance-performance analysis). Interest was measured by comparing the level of expectations and the level of performance. The empirical part of the study consisted in conducting an online survey of tourists and stakeholders of the tourism industry in Moscow, St. Petersburg and Kazan, as the country's leading tourist destinations. The results indicate a high assessment of the tourism infrastructure in general by both groups of respondents. Respondents indicated the high importance and current quality of about 70% of the selected key infrastructure elements. At the same time, inconsistency of opinions of groups of respondents is revealed for certain groups of infrastructure. Infrastructure is a basic factor in ensuring sustainable socio-economic development and competitiveness of tourist destinations.

Keywords: sustainability; infrastructure; tourism; destination

For citation: Platov, A. V., Litvinova, O. I. (2022), "Tourist infrastructure as the basis for sustainable development of the destination", *Research Result. Business and Service Technologies*, 8(2), pp. 79-93, DOI: 10.18413/2408-9346-2022-8-1-0-8

Введение (Introduction). Базовым подходом к развитию туристских направлений в сложившихся условиях должна стать концепция комплексного развития инфраструктуры, транспорта и достопримечательностей, которыми располагает регион. Среди современных концепций развития туризма центральное место занимает теория устойчивого развития. В условиях глобализации и цифровизации экономики и социума становится очевидной необходимость транзита туристской индустрии к принципам устойчивого развития. Таким

образом, для создания успешной и конкурентоспособной туристской дестинации следует прилагать определённые усилия по выстраиванию её инфраструктуры на базе главной идеи туристского продукта данной территории.

Для туристской дестинации инфраструктура является необходимым ресурсом, имеющим не меньшее значение, чем природные и культурные аттракционы. Инфраструктура туристской дестинации должна быть развитой и соответствовать ожиданиям туристов. Эти ожидания могут

служить одним из индикаторов в процедуре оценки готовности инфраструктуры туристской дестинации (Slashchuk and Bernadska, 2019).

Устойчивое развитие туризма может быть достигнуто, если уровень использования различных ресурсов не выходит за рамки способности этих ресурсов к регенерации. Принципами устойчивого развития туризма являются поддержание качества окружающей среды, обеспечение пользы для местного сообщества и туристов, сохранение гармонии между местным населением и окружающей средой и совместная работа стейкхолдеров по выработке стратегии устойчивого развития.

Целью устойчивого туризма является улучшение благосостояния общества, экономики и здоровья населения. Устойчивость туризма не должна ограничиваться только дискуссиями. Необходимо наличие обязательств со стороны стейкхолдеров поддерживать природную, социально-экономическую и культурную устойчивость общества как основного капитала туризма.

Таким образом, устойчивое развитие туризма можно рассматривать в трех аспектах: экологическом, экономическом и социальном.

Эти три аспекта должны привлекать серьезное внимание со стороны общества, бизнеса и государства. Природная и сельскохозяйственная среда должна поддерживаться и сохраняться. При этом с экономической и социокультурной точек зрения туризм должен иметь возможность внести вклад в развитие местного общества, повышать уровень его жизни и сохранять его, чтобы у людей были веские основания для поддержания устойчивости туризма (Amerta, Sara and Bagiada, 2018).

Сегодня пределы понятия «туристская инфраструктура» очень нечетки, поскольку нет общепринятого определения единой системы важнейших признаков, изолирующих рассматриваемый объект от всех аналогичных. Зачастую туристская инфраструктура является синонимом всей

туристской отрасли, рекреационная инфраструктура выступает в качестве материально-технической базы туризма. Данная неопределенность не позволяет понимать суть туристской инфраструктуры как базы развития отрасли и региональной экономики в целом.

Одной из основных причин сложности определения туристической инфраструктуры является то, что туризм является неоднородной отраслью (Dwyer, 2010). В литературе предлагаются различные подходы к понятию туристской инфраструктуры. В широком смысле туристская инфраструктура охватывает физические, правовые, экологические и психологические факторы, способствующие тому, чтобы туристский продукт доставлял удовольствие, был надежным и устойчивым (Khadaroo and Seetana, 2016). Хансен, как и Мера, рассматривает инфраструктуру как совокупность экономических и социальных накладных расходов (Hansen, 1965; Mera, 1973). Инфраструктура в основном ориентирована на формирование предпосылок для развития, а рекреационные объекты являются факторами улучшения повседневной жизни. Они должны быть доступны каждый день и обслуживать местное население и посетителей (Bell, 2007; Lewinson, 2001). Инфраструктура туризма обширна и связана со всеми элементами дестинации, которые поддерживают и стимулируют развитие туризма (Swarbrooke and Horner, 2001). Следовательно, различные объекты региональной инфраструктуры и рекреации можно рассматривать как элементы инфраструктуры туризма. Ломанн и Нетто включили в нее те объекты, которые туристы используют, покидая место жительства, добираясь до места назначения и возвращаясь домой (Lohmann and Netto, 2017).

Состояние инфраструктуры оказывает сильное влияние на конкурентоспособность дестинации (Murphy, 2000), эффективность ее производства и распределения туристических услуг, а в ряде случаев определяет и саму возможность предостав-

ления туристических услуг (Sakai, 2006). Появление концепции устойчивого развития оказало большое влияние на направление исследований в области инфраструктуры туризма. Исследователи проявили интерес к взаимосвязи между состоянием транспортной инфраструктуры и развитием туризма (Albalade, 2017; Rehman Khan, 2017). Было изучено влияние на устойчивость таких элементов инфраструктуры, как велосипедные дорожки и пешеходные маршруты (Deenihan and Caulfield, 2015; Olafsdottir and Runnstrom, 2013). Результаты достоверно продемонстрировали наличие влияния состояния объектов на поддержание устойчивости. Эмпирические исследования в Хорватии показали статистически значимую корреляцию между уровнем развития туризма и состоянием туристической инфраструктуры (Mandić, Mrnjavac and Kordić, 2018).

Государственное и муниципальное управление туристской инфраструктурой в основном зависит от места туристской индустрии в общей экономической системе региона (Платов, 2021). В некоторых странах укрепление туристского сектора в сельских и городских регионах привело к тому, что приоритетное внимание было уделено развитию и совершенствованию жесткой инфраструктуры (материальные объекты), в то время как мягкая инфраструктура (человеческие ресурсы) осталась недостаточно развитой (Thara, 2012). С экономической точки зрения вмешательство государства и государственные инвестиции оправданы в ситуации, когда частный бизнес не в состоянии формировать туристскую инфраструктуру. Инфраструктура может создаваться и поддерживаться государственным или частным сектором, что определяется внутренней экономической и социальной политикой.

Цель исследования (The aim of the work). Целью исследования является определение значимости различных элементов туристской инфраструктуры крупнейших российских мегаполисов с точки зре-

ния туристов и стейкхолдеров туристской индустрии.

Материалы и методы исследования (Materials and methods). Теоретической базой исследования стали фундаментальные и прикладные работы в сфере теории устойчивого развития региональных социально-экономических систем, анализа и оценки степени устойчивости территорий. В ходе исследования использовались современные теории устойчивого развития и менеджмента туристских дестинаций.

Для достижения поставленной цели использовались общенаучные и конкретно-научные методы исследования. Их применение позволило обеспечить обоснованность и достоверность выводов и предложений.

Города Москва, Санкт-Петербург и Казань были выбраны для исследования как признанные центры международного и российского туризма. Эмпирическая часть исследования была реализована с использованием метода опроса.

С целью выявления единства взглядов или разногласий опрос проводился среди потребителей и стейкхолдеров туристской индустрии.

700 анкет было разослано посредством электронной почты туристам, посетившим указанные города. Опрос проводился в течение 2021 года. В рамках данного исследования было получено 297 полностью заполненных анкет.

Выборка стейкхолдеров состояла из 29 респондентов, которые представляли два типа деятельности в сфере туризма:

активные предприниматели в сфере туризма (N = 19);

представители органов местного самоуправления, уполномоченные представлять сферу туризма (N = 12).

В ходе исследования был применен количественный подход на базе метода IPA (анализ «важность – исполнение») (Eskildsen and Kristensen, 2006). Суть методики заключается в измерении уровня заинтересованности людей в деятельности других групп. Интерес измерялся методом

сравнения уровня ожиданий и уровня исполнения. Оценка средних баллов по критериям «важность» и «исполнение» производилась по пятибалльной шкале Лайкерта: 0–1,5 – «совсем не интересует», 1,6–2,5 – «несущественно», 2,6–3,5 – «безразлично», 3,6–4,5 – «интересует», 4,6–5,0 – «сильно заинтересован» и 0–1,5 – «полностью неудовлетворен», 1,6–2,5 – «неудовлетворен», 2,6–3,5 – «отчасти удовлетворен», 3,6–4,5 – «удовлетворен», 3,6–4,5 – «глубоко удовлетворен».

На завершающей фазе средние значения баллов вносятся в матрицу для проведения анализа. В основе матрицы прямоугольные оси координат «важность» и «исполнение», разделяющие поле на четыре квадрата: (2) «успешный результат», (4) «потенциальная переоценка», (3) «низкий приоритет» и (1) «сконцентрироваться на этом».

Квадрат «успешный результат» выделяет такие атрибуты объекта, которые интересны потребителям и которые вызывают у них удовлетворение. Туристский

бизнес должен удерживать данное достижение. Квадрат «потенциальная переоценка» указывает на вероятный расход сверх меры ресурсов на такие атрибуты объекта, которые несущественны для потребителей и не оказывают заметного влияния на их поведение. Поле «низкий приоритет» указывает на те атрибуты объекта, которым не хватает ресурсов и внимания. На эти атрибуты не следует затрачивать значительные средства, так как для потребителей они тоже не слишком важны. Квадрат «сконцентрироваться на этом» фиксирует атрибуты, имеющие проблемы. Они имеют большое значение для потребителей и серьезно влияют на их поведение, однако им также не хватает внимания и ресурсов.

Данный метод обладает простотой, его результаты весьма иллюстративны, что определяет его привлекательность для использования.

Для оценки респондентами в анкете были представлены основные группы объектов туристской инфраструктуры (таблица 1).

Таблица 1

Основные группы объектов туристской инфраструктуры

Table 1

The main groups of objects of tourist infrastructure

Основные группы объектов туристской инфраструктуры	Состав группы
Транспортное обеспечение	(1) аэропорт
	(2) железнодорожные и автовокзалы
	(3) развитая и доступная сеть общественного транспорта
	(4) такси
	(5) аренда автомашины
	(6) паркинги для автомашин
	(7) качественная сеть дорог
	(8) объекты автосервиса
	(9) кемпинги
	(10) благоустроенные площадки для туристских автобусов
Средства размещения	(11) гостиницы 4-5 звезд
	(12) гостиницы 1-3 звезды
	(13) хостелы
	(14) дома/базы отдыха
	(15) индивидуальные жилые дома
	(16) арендуемые квартиры и апартаменты

Основные группы объектов туристской инфраструктуры	Состав группы
Общественное питание	(17) рестораны и кафе
	(18) столовые
	(19) предприятия быстрого обслуживания
	(20) уличные киоски
Бытовое, медицинское и финансовое обслуживание	(21) торговые центры
	(22) супермаркеты
	(23) небольшие магазины товаров повседневного спроса
	(24) рынки
	(25) химчистки и прачечные
	(26) парикмахерские
	(27) ремонтные мастерские
	(28) медицинские центры
	(29) банки
	(30) банкоматы
	(31) пункты обмена валюты
Организация досуга и развлечений	(32) музеи
	(33) театры
	(34) художественные галереи
	(35) спортивные объекты
	(36) развлекательные парки
	(37) кинотеатры
	(38) выставочные комплексы
Информационное обеспечение и системы связи	(39) туристско-информационные центры
	(40) доступная мобильная связь
	(41) доступный интернет
Коммунальные системы	(42) системы электроснабжения
	(43) системы водоснабжения и водоотведения
	(44) системы наружного освещения

Результаты исследования и их обсуждение (Results and discussion). Анализ показывает, что 75% всех выделенных объектов туристской инфраструктуры при опросе туристов оказались отнесенными к квадрату «Успешный результат». Стейкхолдеры отнесли к этой же зоне 68% объектов (таблица 2). При этом наименее задействованным квадратом оказался «Сосредоточиться здесь»: 6 % у туристов и стейкхолдеров. Таким образом, можно говорить об удовлетворительной оценке туристской инфраструктуры в целом обеими группами респондентов. Однако данные показатели являются усредненными, при

рассмотрении матриц «Важность – исполнение» по отдельным группам инфраструктуры выявляется несогласованность мнений групп респондентов.

Большая часть объектов группы «Транспортное обеспечение» значимы для обеих групп респондентов (рисунок 1). Только для данной части инфраструктуры наблюдается распределение по всем четырем квадратам. Аэропорты, железнодорожный и автотранспорт, развитая сеть общественного транспорта очень важны для всех респондентов.

Таблица 2

Результаты IPA

Table 2

The results of IPA

Объекты туристской инфраструктуры	Туристы		Стейкхолдеры	
	важность	исполнение	важность	исполнение
Транспортное обеспечение				
аэропорт	4,75	4,64	4,92	4,83
железнодорожные и автовокзалы	4,87	4,75	4,56	4,43
развитая и доступная сеть общественного транспорта	4,68	4,87	4,34	4,21
такси	3,78	4,48	3,87	3,99
аренда автомашины	3,44	4,17	3,76	3,65
паркинги для автомашин	4,15	3,76	3,68	3,32
качественная сеть дорог	4,59	4,44	4,54	4,21
объекты автосервиса	3,32	4,53	3,96	3,55
авто кемпинги	2,79	3,14	3,11	2,16
благоустроенные площадки для туристских автобусов	2,96	1,98	3,43	3,08
Средства размещения				
гостиницы 4-5 звезд	3,69	4,61	4,47	4,86
гостиницы 1-3 звезды	4,64	4,12	4,56	4,24
хостелы	3,74	3,96	4,13	3,65
дома/базы отдыха	3,65	3,45	3,86	3,32
индивидуальные жилые дома	3,01	4,29	3,21	3,97
арендуемые квартиры и апартаменты	4,54	4,21	3,67	3,43
Общественное питание				
рестораны и кафе	4,67	4,32	4,94	4,54
столовые	3,68	3,05	2,73	2,04
предприятия быстрого обслуживания	4,65	4,48	4,43	4,11
уличные киоски	4,13	3,46	3,55	3,06
Бытовое, медицинское и финансовое обслуживание				
торговые центры	4,12	4,68	3,68	4,43
супермаркеты	4,11	4,37	3,22	3,65
небольшие магазины товаров повседневного спроса	4,03	3,76	2,86	2,34
рынки	3,87	3,98	3,45	3,32
химчистки и прачечные	2,87	3,65	3,11	3,13
парикмахерские	2,65	3,55	2,73	2,97
ремонтные мастерские	3,04	3,74	2,98	3,24
медицинские центры	4,45	4,12	3,06	4,37
банки	4,38	4,36	4,54	4,45
банкоматы	4,68	4,59	4,46	4,21
пункты обмена валюты	3,65	3,87	4,43	4,07
Организация досуга и развлечений				
музеи	4,78	4,92	4,95	4,88
театры	4,05	4,87	4,13	4,54
художественные галереи	4,27	4,69	4,21	4,53
спортивные объекты	3,89	4,43	4,57	4,32
развлекательные парки	4,45	4,64	4,67	4,12

Объекты туристской инфраструктуры	Туристы		Стейкхолдеры	
	важность	исполнение	важность	исполнение
кинотеатры	3,98	4,15	3,54	3,65
выставочные комплексы	4,34	4,42	4,87	4,76
Информационное обеспечение и системы связи				
туристско-информационные центры	4,54	4,25	4,78	4,43
доступная мобильная связь	4,87	4,75	4,46	4,31
доступный интернет	4,85	4,23	4,33	4,16
Коммунальные системы				
системы электроснабжения	4,75	4,68	4,86	4,72
системы водоснабжения и водоотведения	4,81	4,72	4,79	4,65
системы наружного освещения	4,47	4,11	4,65	4,23

Такое мнение подтверждает, что транспортная доступность является необходимым условием успешности туристской дестинации. При этом респонденты отмечают высокую степень удовлетворен-

ности качеством основных транспортных услуг. Автокемпинги и оборудованные площадки для туристских автобусов отнесены в квадрат «Низкий приоритет» обеими группами.

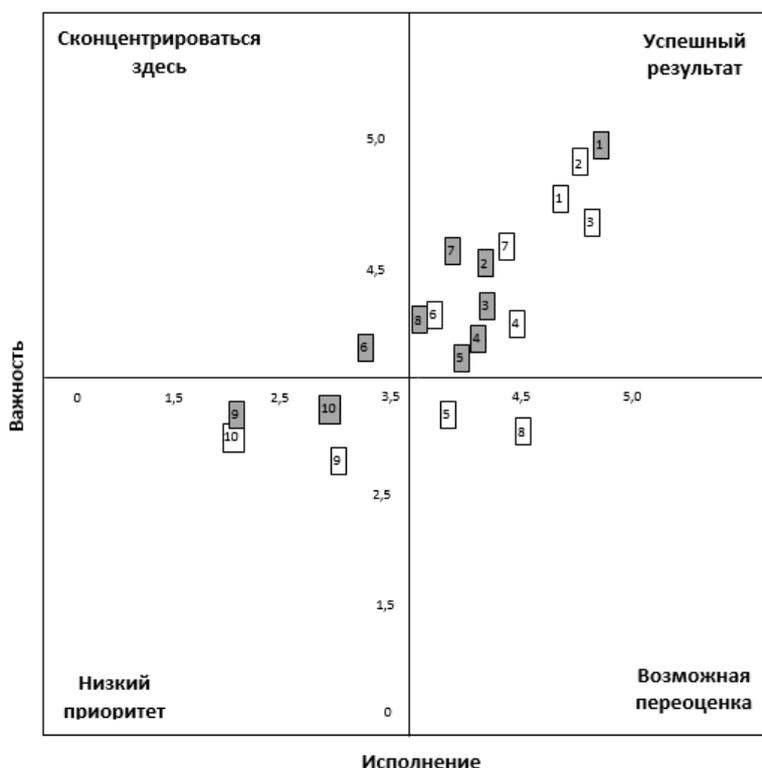


Рис. 1. Анализ «важность-исполнение» транспортного обеспечения
Fig. 1. The Importance Performance Analysis of Transport Support

Респонденты отмечают высокую значимость гостиниц, при этом значимость гостиниц высших категорий выше для стейкхолдеров, в то время как для туристов более привлекательным является сегмент недорогих гостиниц и хостелы. Мат-

рица показывает недооценку стейкхолдерами таких объектов, как арендуемые квартиры и апартаменты. Данные объекты имеют очень высокую значимость для туристов. Базы отдыха и индивидуальные жилые дома продемонстрировали средний

уровень значимости, по всей вероятности, по причине того, что целевая группа их потребителей слабо представлена среди посетителей выбранных мегаполисов. Нахождение большинства объектов в квадра-

тах «Успешный результат» и «Возможная переоценка» демонстрирует высокий уровень удовлетворенности средствами размещения в дестинациях (рисунок 2).

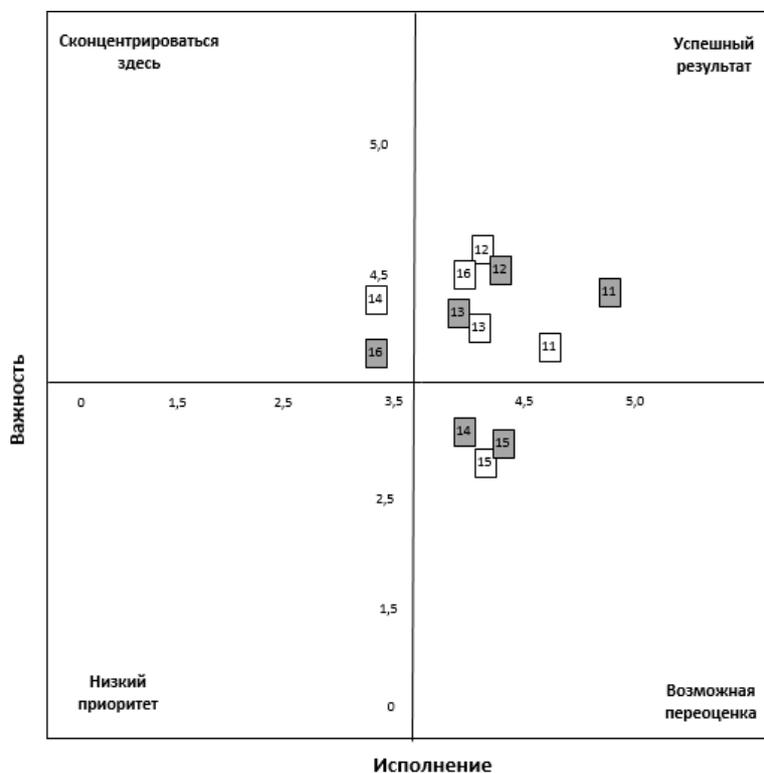


Рис. 2. Анализ «важность-исполнение» средств размещения
Fig. 2. The Importance Performance Analysis of Accommodation

Туристы и стейкхолдеры указали на высокую значимость таких объектов общественного питания, как рестораны, кафе и предприятия быстрого обслуживания. Столовые получили средний уровень значимости, главным образом, благодаря посетителям Санкт-Петербурга, где данный формат представлен весьма широко. Уличная еда у обеих групп респондентов оказалась в поле «Сосредоточиться на этом», поэтому предпринимателям и властям следует обратить внимание на это перспективное направление (рисунок 3). В целом обе группы показали превышение уровня важности над уровнем удовлетворенности по большинству объектов общественного питания. Такой результат выявляет необходимость улучшения качества

продукции и обслуживания для этой части инфраструктуры.

Состав объектов группы «Бытовое, медицинское и финансовое обслуживание» довольно неоднороден, распределение ответов респондентов в матрице имеет значительный разброс. Предприятия торговли оказались значимыми для туристов, в то время как для стейкхолдеров высокой значимости они не имеют. В квадрате «Низкий приоритет» оказались исключительно оценки стейкхолдеров, при этом эти же позиции туристы поместили в квадрат «Успешный результат» (рисунок 4). По данному элементу инфраструктуры наблюдается наибольшее расхождение мнений туристов и стейкхолдеров.

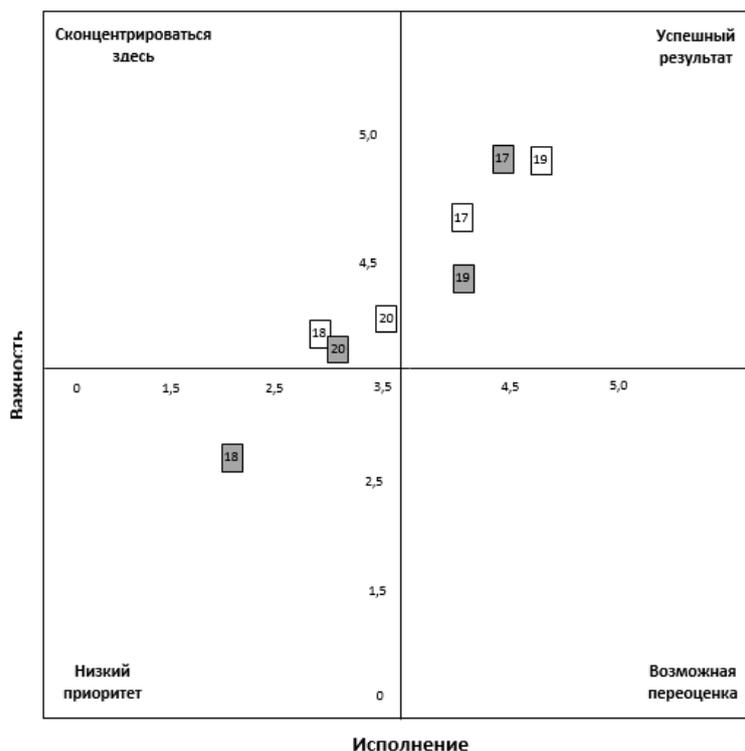


Рис. 3. Анализ «важность-исполнение» общественного питания
 Fig. 3. The Importance Performance Analysis of Catering

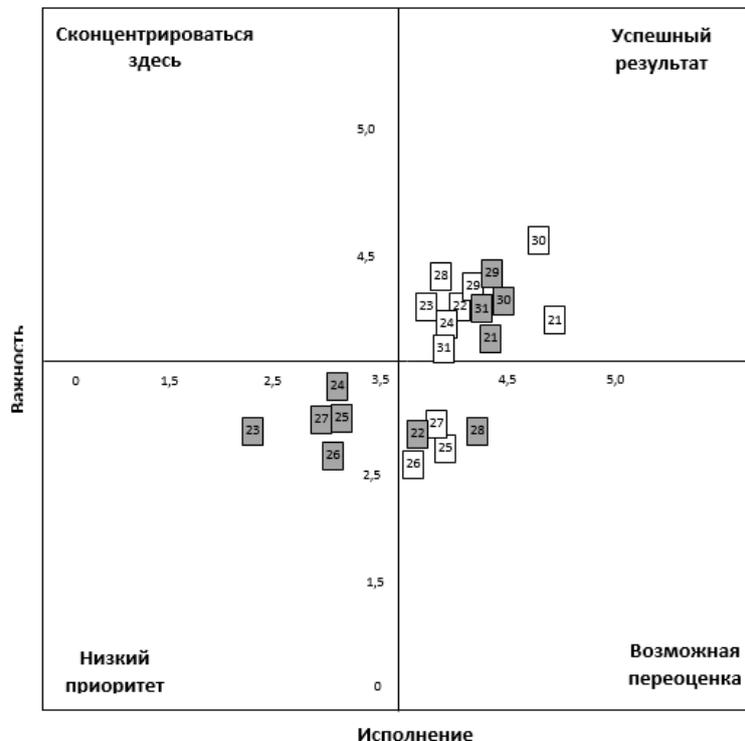


Рис. 4. Анализ «важность-исполнение» бытового, медицинского и финансового обслуживания
 Fig. 4. The Importance Performance Analysis of Household, medical and financial services

В группе «Организация досуга и развлечений» респонденты проявили единство мнений, все позиции разместились в квадрате «Успешный результат» (рисунок 5). Уровень удовлетворенности устойчиво превышает уровень значимости. Такой ре-

зультат можно назвать вполне ожидаемым, учитывая, что данные объекты Москвы, Санкт-Петербурга и Казани занимают ведущие позиции в своей категории не только в стране, но и в мире.

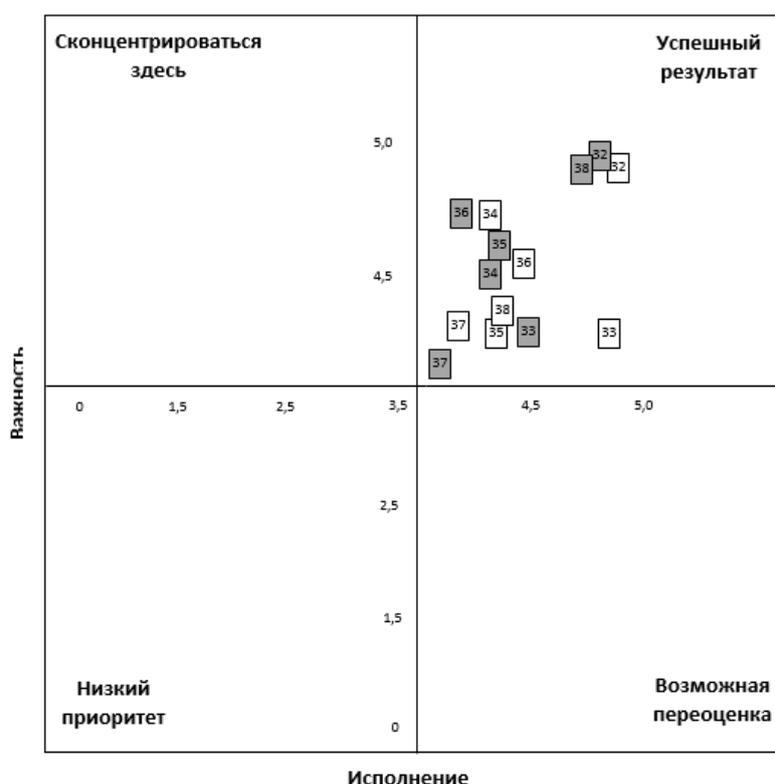


Рис. 5. Анализ «важность-исполнение» организации досуга и развлечений
Fig. 5. The Importance Performance Analysis of Organization of leisure and entertainment

Аналогичная ситуация сложилась и для групп «Информационное обеспечение» и системы связи» и «Коммунальные системы» (рисунки 6 и 7). Современные туристы весьма требовательны к качеству мобильной связи и услуг провайдеров интер-

нета. Качественные услуги коммунальных систем высоко значимы для всех респондентов. Уровень удовлетворенности по данным позициям в целом высок, что также является ожидаемым для трех крупнейших мегаполисов.

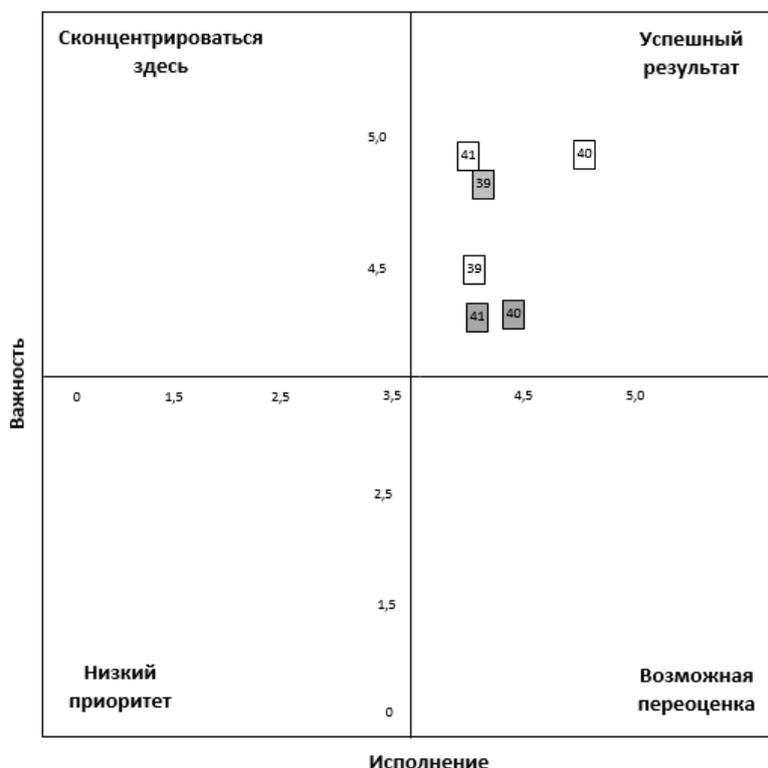


Рис. 6. Анализ «важность-исполнение» информационного обеспечения и системы связи
Fig. 6. The Importance Performance Analysis of Information support and communication systems

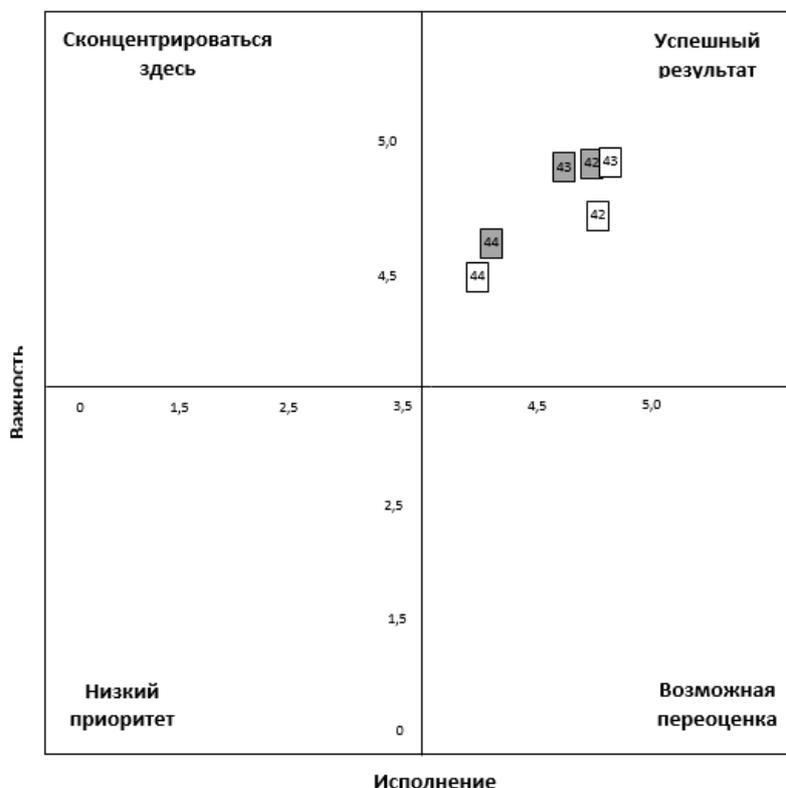


Рис. 7. Анализ «важность-исполнение» коммунальных систем
Fig. 7. The Importance Performance Analysis of Communal systems

Заключение (Conclusions). Результаты анализа свидетельствуют в целом о достаточно благополучном состоянии туристской инфраструктуры трех крупнейших мегаполисов России. Туристы высоко оценили важность и качество двух третей выбранных основных инфраструктурных объектов.

Инфраструктура является ключевым фактором обеспечения устойчивого социально-экономического развития и конкурентоспособности туристских дестинаций.

Выбранные дестинации являются самыми динамично развивающимися городами-миллионниками России: численность населения и объем туристского потока еще в прошлом десятилетии опередили прогнозы предыдущих планов. Новые планы предусматривают для городов сбалансированное, устойчивое и полицентрическое развитие. Это позволит эффективнее и равномернее распределять нагрузку на их инфраструктуру.

В стратегические документы Москвы включены задачи по реализации целей устойчивого развития, принятых ООН. Москва и восемь других городов и регионов мира участвует в пилотном проекте Организации экономического сотрудничества и развития, направленном на достижение целей устойчивого развития регионов. Москва уже сейчас опережает по уровню достижения целей устойчивого развития показатели других стран-участников проекта.

Санкт-Петербург в 2018 году первым в нашей стране присоединился к индексу глобальной устойчивости дестинаций – международному проекту, нацеленному на развитие туристского потенциала городов.

Казань была первым городом-миллионником, где было принято положение «Об историческом поселении». Именно оно является ядром казанской туристской дестинации. В 2020 году была принята Концепция устойчивого развития исторического поселения Казани. Она подробно объясняет, как за 15 лет радикально изменить инфраструктуру исторического яд-

ра Казани, не потеряв при этом исторической идентичности. Предполагается, что Концепция станет образцом для других российских крупных мегаполисов.

Рассматривая вопрос значимости туристской инфраструктуры, можно заключить, что она выполняет целый ряд функций. Инфраструктура туризма выступает базой для организации туристского сервиса, формирует и способствует связям между субъектами отрасли, создает региональные туристские комплексы, обеспечивает создание новых рабочих мест, воздействует на спрос, способствует увеличению налоговых поступлений в региональные и местные бюджеты.

Информация о конфликте интересов: авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

Conflicts of Interest: the authors have no conflict of interests to declare.

Список литературы

Платов А. В., Тарчоков С. К. Инфраструктурное развитие туристской индустрии в контексте глобализации. В сборнике: Перспективные направления в области физической культуры, спорта и туризма. Материалы X Всероссийской научно-практической конференции. Нижневартовск, 2021. С. 233-240.

Albalade, D., Campos, J., Jimenez, J.L. (2017), Tourism and high-speed rail in Spain: Does the AVE increase local visitors, *Annals of Tourism Research*, 65, pp.71-82.

Amerta, I. M. S., Sara, I. M., Bagiada, K. (2018), Sustainable tourism development. *International Research Journal of Management, IT and Social Sciences*, 5(2), pp.248-254.

Bell, S., Tyrväinen, L., Sievänen, T., Pröbstl, U., Simpson, M. (2007), Outdoor Recreation and Nature Tourism: A European Perspective, *Living Review in Landscape Research*, 2, pp. 1- 46.

Deenihan, G., Caulfield, B. (2015), Do tourists value different levels of cycling infrastructure? *Tourism Management*, 46, pp. 91-101/

Dwyer, L., Forsyth, P., Dwyer, W. (2010), *Tourism Economics and Policy*, Bristol, Buffalo, Toronto, Channel view publications.

Eskildsen J.K., Kristensen K. (2006), Enhancing importance-performance analysis, *Inter-*

national journal of productivity and performance management, 1, pp. 40-60.

Hansen, N.M. (1965), Unbalanced Growth and Regional Development. *Western Economic Journal*, 4, pp. 3-14.

Khadaroo, J., Seetanah, B. (2007), Transport infrastructure and tourism development. *Annals of tourism research*, 34 (4), pp. 1021-1032.

Lewinson, D. M. (2001), Financing infrastructure over time, *Journal of Urban Planning and Development*, 127 (4), pp. 146-157.

Lohmann, G., Netto, A.P. (2017), *Tourism theory concepts, models and systems*, CABI, Oxfordshire.

Mandić, A., Mrnjavac, Ž., Kordić L. (2018), Tourism infrastructure, recreational facilities and tourism development, *Tourism and Hospitality Management*, 24 (1), pp. 1-22.

Mera, K. (1973), Regional production functions and social overhead capital: An analysis of the Japanese case, *Regional and Urban Economics*, 3, pp. 157-186.

Murphy, P., Pritchard, M.P., Smith, B. (2000), The destination product and its impact on traveller perceptions, *Tourism Management*, 21 (1), pp. 43-52.

Olafsdottir, R., Runnstrom, M.C. (2013), Assessing hiking trails condition in two popular tourist destinations in the Icelandic highlands, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 3-4, pp. 57-57.

Rehman Khan, S.A., Qianli, D., SongBo, W., Zaman, K., Zhang, Y. (2017), Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism, *Journal of Air Transport Management*, 58, pp. 125-134.

Sakai, M. (2006), Public sector investment in tourism infrastructure, In: Dwyer, L., Forsyth. (eds.), *International Handbook on the Economics of Tourism*, Cheltenham, UK, Northampton, USA, Edward Elgar, pp. 266-279.

Slashchuk, A., Bernadska, H. (2019), Scientific approaches to conceptualization and classification of tourist infrastructure. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 81, pp. 12-17.

Swarbrooke, J., Horner, S. (2001), *Business travel and tourism*, Butterworth-Heinemann, Jordan Hill, Oxford.

Thapa, B. (2012), *Soft-infrastructure in tourism development in developing countries*,

Annals of Tourism Research, 39 (3), pp. 1705-1710.

References

Albalate, D., Campos, J. and Jimenez, J.L. (2017), "Tourism and high-speed rail in Spain: Does the AVE increase local visitors", *Annals of Tourism Research*, 65, pp.71-82.

Amerta, I. M. S., Sara, I. M. and Bagiada, K. (2018), "Sustainable tourism development", *International Research Journal of Management, IT and Social Sciences*, 5 (2), pp. 248-254.

Bell, S., Tyrväinen, L., Sievänen, T., Pröbstl, U. and Simpson, M. (2007), "Outdoor Recreation and Nature Tourism: A European Perspective", *Living Review in Landscape Research*, 2, pp. 1- 46.

Deenihan, G. and Caulfield, B. (2015), "Do tourists value different levels of cycling infrastructure?", *Tourism Management*, 46, pp. 91-101

Dwyer, L., Forsyth, P. and Dwyer, W. (2010), *Tourism Economics and Policy*, Bristol, Buffalo, Toronto, Channel view publications.

Eskildsen J.K. and Kristensen K. (2006), "Enhancing importance-performance analysis", *International journal of productivity and performance management*, 1, pp. 40-60.

Hansen, N.M. (1965), "Unbalanced Growth and Regional Development", *Western Economic Journal*, 4, pp. 3-14.

Khadaroo, J. and Seetanah, B. (2007), "Transport infrastructure and tourism development", *Annals of tourism research*, 34 (4), pp. 1021-1032.

Lewinson, D. M. (2001), "Financing infrastructure over time", *Journal of Urban Planning and Development*, 127 (4), pp. 146-157.

Lohmann, G. and Netto, A.P. (2017), *Tourism theory concepts, models and systems*, CABI, Oxfordshire.

Mandić, A., Mrnjavac, Ž. and Kordić L. (2018), "Tourism infrastructure, recreational facilities and tourism development", *Tourism and Hospitality Management*, 24 (1), pp. 1-22.

Mera, K. (1973), "Regional production functions and social overhead capital: An analysis of the Japanese case", *Regional and Urban Economics*, 3, pp. 157-186.

Murphy, P., Pritchard, M.P. and Smith, B. (2000), "The destination product and its impact on traveller perceptions", *Tourism Management*, 21 (1), pp. 43-52.

Olafsdottir, R. and Runnstrom, M.C. (2013), "Assessing hiking trails condition in two

popular tourist destinations in the Icelandic highlands”, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 3-4, pp. 57-57.

Platov, A.V. and Tarchokov, S. K. (2021), “Infrastructure development of the tourism industry in the context of globalization”, *Proceedings of the 10th All-Russian Scientific and Practical Conference «Promising areas in the field of physical culture, sports and tourism»*, Nizhnevartovsk, Russia, pp. 233-240.

Rehman Khan, S.A., Qianli, D., SongBo, W., Zaman, K. and Zhang, Y. (2017), “Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism”, *Journal of Air Transport Management*, 58, pp. 125-134.

Sakai, M. (2006), “Public sector investment in tourism infrastructure”, In: Dwyer, L., Forsyth. (eds.), *International Handbook on the Economics of Tourism*, Cheltenham, UK, Northampton, USA, Edward Elgar, pp. 266-279.

Slashchuk, A. and Bernadska, H. (2019), “Scientific approaches to conceptualization and classification of tourist infrastructure”, *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 81, pp. 12-17.

Swarbrooke, J. and Horner, S. (2001), *Business travel and tourism*, Butterworth-Heinemann, Jordan Hill, Oxford.

Thapa, B. (2012), “Soft-infrastructure in tourism development in developing countries”, *Annals of Tourism Research*, 39 (3), pp. 1705-1710.

Данные об авторах

Платов Алексей Владимирович, кандидат технических наук, доцент кафедры социально-экономических и гуманитарных дисциплин

Литвинова Ольга Игоревна, доктор экономических наук, профессор кафедры социально-экономических и гуманитарных дисциплин

Information about the authors

Alexey V. Platov, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Socio-Economic and Humanitarian Disciplines

Olga I. Litvinova, Doctor of Economics, Professor of the Department of Socio-Economic and Humanitarian Disciplines