



Оригинальная статья / Original article

УДК 625.7

DOI: <http://dx.doi.org/10.21285/1814-3520-2018-10-203-211>

ВЛИЯНИЕ УРБАНИЗАЦИИ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ И ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛЕЙ РЕГИОНА

© А.Ю. Михайлов¹, Е.Л. Попова², И.Л. Гайворонский³

Иркутский национальный исследовательский технический университет,
664074, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83.

РЕЗЮМЕ. ЦЕЛЬ. В данной работе проведено изучение влияния урбанизации на социально-экономические аспекты транспортной и туристической отраслей региона. **МЕТОДЫ.** Транспортная инфраструктура туризма характеризуется нелинейными процессами. Нелинейность позволяет создавать и тестировать модели системы с реалистичными динамическими характеристиками и формировать модели разнообразных процессов. Наиболее перспективным методом для построения упрощенных описаний реальных процессов с целью изучения их поведения в различных возможных ситуациях является имитационное моделирование. **РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ.** Имитационное моделирование – это теория, описывающая структуру и внутренние взаимодействия в системе. В основу структуры модели могут быть положены принципы динамического поведения системы с обратной связью, или модель может представлять собой описание некоторых наблюдаемых фрагментов системы. Модель, описывающая динамику процессов, способна изменять темпы и уровни для преобразования поведения системы во времени и в соответствии с задачами, для решения которых она была построена. **ВЫВОДЫ.** Установлено, что моделирование транспортной инфраструктуры туризма региона проводится для того, чтобы найти такое оптимальное ее состояние, которое бы соответствовало растущим транспортным и туристским потокам, предполагало бы альтернативные варианты развития транспортной системы, перераспределение транспортных потоков региона с целью снижения нагрузки на территорию, экологию и способы повышения удовлетворенности потребителей комплексом туристско-транспортных услуг, а также превращения транзитных пассажиров и туристов в туристов региона.

Ключевые слова: транспорт, урбанизация, регион, экономика, развитие, транспортная инфраструктура.

Информация о статье. Дата поступления 16 августа 2018 г.; дата принятия к печати 25 сентября 2018 г.; дата онлайн-размещения 31 октября 2018 г.

Формат цитирования. Михайлов А.Ю., Попова Е.Л., Гайворонский И.Л. Влияние урбанизации на социально-экономические аспекты транспортной и туристической отраслей региона // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2018. Т. 22. № 10. С. 203–211. DOI: 10.21285/1814-3520-2018-10-203-211

URBANIZATION EFFECT ON SOCIAL AND ECONOMIC ASPECTS OF REGIONAL TOURISM AND TRANSPORT INDUSTRY

A.Yu. Mikhailov, E.L. Popova, I.L. Gaivoronskiy

Irkutsk National Research Technical University,
83, Lermontov St., Irkutsk, 664074, Russian Federation

ABSTRACT. PURPOSE. The paper studies the influence of urbanization on the social and economic aspects of regional transport and tourism industries. **METHODS.** The tourism transport infrastructure is characterized by non-linear processes. Nonlinearity allows to create and test the models of the system with realistic dynamic characteristics and develop the

¹Михайлов Александр Юрьевич, доктор технических наук, профессор кафедры автомобильного транспорта, e-mail: mikhaylov_ay@mail.ru

Alexander Yu. Mikhailov, Doctor of technical sciences, Professor of the Department of Motor Transport, e-mail: mikhaylov_ay@mail.ru

²Попова Екатерина Леонидовна, аспирант кафедры автомобильного транспорта, e-mail: katerinapiskovec@mail.ru
Ekaterina L. Popova Popova, Postgraduate of the Department of Motor Transport, e-mail: katerinapiskovec@mail.ru

³Гайворонский Иван Леонидович, аспирант кафедры автомобильного транспорта, e-mail: i_gaivoronskiy@mail.ru
Ivan L. Gaivoronskiy, Postgraduate of the Department of Motor Transport, e-mail: i_gaivoronskiy@mail.ru



models of various processes. Simulation modeling is the most promising method for building simplified descriptions of real processes in order to study their behavior in different possible situations. **RESULTS AND THEIR DISCUSSION.** Simulation modeling is a theory that describes the structure and internal interactions in the system. The structure of the model can be based on the principles of dynamic behavior of a system with a feedback. Alternatively, the model can present a description of some observed fragments of the system. Describing process dynamics, the model can change the rates and levels for system's behavior transformation in time, and according to the tasks for which it was developed. **CONCLUSIONS.** It is found that modeling of regional tourism transport infrastructure aims at finding its optimum states which would correspond to the growing transport and tourist flows. It would also offer the alternatives of transport system development and redistribution of transport flows in the region in order to reduce the load on the territory and environment, propose the ways to increase customer satisfaction with the complex of tourist and transport services as well as present the methods to transform transit passengers and visitors into the tourists of the region.

Keywords: *transport, urbanization, region, economy, development, transport infrastructure*

Information about the article. Received August 16, 2018; accepted for publication September 25, 2018; available online October 31, 2018.

For citation. Mikhailov A.Yu., Popova E.L., Gaivoronskiy I.L. Urbanization effects on social and economic development of regional tourism and transport industry. *Vestnik Irkutskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* = Proceedings of Irkutsk State Technical University. 2018, vol. 22, no. 10, pp. 203–211. DOI: 10.21285/1814-3520-2018-10-203-211. (In Russian).

Введение

Транспорт оказывает существенное влияние на экономику и развитие региона, способствуя притоку валюты в страну, созданию новых рабочих мест, улучшению инфраструктуры. В целях получения максимальной выгоды от транспорта каждое государство разрабатывает политику в транспортной сфере, которая является одним из видов социально-экономической политики государства.

Концентрация экономической активности и урбанизация выступали важным пространственным ресурсом глобального развития в течение длительного исторического периода.

Современные процессы роста, состава и размещения населения вызывают множество сложных проблем. Урбанизация является процессом, характеризующимся не только естественным, но и механическим приростом, например, миграциями из сельской местности в город, а также преобразованием сельских населенных пунктов в городские.

Основные массы туристов устремляются чаще всего в города – большие и малые, разнотипные. Поэтому большую важность имеет наличие развитой транспортной инфраструктуры в регионе при организации туристских поездок.

Стоит отметить, что сельская местность и города развитого типа являются не только местами обитания населения, но и источником трудовых ресурсов, в том числе и для туристского бизнеса, включая всю его сложную инфраструктуру. Таким образом, можно предположить, что процесс урбанизации является одной из самых важных составных частей социально-экономического развития.

В настоящее время основной целью социально-экономического развития большинства стран мира и их регионов является улучшение качества жизни населения. Индустрия транспорта является весьма эффективной и высокодоходной отраслью. На ее долю приходится около 12% мирового валового продукта. Транспорт дает каждое десятое рабочее место, на его долю приходится около 11% капиталовложений. Интеграция нашей страны в мировую экономическую систему обеспечивает свободный доступ на рынок иностранных конкурентов, приводит отечественных производителей к необходимости завоевывать свое место на мировом рынке, что требует не только разнообразных знаний и профессионализма в транспортной деятельности, но и умения пользоваться новыми прогрессивными методами управления этой отраслью [1].



В настоящее время Россия не является исключением. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. ставит перед собой цель – неуклонный рост благосостояния граждан России, снижение уровня межрегиональной дифференциации в социально-экономических условиях регионов и качества жизни.

Для России региональный фактор имеет большое значение, так как страна имеет внушительный масштаб. Из-за огромных различий в природно-географических, экономических и других условиях в регионах России процессы воспроизводства уникальны, их эффективность является необходимым условием для комплексного пропорционального развития экономики. Успешное развитие региона неотъемлемо связано с ростом популярности туристского региона, повышение привлекательности транспортных ресурсов и уровня качества регионального турпродукта превращают туристскую инфраструктуру региона в весьма

привлекательный объект для инвестирования. Рост инвестиций (в том числе и иностранных) в региональную туристскую индустрию посредством создания благоприятных условий для развития туризма ведет не только к повышению рентабельности и уровня качества производимых туристских услуг, но и к популяризации туристского региона, как в самом субъекте, так и за его пределами.

Урбанизация как фактор развития транспорта состоит в том, что не находя удовлетворения в работе, современный человек имеет все меньше возможностей для полноценного отдыха. Большая часть населения в развитых странах проживает в городах. Многие исследователи и социологи отмечают, что городской стиль жизни отличают стрессовые ситуации, ускоренный ритм жизни, отсутствие контактов с людьми. Поэтому именно туризм является для многих людей возможностью отвлечься от напряженной жизни в городе и временно вернуться к природе в поисках душевного равновесия и контактов с людьми.

Цель исследования

Туризм выступает явлением, которое способствует развитию урбанизационных процессов, как в городах, так и в сельских районах. Понятие туристической урбанизации, с одной стороны, определяет процесс развития городов с доминирующей туристической функцией, а с другой – все изменения, происходящие в сельских территориях под влиянием туристического обустройства и туристического движения [2].

Осуществляемый туристами трансфер капитала из городов в сельскую местность вызывает много изменений и в пределах села, на сельскохозяйственных и лесных территориях.

В настоящее время становится очевидным, что применение в управлении туристической инфраструктурой опыта менеджмента становится не просто желательным, но жизненно необходимым.

Мировое сообщество признает значение туризма как общественно и экономически важного явления. Многие страны способствуют развитию туризма на своих территориях и продвигают идеи и принципы туризма на мировой арене. Транспортная инфраструктура туризма является составной частью туристской и транспортной инфраструктуры [3].

Особую роль в развитии и управлении транспортной инфраструктурой играет государство, которое изначально во всех странах являлось собственником основных транспортных ресурсов, государство остается основным инвестором в транспортную инфраструктуру и отвечает за стратегическое развитие транспортной отрасли как основы безопасности и целостности государства.



Методы исследования

Так как регионы России имеют большие различия практически по всем социально-экономическим показателям развития, можно предположить, что и характеристикам городской системы территорий также свойственно разнообразие. Заметные различия в размере и составе городской системы субъектов Российской Федерации создают эмпирическую основу для оценок влияния урбанизации и структуры городской системы на развитие страны и для выявления экономического ресурса урбанизации. Представление о межрегиональных различиях городской системы России позволяет получить данные, приведенные в таблице. Из выборки исключено два субъекта РФ: Москва и Санкт-Петербург, так как, во-первых, их включение искусственно добавляет лишнюю вариацию, во-вторых, в данном случае структурные характеристики урбанизации зафиксированы, и это будет вносить искажение в описание динамики. Доля городского населения определяет масштаб городской системы. Она менялась в регионах России: в 2005 г. – от 42 до 92%, а в 2016 г. – от 39 до 96%. Средний размер города, который характеризует степень использова-

ния агломерационного потенциала и эффекта масштаба в регионе, варьировался в 2005 г. от 7 до 228 тыс. чел., в 2016 г. – от 8 до 226 тыс. чел.

Доля городских жителей, проживающих в самом большом городе региона, является оценкой уровня концентрации городского населения, размах вариации этого показателя составляет около 90% и меняется незначительно в рассматриваемом периоде. Разница в отношении размеров самого большого и самого малого города в регионе достигала 220 раз в 2005 г. и снизилась до 200 раз в 2016 г. Внутрирегиональное разнообразие городской системы, оцениваемое с помощью коэффициента вариации размера городов, также сильно различается. Коэффициент вариации принимает значения от 0,5 до 2,8% и не меняется со временем, т. е. степень неоднородности городской системы территорий устойчиво различается более чем в 5 раз. Из сопоставления средних значений, размаха вариации и коэффициента вариации можно сделать заключение, что минимальные и максимальные значения не являются отдельными выбросами в рассматриваемых распределениях.

Пространственные различия в городской системе России *Spatial differences in the Russian urban system*

Показатель	Минимальное значение		Максимальное значение		Среднее значение		Коэффициент вариации	
	2005	2016	2005	2016	2005	2016	2005	2016
Доля городского населения в регионе, %	41,5	39,2	92,1	95,7	69,3	69,9	16,5	16,1
Средний размер города в регионе, тыс. чел.	7,4	7,9	227,8	226,2	78,2	78,1	50,0	50,7
Доля городского населения, проживающего в самом крупном городе региона, %	4,0	4,2	93,1	94,8	54,6	56,0	33,4	32,6
Отношение численности населения самого большого к самому малому городу региона	2,2	2,8	484,8	564,1	80,0	85,3	115,8	118,2
Коэффициент вариации размера городов региона	0,5	0,5	2,8	2,8	1,6	1,6	–	–



Приведенные оценки свидетельствуют, что регионы России сильно различаются по размерам и составу городов, причем тенденции к конвергенции со временем не наблюдается. Устойчивость разрывов в социально-экономическом развитии территорий России и стабильность межрегиональных различий в структуре городской системы могут быть связаны.

Туризм как социально-значимая категория способствует повышению уровня качества жизни населения и развития региона в целом.

Опыт зарубежных стран показывает, что основной направляющей силой в управлении транспортной инфраструктурой туризма является государство, которое активно использует формы сотрудничества на разных уровнях бюджета, и государственно-частное партнерство.

Поддерживающие функции принадлежат различным некоммерческим организациям. Чтобы убедить туристов и обычных граждан пользоваться общественным транспортом, необходимо сделать его комфортным, современным, доступным, а в ряде случаев и бесплатным, это позволит повысить производительность труда и оборачиваемость капитала в транспортной инфраструктуре региона, что приведет к значительному росту объема перевозок в целях развития туризма и повышения благосостояния населения региона.

В 2016 г. мировым лидером в секторе путешествий и туризма стала Испания, за ней последовали Германия, Франция, Соединенные Штаты Америки, Великобритания, Австралия, Италия, Япония, Канада и Сингапур. Все вместе они составили десятку лидеров рейтинга конкурентоспособности путешествий и туризма 2016 г. Россия в 2016 г. заняла 45 строчку в рейтинге, поднявшись на 18 позиций по сравнению с 2014 г. [3].

Индекс конкурентоспособности сектора путешествий и туризма составляется каждые два года и охватывает 141 страну. Так в конце 2018 г. будут опубликованы обновленные данные индекса конкурентоспособности [3].

В Российской Федерации уделяется большое внимание развитию интеллектуальных транспортных систем (ИТС), при этом сама сфера применения понятия ИТС очень широка и включает применение информационных технологий на пассажирском транспорте. В нашей стране уже накоплен определенный успешный опыт предоставления информационных услуг и применения электронных платежей в сфере междугородных автобусных перевозок.

Информационным ресурсом, содержащим расписания междугородных автобусных маршрутов, на большей части территории Российской Федерации является сайт [4]. Ресурс предоставляет подробную информацию о прямых и проходящих рейсах. Отметим, что система имеет недостатки, например, данные о рейсах в Иркутской области в этом ресурсе отсутствуют.

В настоящее время имеются примеры создания автовокзалами собственных Интернет-сайтов, предоставляющих информацию не только о постоянно действующих расписаниях и вносимых в них изменениях, но также услуги по бронированию и покупке билетов в on-line режиме. Примерами этого является официальный сайт Санкт-Петербургского Автобусного Вокзала [4] и сайт «Автовокзала Северный» г. Екатеринбурга.

Поскольку удаленное (или дистанционное) обслуживание пассажиров междугородных автобусных маршрутов организовано в целом ряде регионов РФ, создан единый для Российской Федерации – Интернет-сервис по продаже билетов на междугородные рейсы [5]. В качестве примера организации предоставления информации о междугородных автобусных рейсах в общероссийский ресурс и организации продажи билетов на нем можно рассматривать следующие области с развитыми системами междугородных автобусных маршрутов: Владимирская, Новгородская, Рязанская и т.д.

Предоставление только частичной информации о маршрутах [6] и практически полное отсутствие on-line обслуживания в Интернет-ресурсах свидетельствуют о чрез-



вычайно низком уровне организации обслуживания междугородных автобусных перевозок во многих субъектах РФ.

Создание соответствующего сервиса Интернет-обслуживания в субъектах, еще не обеспеченных подобными сервисами, не несет техническую проблему. На россий-

ском рынке предоставляются услуги по созданию Интернет-сервисов удаленного обслуживания пассажиров, например, «Управление автовокзалами» [7]. Система «Управление автовокзалами» построена на базе программного продукта 1С-Битрикс «Управление сайтом» [8].

Результаты исследования

Транспортная инфраструктура туризма характеризуется нелинейными процессами.

Нелинейность позволяет создавать и тестировать модели системы с реалистичными динамическими характеристиками и формировать модели разнообразных процессов.

Имитационное моделирование – это теория, описывающая структуру и внутренние взаимодействия в системе. В основу структуры модели могут быть положены принципы динамического поведения системы с обратной связью, или модель может представлять собой описание некоторых наблюдаемых фрагментов системы. Модель, описывая динамику процессов, способна изменять темпы и уровни для преобразования поведения системы во времени и в соответствии с задачами, для решения которых она была построена. Наиболее перспективным направлением для построения упрощенных описаний реальных процессов с целью изучения их поведения в различных возможных ситуациях является имитационное моделирование.

Ключевым моментом в управлении транспортной инфраструктурой туризма является обеспечение безопасности жизнедеятельности людей, в том числе туристов, безопасности дорожного движения и сохранения благоприятной экологической обстановки. Именно поэтому моделирование транспортной инфраструктуры туризма региона проводится для того, чтобы найти такое ее оптимальное состояние, которое бы соответствовало растущим транспортным и туристским потокам, предполагало бы альтернативные варианты развития транспортной системы, перераспределение транс-

портных потоков региона с целью снижения нагрузки на территорию, экологию и способы повышения удовлетворенности потребителей комплексом туристско-транспортных услуг, а также превращения транзитных пассажиров и туристов в дальнейшем – в туристов региона.

Эффективное управление развитием транспортной инфраструктуры региона решает следующие задачи:

- удовлетворение спроса на перевозки с целью туризма и отдыха;
- обеспечение безопасности, скорости и современного уровня комфорта в таких перевозках;
- обеспечение информационного обслуживания пассажиров и туристов;
- обеспечение надлежащего уровня предоставления услуг.

Основными направлениями развития транспортной инфраструктуры туризма являются:

- создание современных информационных систем регулирования и контроля движения; организация зон с ограниченными по видам автотранспорта, времени суток и дням режимами движения, въезда, выезда и паркования;
- создание в общественных и жилых зонах разветвленной сети пешеходных зон, улиц, площадей, маршрутов, обеспечивающих удобные изолированные от транспортных потоков пешеходные связи;
- развитие системы хранения и паркования автомобилей и системы автосервиса, в том числе увеличение емкости гаражей-стоянок и перехватывающих временных стоянок в узлах общественного транспорта.



Транспортная инфраструктура является средством развития туризма в регионе и региона в целом. Совершенствование транспортных услуг для туристских целей имеет ярко выраженную социально-экономическую направленность, так как способствует доступности социальных благ для населения, решает экономические задачи развития региона, повышает привлекательность региона, что способствует росту урбанизации^{4,5,6} [9].

Очевидно, что преобладание тех или иных эффектов зависит от особенностей развития страны, от сети пространственных связей, ее плотности и от функций крупных городов. Эффективность механизмов управления также в какой-то мере определяется структурой городской системы, кон-

курентия небольшого числа городов облегчает координацию, но при этом сокращаются возможности пространственного маневра и гибкости. И, несмотря на присутствие некоторых универсальных свойств, сочетание выгод и издержек урбанизации и структуры городской системы в каждой стране имеет свою специфику.

Подводя итог рассуждениям, можно сформулировать следующие гипотезы:

1. Урбанизация и доминирование городской экономики положительно влияют на экономическое развитие территории.

2. Концентрированная городская структура, в которой городское население сосредоточено в одном центре, положительно влияет на экономическое развитие.

Выводы

Урбанизация – интегральный и глобальный процесс, приводимый в действие множеством разнообразных факторов и имеющий свою выраженность в виде городов, особенно крупных и других более сложных форм городского расселения. Урбанизация охватила все страны мира.

В ходе урбанизации происходит последовательное и многостороннее усложнение городов как своеобразных социально-экономических организмов и градостроительных систем. Возрастает роль и значение больших городов, из их среды выделяются крупнейшие города, далее – города-миллионеры и многомиллионные города. При этом важно подчеркнуть качественный характер изменений. Города не просто увеличиваются в размерах, но приобретают более высокий уровень своей организации –

функциональной и планировочной; меняется их место в территориальной организации общества.

Движущими силами увеличения удельного веса горожан и уровня урбанизации в каждой стране, а также роста крупных городских агломераций и отдельных крупных городов являются социально-экономические, политические и демографические факторы. В частности, устойчивое увеличение уровня урбанизации в мировом масштабе отражает быстрый рост мировой экономики после второй мировой войны, расширение экономической активности населения, изменение размера семей, характера распределения доходов как внутри отдельных наций, так и регионов, а также увеличение масштабов государственного вмешательства.

⁴Ахунзянова Е.Ф. Повышение эффективности туристических услуг с учетом транспортной составляющей: на примере российских авиаперевозок: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. М., 2008. / Akhunzyanova E.F. Improving efficiency of tourism services taking into account the transport component: on example of Russian air transportation: Candidate's Dissertation in Economics: 08.00.05. M., 2008.

⁵Брагин Д.Ю. Управление взаимодействием туристских и транспортных предприятий: дис. канд. экон. наук: 08.00.05. СПб., 2002. 17 с. / Bragin D.Yu. Management of tourist and transport enterprises interaction: Candidate's Dissertation in Economics: 08.00.05. SPb., 2002. 17 p.

⁶Гечебаев М.Ю. Управление экономической системой туристского транспорта с использованием логистического подхода: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. М., 2010. 182 с. / Gechebaev M.Yu. Management of tourist transport economic system using a logistic approach: Candidate's Dissertation in Economics: 08.00.05. M., 2010.



По нынешним прогнозам, можно ожидать, что население городских районов мира возрастет к 2050 г. на 3,1 миллиарда человек, тогда как численность сельского населения достигнет максимальной величины в 3,5 миллиарда примерно в 2019 г., а затем начнет сокращаться. Практически целиком рост городского населения, как ожидается, будет приходиться на развивающиеся страны. Естественный прирост по-прежнему в значительной степени способствует росту городского населения, на его долю нередко приходится 60% такого роста или более [10–19].

По мере того как мир становится все в большей степени городским, принимаемые сегодня решения в городах всего мира будут определять экономическое, социальное и экологическое будущее человечества.

При надлежащем регулировании урбанизация может способствовать борьбе с нищетой, неравенством и ухудшением состояния окружающей среды, и меры по использованию открываемых ею возможностей и решению вытекающих из нее проблем должны носить оперативный и устойчивый характер.

Объективные процессы размещения населения и опыт науки и практики говорят о том, что перспективы расселения необходимо связать с дальнейшим развитием урбанизации и крупных урбанистических структур. Человечество обязательно ощутит на себе влияние процесса урбанизации, но то, каким оно станет – положительным или отрицательным, – во многом будет зависеть от принимаемых сегодня мер по планированию городов.

Библиографический список

1. Milova Y.Y., Piskovets E.L., Chernyshenko M.S. Challenges and Opportunities for Regional Tourism Development // Chernyshenko Advances in Economics, Business and Management Research. 2017. Vol. 38.
2. Coles N., Hall M.C. International business and tourism: global issues, contemporary interactions // Routledge Taylor & Frances Group, Лондон, 2008. 283 p.
3. Александрова А.Ю. Международный туризм. М.: Аспект Пресс, 2005. 470 с.
4. Расписание автобусов на автовокзалах [Электронный адрес]. URL: <http://www.avtovokzaly.ru> (дата обращения: 12.06.2018)
5. Мир автобусных билетов [Электронный адрес]. URL: <http://www.biletnaavto.ru/mva/mva.php> (дата обращения: 12.06.2018)
6. Общественно-политический портал [Электронный адрес]. URL: <http://obl-vesti.ru/avtobus.html> (дата обращения: 12.06.2018)
7. Автоматизация автовокзала [Электронный адрес]. URL: <http://www.unistation.ru> (дата обращения: 12.06.2018)
8. 1 С-Битрикс – система управления сайтом [Электронный адрес]. URL: <http://www.1c-bitrix.ru> (дата обращения: 12.06.2018)
9. Kuklina V., Ruposov V., Kuklina M., Rogov V., Bayaskalanova T. (2017) Multi-polar trajectories of tourism development within Russian Arctic, Proceedings of the International Conference on Trends of Technologies and Innovations in Economic and Social Studies 2017 (on 28-30th of June). Editors: Anna Yu. Karpov, Tomsk Polytechnic University, Russia, Nikita Martyushev, Tomsk Polytechnic University, Russia. Part of series: AEBMR, ISSN: 2352-5428. Vol. 38 (2017). P. 379–385.
10. Александрова А.Ю. Международный туризм. 2-е изд., перераб. и доп. М.: КноРус, 2010. 464 с.
11. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки. СПб.: Изд. Дом «Герда», 2007. 528 с.
12. Биржаков М.Б. Введение в туризм. 10-е изд. М.–СПб.: Изд. Дом «Герда», 2014. 544 с.
13. Боташева Б.С. Особенности санаторно-курортного комплекса на КМВ // Научный потенциал студенчества в XXI в.: материалы IV Междунар. науч. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых. Т. 3. Экономика. Ставрополь, 2010. 592 с.
14. Бочаров Б.В., Мачкин Ю.Е. О некоторых факторах и особенностях развития внутреннего туризма в России // Труды Междунар. Туристской Академии: сб. науч. статей. М.: МТА, 2012. Вып. 7. 236 с.
15. Бутко И.И., Ситников В.А. Транспортное обслуживание туризма. М.: Ростов н/Д: МарТ, 2006. 335 с.
16. Всемирная туристская организация при ООН (ЮНВТО) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.russiatourism.ru/contents/deyatelnost/mezhdunarodnaya-deyatelnost/sotrudnichestvo-v-mezhdunarodnykh-organizatsiyakh/vsemirnaya-turistskaya-organizatsiya-pri-oon-yunvto/> (дата обращения: 12.06.2018)
17. Глазков В.Н. Организация сервиса и туристического обслуживания на железнодорожном транспорте. М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2009. 171 с.
18. Ключников А.В. Менеджмент туризма. М.: Советский спорт, 2009. 228 с.
19. Бон Т.М. Минский феномен: городское планирование и урбанизация в Советском Союзе после Второй мировой войны / пер. с нем. М.: Российская политическая энциклопедия, 2017. 448 с.



References

1. Milova Y.Y., Piskovets E.L., Chernyshenko M.S. Challenges and Opportunities for Regional Tourism Development. *Chernyshenko Advances in Economics, Business and Management Research*. 2017, vol. 38.
2. Coles N., Hall M.C. *International business and tourism: global issues, contemporary interactions*. Routledge Taylor & Frances Group, London, 2008, 283 p.
3. Aleksandrova A.Yu. *Mezhdunarodnyy turizm* [International tourism]. Moscow: Aspekt Press Publ., 2005, 470 p. (In Russian)
4. *Raspisanie avtobusov na avtovokzalah* [Coach schedules at bus stations]. Available at: <http://www.avtovokzaly.ru> (accessed 12 June 2018)
5. *Mir avtobusnyh biletov* [World of bus tickets]. Available at: <http://www.biletnaavto.ru/mva/mva.php> (accessed 12 June 2018)
6. *Obshchestvenno-politicheskij portal* [Social and political portal]. Available at: <http://obl-vesti.ru/avtobus.html> (accessed 12 June 2018)
7. *Avtomatizatsiya avtovokzala* [Bus station automation]. Available at: <http://www.unistation.ru> (accessed 12 June 2018)
8. *1 S-Bitriks – sistema upravleniya sajtom* [1 C-Bitrix site management system]. Available at: <http://www.1c-bitrix.ru> (accessed 12 June 2018)
9. Kuklina V., Ruposov V., Kuklina M., Rogov V., Bayaskalanova T. (2017) Multi-polar trajectories of tourism development within Russian Arctic, *Proceedings of the International Conference on Trends of Technologies and Innovations in Economic and Social Studies 2017* (on 28-30th of June). Editors: Anna Yu. Karpov, Tomsk Polytechnic University, Russia, Nikita Martyushev, Tomsk Polytechnic University, Russia. Part of series: AEBMR, ISSN: 2352-5428. 2017, vol. 38, pp. 379–385.
10. Aleksandrova A.Yu. *Mezhdunarodnyy turizm. 2-e izd., pererab. i dop.* [International tourism. 2nd edition, revised and enlarged]. Moscow: KnoRus Publ., 2010, 464 p. (In Russian)
11. Birzhakov M.B., Nikiforov V.I. *Industriya turizma: pervezki* [Tourism industry: transportation]. Saint-Petersburg: Gerda Publ., 2007, 528 p. (In Russian)
12. Birzhakov M.B. *Vvedenie v turizm* [Introduction to tourism]. Moscow–Saint-Petersburg: Gerda Publ., 2014, 544 p. (In Russian)
13. Botasheva B.S. *Osobennosti sanatorno-kurortnogo kompleksa na KMV* [Features of the Caucasian spa]. *Materialy IV Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii studentov, aspirantov i molodyh uchenyh "Nauchnyy potencial studentchestva v XXI veke"* [Proceedings of the IV International scientific conference of students, postgraduates and young scientists: Students' scientific potential in XXI century:]. Stavropol', 2010, 592 p. (In Russian)
14. Bocharov B.V., Machkin Yu.E. *O nekotorykh faktorah i osobennostyah razvitiya vnutrennego turizma v Rossii* [On some factors and development features of domestic tourism in Russia]. *Trudy Mezhdunarodnoj Turistskoj Akademii. Sbornik nauchnyh statej* [Proceedings of the International Tourism Academy: collection of scientific articles]. Moscow: MTA Publ., 2012, Issue 7, 236 p. (In Russian)
15. Butko I.I., Sitnikov V.A. *Transportnoe obsluzhivanie turizma* [Tourism transport servicing]. Moscow: Rostov: MarT Publ., 2006, 335 p. (In Russian)
16. *Vsemirnaya turistskaya organizatsiya pri OON (YuN-VTO)* [The World Tourism Organization of the United Nations (UNWTO)]. Available at: <https://www.russiatourism.ru/contents/deyatelnost/mezhdunarodnaya-deyatelnost/sotrudnichestvo-v-mezhdunarodnykh-organizatsiyakh/vsemirnaya-turistskaya-organizatsiya-pri-oon-yunvto/> (accessed 12 June 2018)
17. Glazkov V.N. *Organizatsiya servisa i turisticheskogo obsluzhivaniya na zhelezodorozhnom transporte* [Organization of services and tourist services on railway transport]. Moscow: Moscow State University of Railway Engineering Publ., 2009, 171 p. (In Russian)
18. Klyuchnikov A.V. *Menedzhment turizma* [Tourism management]. Moscow: Sovetskij sport Publ., 2009, 228 p. (In Russian)
19. Bon T.M. Minsk phenomenon: urban planning and urbanization in the Soviet Union after world war II, 2017. 448 p. (Russ. ed.: *Minskij fenomen: gorodskoe planirovanie i urbanizatsiya v Sovetskom Soyuze posle Vtoroj mirovoj vojny*. Moscow, Russian political encyclopedia Publ., 2017, 448 p.). (In Russian)

Критерии авторства

Михайлов А.Ю., Попова Е.Л., Гайворонский И.Л. совместно подготовили рукопись и несут ответственность за плагиат.

Authorship criteria

Mikhailov A.Yu., Popova E.L., Gaivoronskiy I.L. have prepared the manuscript for publication and bear the responsibility for plagiarism.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The authors declare that there is no conflict of interests regarding the publication of this article.