

## СТАТЬИ

УДК 911.3(571.122)  
DOI 10.17513/use.38460

## РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ АВТОНОМНОМ ОКРУГЕ – ЮГРЕ: ПРОСТРАНСТВЕННО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ И ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

<sup>1</sup>Волкова И.Н. ORCID ID 0000-0002-5982-8983,

<sup>2</sup>Крылов П.М. ORCID ID 0000-0002-9212-8751,

<sup>1</sup>Литвиненко Т.В. ORCID ID 0000-0003-1027-1018,

<sup>3</sup>Семина И.А. ORCID ID 0000-0002-7468-3102

<sup>1</sup> Институт географии Российской академии наук, Москва, Российская Федерация;

<sup>2</sup>Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования

«Государственный университет просвещения», Москва, Российская Федерация;

<sup>3</sup>Национальный исследовательский Мордовский государственный университет, Саранск,  
Российская Федерация, e-mail: isemina@mail.ru

Целью исследования является рассмотрение и краткий анализ ряда типичных и особых проблем развития туристско-рекреационной деятельности в северных и слабо освоенных регионах России на примере Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Задачей исследования является изучение перспектив туризма и рекреации региона с позиций пространственно-планировочных и транспортно-географических решений. В основе настоящей работы лежат материалы территориального планирования (схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа), в создании которых принимал участие один из авторов настоящей статьи. Применялись геосистемный, структурно-отраслевой и проблемный подходы к исследованию. Авторами был проведен обзор публикаций по изучаемой проблематике, как в общем виде для слабо освоенных регионов страны, так и в особенности для Ханты-Мансийского автономного округа. В работе рассматриваются потенциальные градостроительные и транспортные решения, которые могут стать основой для успешного развития туризма и рекреации в округе. В ходе исследования выявлены ключевые направления туризма, способные повысить привлекательность региона как туристического центра. Установлено, что наиболее перспективными для региона являются водный (речной), рыболовный и автомобильный виды туризма. Ключевые линейные элементы опорного туристско-рекреационного каркаса предлагаются развивать в рамках существующих коридоров социально-экономического развития округа: «Сибирского коридора» и «Северного маршрута».

**Ключевые слова:** Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, туризм и рекреация, опорный каркас, туристическая дестинация, малоосвоенные регионы, транспортная освоенность территории

## TOURISM AND RECREATION DEVELOPMENT IN IN THE KHANTY-MANSI AUTONOMOUS OKRUG-YUGRA: SPATIAL-PLANNING AND TRANSPORT-GEOGRAPHICAL SOLUTIONS

<sup>1</sup>Volkova I.N. ORCID ID 0000-0002-5982-8983,

<sup>2</sup>Krylov P.M. ORCID ID 0000-0002-9212-8751,

<sup>1</sup>Litvinenko T.V. ORCID ID 0000-0003-1027-1018,

<sup>3</sup>Semina I.A. ORCID ID 0000-0002-7468-3102

<sup>1</sup>Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation;

<sup>2</sup>Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education

“State University of Enlightenment”, Moscow, Russian Federation;

<sup>3</sup>National Research Mordovian State University, Saransk, Russian Federation,

e-mail: isemina@mail.ru

This study aims to examine and analyze key challenges in the development of tourism and recreational activities in northern and underdeveloped Russian regions, focusing on the Khanty-Mansi Autonomous Okrug. The objective of this study is to investigate the potential for tourism and recreational activities in the region, focusing on spatial planning and transportation geography. This research is based on the materials of territorial planning, specifically the development schemes for the Khanty-Mansi Autonomous Okrug, in which one of the authors participated. The research employs geosystems, structural-sectoral, and problem-oriented approaches. The authors conducted a comprehensive review of scholarly literature pertaining to the subject matter, encompassing both general overviews of underdeveloped regions within the country and specific analyses of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug. This paper analyzes potential urban planning and transportation infrastructure strategies aimed at fostering the successful development of tourism and recreational activities within the Khanty-Mansi Autonomous Okrug. The research has identified the sectors within the tourism industry that have the potential to enhance the region's appeal as a tourist destination. It has been determined that the most promising tourism activities for the region include water-based tourism, specifically river-related activities, fishing, and automobile-oriented tourism. It is proposed to construct the principal linear components of the tourist and recreational infrastructure within the existing socio-economic development corridors of the region, specifically the «Siberian Corridor» and the «Northern Route».

**Keywords:** Khanty-Mansi Autonomous Okrug-Yugra, tourism and recreation, supporting framework of the territory, tourist destination, underdeveloped regions, territorial transport development

## Введение

Туризм и рекреация за последнее время стали одним из важнейших направлений развития этой деятельности как подотрасли сферы услуг во всем мире, в том числе и в России. Во многих регионах и странах эта деятельность составляет значительную долю ВВП, и число занятого в ней населения растет. Развитие туристско-рекреационной деятельности все чаще рассматривается как важное направление повышения уровня диверсификации экономики северных ресурсодобывающих регионов [1].

Рост уровня жизни и рост урбанизации населения, развитие все новых и более скоростных видов транспорта, «стирание» границ между странами и континентами – всё это привело к увеличению количества населения всех возрастов, желающих и имеющих возможность активно отдыхать вне своего места проживания. Видов и направлений как туризма, так и рекреации становится все больше, и связано это не в последнюю очередь с одной их важной особенностью: чем они разнообразнее, в том числе – географически, тем привлекательнее для потребителя. И это разнообразие должно постоянно расти и совершенствоваться, являясь важнейшим фактором конкуренции на рынке такого рода услуг.

Именно географическое разнообразие привлекает активных рекреантов в такие далеко не самые климатически комфортные и инфраструктурно обустроенные регионы, как Ханты-Мансийский автономный округ – Югра (ХМАО). Поэтому можно с определенной долей оптимизма рассматривать перспективы развития туризма и рекреации в отдаленных и слабо освоенных частях страны, не опасаясь, что они будут мало востребованы. По мере развития в них минимального стандарта обслуживания рекреантов можно в перспективе рассчитывать на все более растущие потоки активных отдыхающих. Однако для привлечения потенциальных туристов в северных и слабо освоенных регионах необходимо приложить больше усилий, средств и креатива для решения значительного количества проблем в данной сфере услуг, включая решение проблемы транспортной доступности удаленных районов.

**Целью исследования** является рассмотрение и краткий анализ ряда типичных и особых проблем развития туристско-рекреационной деятельности в северных и слабо освоенных регионах России на примере ХМАО. Задачей исследования

является изучение перспектив туризма и рекреации региона с позиции пространственно-планировочных и транспортно-географических решений.

## Материалы и методы исследования

В основе настоящей работы лежат материалы территориального планирования (схемы территориального планирования ХМАО), в создании которых принимал участие один из авторов настоящей статьи. Применялись геосистемный, структурно-отраслевой и проблемный подходы к исследованию. Авторами был проведён библиографический анализ по изучаемой проблематике, как в общем виде для слабо освоенных регионов страны, так и в особенности для ХМАО.

## Результаты исследования и их обсуждение

Анализ имеющихся публикаций по современной ситуации и основным проблемам в сфере туризма и рекреации в северных и слабо освоенных регионах, в том числе ХМАО, позволил выделить следующие виды проблем, как общие для всех регионов, так и специфические, связанные с особенностями ХМАО. 1. Институциональные [2] и законодательные проблемы развития туристско-рекреационной деятельности на уровне региона [3; 4]. 2. Развитие туризма (и транспортного фактора в этом аспекте) в направлении повышения социально-экономических позиций северного региона страны [5; 6]. 3. Туристско-рекреационная инфраструктура и решение проблем ее создания и совершенствования [7; 8]. 4. Изучение и введение в поле актуального использования историко-культурного наследия как потенциала развития туристско-рекреационной сферы ХМАО [9; 10]. 5. Проблемы этнического туризма как фактора экономического развития региона и сохранения культурной идентичности проживающих там коренных малочисленных народов [11]. 6. Современные и возможные в будущем экологические последствия туристско-рекреационного освоения территории ХМАО и вопросы охраны его природных ландшафтов и ООПТ [12; 13]. 7. Пространственные особенности и приоритеты развития туристско-рекреационного потенциала северных территорий страны [14; 15]. 8. Территориальные сдвиги в развитии туризма [16; 17]. 8. Теоретические [18] и прикладные вопросы формирования рекреационно-туристических пространств

российской Арктики [19; 20]. 9. Поиск и развитие особенных, специфических или специальных видов туризма и рекреации как факторов привлечения в регион потребителей оригинальных и разнообразных видов услуг. Создание конкурентоспособных региональных турпродуктов для продвижения их на общероссийский и мировой рынок [21; 22].

Пространственное развитие территории является одним из важнейших приоритетов региональной политики ХМАО и основывается на возможности наиболее полного использования природных, людских и материальных ресурсов, которыми располагает ее территория. Выявлено неравномерное распределение ресурсов в регионе – наблюдается концентрация их по узлам и линиям межузловых связей, которые вместе образуют планировочную структуру территории, отличающуюся относительной стабильностью.

В настоящее время западносибирские города выглядят привлекательно, благоустроенно, условия жизни и комфортности относительно высоки, но их инфраструктура не сильно ориентирована на въездной туризм: инфраструктура не имеет характера уникальности, необычности, не отражает специфики природного и культурно-исторического контекста территории. Только г. Ханты-Мансийск, обладая некоей «столичностью», предлагает высокий уровень и качество туристского продукта, включая инфраструктуру и для въездного туризма. Специфика турпродукта в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре видится и в отсутствии его интегрированности, он ориентирован в основном на локальный спрос, города существуют автономно. Туристской инфраструктуры за пределами городов, загородных объектов, еще явно недостаточно. Предложение большей частью сконцентрировано вокруг крупных городов, в комфортной автомобильной доступности (1–1,5 часа). Около половины предложений (39%) расположено в Сургутском и Нижневартовском районах.

Планируемые к размещению объекты регионального значения могут оказывать положительное или негативное влияние на комплексное развитие территории. В зависимости от вида объекта это влияние может касаться всей территории региона или ее части. Экономическая (инвестиционная) эффективность планируемых к размещению объектов регионального значения на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры обоснована применением

в схеме территориального планирования действующих схем размещения отраслей (видов деятельности), ряда инвестиционных программ.

Ключевая задача – объединить возможности существующих туристических точек притяжения региона и создать вокруг них инфраструктуру, которая позволит сделать отдых в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре комфортным, экологичным и контролируемым. Для этого на прилегающих территориях необходимы места для отдыха, площадки для кемпингов и глэмпингов, оборудованная придорожная инфраструктура, выстроенное внутрирегиональное сообщение и т.д. Это связано с тем, что туризм всегда базируется на его основном потребителе – человеке, поэтому в первую очередь важно развивать те направления и аттракции, которые уже сейчас пользуются спросом. Второй по значимости фактор, определяющий жизнеспособность объектов притяжения и развития тяготеющей к ним инфраструктуры, – транспортная доступность, обеспечивающая устойчивый поток посетителей.

В материалах *Схемы территориального планирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры* местоположение площадок для создания уникальных придорожных комплексов, позволяющих monetизировать транзитный автомобильный трафик, планируется в следующих населенных пунктах: г. Нижневартовск, г. Радужный, г. Лангепас, г. Покачи, д. Русскинская, г. Сургут, п. Салым, п. Горноправдинск, г. Нягань, г. Югорск. Создание торгово-сервисных общественных пространств и загородных парк-отелей в агломерациях для увеличения оборота организаций сферы туристических услуг на 5 млрд рублей в год к 2026 году предполагается в гг. Сургуте, Ханты-Мансийске, Нижневартовске. Мероприятия по развитию сервисной экономики планируется развивать в Сургутском районе (достопримечательное место – «Барсова гора»). Развитие этнотуризма возможно за счет создания системы гостевых этностойбищ и благоустройства национальных поселков с целью сокращения чистого годового экспорта туристических услуг региона на 100 млн рублей к 2026 году. Территориальное размещение объектов этнотуризма возможно в городах Сургуте, Ханты-Мансийске, Нижневартовске, Нефтеюганске, в Сургутском, Ханты-Мансийском и Нижневартовском районах. Коллективные средства размещения и иные объекты обеспечива-

вающей инфраструктуры туристско-рекреационной деятельности (здания, сооружения) должны быть доступны для инвалидов и других маломобильных групп населения и отвечать требованиям действующих нормативных документов, регламентирующих доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения.

*Транспортная инфраструктура и транспортная доступность территории*

Отличительная черта территориальной организации региона ХМАО – это комбинация территорий с низкой плотностью

населения и территорий с высокой плотностью, практически сложившейся в городские агломерации. Транспортная система региона находится в стадии формирования, выделяются ключевые и дополнительные узлы опорного каркаса (таблица). При наличии сформированного транспортного каркаса имеются определенные проблемы с транспортной доступностью удаленных населенных пунктов [23]. В зимний период движение автомобильного транспорта на значительной территории Югры возможно по временным, зимним автомобильным дорогам (зимникам) и ледовым переправам.

Ключевые и дополнительные узлы опорного каркаса и их характеристики

Населенные пункты ХМАО-Югры	Основные узлы каркаса	Дополнительные узлы каркаса	Создание торгово-сервисных общественных пространств и загородных парк-отелей	Площадки для создания уникальных придорожных комплексов	Территориальное размещение объектов этнотуризма	Основные точки входа в регион для въездного потока туристов	Основные остановки круизных и пассажирских теплоходов в ХМАО
г. Белоярский	+						
п. Березово	+						+
п. Горноправдинск				+			
г. Когалым	+					+	
п. Игри姆	+						
г. Лангепас		+		+			
п. Междуреченский		+					
г. Нефтеюганск	+				+		
г. Нижневартовск			+	+	+	+	+
Нижневартовский район							
д. Нижние Нарыкалы		+					
г. Нягань	+				+		
г. Покачи		+			+		
п. Приобье	+						
г. Пыть-Ях		+					
д. Русскинская					+		
г. Радужный		+			+		
п. Салым					+		
с. Саранпауль	+						
п. Сергино							+
п. Сосьва		+					
г. Сургут	+		+	+	+	+	+
Сургутский район							
г. Урай	+						
г. Ханты-Мансийск	+		+		+	+	+
Ханты-Мансийский район							
г. Югорск		+		+			

Источник: составлено авторами.

Для автотуристов, осуществляющих самостоятельно путешествия по дорогам автономного округа на автомобилях, большое значение имеет наличие качественной придорожной инфраструктуры. На сегодняшний день количество и качество предприятий придорожного сервиса в Югре активно развивается, но еще не достигло достаточного уровня. Наиболее востребованными объектами придорожного сервиса на 2024 год являются: кемпинг (19,5%), кафе или закусочная (18,3%), мотель (17,1%). В структуре рынка придорожного сервиса Югры доля АЗС составляет 22,2%, доля объектов общественного питания – 35%, магазинов – 19,0%, автостоянок – 8,8%, гостиниц – 8,4%, СТО – 6,6%.

Автономный округ находится на значительном расстоянии от большинства центральных и южных регионов России с высокой плотностью населения, являющихся потенциальными потребителями туристского продукта Югры. Однако большие расстояния компенсируются хорошей транспортной авиадоступностью. На территории автономного округа работают больше десяти аэропортов, три из них имеют статус международных. Столица региона связана авиасообщением с крупными уральскими центрами, а рейсы в Москву совершаются ежедневно. Основными точками входа в регион для въездного потока туристов являются города: Ханты-Мансийск, Сургут, Нижневартовск, Когалым. В Югре хорошо развита региональная сеть авиамаршрутов, путешественник может добраться практически в любую часть автономного округа – из Ханты-Мансийска можно улететь в Белоярский, Берёзово, Когалым, Нижневартовск, Нягань, Советский и Сургут. Все крупные города округа связывают прямые рейсы, что позволяет при необходимости построить собственный маршрут по региону. Кроме того, круглогодично, для доставки пассажиров и грузов в труднодоступные места, осуществляются местные вертолетные авиаперевозки, для чего на территории округа задействовано более 180 вертолетных площадок. Железнодорожный транспорт представлен на территории округа несвязанными участками железных дорог, проходящими с юга на север. Широтные железнодорожные связи развиты недостаточно. В одной из главных точек притяжения туристов, находящейся почти в центральной части автономного округа – г. Ханты-Мансийск, железнодорожной связи нет. Сдерживающим фактором для возмож-

ных путешествий по железной дороге с целью «увидеть сразу всю территорию» Югры является недостаточный уровень связности территории с позиций железнодорожного транспорта – она состоит из не связанных между собой участков. Рисунок 1 показывает новые планируемые к строительству железнодорожные линии на территории округа в ближайшие десятилетия.

Водный вид транспорта на территории автономного округа представлен речным транспортом. Массовому использованию водного транспорта, в том числе и в целях туризма, способствует плотная речная сеть. Главными судоходными водными артериями автономного округа являются Обь и Иртыш с многочисленными притоками. Пассажирские перевозки производятся в основном судами компаний АО «Об-Иртышское речное пароходство» и АО «Северречфлот». К услугам туристов могут быть предоставлены круизные речные суда (теплоходы), а также небольшие плавательные средства – катера, паромы, аэрододки (судна на воздушной подушке), применяемые для перевозок пассажиров в отдаленные малодоступные районы. В советское время на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры был развит речной круизный туризм. Существовали межрегиональные многодневные маршруты по рекам Сибири, берущие свое начало из Омска, Тюмени, Новосибирска и Томска. В 1990-е годы этот вид туризма в автономном округе деградировал, но в настоящее время наблюдаются попытки его возрождения. Сегодня особой популярностью у туристов пользуются речные круизы на теплоходах к месту слияния двух великих сибирских рек Обь и Иртыш. Организуются речные экскурсионные прогулки с культурно-развлекательной программой по реке Обь и межрегиональные речные маршруты.

*Проектную пространственно-территориальную (планировочную) организацию туристско-рекреационной системы автономного округа предлагается рассматривать на базе опорного туристско-рекреационного каркаса, обеспечивающего связность и целостность туристского пространства и представляющего собой иерархичную систему, в основе которой рассматриваются узловые, линейные и площадные элементы. Опорный туристско-рекреационный каркас автономного округа формируется вдоль рек Обь и Иртыш и их крупных притоков, вдоль автомобильных и железных дорог федерального и регионального значения, проходящих в двух транспортных коридорах – широтном и меридиональном.*

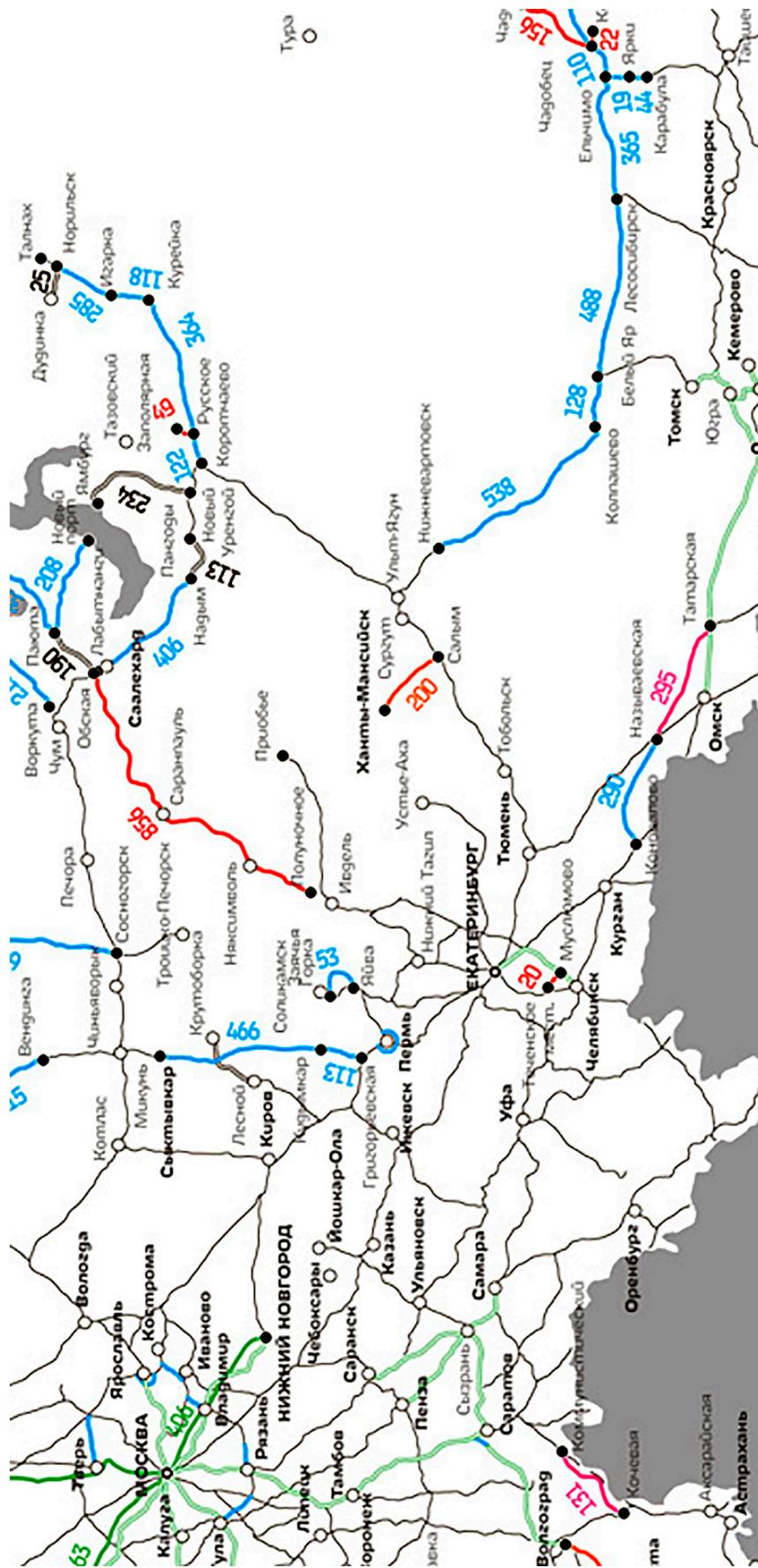
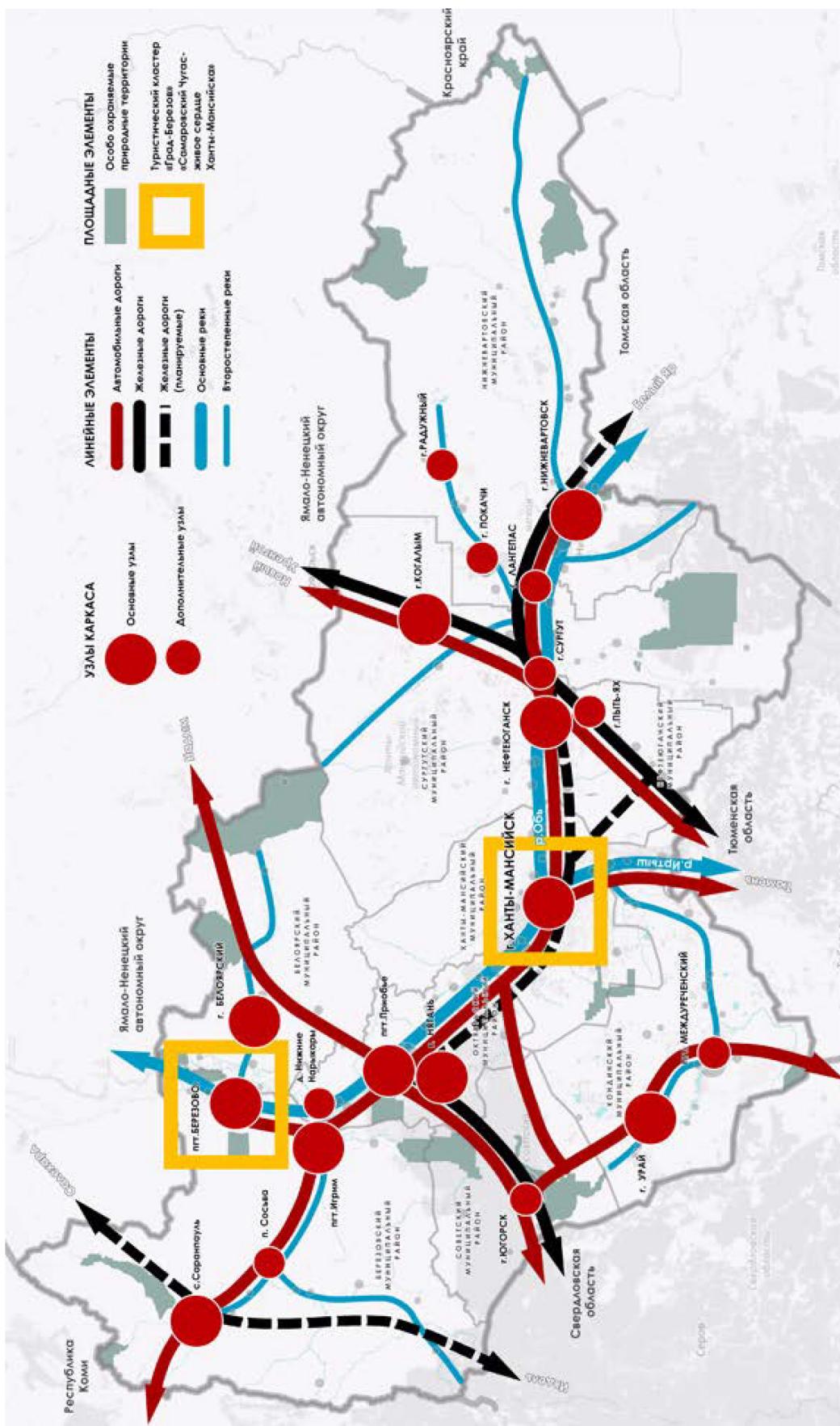


Рис. 1. Новые планируемые железнодорожные линии Полупочное – Обская и Салым – Ханты-Мансийск (выделены красным цветом)  
Источник: URL: <https://dzen.ru/a/Y5HrWoGkhim4YT7F?ysclid=m3yr7xg57a238441773>



*Рис. 2. Туристско-рекреационный опорный каркас Ханты-Мансийского автономного округа – Югры  
Источник: авторы, АО «Гипрогор»*

Учитывая специфику туризма в регионе, связанную с ярко выраженной сезонностью туристических (не деловых) поездок, а также с ограниченной транспортной доступностью из-за недостаточного количества круглогодичных дорог, проектный опорный туристско-рекреационный каркас (рис. 2) предлагается развивать преимущественно за счет речных летних маршрутов и вокруг основных опорных узлов. Узловые точки каркаса представлены развитыми туристскими дестинациями (туристские центры, центры целенаправленного развития местных обычаяев и культуры, национальные парки, горнолыжные курорты и пр.) с относительно устойчивым и регулярным туристским потоком, функционально и транспортно-коммуникационно связанными между собой. Проектом рассматриваются населенные пункты, являющиеся объектами туристского тяготения. К основным узлам каркаса предлагается отнести городские населенные пункты: Ханты-Мансийск, Нефтеюганск, Нижневартовск, Сургут, Игрик, Саранпауль, Приобье, Березово, Когалым, Белоярский, Урай, Нягань. В качестве дополнительных узлов каркаса рассматриваются: Югорск, Нижние Нарыкалы, Сосьва, Междуреченский, Радужный, Покачи, Лангепас, Пыть-Ях.

Главные линейные элементы опорного туристско-рекреационного каркаса предлагается развивать в створе основных действующих коридоров социально-экономического развития автономного округа – двух федеральных транспортных коридоров, являющихся важными звенями направлений Арктика – Азия и Северный широтный коридор: «Сибирский коридор» (Тюмень – Тобольск – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард); «Северный маршрут» (Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск); реки Обь и Иртыш. Второстепенные линейные элементы каркасалагаются вдоль крупных притоков Оби и Иртыша, автомобильных дорог: Ивдель – Югорск – Нягань – Приобье – Сосновка – Надым; Сургут – Лянтор; Югорск – пгт Таежный; Сургут – Нижневартовск; Урай – Советский. Перспективное линейное развитие туристско-рекреационного каркаса рассматривается в том числе за счет транспортной связи г. Ханты-Мансийска – главного узла опорного туристско-рекреационного каркаса региона, с районами Приполярного Урала – Березовским и Белорецким, имеющими высокий потенциал развития туризма.

В качестве площадных элементов каркаса рассматриваются особо охраняемые природные территории (ООПТ), водно-болотные угодья, туристско-рекреационные кластеры. Развитие площадных элементов каркаса на тер-

ритории автономного округа предлагается за счет дальнейшего формирования системы ООПТ – образования новых заказников, заповедников, выявления новых памятников природы, а также развития туристско-рекреационных кластеров: «Град Березов», «Самаровский чугас – живое сердце Ханты-Мансийска» и, на перспективу (за пределами расчетного срока), – кластер «Юганский».

### Заключение

Конкурентоспособность субъекта Российской Федерации сегодня определяется наличием эффективных отраслей или сегментов отрасли, что значительно проявляется и в сфере туризма. К приоритетным или стратегическим видам туризма, способным повысить привлекательность региона как туристической дестинации, относятся те виды туризма, которые будут давать весомый материальный и нематериальный эффект для отрасли, усиливать региональную уникальность, более полно использовать ресурсный потенциал и существующий турпоток, приносить дополнительный доход. К таким видам в ХМАО можно отнести в первую очередь водный туризм по речной системе, рыболовный и автомобильный туризм. Речная система Ханты-Мансийского автономного округа – Югры является его уникальным туристским ресурсом, пассажиропоток по водному транспорту вдвое выше авиационного. Рыболовный туризм имеет возможность превратить округ в третью рыболовную провинцию России, наряду с Астраханской и Мурманской областями. Автомобильный транспорт является основным в округе, имеют место значительные транзитные людские потоки из соседних регионов. Для указанных видов туризма нет необходимости создавать дорогостоящие объекты инфраструктуры. Эти виды, кроме того, создают взаимную синергию. В перспективе пространственно-территориальную организацию туристско-рекреационной системы ХМАО предлагается развивать на базе опорного туристско-рекреационного каркаса, обеспечивающего связность и целостность туристского пространства округа и представляющего собой иерархическую систему, в основе которой рассматриваются узловые, линейные и площадные элементы.

### Список литературы

1. Шевченко Р.А. Развитие туризма как направление повышения уровня диверсификации экономики северных ресурсодобывающих регионов // Бизнес-трансформация: управление улучшениями. 2025. № 2 (11). С. 37–45. URL: <https://snojournal-ugrasu.ru/release/> (дата обращения: 12.11.2025).

2. Албахри Ж.С. Экспертиза возможностей туризма и отдыха в Арктической зоне Европейской России // Reports Scientific Society. 2024. № 2 (46). С. 9-13. URL: [https://moofrnk.com/assets/files/journals/reports-scientific-society/46/Reports%202\(46\)2024-main.pdf](https://moofrnk.com/assets/files/journals/reports-scientific-society/46/Reports%202(46)2024-main.pdf) (дата обращения: 12.11.2025).
3. Балабейкина О.А. Упраздненные поселения в системе функционирования туристско-рекреационного хозяйства // Технико-технологические проблемы сервиса. 2023. № 1 (63). С. 98–104. URL: <https://unescon.ru/nauka/izdaniya/zhurnal-tehniko-tehnologicheskie-problemy-servisa/e-version/> (дата обращения: 12.11.2025).
4. Мельситова Е.Ш., Утяшева А.А. Развитие стратегических направлений в арктической зоне РФ: туристический сектор (на примере ХМАО-Югры) // Актуальные вопросы современной экономики. 2025. № 3. С. 217–222. URL: [https://avse-journal.ru/file/file\\_863206983023.pdf](https://avse-journal.ru/file/file_863206983023.pdf) (дата обращения: 18.11.2025). EDN: NRRQQJ.
5. Есипова С.А., Хромцова Л.С. Оценка влияния основных показателей туристской отрасли северного региона на его социально-экономическое развитие // Креативная экономика. 2022. Т. 16. № 6. С. 2347–2362. URL: <https://leconomic.ru/lib/114828> (дата обращения: 18.11.2025). EDN: LDWMKU.
6. Дмитриева Е.В., Маслова А.П. Реки Арктической зоны как вектор развития Северного морского пути. Проблемы и потенциал эксплуатации внутренних водных путей регионов Сибири и Дальнего Востока России // Транспортное дело России. 2023. № 4. С. 57–59. DOI: 10.52375/20728689\_2023\_4\_57. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=54637883> (дата обращения: 01.11.2025). EDN: PKYXAK.
7. Гавва Р.В., Ложкомоева Е.Н. Раскрытие туристско-рекреационного потенциала // Научный вестник МГИФКСиТ. 2020. № 3 (65). С. 54–61. URL: <https://mguisit.mosport.ru/science/30600/>. (дата обращения: 11.11.2025).
8. Крымская О.Л., Есипова С.А. Коллективные средства размещения как драйвер увеличения регионального туристского потока на примере Ханты-Мансийского автономного округа – Югры // Региональная экономика и управление. 2025. № 1 (81). URL: <https://eee-region.ru/article/8107/> (дата обращения: 12.11.2025).
9. Севастьянов Д.В. Геокультурное пространство Русского Севера и современный туризм // Россия: общество, политика, история. 2022. № 4 (4). С. 142–161 URL: <https://www.ru-society.com/jour/article/view/52> (дата обращения: 18.11.2025). EDN: DPVHLN.
10. Колодий Н.А. Культура как ресурс экономики ощущений // Вестник Томского государственного университета. Философия. Социология. Политология. 2011. № 4 (16). С. 94–102. URL: [https://journals.tsu.ru/philosophy/&journal\\_page=archive&id=521&article\\_id=25423](https://journals.tsu.ru/philosophy/&journal_page=archive&id=521&article_id=25423) (дата обращения: 10.11.2025).
11. Брель О.А., Чайкина Е.В., Кайзер Ф.Ю., Жорова О.И. Анализ туристских территорий регионов Южной Сибири в контексте развития этнографического туризма // Географический вестник. 2022. № 4 (63). С. 98–114. DOI: 10.17072/2079-7877-2022-4-98-114. URL: <https://press.psu.ru/index.php/geogr/article/view/6070> (дата обращения: 12.11.2025).
12. Котова Е.С., Сергеева М.С., Яковлева С.И. Расселение и туризм заповедных территорий // Вестник Тверского государственного университета. Серия: География и геоэкология. 2020. № 1 (29). С. 136–142. DOI: 10.26456/2226-7719-1-2020-136-142. URL: <https://eprints.tversu.ru/id/eprint/9692/> (дата обращения: 12.11.2025).
13. Гаджиева Е.А., Севастьянов Д.В. Новые горизонты развития рекреационного природопользования и туризма в арктической зоне Российской Федерации // География и экология в школе XXI века. 2022. № 7. С. 25–29. URL: <https://elibrary.ru/snijmn> (дата обращения: 18.11.2025). EDN: SNIJMN.
14. Есипова С.А., Хромцова Л.С. Стратегическое развитие туристско-рекреационного потенциала ресурсодобывающего северного региона. Курс: Университетская книга, 2023. 181 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=53327705> (дата обращения: 18.11.2025). ISBN: 978-5-907710-88-7.
15. Мошков А.В. Пространственные особенности формирования Дальневосточной туристско-рекреационной зоны России // Этносоциум и межнациональная культура. 2021. № 2 (152). С. 50–65. URL: <https://ethnosocium.ru/sites/default/files/2-152.pdf> (дата обращения: 18.11.2025). EDN: DHEQXO.
16. Литвиненко Т.В., Крылов П.М. Туризм на Дальнем Востоке России: динамика, территориальные сдвиги и внутренние различия // Успехи современного естествознания. 2023. № 10. С. 44–48. DOI: 10.17513/use.38112. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=54762143> (дата обращения: 10.11.2025).
17. Кружалин В.И., Оздоева Л.Х. Восприятие арктического туризма в регионах России для дальнейшего развития туристско-рекреационной деятельности // Региональные исследования. 2025. № 1 (87). С. 108–119. URL: <https://scinetwork.ru/articles/33150> (дата обращения: 18.11.2025). EDN: KBGJVJ.
18. Худякова Т.М., Крутских О.А., Рязанцев А.С. Теоретические и методические вопросы рекреационного районирования регионов России // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. 2021. № 2. С. 55–60. URL: <https://journals.vsu.ru/geo/article/view/3448> (дата обращения: 18.11.2025). EDN: HTDLKF.
19. Савельев М.В., Жоров Ю.В., Жуковская Д.С., Даудькова А.А. Особенности формирования рекреационно-туристических пространств в Сибирском регионе // Вестник Томского государственного университета. Культурология и искусствоведение. 2023. № 51. С. 97–114. DOI: 10.17223/22220836/51/9. URL: [https://journals.tsu.ru/culture-&journal\\_page=archive&id=2393](https://journals.tsu.ru/culture-&journal_page=archive&id=2393) (дата обращения: 06.11.2025).
20. Кондратьева С.В., Каргинова-Губинова В.В., Морощкина М.В. Возможности туризма жителей российской Арктики: внутри региона, в России и за рубежом // Регионалогия. 2024. Т. 32. № 4 (129). С. 712–732. URL: <https://regionsar.ru/ru/node/2276> (дата обращения: 18.11.2025). EDN: LXSHVB.
21. Зеленская Е.М. Гастрономический компонент в индустрии туризма // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. 2015. № 03. С. 110–117 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gastronomicheskiy-komponent-v-industrii-turizma/viewer> (дата обращения: 21.10.2025).
22. Карманова А.Е. Феномен привлекательности отдельных регионов Арктики для развития туристской индустрии // Журнал правовых и экономических исследований. 2020. № 4. С. 212–217. URL: <https://giefjournal.ru/node/1681> (дата обращения: 06.11.2025). EDN: UUQZTY.
23. Крылов П.М. Транспортно-географические особенности условий жизни населения городов и регионов России // Вестник Удмуртского университета. Серия Биология. Науки о Земле. 2019. Т. 29. № 4. С. 515–524. DOI: 10.35634/2412-9518-2019-29-4-515-524. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41688519> (дата обращения: 06.11.2025).

**Конфликт интересов:** Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

**Conflict of interest:** The authors declare that there is no conflict of interest.

**Финансирование:** Статья подготовлена в рамках темы государственного задания Института географии РАН: «Социально-экономическое пространство России в условиях глобальных трансформаций: внутренние и внешние вызовы, № 124032900015–3 (FMWS-2024–0008)» (Волкова И.Н., Литвиненко Т.В.).

**Financing:** The article was prepared within the framework of the topic of the state assignment of the Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences: “Socio-economic space of Russia in the context of global transformations: internal and external challenges, No. 124032900015-3 (FMWS-2024-0008)” (Volkova I.N., Litvinenko T.V.).