УДК 338.483 + 338.485 *ISSN 1609-0683*
DOI: https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2026/2/28-35

Территориальные особенности нагрузки на туристскую инфраструктуру регионов России

К. В. Демидова ✉

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Российская Федерация (119571, г. Москва, просп. Вернадского, 82, стр. 1)

Аннотация. *Цель исследования* – расчёт уровня нагрузки на обслуживающую туристов инфраструктуру: коллективные средства размещения, объекты общественного питания и транспортные объекты.

Материалы и методы. Используются данные по количеству мест и числу размещённых лиц в коллективных средствах размещения в региональном разрезе, данные по общему количеству пассажиров в год и годовой пропускной способности аэропортов, единовременной вместимости железнодорожных вокзалов. При расчётах используется математический, при их визуализации – картографический, при анализе – сравнительно-географический методы.

Результаты и обсуждение. Выделены группы регионов с превышенной или приближающейся к предельной нагрузке: 1) регионы-курортные центры и центры экономической и туристической жизни; 2) регионы с растущей туристической популярностью; 3) регионы с сочетанием растущего потока туристов и вахтовых работников в других отраслях специализации; 4) регионы со слабо развитой инфраструктурой, не популярные у туристов.

Выводы. Наиболее сильная нагрузка оказывается на объекты транспортной инфраструктуры; в регионах, которые являются популярными туристскими дестинациями, повышена нагрузка на объекты общественного питания. Рекомендации: облегчение административной нагрузки на сферу малого и среднего предпринимательства (МСП) в сочетании с предоставлением ей льгот, что способствует выводу бизнеса из теневого сектора; перераспределение транспортных потоков, что требует создания альтернативных транспортных узлов; снижение концентрации туристов в популярных регионах.

Ключевые слова: устойчивый туризм, сверхтуризм, инфраструктура, туристическая нагрузка, регионы России.

Источник финансирования: статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы государственного задания РАНХиГС.

Для цитирования: Демидова К. В. Территориальные особенности нагрузки на туристскую инфраструктуру регионов России // *Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология*, 2026, № 2, с. 28-35. DOI: https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2026/2/28-35

ВВЕДЕНИЕ

Для Российской Федерации характерны значительные диспропорции во внутреннем туристическом потоке. В связи с этим для части регионов характерно проявление сверхтуризма (или овертуризма) – превышения пропускной способности территории.

Концепция устойчивого туризма предполагает обеспечение сохранения не только природной среды, но также и оптимальной нагрузки туристов на антропогенную и социальную среду, в том числе – на обслуживающую население инфраструктуру. Цель исследования – расчёт туристической нагрузки на коллективные средства размещения (КСР), объекты общественного питания и транспортные объекты (аэропорты и железнодорожные вокзалы) регионов России.

Подходы к определению сверхтуризма, его причин и решению возникающих в связи с ним проблем в зарубежной литературе активно обсуждаются в последние десятилетия [12-13]. В 2018 г. Всемирная туристская организация (ЮНВТО) выпускает отчёт[1], в котором на примере европейских городов обращает внимание на обусловленные сверхтуризмом социальные проблемы.

В отечественной литературе к теме сверхтуризма обращаются в контексте отдельных, популярных у туристов дестинаций (г. Санкт-Петербург [5], г. Сочи [1], оз. Байкал [10]). Исследования, посвящённые общим вопросам и проблемам, связанным со сверхтуризмом, малочисленны [7, 8]. В исследовании [10] подробно рассмотрены факторы возникновения сверхтуризма как нового глобального вызова.

© Демидова К. В., 2026.

✉ Демидова Ксения Викторовна, e-mail: demidova-kv@ranepa.ru

[1] *Overtourism? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, UNWTO*. – URL: https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419999 (дата обращения: 01.04.2025). – Текст: электронный.

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

С другой стороны, к этому понятию плотно подходят исследования физико-географов, посвящённых оценке туристско-рекреационного потенциала (ТРП) и туристической ёмкости территории. Ряд исследований посвящён анализу уровня развития туристической отрасли по всем или отдельным регионам страны[2, 3, 4]. Их общая особенность – большее внимание к наличию инфраструктуры и доходности отрасли, популяризации туризма в регионе или развитию отрасли на административном уровне. Этот экономический подход возникает для целей удовлетворения спроса в данном направлении как стороны властей, так и со стороны бизнеса и населения.

Научные статьи фокусируются на физико-географических объектах или рассматривают различные категории объектов культурного наследия [2, 3, 4, 9, 11], менее активно обращаясь к социально-экономическим возможностям территорий к развитию отрасли. Подходы к оценке ТРП не позволяют получить искомого результата – соотношения инфраструктурных возможностей региона и текущего их использования. Наиболее наглядным для целей настоящей работы представляется подход, представленный в работе [6], где производится ранжирование индикаторов в зависимости от уровня их отклонения от норматива.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Перед оценкой нагрузки на инфраструктуру рассматривается распределение туристического потока по регионам страны. Для этой цели используются два показателя, предоставляемых Росстатом – «Численность туристов, отправленных туристскими фирмами, в туры по России» и «Численность размещенных лиц в коллективных средствах размещения». Первый продемонстрирует официальный туристический поток, второй учтёт и другие формы поездок – самостоятельные, деловые поездки и др.

Для определения загруженности коллективных средств размещения (КСР) используется показатель «Коэффициент использования наличных мест» (КИНМ), рассчитываемый Росстатом как отношение количества ночёвок постояльцев в течение отчётного периода к произведению общего числа мест в КСР и числа дней в отчётном периоде. Для интересов данного исследования рассчитан коэффициент для пикового периода. В случае большинства регионов страны это три летних месяца, но есть ряд регионов-исключений с зимним пиком туризма.

Для оценки нагрузки на объекты общественного питания также был рассчитан КИНМ.

Нагрузка на инфраструктуру авиационного транспорта региона рассчитывалась как отношение среднего за рассматриваемый период пассажиропотока для аэропорта в региональной столице и (при наличии) второго значимого аэропорта региона к его пропускной способности. Например, в Кемеровской области величина нагрузки осреднялась для Кемерово и Новокузнецка. Отдельно учитывались аэропорты в случае, если они находятся в значимых туристских дестинациях. Например, в Краснодарском крае дополнительно учитывался аэропорт Анапы. Для Московской и Ленинградской областей представлены данные по аэропортам Москвы и Санкт-Петербурга.

Для расчёта нагрузки пассажиров на железнодорожные вокзалы определялось соотношение предоставляемого по вокзалам показателя «Единовременная расчётная вместимость вокзалов» и этого же показателя, рассчитанного для реального потока пассажиров, проходящих через вокзал. Если последняя величина превышает первую, то реальная нагрузка на вокзал превышает проектную расчётную вместимость. Указанный показатель рассчитывается следующим образом:

$$N^{\text{Р}}_{\text{ВД}} = \Pi^{\text{Р}}_{\text{ВД}} \times \frac{\text{Н}}{100}, \qquad (1)$$

где $\Pi^{\text{Р}}_{\text{ВД}}$ – годовой поток пассажиров отправления конкретного вокзала;

Н – норма расчетной вместимости вокзала, доля от среднесуточного потока за расчетный год.

Нагрузка рассчитывалась для железнодорожных вокзалов региональных центров и вторых городов регионов. В случае, если город является значимым туристическим центром (например, Анапа), он также включался в оценку.

Данные по каждому из рассматриваемых показателей представлены за разный период. За последние пять лет информация по объектам общественного питания в региональном разрезе имеется за 2019-2021 гг., пассажиропоток по аэропортам – за период 2019-2023 гг., по железнодорожным вокзалам – за 2018-2019 гг. По КСР доступна информация за более длительный период, но данные для расчёта коэффициента нагрузки – за последние два года. Для проведения оценки показатели осреднялись за доступный период, исключался только 2020 г., которого активно коснулись пандемийные ограничения.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ динамики количества размещённых лиц в коллективных средствах размещения показывает (рис. 1), что пиковая нагрузка приходится на летние месяцы – в среднем в июне-августе отдыхает по 10-12 % туристов (размещённых в КСР лиц). Количество регионов с зимними курортами невелико.

---

[2] Рэнкинг устойчивости развития туризма и индустрии гостеприимства в субъектах РФ [Электронный ресурс]. – URL: https://www.ra-national.ru/analitika/rjenking-ustojchivosti-razvitija-turizma-i-industrii-gostepriimstva-v-subektah-rf/ (дата обращения: 01.04.2025). – Текст: электронный.

[3] Рейтинг субъектов Российской Федерации по развитию туризма. – URL: https://culture.gov.ru/press/news/reyting-subektov-rossiyskoy-federatsii-po-razvitiyu20171006160552/ (дата обращения: 01.04.2025). – Текст: электронный.

[4] Национальный туристический рейтинг (итоги 2024 года). – URL: https://russia-rating.ru/info/22990.html (дата обращения: 01.04.2025). – Текст: электронный.

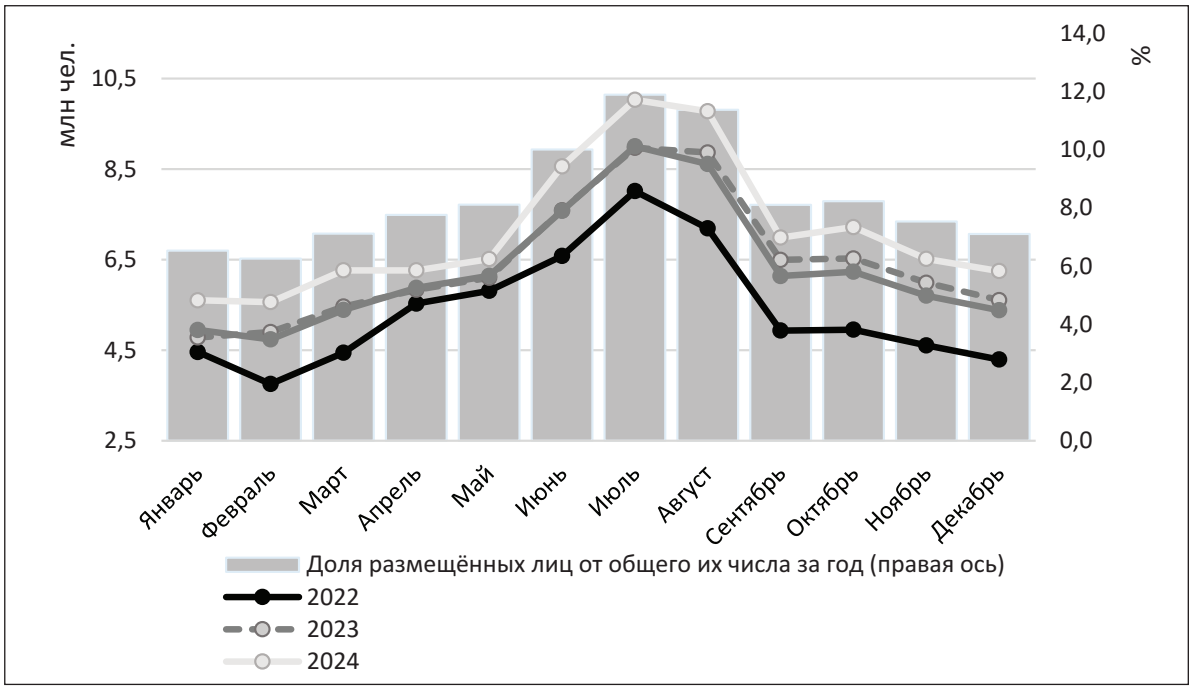

Рис 1. Распределение количества размещённых лиц в КСР в течение года (построено и рассчитано автором по данным Росстата)

[*Fig. 1.* Distribution of the number of persons placed in the collective accommodation establishments during the year (constructed and calculated by the author according to Rosstat data)]

Анализ распределения туристов по регионам России подтверждает высокую степень их концентрации. На первую двадцатку регионов-лидеров по количеству организованных туристов приходится 80 % указанного потока. При этом 50 % концентрируют в себе города Москва, Санкт-Петербург и Краснодарский край. В десятку лидеров входит курортная республика Крым; регионы, ближайшие к городам федерального значения (основным поставщикам туристов); регионы с городами-миллионниками, которые являются основными центрами притяжения туристов (Казань, Екатеринбург, Нижний Новгород).

КИНМ для КСР, представляемый Росстатом в среднем за год, демонстрирует, что повышенная нагрузка на КСР оказывается в регионах следующих групп (рис. 2).

1. Регионы с повышенным туристическим потоком и активной бизнес-средой (Санкт-Петербург и Ленинградская область, Москва и Московская область, Свердловская область, республика Татарстан и другие).

2. Регионы Центральной России со стабильным туристическим потоком из Москвы (Ивановская, Костромская области с городами «Золотого кольца» и другие) – города, являющиеся центрами привлечения туристов в этих регионах, не располагают достаточным количеством КСР.

3. Регионы с возрастающим вниманием туристов, которому не соответствуют мощности действующей инфраструктуры (Сахалинская, Мурманская, Кемеровская, Тюменская и другие области).

4. Регионы со слабым развитием туризма и туристской инфраструктуры – повышенная нагрузка обеспечивается даже при небольшом количестве постояльцев по причине малого числа мест в КСР (Республика Коми, Магаданская область и другие). Поток постояльцев здесь обеспечивается за счёт деловых поездок. Для части регионов, например, для Ставропольского края, повышенный результат демонстрируется скорее за счёт высокой доли теневого бизнеса в сфере обслуживания туристов.

Общий уровень нагрузки является относительно невысоким – не превышает 50 %.

В пиковые месяцы нагрузка на КСР возрастает, но относительно более высокой (более 40 %) она является только для части регионов. В числе проблемных лидеров: Санкт-Петербург, Свердловская область, часть уже упомянутых регионов «Золотого кольца». В числе регионов с возрастающим туристическим потоком: Псковская область, Камчатский край.

Средняя нагрузка на объекты общественного питания больше, чем на КСР, примерно в два раза (рис. 3). Повышенное значение (50 % и выше) также характерно для регионов-лидеров по туристическому потоку и регионов с возрастающим туристическим потоком. Относительно высокие (30-40 %) значения наблюдаются для регионов Центральной России и Северо-Западного федерального округа, принимающих туристов из Санкт-Петербурга и Москвы.

Полученные расчёты для авиатранспорта демонстрируют (рис. 4) наличие ряда регионов, в аэропортах которых пассажиропоток превышает их пропускные мощности. Помимо значимых туристских дестинаций это регионы, которые выделяются за счёт потоков вах-

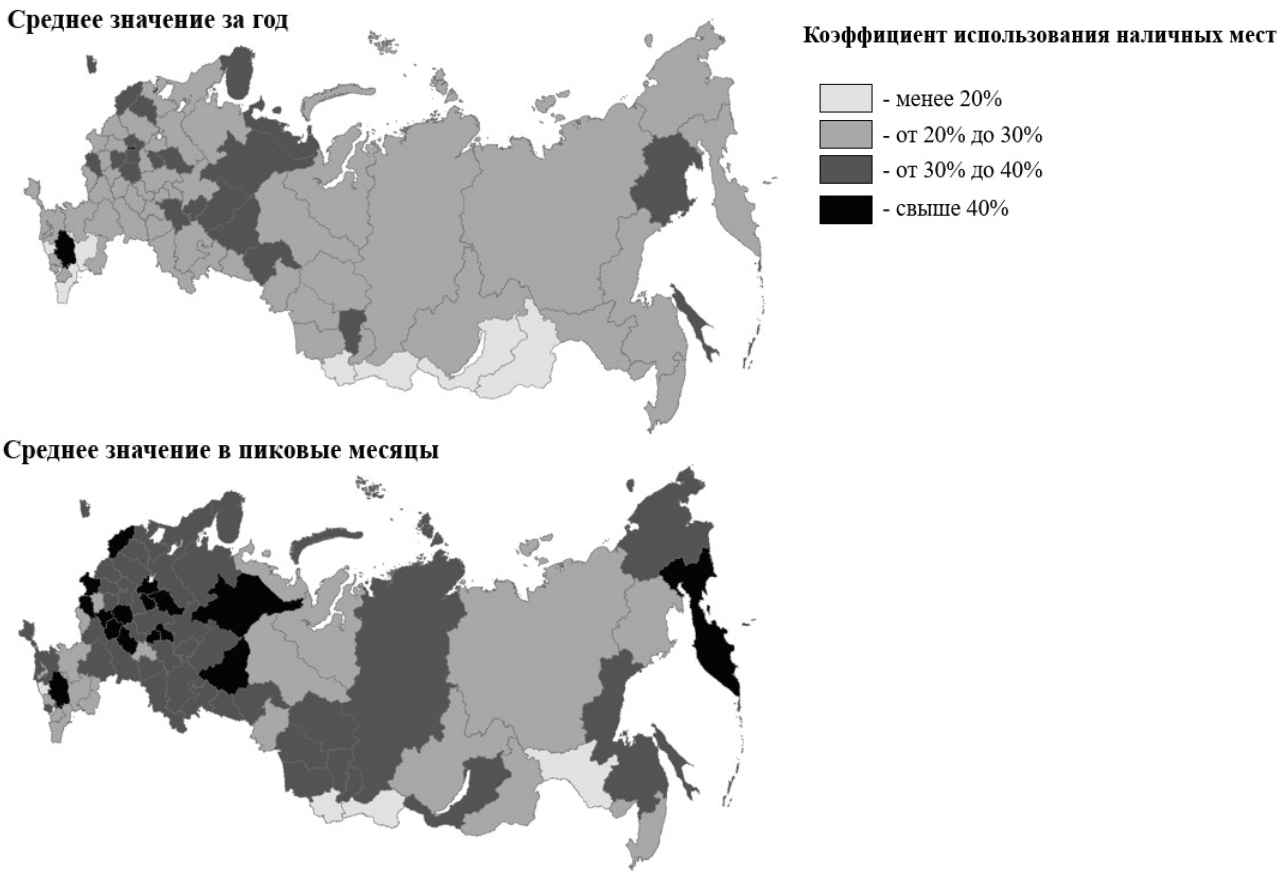

Рис. 2 Коэффициент использования наличных мест в КСР в среднем за год и в пиковые месяцы (среднее за 2022-2024 гг.) (построено и рассчитано автором по данным Росстата)

[*Fig. 2*. The utilization rate of available seats in the collective accommodation establishments on average for the year and during peak months (average for 2022-2024) (built and calculated by the author according to Rosstat data)]

Рис. 3. Коэффициент использования наличных мест в объектах общественного питания в пиковые месяцы (среднее за 2019-2021 гг.) (построено и рассчитано автором по данным Росстата)

[*Fig. 3.* The utilization rate of available seats in public catering facilities during peak months (average 2019-2021) (built and calculated by the author according to Rosstat data)]

Рис. 4. Пассажирская нагрузка на аэропорты регионов РФ, среднее за 2019-2023 гг. без учёта 2020 г. (построено и рассчитано автором по данным Росстата, информации с официальных сайтов аэропортов и новостных ресурсов)

[*Fig. 4.* Passenger burden on airports in Russian regions, average for 2019–2023 excluding 2020 (constructed and calculated by the author based on data from Rosstat, information from official airport websites, and news resources)]

Рис. 5. Пассажирская нагрузка на железнодорожные вокзалы регионов РФ, среднее за 2018-2019 гг. (построено и рассчитано автором по данным Росстата, информации с официального портала РЖД и новостных ресурсов)

[*Fig. 5.* Passenger burden on railway stations in Russian regions, average for 2018–2019 (constructed and calculated by the author based on data from Rosstat, information from the official portal of Russian Railways (RZD), and news resources)]

товых работников и деловых поездок: Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО), республики Коми и Удмуртия. Последние располагают сравнительно слабыми мощностями авиакомплекса.

Для части регионов наблюдается сравнительно высокий, хотя и не превышающий пропускную способность аэропортов, уровень нагрузки. Потенциально в ближайшие годы мощности их будут работать с пе-

Рис. 6. Нагрузка на туристскую инфраструктуру регионов России (построено и рассчитано автором)
[*Fig. 6.* Tourist infrastructure burden in Russian regions (constructed and calculated by the author)]

регрузкой. Частично это регионы с высокой туристической нагрузкой, частично – и крупные авиационные хабы, регионы с высокой деловой активностью или реализацией крупных инвестиционных проектов.

В группу регионов с превышением нагрузки на железнодорожные вокзалы (рис. 5) выделяются территории с крупными транспортными узлами. Повышенной нагрузкой – более 50 % – выделяются регионы с высоким туристическим потоком, а также его сочетанием с маятниковой миграцией в Москву. Отдельно выделяются регионы Дальнего Востока, где нагрузка на железнодорожную инфраструктуру является повышенной ввиду её более слабого развития, при этом в части регионов значение железной дороги для обеспечения транспортной доступности территории является исключительным.

Общая величина нагрузки на туристскую инфраструктуру регионов получена путём осреднения описанных выше показателей. Нагрузку более 80 % (в том числе превышающую 100 %, рис. 6) имеют пять регионов: города Москва и Севастополь, ХМАО, республика Алтай и Краснодарский край. Повышенная (от 50 до 80 %) нагрузка оказывается для уже описанных выше групп регионов.

Повышенная нагрузка оказывается прежде всего на транспортную инфраструктуру, но для наиболее популярных у туристов территорий характерно сочетание повышенной нагрузки на транспорт и объекты общественного питания. В данном случае может быть повышенная доля теневого сектора, что дополнительно увеличивает показатель.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сверхтуризм – многоаспектное явление и может проявляться не только на природной и социальной среде, но и на инфраструктуре. Оценка туристической нагрузки на инфраструктуру регионов России показала, что: для туристического потока страны характерна высокая степень концентрации. Выделяется четыре группы регионов с повышенным уровнем нагрузки: а) традиционные курортные центры и регионы с крупнейшими городами; б) регионы с растущим потоком туристов, где развитие инфраструктуры осуществляется более медленными темпами; в) регионы с сочетанием высокого потока вахтовых работников и роста популярности у туристов; г) непопулярные для туризма регионы со слабо развитой инфраструктурой. Наиболее высокий уровень нагрузки (от 80 % и превышающий 100 %) оказывается туристами на транспортную инфраструктуру. В крупных туристских дестинациях повышена нагрузка на сферу общественного питания, частично это может быть обусловлено более высокой долей теневого сектора.

Работа, связанная с реконструкцией и расширением транспортной инфраструктуры в России уже ведётся (например – Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов»). Данное исследование может обратить внимание на территории, которые требуют первостепенного внимания. В числе рекомендаций в этом направлении – перераспределение транспортных потоков, в частности, увеличение количества альтернативных транспортных узлов (актуально для Москвы, части регионов Сибири и Урала).

Объекты размещения и питания зачастую – объекты малого и среднего предпринимательства. В регионах с возрастающим потоком туристов необходимо ускоренное развитие данной сферы, в связи с чем требуется набор мер, связанных со снижением отчётности, льготным отраслевым кредитованием, компенсацией капитальных вложений. Необходимо составить и предоставлять потенциальным инвесторам набор готовых инвестиционных предложений с рассчитанной эффективностью. Не менее важным является широкое информирование населения и бизнес-среды о подобных возможностях. Облегчение нагрузки и предостав-

ление льгот может быть полезно и для традиционных туристических регионов, поскольку будет способствовать выводу бизнеса из тени.

Другое направление работы – снижение концентрации туристов в ограниченном числе регионов или стимулирование их приезда в низкий сезон. Для этого необходима разработка новых туристских продуктов и маршрутов в регионах, менее популярных у туристов, организация большего числа событийных мероприятий. Корректировка сезонного потока может обеспечиваться через событийный туризм, создание программ лояльности или повышения курортного сбора в необходимый сезон.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ветитнев А. М., Чигарев Д. В. Отношение жителей к туристам как показатель проблем овертуризма и туризмофобии для туристских дестинаций (на примере города-курорта Сочи) // *Современные проблемы сервиса и туризма,* 2019, т. 13, № 4, с. 112-121.

2. Гудковских М. В. Методика комплексной оценки туристско-рекреационного потенциала // *Географический вестник*, 2017, № 1 (40), с. 102-116.

3. Дирин Д. А., Крупочкин Е. П., Голядкина Е. И. Методика комплексной оценки туристско-рекреационного потенциала региона // *География и природопользование Сибири*, 2014, № 18, с. 64-78.

4. Жорова О. И., Кайзер Ф. Ю. Интегральная оценка туристско-рекреационного потенциала объектов познавательного туризма Кемеровской области – Кузбасса // *Вестник ВГУ, Серия: География. Геоэкология*, 2024, № 1, 56-63

5. Жуков П. В. Проблемы и решения влияния овертуризма на туррынок Санкт-Петербурга // *Современные проблемы сервиса и туризма*, 2019, т. 13, № 4, с. 132-139.

6. Концепция экологической емкости: современное содержание и алгоритм оценки для разных типов туристских территорий / О. А. Климанова, Е. Ю. Колбовский, О. А. Илларионова, Д. Ю. Землянский // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле,* 2021, т. 66, № 4, с. 806-830.

7. Наумова И. В., Савельев И. И. Овертуризм: сущность и пути решения проблемы // *Современные проблемы сервиса и туризма*, 2019, т. 13, № 4, с. 27-35.

8. Новичкова А. В., Новичков Н. В. Овертуризм: локальные проблемы и глобальные решения // *Современные проблемы сервиса и туризма*, 2019, т. 13, № 4, с. 36-45.

9. Саранча М. А. Методологические проблемы интегральной оценки туристско-рекреационного потенциала территории // *Вестник Удмуртского университета. Серия «Биология. Науки о Земле»*, 2011, № 1, с. 118-127.

10. Сверхтуризм на Байкале: проблемы и пути решения / А. Ю. Александрова, С. Н. Бобылев, С. В. Соловьева, И. Ю. Ховавко // *География и природные ресурсы*, 2021, т. 42, № 3, с. 73-84.

11. Худеньких Ю. А. Подходы к оценке туристского потенциала территории на примере районов Пермского края // *География и туризм*, 2006, с. 217-230.

12. Koens K., Postma A., Papp B. Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context // *Sustainability*, 2018, vol. 10 (12), pp. 43-84.

13. Singh T. Is over-tourism the downside of mass tourism? // *Tourism Recreation Research*, 2018, vol. 43 (4), pp. 415-416.

Конфликт интересов: Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Поступила в редакцию: 13.05.2025
Принята к публикации: 20.05.2026

ECONOMIC, SOCIAL, POLITICAL AND RECREATIONAL GEOGRAPHY

UDC 338.483 + 338.485 ***ISSN 1609-0683***
DOI: https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2026/2/28-35

Territorial Features of the Burden on Tourist Infrastructure in the Regions of Russia

K. V. Demidova ✉

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russian Federation
(82/1, Vernadsky Ave., Moscow, 119571)

Abstract. *The purpose* of the research is to calculate the level of load on the infrastructure serving tourists: collective accommodation establishments, catering facilities and transport facilities.

Materials and methods. Data on the number of beds and the number of persons accommodated in collective accommodation establishments in the regional context, data on the total number of passengers per year and annual capacity of airports, one-time capacity of railway stations are used. Mathematical methods are used in calculations, cartographic methods are used in their visualisation, and comparative-geographical methods are used in analysis.

© Demidova K. V., 2026
✉ Ksenia V. Demidova, e-mail: demidova-kv@ranepa.ru
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Results and discussion. Groups of regions with exceeded or approaching the limit burden were identified: 1. Regions – resort centres and centres of economic and tourist life; 2. Regions with growing tourist popularity; 3. Regions with a combination of growing flow of tourists and shift workers in other branches of specialisation; 4. Regions with poorly developed infrastructure, not popular with tourists.

Conclusions. The heaviest burden is placed on transport infrastructure facilities; in regions that are popular tourist destinations, the load on public catering facilities is increased. Recommendations: easing the administrative burden on the SME sector in combination with the provision of benefits to it. It contributes to the withdrawal of businesses from the shadow sector; redistribution of transport flows, which requires the creation of alternative transport hubs; reducing the concentration of tourists in popular regions.

Key words: sustainable tourism, overtourism, infrastructure, tourist burden, Russian regions.

Funding: The article was prepared on the basis of the RANEPA state assignment research programme.

For citation: Demidova K. V. Territorial Features of the Burden on Tourist Infrastructure in the Regions of Russia. *Vestnik Voronezskogo gosudarstvennogo universiteta. Seria: Geografia. Geoekologia*, 2026, no. 2, p. 28-35. DOI: https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2026/2/28-35

REFERENCES

1. Vetitnev A. M., Chigarev D. V. Otnoshenie zhitelej k turistam kak pokazatel' problem overturizma i turizmofobii dlja turistskih destinacij (na primere goroda-kurorta Sochi) [Attitude of residents to tourists as an indicator of the problems of overtourism and tourismmophobia for tourist destinations (on the example of the resort city of Sochi)]. *Sovremennye problemy servisa i turizma*, 2019, vol. 13, no. 4, pp. 112-121. (In Russ.)

2. Gudkovskikh M. V. Metodika kompleksnoj ocenki turistsko-rekreacionnogo potenciala [Methodology of complex assessment of tourism and recreational potential]. *Geograficheskij vestnik*, 2017, no. 1 (40), pp. 102-116. (In Russ.)

3. Dirin D. A., Krupochkin E. P., Golyadkina E. I. Metodika kompleksnoj ocenki turistsko-rekreacionnogo potenciala regiona [Methodology of complex assessment of tourist and recreational potential of the region]. *Geografija i prirodopol'zovanie Sibiri*, 2014, no. 18, pp. 64-78. (In Russ.)

4. Zhorova O. I., Kaiser F. Y. Integral'naya ocenka turistsko-rekreacionnogo potenciala ob"ektov poznavatel'nogo turizma Kemerovskoj oblasti – Kuzbassa [Integral assessment of the tourist and recreational potential of educational tourism facilities in the Kemerovo region – Kuzbass]. *Proceedings of VSU, Series: Geography. Geoecology*, 2024, no. 1, 56-63.

5. Zhukov P. V. Problemy i reshenija vlijanija overturizma na turrynok Sankt-Peterburga [Problems and solutions of the impact of overtourism on the tour market of St. Petersburg]. *Sovremennye problemy servisa i turizma*, 2019, vol. 13, no. 4, pp. 132-139. (In Russ.)

6. Koncepcija jekologicheskoj emkosti: sovremennoe soderzhanie i algoritm ocenki dlja raznyh tipov turistskih territorij [The concept of ecological capacity: modern content and algorithm of assessment for different types of tourist territories] / O. A. Klimanova, E. Ju. Kolbovskij, O. A. Illarionova, D. Ju. Zemljanskij. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Nauki o Zemle*, 2021, vol. 66, no. 4, pp. 806-830. (In Russ.)

7. Naumova I. V., Savelyev I. I. Overturizm: sushhnost' i puti reshenija problem [Overtourism: essence and ways to solve the problem]. *Sovremennye problemy servisa i turizma*, 2019, vol. 13, no. 4, pp. 27-35. (In Russ.)

8. Novichkova A. V., Novichkov N. V. Overturizm: lokal'nye problemy i global'nye reshenija [Overtourism: local problems and global solutions]. *Sovremennye problemy servisa i turizma*, 2019, vol. 13, no. 4, pp. 36-45. (In Russ.)

9. Sarancha M. A. Metodologicheskie problemy integral'noj ocenki turistsko-rekreacionnogo potenciala territorii [Methodological problems of integral assessment of tourist and recreational potential of the territory]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Serija «Biologija. Nauki o Zemle»*, 2011, no. 1, pp. 118-127. (In Russ.)

10. Sverhturizm na Bajkale: problemy i puti reshenija [Supertourism on Baikal: problems and solutions] / A. Ju. Aleksandrova, S. N. Bobylev, S. V. Solov'eva, I. Ju. Hovavko. *Geografija i prirodnye resursy*, 2021, vol. 42, no. 3. pp. 73-84. (In Russ.)

11. Khudenkikh Yu. A. Podhody k ocenke turistskogo potenciala territorii na primere rajonov Permskogo kraja [Approaches to the assessment of tourist potential of the territory on the example of districts of the Perm Territory]. *Geografija i turizm*, 2006, pp. 217-230. (In Russ.)

12. Koens K., Postma A., Papp B. Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability*, 2018, vol. 10 (12), pp. 43-84.

13. Singh T. Is over-tourism the downside of mass tourism? *Tourism Recreation Research*, 2018, vol. 43 (4), pp. 415-416.

Conflict of interests: The author declares no information of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

Received: 13.05.2025
Accepted: 20.05.2026

Демидова Ксения Викторовна
Кандидат географических наук, старший научный сотрудник лаборатории исследований экономики развития Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, г. Москва, Российская Федерация, ORCID: 0000-0003-0061-6633, e-mail: demidova-kv@ranepa.ru

Ksenia V. Demidova
Cand. Sci. (Geogr.), Senior Researcher at the Laboratory for Development Economics Research of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russian Federation, ORCID: 0000-0003-0061-6633, e-mail: demidova-kv@ranepa.ru