



DOI: 10.25178/nit.2024.2.12

Статья

Трансформация транспортной доступности и развитие туризма в Тоджинском кожууне Республики Тыва

Мария В. Куклина

Иркутский национальный исследовательский технический университет, Российская Федерация,

Наталья Е. Красноштанова

Институт географии СО РАН им. В. Б. Сочавы, Российская Федерация,

Денис А. Дирин

Тюменский государственный университет, Российская Федерация,

Виктор Н. Богданов

Институт географии СО РАН им. В. Б. Сочавы, Российская Федерация,

Андрей И. Труфанов

Иркутский национальный исследовательский технический университет, Российская Федерация

В статье выявляются закономерности социальных процессов во взаимосвязях и взаимовлиянии развития туризма, транспортной инфраструктуры и местного сообщества в Тоджинском кожууне Республики Тыва. Интерес к данной территории обусловлен значительными переменами в ней, связанными с введением в эксплуатацию дороги Кызыл — Тоора-Хем (2009 г.) и недавним (2022 г.) открытием моста, связавшим берега Большого Енисея.

Также в ходе обследования зафиксировано отношение социума к происходящим изменениям в рассматриваемой сфере. Актуальная проблема заключается в том, что в реализации территориальных и отраслевых планов развития, часто возникают противоречия между участниками, вовлеченными в этот процесс. Возможные расхождения обусловлены разнонаправленными интересами (индивидуальными и групповыми) множественных представителей различных сторон. Характерные противоречия проявляются в отношениях коренного населения к развитию туризма.

Авторы выделили ряд групп населения с разноплановыми интересами, демонстрирующих различное отношение к освещаемой проблеме: представители администрации — как с оптимизмом и перспективой экономического развития, так и с проведением дополнительной профилактической работы; представители учреждений бюджетной сферы и пенсионеры — с осторожностью, но пониманием большей доступности к медицинским и образовательным услугам; представители организаций, прямо или косвенно связанных с обслуживанием туристов — с возможностью получения дополнительного дохода; представители организаций, не связанных с туризмом — нейтрально без конкуренции населения; не связанных с туризмом — двоякое, противоречивое, с пониманием как плюсов в развитии транспортного сообщения и минусов от воздействия на культурную и природную среду.

Ключевые слова: удаленная территория; коренные малочисленные народы Сибири; туризм; транспортная удаленность; транспортная доступность; Тоджинский кожуун; Тыва

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и МОН РСМТ в рамках научного проекта № 20–57–44002; теоретико-методические аспекты взаимовлияния транспорта, туризма и местных сообществ исследованы в рамках проекта Российского научного фонда (проект № 23–27–00429).



Для цитирования:

Куклина М. В., Красноштанова Н. Е., Дирин Д. А., Богданов В. Н., Труфанов А. И. Трансформация транспортной доступности и развитие туризма в Тоджинском кожууне Республики Тыва // Новые исследования Тувы. 2024, № 2. С. 193–208. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2024.2.12>



Куклина Мария Владимировна — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры автоматизации и управления Иркутского национального исследовательского технического университета. Адрес: 664074, Россия, г. Иркутск, ул. Лермонтова, д. 83, каб. И-222. Эл. адрес: kuklina-kmv@yandex.ru

Красноштанова Наталья Евгеньевна — кандидат географических наук, старший научный сотрудник лаборатории теоретической географии Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН. Адрес: 664033, Россия, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, д. 1, каб. 418. Эл. адрес: knesun@mail.ru

Дирин Денис Александрович — кандидат географических наук, доцент, директор Школы исследования окружающей среды и общества Тюменского государственного университета. Адрес: 625003, Россия, г. Тюмень ул. Володарского, 6. Эл. адрес: d.a.dirin@utmn.ru

Богданов Виктор Николаевич — кандидат географических наук, старший научный сотрудник лаборатории картографии, геоинформатики и дистанционных методов Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН. Адрес: 664033 Россия, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, д. 1, каб. 439. Эл. Адрес: victvss@gmail.com

Труфанов Андрей Иванович — кандидат физико-математических наук, доцент, доцент института информационных технологий и анализа данных Иркутского национального исследовательского технического университета. Адрес: 664074, Россия, г. Иркутск, ул. Лермонтова, д. 83, каб. В-210А. Эл.адрес: troufan@gmail.com



Transformation of transport accessibility and tourism development in Todzhinsky kozhuun of the Republic of Tuva

Maria V. Kuklina

Irkutsk National Research Technical University, Russian Federation,

Natalia E. Krasnoshtanova

V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS, Russian Federation,

Denis A. Dirin

Tyumen State University, Russian Federation,

Victor N. Bogdanov

V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS, Russian Federation,

Andrey I. Trufanov

Irkutsk National Research Technical University, Russian Federation

The article reveals the patterns of social processes in the interactions and mutual influence influences between the development of tourism, transport infrastructure and the local community in the Todzhinsky kozhuun of the Republic of Tuva. Interest in this territory is due to significant changes associated with completion of the Kyzyl — Toora-Khem Road in 2009 and the recent opening of the bridge connecting the banks of the Great Yenisei in 2022. Various details of the study were established using a set of sociological and statistical methods.

Also, during the study, the attitude of society to the ongoing changes in the field under consideration was recorded. The actual problem lies in the fact that contradictions often arise between the participants involved in the process of implementation of territorial and sectoral development plans. Possible disagreement is conditioned by multidirectional interests (individual and group) of multiple representatives of different parties. Characteristic contradictions are manifested in the attitude of the indigenous population of remote territories to the development of tourism.

The authors identified a number of populations with diverse interests with diverse interests, demonstrating different attitudes to the problem being covered: representatives of the administration — both with optimism and the prospect of economic development, and with additional preventive work; representatives of public sector institutions and pensioners — with caution, but understanding greater accessibility to medical and educational services; representatives of organizations directly or indirectly related to the service of tourists — with the possibility of obtaining additional income; representatives of organizations not related to tourism — the population is neutral without competition; those not related to tourism are twofold, contradictory, with an understanding of both the advantages in the development of transport links and the disadvantages of the impact on the cultural and natural environment.

Keywords: remote territory; indigenous peoples of Siberia; tourism; transport remoteness; transport accessibility; Todzhinsky kozhuun; Tuva

Financing

The study was carried out with the financial support of the Russian Foundation for Basic Research and the Ministry of Education and Science of the Russian Federation within the framework of the scientific project No. 20-57-44002. Theoretical and methodological aspects of the mutual influence of transport, tourism and local communities were investigated within the framework of the project of the Russian Science Foundation (project No. 23-27-00429).

For citation:

Kuklina M. V., Krasnoshtanova N. E., Dirin D. A., Bogdanov N. V. and Trufanov A. I. Transformation of transport accessibility and tourism development in Todzhinsky kozhuun of the Republic of Tuva. *New Research of Tuva*, 2024, no. 2, pp. 193-208. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2024.2.12>



KUKLINA, Maria Vladimirovna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Automation and Control, Irkutsk National Research Technical University. Postal address: office I-222, 83 Lermontov St., 664074, Irkutsk, Russia. E-mail: kuklina-kmv@yandex.ru [ORCID ID: 0000-0002-9571-2144](https://orcid.org/0000-0002-9571-2144)

KRASNOSHTANOVA, Natalia Evgenievna, Candidate of Geographical Sciences, Senior Researcher, Laboratory of Theoretical Geography, V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS. Postal address: room 418, 1, Ulan Batarskaya St., 664033, Irkutsk, Russia. E-mail: knesun@mail.ru [ORCID ID: 0000-0001-7643-6693](https://orcid.org/0000-0001-7643-6693)

DIRIN, Denis Alexandrovich, Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor, Director, School of Environmental and Society Research, Tyumen State University. Postal address: 6 Volodarsky St., 625003, Tyumen, Russia. Email: d.a.dirin@utmn.ru [ORCID ID: 0000-0001-5876-6218](https://orcid.org/0000-0001-5876-6218)

BOGDANOV, Viktor Nikolaevich, Candidate of Geographical Sciences, Senior Researcher, Laboratory of Cartography, Geoinformatics and Remote Methods, V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS. Postal address: room 418, 1, Ulan Batarskaya St., 664033, Irkutsk, Russia. E-mail: victvss@gmail.com [ORCID ID: 0000-0002-5479-3187](https://orcid.org/0000-0002-5479-3187)

TRUFANOV, Andrey Ivanovich, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, Institute of Information Technology and Data Analysis, Irkutsk National Research Technical University. Postal address: office B-210A, 83 Lermontov St., 664074, Irkutsk, Russia. E-mail: troufan@gmail.com [ORCID ID: 0000-0002-6967-3495](https://orcid.org/0000-0002-6967-3495)



Введение

В проблеме устойчивого существования и развития сложных социально-экономических и экологических комплексов на удаленных и труднодоступных территориях ключевой, в научном и практическом смысле, присутствует транспортная компонента. Транспортная сеть способствует социально-экономическому развитию и повышению качества жизни за счет организации эффективных людских и материальных потоков (Берман, 2020).

Высокая мобильность коренных народов Сибири отмечается давно, транспортные пути даже в самых труднодоступных и слабоосвоенных районах в том или ином виде присутствовали всегда. При этом проблемы транспортной доступности в кочевых культурах понимаются иначе, чем в оседлых (Konstantinov, 2009). Здесь доступность не является проблемой. Например, на Ямале факт отъема земли у оленеводов добывающими компаниями не является главным предметом обсуждения (Forbes et al., 2009). Оленеводы больше обеспокоены сложностями миграции оленей, связанными с деятельностью этих компаний. Сегодня, с распространением глобальных транспортных связей, право человека на передвижение считается одним из основных прав (Cresswell, 2006).

В эпоху социализма среди кочевых народов СССР пропагандировался и продвигался оседлый образ жизни (Рагулина, 2014). Новые экономические связи, трансформация связей культурных, техническое и технологическое освоение новых коллективных и индивидуальных транспортных средств не могли не сказаться на степени мобильности местного населения (Казначеев, 2012). При этом, коренное население удаленных и труднодоступных местностей, по большей части, оставалось задействовано в традиционных формах хозяйствования, приспосабливаясь и развиваясь в рамках социалистической экономики.

Самым серьезным образом взгляд коренных жителей на мобильность, связанную с передвижением между поселениями, изменился в связи с мощнейшим развитием авиатранспортных маршрутов на громадных просторах Сибири. С изменением предшествующего политического и экономического уклада в постсоветской России трансформация и реструктуризация транспортной системы затронула, в первую очередь, сферу авиационного транспорта, обслуживающую удаленные труднодоступные районы. Значительные сокращения субсидий привели к тому, что многие отдаленные территории оказались изолированными как друг от друга, так и от ключевых транспортных узлов («Большой земли»), где проживает основное население административного субъекта. Было время, когда межпоселенческая мобильность осуществлялась крайне редкими (до одного раза в месяц) авиарейсами, альтернативой которым были автомобильные пробеги по труднопреодолимому бездорожью или малопроезжим грунтовыми дорогам.

Труднодоступность является следствием недостаточной освоенности несмотря на то, что именно такие территории потенциально богаты полезными ископаемыми. Традиционно подобные районы или их участки привлекательны для ресурсодобывающих отраслей, для которых, как правило, малонаселенность и отсутствие какой-либо инфраструктуры не является значительным препятствующим фактором к промышленному освоению. И, как следствие, разрабатываются общие программы и продвигаются частные проекты по добыче и переработке природных богатств, многообещающие для осваивающих компаний, но неоднозначно воспринимаемые местным населением. Отношение представителей местного сообщества к таким проектам освоения территории может различаться от крайне позитивного (как сулящим экономический рост и улучшение условий жизни) до полного отторжения (с очевидностью, наносящим ущерб природе и трансформирующим традиционный образ жизни).

Тоджинский кожуун (район) Республики Тыва Российской Федерации представляет собой характерный пример ресурсодобывающей модели освоения труднодоступной территории. Развивая дорожно-транспортную инфраструктуру, повышая степень доступности территории, горнодобывающая промышленность создает благоприятные условия для проникновения и других отраслей экономики, в том числе туризма.

При этом бессистемное и непродуманное туристское освоение ранее труднодоступных районов наряду с общим развитием транспортной сети без глубокого понимания культурных, социальных и природных ценностей, присущих территории, провоцирует столкновение и конфликт интересов участвующих сторон и влечет угрозы традициям и устоям коренного населения. Поэтому на первый план выходит выявление и анализ сложной взаимозависимости разных групп местного населения.



Целью настоящего исследования является выявление закономерностей социальных процессов во взаимосвязях и взаимовлиянии развития туризма, транспортной инфраструктуры и местного сообщества в Тоджинском кожууне Республики Тыва. Авторы попытались выявить объективные изменения степени транспортной доступности, связанные со строительством моста через реку Бий-Хем и их социально-экономические последствия; а также изучить мнения, оценки и представления местных жителей по широкому кругу вопросов транспортной доступности.

В ходе нашего исследования были собраны отзывы и мнения ряда групп заинтересованных сторон, гипотетически имеющих разные интересы и установки относительно результатов развития транспорта и туризма на изучаемой территории, среди которых: представители администрации; представители учреждений бюджетной сферы (медицины, образования, культуры) и пенсионеры; представители организаций, прямо или косвенно связанные с обслуживанием туристов (владельцы и сотрудники гостиницы, кафе и магазинов, водители маршруток и такси, сотрудники заповедника, оленеводы); представители организаций, не связанных с туризмом, в том числе, тех, чья деятельность потенциально вступает в противоречие с туристским развитием территории (в первую очередь, горнодобывающих). При постановке задачи планирования устойчивого развития территории требуется глубокое понимание спектра связей всех возможных участников социального взаимодействия.

Хронологически исследование охватывает 2021–2023 гг. Сбор полевых материалов осуществлялся во время летних экспедиций в 2021 и 2022 гг. Обработка и обобщение собранных данных производилась в 2022–2023 гг.

Материалы и методы

Использованные методы исследования включают глубинные и групповые интервью с местными жителями, невключенное наблюдение, экспертные интервью, анализ статистических данных, муниципальных отчетов и архивных материалов. Полевые исследования проводились в августе 2021 и июле 2022 гг. в Тоджинском кожууне. Респонденты были набраны методом «снежного кома». Интервью проводилось на русском языке. Продолжительность интервью составляла от двадцати пяти до девяноста минут. Общее количество интервью — 30.

В качестве респондентов выступали представители администрации, образовательной сферы, медицины, культуры, туристской сферы, предприниматели, водители маршрутного транспорта и др. Профессиональная принадлежность респондентов представлена в *таблице 1*. Возрастные категории респондентов варьировались от 18 до 75 лет. Среди опрошенных 60% (18 человек) составили тувинцы-тоджинцы, 30% (9 человек) — «приезжие»¹ тувинцы, 10% (3 человека) — русские.

Таблица 1. Профессиональная принадлежность респондентов
Table 1. Professional affiliation of the respondents

	Сфера деятельности	Количество респондентов	
		Чел.	%
1	Администрация	8	27
2	Представители организаций бюджетной сферы (медицины, образования, культуры) и пенсионеры	9	30
3	Представители организаций прямо или косвенно связанные с обслуживанием туристов (владельцы и сотрудники гостиницы, кафе и магазинов, водители маршруток и такси, сотрудники заповедника, оленеводы)	9	30
4	Представители организаций, не связанных с туризмом (лесохозяйственная, горнодобывающая промышленность)	4	13

¹ К «приезжим» в Тоджинском кожууне относят тувинцев, приехавших из других районов Республики Тыва. Из наших респондентов, относящихся к числу «приезжих», 7 человек — работники администрации с. Тоора-Хем, административного центра Тоджинского кожууна, 1 респондент работает в сфере медицины, ещё 1 — в сфере культуры.



Интервью включало 4 основных тематических блока вопросов: транспортная доступность территории; экологические условия; развитие туризма; деятельность добывающих компаний.

Территория исследования

Тоджинский кожуун (Тоджа) занимает всю северо-восточную часть Республики Тыва и граничит с Каа-Хемским, Кызылским и Пий-Хемскими кожуунами республики, Иркутской областью, Бурятией и Красноярским краем (рис. 1). Его площадь составляет 44,8 тыс. км². С севера Тоджа ограничена Восточным Саяном, с юга — хребтом Академика Обручева, и Западным Саяном — с запада. Центральная часть представлена обширной Тоджинской котловиной, основными реками которой являются Большой Енисей, Азас, Хамсара. На дне котловины расположены достаточно крупные и живописные озера — Нойон-Холь и Тоджа (Азас).



Рис. 1. Тоджинский кожуун Республики Тыва. Составитель В. Н. Богданов.
 Fig. 1. Tostzhinsky kozhuun of the Republic of Tuva. Compiled by V. N. Bogdanov.

Это один из самых малонаселенных районов не только Республики Тыва, но и России. Здесь проживает 6667 чел.¹ Таким образом, средняя плотность населения составляет 0,15 чел./км².

Муниципально-территориальное устройство Тоджинского кожууна включает 6 сумонов (сельских поселений). Население района проживает в 7 сёлах (табл. 2).

¹ Численность городского и сельского населения по полу по субъектам Российской Федерации [Электронный ресурс] // Итоги Всероссийской переписи населения 2020 года. Том 1. Численность и размещение населения. URL: https://rosstat.gov.ru/vpn_popul (дата обращения: 28.01.2023).



Таблица 2. Муниципально-территориальное устройство и населенные пункты Тоджинского кожууна Республики Тыва, по данным переписи 2020 г.¹
Table 2. Administrative-territorial structure and settlements of the Todzhinsky kozhuun of the Republic of Tuva, according to the 2020 census.

№	Сумон (сельское поселение)	Площадь, км ²	Населённый пункт (село)	Численность населения, чел.	Доля от численности населения района, в %
1	Азасский	27,21	с. Адыр-Кежиг	1289	19,4
2	Ийский	34,61	с. Ий	1122	16,8
3	Сыстыг-Хемский	13,31	с. Сыстыг-Хем	84	1,2
4	Тоора-Хемский	24,56	с. Тоора-Хем	3264	48,9
			с. Салдам	576	8,6
5	Чазыларский	1,52	с. Чазылары (Хамсара, Хам-Сыра)	104	1,6
6	Ырбан	8,68	с. Ырбан	228	3,5

Административный центр — с. Тоора-Хем — расположен в Тоджинской котловине, на реке Бий-Хем (Большой Енисей), при впадении в него реки Тоора-Хем. В селе Тоора-Хем с численностью населения 3264 чел. проживает 48,9% всего населения кожууна. Расстояние от с. Тоора-Хем до Кызыла наземным путём составляет 230 км, водным — 285 км, воздушным — 170 км.

Автомобильный участок Бояровка — Тоора-Хем представляет собой транспортную артерию, классифицируемую как дорога общего пользования регионального и межмуниципального значения. Она включает в себя участки автомобильной дороги с учетным номером 93Н-35 протяженностью 23 км и участки автозимника с учетным номером 93Н-34 общей протяженностью 147 км. Ее строительство было завершено в 2009 г. Круглогодичное содержание этого отрезка дороги взяла на себя китайская компания ООО «Лунсин»¹. Во времена СССР для перевозки пассажиров на многих региональных маршрутах широко привлекалась малая авиация. В настоящее время воздушное сообщение Кызыл — Тоора-Хем осуществляется авиапредприятием ООО «АвиаГео». Транспортным обслуживанием населения кожууна занимаются частные перевозчики. Межрайонными транспортными сообщениями организовано сообщение по маршруту Кызыл — Тоора-Хем — Кызыл на автомобилях высокой проходимости марки «УАЗ», «УРАЛ». Сёла Ий, Адыр-Кежиг и Салдам связаны с районным центром — с. Тоора-Хем также грунтовыми дорогами. До остальных сёл сейчас можно добраться только на лошадях и/или речным транспортом². Протяженность автомобильной трассы от Тоора-Хема до ближайшей железнодорожной станции г. Абакана составляет 630 км (Дабиев, Дабиева, 2015).

В этническом отношении в населении района преобладают тувинцы-тоджинцы (44,7%), которые считаются субэтнической подгруппой тувинцев (Монгуш, 2010: 8–9; Ламажаа, 2017). Также значительную часть населения район составляют собственно тувинцы (33,6%) и русские (19,8%)³. Тувинцы-тоджинцы составляют абсолютное большинство населения в четырех сёлах: Адыр-Кежиг, Ий, Хам-Сыра и Сыстыг-Хем. В сёлах Тоора-Хем и Салдам (которые фактически слились территориально) помимо тоджинцев живут также тувинцы и русские. Село Ырбан — преимущественно русское.

¹ Ензак Л. ГОК «Лунсин» работает на Туву [Электронный ресурс] // Тувинская правда. 2015, 2 июля. URL: <https://tuvaprvda.ru/arkhiv/gok-lunsin-rabotaet-na-tuvu/> (дата обращения: 20.06.2023).

² Туристический паспорт муниципального образования «Тоджинский кожуун Республики Тыва» [Электронный ресурс] // Администрация Толжинского кожууна: официальный сайт. URL: http://todzhinsky.ru/page.php?corulenco=omsu&id_omsu=17/ (дата обращения 10.11.2022).

³ Численность городского и сельского населения по полу по субъектам Российской Федерации [Электронный ресурс] // Итоги Всероссийской переписи населения 2020 года. Том 1. Численность и размещение населения. URL: https://rosstat.gov.ru/vpn_popul (дата обращения: 28.01.2023).



Система хозяйственной деятельности тувинцев-тоджинцев включала в себя: круглогодичный охотничий промысел, а также кочевое горно-таёжное оленеводство с круглогодичными «вертикальными» перекочевками (Вайнштейн, 1961). Оленеводство было вьючно-верховое, с доением, при необходимости с забоем домашних оленей на мясо (Даваа, 2017). Здесь расположен самый южный ареал разведения северного оленя в мире. Изолированность от крупных центров расселения обеспечила высокую степень сохранности уникальных традиционных культурных ландшафтов (Dirin, Fryer, 2020). На территории Тоджинского кожууна зарегистрированы 14 территориально-соседских и родовых общин коренных малочисленных народов тувинцев-тоджинцев¹. В перечень мест традиционного проживания и видов традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации от Республики Тыва отнесены сельские поселения (сумы) Азасский, Ийский, Сыстыг-Хемский, Чазыларский Тоджинского кожууна (Кукулина, Дашпилов, 2013). Официально закрепленных за общинами территорий традиционного природопользования на территории Тоджинского кожууна до сих пор нет, однако эта тема весьма актуальна, и поднимается тувинцами-тоджинцами на различных уровнях.

Результаты исследования

Проникновение многочисленных добывающих предприятий на территорию Тоджинского района способствовало значительному развитию транспортной инфраструктуры.

В 2022 г. введён в эксплуатацию возводившийся с 2020 г. мост через реку Большой Енисей. Использование прежде для переправы парома для связи поселений с районным центром усложняло и удорожало перевозки.

«У нас организована пекарня и мы продаем хлеб в 30 точках в трех поселках: Адыр-Кежиг, Ий, Тоора-Хем. Я по своей работе хочу сказать, мы по 300–400 мешков привозили на большом “Урале” до берега, потом сюда, несли эти мешки к лодке, на которой перевозили. Да, паром был иногда, иногда не был, весной же не бывало. То есть оттуда на лодку, потом с лодки на другом берегу уже на машину, потом здесь, у нас на этом были большие потери. Я по своей работе скажу — очень хорошо, что мост. Один раз со склада загрузили и все» (жен., 60 лет, местный житель, с. Тоора-Хем, июль 2022 г.).

В 1990-е годы в связи с политическим и экономическим переустройством авиационное обслуживание глубинных территорий было практически свернуто и для населения наступили тяжелые времена, так, что продолжительность поездок до административного центра Республики — г. Кызыл могла составлять 2 и 3 недели.

«Дорога у нас такая не асфальтированная. Тем не менее, она у нас появилась. Когда-то в 2000-х годах, от Кызыла до Тоора-Хема, — райцентра, — доезжали в течение 2–3 недель, и это было 15–16 лет назад» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).

«Плюсы (при отсутствии дорог) — это, конечно же: сохранение природы, быта, обычаев. Это самое главное. Минусы, сразу видно, в связи с отдаленностью — отсталость. У нас нет тут новостроек, заметили? Если в Кызыле, например, можно строить школу или детский сад за 100 млн, у нас получается 130–140, и вопрос: где взять эти проценты? Поэтому получаем отказ...» (муж., 40 лет, с. Тоора-Хем, август 2021 г.).

«У нас развитие идет полным ходом. Когда у нас дорог не было, не велось и строительство. Мы жили в своем мире, который отделился от внешнего развития, вот жили, не выходя, не выезжая, потому что дороги не было, куда возить детей если в дороге проводили до 4 недель. Народ жил за счет рыбы, дикоросов, ягод, орехов, охоты. Вели традиционный образ жизни. Только после строительства дороги появились строительные объекты. Мы начали участвовать в проектах по государственным программам, за счет этих программ появилась дорога, у нас начали доставлять все строительные материалы, началось строительство моста. Именно за счет этих федеральных государственных программ возвели объекты культуры — спортзалы, скверы, площадки» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).

Строительство моста повлияло на снижение стоимости транспортных расходов, вследствие чего в с. Тоора-Хем и близлежащих поселениях Ий и Адыр-Кежиг наблюдается появление новостроек в частном секторе, а также строительство новых магазинов и кафе. Например, в с. Тоора-Хем в 2021 г.

¹ Коренные малочисленные народы Республики Тыва. [Электронный ресурс] // Агентство по делам национальностей Республики Тыва. URL: naцполитика-тыва.пф/tuvincy-todzhincy/ (дата обращения: 20.06.2023).



население обслуживало единственное кафе, в 2022 г. действовало уже четыре. Важно, что сотовый оператор был один, в 2022 г. услуги связи стали оказывать четыре сотовых оператора.

«Если раньше мы не могли подать заявки на программы финансирования из-за дорог, специальной техники у нас нет, то сейчас у нас наблюдается динамичное развитие, растет и население. Раньше со связью проблемы были, работал только “Мегафон”, интернета не было, оптоволокна не было, большие тарелки стояли в организации, и то не все работали, и получается за счет дороги связь появилась, “Теле 2”, “МТС”, и интернет начал работать, и в 2019 г. оптоволокно появилось. ... Мы были оторваны, получается, от всего, от цивилизации. Сейчас вся молодежь и дети сидят, и взрослые сидят в *Instagram*¹, в “ВКонтакте”. Раньше такого не было, еще 2 года назад не было. Элементарно созвониться не было возможности. Раньше свет отрубали, а значит и связи не было. Раньше уже автоматически знали график, когда свет отключат, заранее еду готовили, а сейчас нормально, и день и ночь — свет, и дорога, и связь. Много магазинов открылось, если раньше было 4–5, то сейчас на каждом шагу. Раньше в таких убогих избушках магазины были, то сейчас построен двухэтажный магазин, там мебельный салон, там же и кофейня открылась» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).

Усилиями компании ООО «Лунсин» продолжаются работы по укреплению дорожного полотна трассы Кызыл — Тоора-Хем. Местные жители в опросах отмечали существенные плюсы новых транспортных возможностей:

«Дорога у нас появилась со строительством, выполненным компанией “Лунсин” в 2006–2007 гг. До этого с советских времен, у нас дороги практически не было. Летали либо вертолеты, либо катера “Заря”, по реке. За счет горнодобывающих компаний у нас проложены дороги, плюс еще то, чего мы так долго ждали — строительство моста» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.);

«Всё развитие идет если дорога есть, у нас дорога была, моста не было, распутица всё время была, осенью и весной. Это почти месяц без дорог, ждем пока лед встанет. Потом летом, когда лед растает, жизнь начинается, машины начнут ездить. А теперь если дорога есть, если дорога хорошая, жизнь бурлит...» (жен., 27 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).

Кроме того, с 2020 г. Голевская горнорудная компания осваивает Ак-Сугское медно-порфировое месторождение, расположенное в Тоджинском районе. При этом данная компания приняла на себя обязательства по обустройству автомобильной дороги Туран — Ырбан и строительству ЛЭП 220 кВ². Местные жители ждут строительства этой дороги, чтобы ездить за продуктами и хозяйственными товарами «за Саяны»: «Основные поставщики наши в магазины возят товары из Кызыла, но если у нас Голевская откроет дорогу, то мы будем ездить даже не в Кызыл, а за Саяны за товарами.» (жен., 35 лет, представитель администрации, июль 2022). В данном исследовании общее понятие «за Саяны», которое подразумевает территорию в целом за пределами Республики Тыва (Ламажаа, 2014), конкретизировано до территории соседней Хакасии.

При всех сложностях, тем не менее, для возможного авиационного сообщения между Кызылом и Тоджей, в районном центре поддерживается посадочная площадка «Тоора-Хем». Этот аэродром эксплуатирует Тоджинское авиационное отделение ГАУ РТ «Авиалесоохрана», осуществляющее охрану лесов с использованием самолетов АН-2³.

Поскольку основными дорогами, связывающие Тоора-Хем с республиканским центром и остальными районами Тувы, являются дороги с грунтовым покрытием, для организации транспортного сообщения необходимы автомобили повышенной проходимости. Здесь, безусловно, самыми предпочтительными оказались автомобили модельного ряда УАЗ. Из-за отсутствия муниципального автобусного сообщения между республиканским центром и центром Тоджи, местные жители самостоятельно организовали маршрут от Кызыла до Тоора-Хема и обратно. В 2021 г. до строительства моста в день уходило около 5–6 машин в направлении Кызыла, со строительством моста в день может уходить

¹ Социальная сеть компании *Meta* (США), ныне запрещенная в РФ.

² Рассмотрен ход реализации проекта по освоению Ак-Сугского месторождения [Электронный ресурс] // Официальный портал Республики Тыва. 2021, 23 апреля. URL: https://rtyva.ru/press_center/news/economy/44774/ (дата обращения 20.10.2022).

³ «Тува Авиа». Главная страница [Электронный ресурс] // Авиакомпания «Тува Авиа»: официальный сайт. URL: <http://avia-tuva.ru> (дата обращения 10.10.2022).



до 12 машин из Кызыла до Тоора-Хема и обратно. Всего на маршруте можно наблюдать более 40 машин ежедневно. Также было отмечено, что появилась группа в мессенджере *Viber* «Попутчики»:

«Сорок с лишним машин, это которые ездят. А со сломанными, которые на ремонте вообще много: 60 с лишним... Сейчас мост построился, много стало попутчиков, группу создали в *Viber*... Но, если вы поедете с попутчиками и сломаетесь вы будете долго ждать помощи, никто не поможет. А если у нас (маршрутка), то за день сразу же исправим. Приедут, помогут. А если вообще сломался, то приедут, пересадят на другую» (муж, 40 лет, с. Тоора-Хем, водитель маршрутки, июль 2022 г.).

То есть, в связи со строительством моста наблюдается увеличение пассажиропотока. Но общее состояние грунтовой дороги хотя и остается удовлетворительным, однако существуют высокие риски поломок и аварийных ситуаций.

Тоджинскому и Монгун-Тайгинскому кожуунам Республики Тыва как территориям, отличающимся суровым климатом и ограниченной транспортной доступностью, официально присвоен статус территорий, приравненных по условиям проживания к районам Крайнего Севера, несмотря на южное расположение в пределах Сибири.

Значительная часть населения Тоджинского района продолжает воспроизводить традиционные типы природопользования: полукочевое (отгонное) животноводство, охота, рыбная ловля, сбор растений-дикоросов.

Характерно, что сложность высокогорного рельефа отличает территорию Тоджи от других оленеводческих районов России. Использование современного транспорта, типичного для тундры и лесотундры: снегоходов и вездеходов с колесами низкого давления, зачастую, не годится для преодоления горных склонов. В прежние, советские времена заброс в Саянскую горную тайгу бригад промысловиков и вывоз из тайги продукции зачастую осуществлялся вертолетным транспортом (весьма характерный порядок организации перевозок в Тофаларии, см.: Рассадин, 2005).

Сохранению традиционного природопользования во многом способствовал ряд таких факторов, как опора на местные традиции оленеводства, а также значительная изолированность Тувы и культурные устои ее населения (Донаное, 2006). поголовье оленей в советские годы составляло до 15000 голов. В постсоветский период численность оленей сократилось в десять раз, но в последнее время благодаря республиканским проектам оленеводство постепенно возрождается. Общее число поголовья оленей в районе по последним данным составляет 1960 голов¹. В целях поддержки оленеводства за последние годы Минсельхозпродом РТ были закуплены и переданы оленеводам снегоходы, палатки, рации, солнечные электростанции и продуктовые наборы. Так, в 2022 г. также были переданы надувные лодки, снегоходы, палатки, спутниковые телефоны, солнечные станции общей стоимостью более 7 миллионов рублей. В этом, 2023 г. решением Правительства Тувы была увеличена субсидия на 1 голову оленя с 1500 рублей до 2236 рублей. Все эти меры поддержки направлены на сохранение поголовья оленей².

Сами оленеводы также подчеркивают возрастающее внимание со стороны государства:

«В последнее время больше стало поддержки, раз через 2–3 года они палатки всем раздают, в основном оленеводы в палатках живут, последний раз 6 “Буранов” давали, а сейчас уже 12, года 2–3 назад, 6 “Буранов” раздали, в этом году тоже 6, спутниковые телефоны, больше десяти в тот раз, не каждому оленеводу, а каждой палатке» (жен., 57 лет, оленевод, июль 2022 г.).

Администрация также способствует продаже таких продуктов как сыр и молоко, произведенных оленеводами:

«Когда к нам в Тоджу приезжают гости, администрация ставит чай с молоком, сыр на стол... И на праздники наши, по просьбе администрации, мы делаем сыр и привозим на продажу и молока тоже немного» (жен., 57 лет, оленевод, июль 2022 г.).

¹ Отчет о результатах деятельности Тоджинского кожууна Республики Тыва за 2021 г. [Электронный ресурс] // Администрация Толжинского кожууна: официальный сайт. URL: http://todzhinsky.ru/page.php?id_omsu=13&level=1&id_level_1=27 (дата обращения 25.11.2022)

² В рамках фестиваля оленеводов в Тоджинском районе обсудили меры поддержки этого вида животноводства в Туве [Электронный ресурс] // Официальный портал Республики Тыва. 2023, 26 февраля. URL: https://rtuva.ru/press_center/news/activity/51382/ (дата обращения: 28.09.2023).



Самобытность, аутентичность и эндемичность культурных ландшафтов горно-таёжных оленеводов, а также разнообразие и пейзажная аттрактивность девственных природных ландшафтов, богатые биологические ресурсы, многочисленные источники минеральных вод, делают Тоджинский район потенциально весьма привлекательным для развития туризма.

Согласно туристскому паспорту Тоджинского кожууна 2020 г.¹ наиболее перспективными видами туризма в районе с учетом тенденций туристического спроса на российском рынке являются: лечебно-оздоровительный; событийный (проводятся фестиваль оленеводов Тоджинского кожууна, национальный праздник «Наадым», Международный день коренных малочисленных народов Сибири и Дальнего Востока, республиканский конкурс с тоджинскими зарисовками «Тожуаяннары»); культурно-познавательный; рекреационный туризм на озера Азас, Доруг-Хол, Олбук). Муниципальная инициатива расширения базы на озере Азас получила поддержку в рамках мероприятий по созданию и развитию проектов в сфере туризма².

Из разведанных на территории Тоджи 32 минеральных источников; большой популярностью пользуются для лечебных целей воды источников «Чойган», Кизи-Хемский, Олбукский, Маймалыш (Мыя-Хаш).

Минеральные источники традиционно используются как промежуточный пункт туристскими группами, заходящими из Бурятии и посещающими пик Топографов, а также группами водных туристов, переходящих затем в истоки р. Бий-Хем к озеру Кара-Балык. Отсюда они совершают сплав по реке. Давняя туристская тропа проходит по р. Кок-Хем, захватывая уникальный каскад водопадов у истока реки Бий-Хем из оз. Устю-Кок-Холь. В настоящее время тропа находится на территории заповедника «Азас», образованного в 1985 г. с целью сохранения и изучения природного фонда северо-восточной Тувы (фото 1, 2).

Заповедник, располагаясь в центральной части Тоджинской котловины, включает в себя приустьевую часть оз. Азас и далее вытянут в широтном направлении вдоль р. Азас до водораздела Восточного Саяна, по которому проходит граница Тувы с Бурятией.

В заповеднике разработаны две туристические тропы, планируется запуск еще двух туристических маршрутов в связи увеличением потока туристов из-за ввода в эксплуатацию моста у с. Тоора-Хем.

Статистика количества туристов по району в целом неполная, большинство туристов — это «дикари», отдыхающие на озере Азас (диаграмма 1).

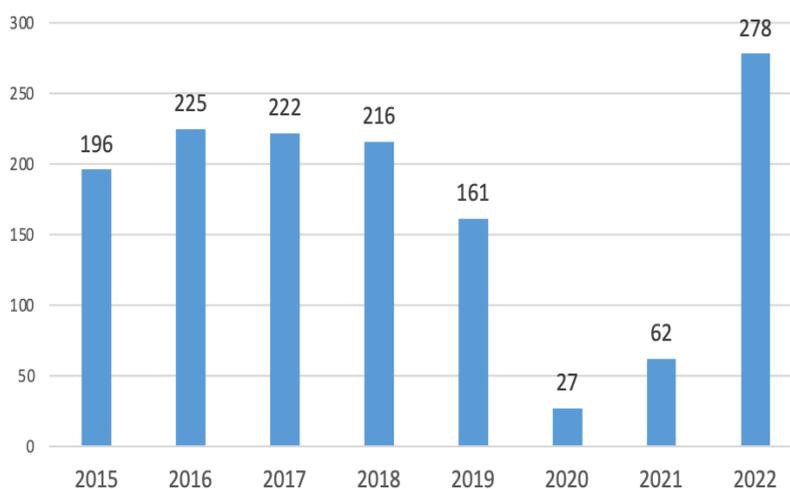


Диаграмма 1. Численность туристов, посетивших заповедник «Азас» в 2015–2022 гг., чел., по данным заповедника «Азас». Diagram 1. The number of tourists who visited the reserve “Azas” in 2015–2022, people, according to the reserve “Azas”.

¹ Туристический паспорт муниципального образования «Тоджинский кожуун Республики Тыва» [Электронный ресурс] // Администрация Тоджинского кожууна. URL: http://todzhinsky.ru/page.php?copylenco=omsu&id_omsu=17/ (дата обращения: 10.11.2022).

² Доходы от туризма в Туве в 2022 году выросли на 71% [Электронный ресурс] // Официальный портал Республики Тыва. 2022, 1 декабря. https://rtyva.ru/press_center/news/tourism/50207/ (дата обращения: 10.01.2023).



Фото 1. Озеро Азас. Фото Э. А. Батоцыренова, июль 2022 г.
Photo 1. Lake Azas. Photo by E. A. Batotsyrenov, July 2022.



Фото 2. Палатки на берегу озера Азас. Фото Э. А. Батоцыренова, июль 2022 г.
Photo 2. Tents on the shore of Lake Azas. Photo by E. A. Batotsyrenov, July 2022.



Туристический поток на территории района в 2018 г. зарегистрирован в количестве 3,7 тыс. чел., в 2019 г. — более 6 тыс. чел. Статистическая информация по количеству коллективных средств размещения (КСР), представлена на сайте Росстата также не в полном объеме¹. Так общее количество КСР в Тоджинском кожууне составляет 7 единиц в 2021 году, 5 единиц в 2020 году и с 2016 по 2018 гг. только по 2 КСР.

Динамика численности туристов по данным заповедника «Азас»², отражающая общую тенденцию увеличения количества туристов представлена на *диаграмме 1*. Уменьшение числа туристов в 2020–2021 гг. связано с ситуацией по COVID-19, а резкое увеличение турпотока в 2022 г., вероятно, связано с введением в эксплуатацию моста через Енисей в с. Тоора-Хем.

В 2022 г. администрация заповедника в связи увеличением количества заявок на отдых решила продлить туристский сезон до 31 августа.

Тенденция роста турпотока в район не так ярко отражаемая статистическими данными заповедника «Азас» подтверждается результатами интервьюирования местного населения. В целом местными жителями отмечается значительное увеличение количества туристов, связанное со строительством моста.

«До прошлого года, до момента строительства моста наш район считался самым отдаленным и труднодоступным, но со строительством нового моста туристический поток вырос многократно» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).

В то же время следует констатировать крайне низкий уровень развития туристской инфраструктуры. Местные жители относятся неоднозначно к развитию туризма. Это можно увидеть из анализа интервью, которое выявляет ряд различных мнений местных жителей относительно тем развития туризма (*табл. 3*).

Таблица 3. Отношение местного населения к развитию туризма и туристам (результаты интервью)
Table 3. The attitude of the local population to the development of tourism and tourists (interview results)

Последствия развития туризма в Тоджинском районе	
Позитивные	Негативные
<p>«Иностранцы приезжали до ограничений по COVID: китайцы, турки, из Литвы. Приезжали и научные работники из Таджикистана, других стран; из Владивостока, Хабаровска. Туристов таблеточки (автомобиль УАЗ. — Авт.) увозят/привозят... Туристов некоторые возят на верховье Енисея, там водопад есть, просто посмотреть возят... Количество постояльцев не убавляется, постоянно заселяются. На работу сюда приезжают, командированные. Когда пандемия была, туристов и командировочных не было, сюда редко приезжали. ... Туристов много было перед ковидом, с других регионов приезжали. ... Когда мост построят, сюда будут чаще приезжать» (жен., 74 года, представитель турбизнеса, с. Тоора-Хем, август 2021 г.).</p>	<p>«Как построили мост, так стало очень много туристов. Мы не ожидали такого количества туристов, очень много мусора и шума теперь на Азасе...» (жен., 27 лет, представитель администрации с. Тоора-Хем, июль 2022 г.).</p>

¹ Паспорт муниципального образования: коллективные средства размещения [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. https://rosstat.gov.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?o pt=93650000200620072008200920102011201220132014201520162017201820192020202120222023 (дата обращения 10.10.2022).

² Данные получены от сотрудника заповедника Азас в виде таблицы Excel во время интервью в административном здании заповедника Азас в с.Тоора-Хем (июль, 2022 г.).



<p>«Туристов у нас немерено. Я не знаю, вывозят ли туристы рыбу, думаю, что нет. Они больше для души ездят. У меня есть знакомые, которые возят этих туристов. Но это именно про туристов, а браконьеры бывают» (жен., 35 лет, местная жительница, с. Тоора-Хем, август 2021 г.)</p>	<p>«Туристы фотографируются с лилиями, срывают лилии, скоро их не останется» (муж., 40 лет, местный житель, с. Тоора-Хем, июль 2022 г.).</p>
<p>«Да, резкий скачок, туристы поехали, особенно в выходные, на озеро минимум 300 человек. Со своими палатками, еще домики есть, там база отдыха. За счет этого туристического потока и экономика растет» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).</p>	<p>«Даже если приезжих мало, они, отдыхая, постоянно оставляют за собой мусор. То есть, если база отдыха “Азас” не так развита была, даже мусорных контейнеров не ставили, а сейчас идет наплыв туристов, с ними и мусор, и алкоголь, получается у нас там идет постоянная профилактическая работа, проводится дежурство на озере в летний период» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).</p>

Представитель администрации отмечает как плюсы от развития туризма (в виде роста экономики), так и минусы в виде мусора, шума, проблем с алкоголем и необходимостью контроля за ситуацией.

«Общественное место необходимо контролировать, много проблем, связанных с алкоголем. На будущий год мы планируем сделать платный въезд на озеро» (жен., 26 лет, представитель администрации, июль 2022 г.).

Положительный взгляд со стороны жителей Тоджинского кожууна на развитие туристической сферы стал формироваться в связи с возможностью получения ими дополнительного дохода от продажи сувенирной продукции, оказания транспортных услуг и предоставления жилья.

С этой точки зрения организация праздников «День оленевода» и «Наадым» может рассматриваться с двух позиций: как инструмент поддержки этнической культуры и традиций, и как составляющая в развитии событийного и этнотуризма, имеющего экономическую значимость для местного социума.

При этом труднодоступность данного района способствует сохранению традиционного образа жизни коренного населения, его культуры и языка, что только увеличивает интерес и привлекательность территории со стороны туристов.

Освоившие традиционные ремесла и занятия местные мастерицы — участники этих массовых праздников, дают им положительную оценку. Эти мероприятия предоставляют дополнительные возможности обменяться опытом, приобрести новые знания и реализовать продукцию.

В удаленности и труднодоступности территории своего проживания местное население, с одной стороны, видит серьезное преимущество, обеспечивающее спокойствие, размеренность, безопасность, неизменность традиций и устоев. С другой стороны, местные осознают и недостатки, те, что препятствуют доступу к медицинским, образовательным и иным услугам, значительно удорожают любые привозимые товары.

Стратификация групповых интересов

Множественность вопросов в рамках проблемы развития транспортной инфраструктуры в ранее труднодоступных местностях как фактора, способствующего продвижению туризма, касается мнения и отношения участников туристской отрасли со стороны компаний и туристов, заинтересованных в освоении территории, так и со стороны представителей местного социума, задействованных в обслуживании приезжих. Как правило, наблюдается согласованность интересов у упомянутых сторон, поставляющих и потребляющих качественные услуги за счет эффективного транспортного обслуживания туристов. Эти услуги заключают в себе удобные средства доставки современными транспортными средствами и средства информационной поддержки.

Мы выделили несколько групп населения с разными интересами по освещаемым вопросам. В первую группу вошли представители администрации, которая обладает правами по созданию благо-



приятных условий для развития туризма¹ и в то же время имеет контролирующие полномочия по отношению к данной сфере. Учеными отмечалось, что для российской практики муниципального управления характерна низкая готовность местных органов власти к конвертации имеющихся ресурсов в развитие туризма (Фролова, Рогов, Рябова, 2020). К этому следует добавить малочисленность успешных примеров и отработанных организационных механизмов.

Местные жители, имеющие собственные культурные традиции и устои, формируют следующую группу рассматриваемой социальной системы. В большинстве своем участники этой группы в Тоджинском районе вовлечены в традиционное природопользование, и воспроизводят традиционные культурные ландшафты, что дополняет привлекательность территории для потенциальных туристов. Эта группа населения, не связанная напрямую с туристской отраслью, с одной стороны положительно оценивая перспективы, обусловленные развитием транспортной инфраструктуры, с другой стороны — с опаской относится к возможной доступности территории для лиц, потенциально несущих угрозы со стороны, конкурируя с местными жителями на экономической, культурной и природной площадках. Участники этой группы характеризуются стремлением одновременно с одной стороны получить преимущества за счет развития дорожно-транспортной системы, обеспечивая более широкие возможности передвижения как в пределах местности, так и вовне, дополнительных выгод от присутствия туристской отрасли, и с другой — ограничить и свести к минимуму влияние на местную природу и культуру, сопутствующее такому развитию.

Следующая группа представлена работниками предприятий, в наибольшей степени несущих угрозы экологии — промышленных добывающих и обрабатывающих компаний. Региональные, национальные и международные компании проявляют интерес к нетронутым сырьевым запасам территорий, удаленных от основных транспортных артерий. При этом проблема взаимодействия туристической и промышленных отраслей в плане обеспечения труднодоступной местности необходимой дорожной инфраструктурой остается малоизученной.

Рассмотренные группы населения с их разноплановыми интересами и видением приоритетов будущего, погруженных в технологическую и природную среду, представляют собой систему, ожидающую детальных междисциплинарных исследований, нацеленных на создание правовых и организационных механизмов устойчивого развития территорий.

Заключение

Транспортная инфраструктура Тоджинского кожууна претерпела значительные изменения в последние десятилетия. Разработка месторождений повлекла за собой улучшение транспортной доступности: появление грунтовой дороги, строительство моста, связавшего два берега Енисея, уменьшение времени в пути. Это, помимо прочего, спровоцировало спонтанное увеличение количества туристов. При этом наличие объективно высокого туристско-рекреационного потенциала (Dirin et al., 2023), улучшение транспортной доступности и высокого внутреннего спроса на новые туристские направления, без сомнения, обеспечат быстрое кратное увеличение турпотока в район.

Исходя из результатов проведенного исследования можно сделать вывод, что в настоящее время местное сообщество скорее позитивно относится к происходящим переменам — улучшению транспортной освоенности территории кожууна и росту числа туристов, оценивая их как возможность повышения уровня жизни и расширения сферы приложения труда. В то же время уже сейчас есть опасения развития негативных эффектов данных процессов, прежде всего, ухудшение состояния окружающей среды и нарушение привычного образа жизни (уединённости, неторопливого темпа жизни).

Пока местное население при имеющемся количестве туристов не опасается прихода крупных внешних инвесторов, с которыми придётся конкурировать за ресурсы (прежде всего, за земельные участки, имеющие выгодное географическое положение с точки зрения инфраструктурной обеспеченности и близости туристских достопримечательностей). Однако, опыт других регионов бурного

¹ Статья 3.3. Права органов местного самоуправления по созданию благоприятных условий для развития туризма. [Электронный ресурс] // Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ (ред. от 13.06.2023) «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/10273> (дата обращения: 28.01.2023).



туристского освоения, подтверждает реальность таких угроз. В связи с этим, необходимо уже сейчас в стратегии социально-экономического развития и в схеме территориального планирования кожууна предусмотреть условия и механизмы эффективного взаиморазвития быстро растущей туристской отрасли и сложившихся на данной территории уникальных этнокультурных систем, основанных на традиционных отраслях природопользования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Берман, Н. Д. (2020) Влияние транспортной инфраструктуры на устойчивое развитие: тенденции и проблемы // Международный журнал перспективных исследований № 2 (10). С. 7–14. DOI: <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2020-2-7-14>

Вайнштейн, С. В. (1961) Тувинцы-тоджинцы. М. : Издательство восточной литературы. 215 с.

Дабиев, Д. Ф., Дабиева, У. М. (2015) Социально-экономическая характеристика Тоджинского района Тувы // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. № 9 (3). С. 520–522.

Даваа, Е. К. (2017) Система культуры тувинцев-тоджинцев (конец XIX — начало XX в.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. № 4. С. 62–64.

Казначеев, Д. А. (2012) Влияние транспортной инфраструктуры на развитие экономики региона // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. № 2(2). С. 64–69.

Куклина, В. В., Дашпилов, Ц. Б. (2013) Конструируя карту транспортного сообщения «Саянского перекрёстка» // Tartaria Magna. № 2. С. 12–40.

Ламажаа, Ч. К. (2014) Засаянские тувинцы: образ жизни, ценности, идеалы // Новые исследования Тувы. № 3. С. 152–165.

Ламажаа, Ч. К. (2017) Проблемы определения и изучения субэтнических групп тувинцев // Новые исследования Тувы. № 1. С. 4–21. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2017.1.1>

Монгуш, М. В. (2010) Один народ: три судьбы. Тувинцы России, Монголии и Китая в сравнительном контексте. Осака : Национальный музей этнологии. 358 с.

Рагулина, М. В. (2014) Традиционное природопользование коренных малочисленных народов Сибири: тенденции и парадоксы развития // Известия Иркутского государственного университета. Т. 7. С. 116–128.

Рассадин, И. В. (2005) Хозяйство, быт и культура тофаларов. Улан-Удэ : Бурятский научный центр Сибирского отделения РАН. 190 с.

Фролова, Е. В., Рогач, О. В., Рябова, Т. М. (2020) Деятельность муниципальных органов власти по развитию культурно-познавательного туризма: проблемы, ресурсы и новые возможности // Вопросы государственного и муниципального управления. № 3. С. 210–228.

Cresswell, T. (2006) The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom // Antipode. № 38. P. 735–754. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2006.00474.x>

Dirin, D. A., Fryer, P. (2020) The Sayan borderlands: Tuva's ethnocultural landscapes in changing natural and sociocultural environments // Geography, Environment, Sustainability. № 13(1). P. 29–36. DOI: <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2019-76>

Dirin, D., Rasputina, E., Kuklina, M., Krasnoshtanova, N., Trufanov, A., Batosirenov, E., Lysanova, G. (2023) Potential for Tourism and Recreation in the Todzhinsky Kozhuun (District), Republic of Tyva, RF // Sustainability. № 15. 11087. DOI: <https://doi.org/10.3390/su151411087>

Donahoe, B. (2006) Who Owns the Taiga? Inclusive vs. Exclusive Senses of Property among the Toju and Tofa of Southern Siberia // Sibirica. № 5. P. 87–116.

Forbes, B., Stammler, F., Kumpula, T., Meschtybd, N., Pajunena, A., Kaarlejarvi, E. (2009) High resilience in the Yamal-Nenets social-ecological system, West Siberian Arctic, Russia // Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America. Vol. 106. P. 22041–22048. DOI: <https://doi.org/10.1073/pnas.0908286106>

Konstantinov, Yu. (2009) Roadlessness and the Person: Mode of Travel in the Reindeer Herding Part of the Kola Peninsula // Acta Borealia. № 1. P. 27–49. DOI: <https://doi.org/10.1080/08003830902951524>

Дата поступления: 13.07.2023 г.

Дата принятия: 25.10.2023 г.



REFERENCES

- Berman, N. D. (2020) Influence of transport infrastructure on sustainable development: trends and challenges. *International Journal of Advanced Studies*, no. 2 (10), pp. 7–14. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2020-2-7-14>
- Vainshtein, S. V. (1961) *Tuvan-Todzhin people*. Moscow, Izatel'stvo vostochnoi literatury. 215 p. (In Russ.).
- Dabiev, D. F. and Dabieva, U. M. (2015) Socio-economic characteristics of the Todzhinsky district of Tuva. *Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovaniy*, no. 9 (3), pp. 520–522. (In Russ.).
- Davaa, E. K. (2017) The cultural system of the Tuvan-Todzhin people (late XIX — early XX centuries). *Istoricheskoe, filosofskie, politicheskie i iuridicheskie nauki, kul'turologiia i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, no. 4, pp. 62–64. (In Russ.).
- Kaznacheev, D. A. (2012) The impact of transport infrastructure on the development of the region's economy. *Nauchno-tehnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politekhnicheskogo universiteta. Ekonomicheskie nauki*, no. 2(2), pp. 64–69. (In Russ.).
- Kuklina, V. V. and Dashpilov, Ts. B. (2013) Designing a map of the transport connection of the “Sayan crossroads”. *Tartaria Magna*, no. 2, pp. 12–40. (In Russ.).
- Lamazhaa, Ch. K. (2014) Zasayan Tuvans: lifestyle, values, ideals. *New research of Tuva*, no. 3, pp. 152–165. (In Russ.).
- Lamazhaa, Ch. K. (2017) Sub-ethnic groups of the Tuvans : problems of definition and research. *New Research of Tuva*, no. 1, pp. 4–21. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2017.1.1>
- Mongush, M. V. (2010) *One nation: three destinies. Tuvans of Russia, Mongolia and China in a comparative context*. Osaka, Natsional'nyi muzei etnologii. 358 p. (In Russ.).
- Ragulina, M. V. (2014) Traditional nature management of the indigenous peoples of Siberia: trends and paradoxes of development. *Izvestiia Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta*, vol. 7, pp. 116–128. (In Russ.).
- Rassadin, I. V. (2005) Economy, life and culture of the Tofalars. Ulan-Ude, Buriatskii nauchnyi tsentr Sibirskogo otdeleniia RAN. 190 p. (In Russ.).
- Frolova, E. V., Rogach, O. V., Riabova, T. M. (2020) Activities of municipal authorities in the development of cultural and educational tourism: problems, resources and new opportunities. *Public Administration Issues*, no. 3, pp. 210–228. (In Russ.).
- Cresswell, T. (2006) The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom. *Antipode*, no. 38, pp. 735–754. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2006.00474.x>
- Dirin, D. A. and Fryer, P. (2020) The Sayan borderlands: Tuva's ethnocultural landscapes in changing natural and sociocultural environments. *Geography, Environment, Sustainability*, no. 13 (1), pp. 29–36. DOI: <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2019-76>
- Dirin, D., Rasputina, E., Kuklina, M., Krasnoshtanova, N., Trufanov, A., Batosirenov, E. and Lysanova, G. (2023) Potential for Tourism and Recreation in the Todzhinsky Kozhuun (District), Republic of Tyva, RF. *Sustainability*, no. 15, p. 11087. DOI: <https://doi.org/10.3390/su151411087>
- Donahoe, B. (2006) Who Owns the Taiga? Inclusive vs. Exclusive Senses of Property among the Toju and Tofa of Southern Siberia. *Sibirica*, no. 5, pp. 87–116.
- Forbes, B., Stammler, F., Kumpula, T., Meschtybd, N., Pajunena, A. and Kaarlejarvi, E. (2009) High resilience in the Yamal-Nenets social-ecological system, West Siberian Arctic, Russia. In: *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, vol. 106, pp. 22041–22048. DOI: <https://doi.org/10.1073/pnas.0908286106>
- Konstantinov, Yu. (2009) Roadlessness and the Person: Mode of Travel in the Reindeer Herding Part of the Kola Peninsula. *Acta Borealia*, no. 1, pp. 27–49. DOI: <https://doi.org/10.1080/08003830902951524>

Submission date: 13.07.2023.

Acceptance date: 25.10.2023.