

Научная статья

УДК 338.4

DOI: 10.18384/2949-5024-2025-4-59-71

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МЕХАНИЗМА РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

**Желтенков А. В.<sup>1</sup>, Михайлова Л. В.<sup>2</sup>, Еремичева Т. В.<sup>3\*</sup>**

<sup>1</sup> Государственный университет просвещения, г. Москва, Российская Федерация

<sup>2</sup> Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), г. Москва, Российская Федерация

<sup>3</sup> Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого, г. Великий Новгород, Российская Федерация

\*Корреспондирующий автор, e-mail: tatianaev@mail.ru

Поступила в редакцию 23.07.2025

После доработки 10.08.2025

Принята к публикации 19.08.2025

### Аннотация

**Цель.** В данном экономическом исследовании авторы рассматривают корреляцию между процессами трудовой миграции и показателями туристического спроса, претерпевшими изменения под влиянием пандемии, опираясь на предшествующие периоды и прогнозируя будущее по отношению к эволюционированию индустрии туризма.

**Процедура и методы.** При проведении исследования в качестве основного метода авторы использовали межотраслевой подход в несвязанных между собой отраслях, который может показать скрытые факторы, оказывающие влияние на регулирование трудовой миграции.

**Результаты.** В процессе проведённого исследования выявлено, что трудовые и туристические потоки, хотя и кажутся разными, тесно взаимосвязаны и могут влиять друг на друга. Основное отличие заключается в цели перемещения: трудовые потоки обусловлены поиском работы и перемещением работников, в то время как туристические потоки связаны с отдыхом, досугом или деловыми поездками. Однако туристические потоки могут стимулировать трудовую миграцию, а трудоустройство в регионе способно привлекать туристов.

**Теоретическая и/или практическая значимость.** В исследовании предложено использование эконометрических моделей туристского спроса для определения дополнительных трудовых потоков и их применения в совершенствовании цифрового механизма регулирования трудовой миграции. В отраслевом аспекте можно рассмотреть поиск целевой категории трудовых ресурсов в промышленном и экологическом туризме.

**Ключевые слова:** межотраслевой подход, механизмы регулирования труда, трудовая миграция, факторы рынка туристических услуг, эконометрические системы анализа туризма, туристический спрос, методы оценки спроса, транспортные потоки

**Для цитирования:**

Желтенков А. В., Михайлова Л. В., Еремичева Т. В. Предложения по совершенствованию механизма регулирования трудовой миграции в условиях цифровизации // Вестник Государственного университета просвещения. Серия: Экономика. 2025. № 4. С. 59–71. <https://doi.org/10.18384/2949-5024-2025-4-59-71>

Original research article

## PROPOSALS FOR IMPROVING THE MECHANISM OF REGULATION OF LABOR MIGRATION IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION

**A. Zheltenkov<sup>1</sup>, L. Mikhailova<sup>2</sup>, T. Eremicheva<sup>3\*</sup>**

<sup>1</sup> Federal State University of Education, Moscow, Russian Federation

<sup>2</sup> Moscow Aviation Institute (National Research University), Moscow, Russian Federation

<sup>3</sup> Novgorod State University, Novgorod, Russian Federation

\*Corresponding author, e-mail: [tatianaev@mail.ru](mailto:tatianaev@mail.ru)

*Received by the editorial office 23.07.2025*

*Revised by the author 10.08.2025*

*Accepted for publication 19.08.2025*

### **Abstract**

**Aim.** In this economic study, the authors examine the correlation between labor migration processes and indicators of tourist demand, which have undergone changes under the influence of the pandemic, based on previous periods and predicting future trends in the tourism industry.

**Methodology.** In their study, the authors used an intersectoral approach in unrelated industries as the main method, which can reveal hidden factors that influence the regulation of labor migration.

**Results.** The study revealed that labor and tourism flows, although they may seem different, are closely interconnected and can influence each other. The main difference lies in the purpose of the movement: labor flows are driven by job search and worker mobility, while tourism flows are related to leisure, recreation, or business travel. However, tourism flows can stimulate labor migration, and employment in a region can attract tourists.

**Research implications.** The study proposes the use of econometric models of tourist demand to determine additional labor flows and their application in improving the digital mechanism for regulating labor migration. In the sectoral aspect, the search for a target category of labor resources in industrial and environmental tourism can be considered.

**Keywords:** Interdisciplinary approach, labor regulation mechanisms, labor migration, factors of the tourism services market, econometric systems for tourism analysis, tourist demand, methods for assessing demand, transport flows

### **For citation:**

Zheltenkov, A. V., Mikhailova, L. V. & Eremicheva, T. V. (2025). Proposals for improving the mechanism of regulation of labor migration in the context of digitalization. In: *Bulletin of Federal State University of Education. Series: Economics*, 4, 59–71. <https://doi.org/10.18384/2949-5024-2025-4-59-71>

## Введение

Исследуемая проблема регулирования трудовой миграции является актуальной в условиях неоднородного распределения трудовых ресурсов по регионам и их квалифицированной нехватки в целом. Поэтому целью данного исследования является осуществить поиск и предложить новые варианты совершенствования механизма регулирования трудовой миграции с учётом цифровизации. Таким образом, объектом исследования является перемещение и региональное передвижение трудовых ресурсов. Предметом данного исследования является миграция как перемещение людей прежде всего с целью поиска лучших условий жизни, что логично трансформируется в трудовую миграцию трудоспособного населения. Главной задачей данного экономического исследования является рассмотрение взаимосвязи и различий между трудовыми и туристическими потоками, а также между процессами трудовой миграции и показателями туристического спроса, претерпевшими изменения под влиянием пандемии, сравнивая доковидный и постковидный периоды. Любой путешественник трудоспособного возраста может рассматриваться потенциальным трудовым мигрантом ввиду того, насколько изменился подход к туризму: с одной стороны, туризм развивается при помощи цифровых инструментов, а с другой – увеличиваются целевые риски путешествий, связанные с глобальными экономическими и политическими причинами. Можно предположить, что автономность и независимость использования цифровых агрегаторов индустрии туризма являются цифровым инструментом нерегулируемой трудовой миграции. Межотраслевой подход в не связанных между собой отраслях может показать скрытые факторы, оказывающие влияние на регулирование трудовой миграции в отрасли [1]. Для определения состояния научного знания по данному исследованию был проведён анализ работ Е. В. Зенкиной [1], Л. С. Архиповой и И. В. Гороховой [2], А. Чаплицкой и др. (А. Chaplitskaya) [3], рассматривавших миграционные процессы на разных уровнях, а также исследований Дорис Ченгуан Ву и др. (Doris Chenguang Wu) [4], В.Я. Гельмана [5] и О. В. Чистяковой [6] о туристических потоках и эконометрических моделях.

## Материалы и методы

В процессе работы применялись следующие методы исследования при оценке влияния туристского спроса на его корреляцию туристских и трудовых потоков, связанных с трудовой миграцией:

- научность, согласно которому проводимое экономическое исследование должно соответствовать требованиям экономических законов, использовать достижения науки и техники;
- метод индукции, представляющий собой умозаключение от частных факторов к общим выводам;
- метод проверки арифметических расчётов;
- синтез, способствующий изучению объекта исследования в его целостности, единстве и взаимосвязи его частей;
- анализ, который связан с синтезом аналитических данных.

На корреляцию между туристическими и трудовыми потоками могут влиять такие факторы, как уровень экономического развития региона, политическая стабильность, доступность образования и здравоохранения, а также миграционная политика [3].

Усилия правительства совместно с участниками туристической отрасли оказались результативными и была создана «Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года»<sup>1</sup>, которая смогла внести некоторый вклад в развитие отечественных промышленных и добывающих отраслей. В терминологии Стратегии отдельно выделен «промышленный туризм» – посещения и мероприятия на объекте, позволяющие посетителям понять процессы и секреты производства, относящиеся к прошлому, настоящему или будущему (ГОСТ Р ИСО 13810-2016 «Туристские услуги. Промышленный туризм. Предоставление услуг»)<sup>2</sup>.

Также важно отметить экологический туризм – деятельность, направленную на организацию путешествий в различных формах природного туризма, ориентированную на изучение природы и культурных достопримечательностей, бережное отношение к природе и содействие в её сохранении (ГОСТ Р 56642-2021 «Туристские услуги. Экологический туризм. Предоставление услуг»)<sup>3</sup>. Экологический тур – это комплекс туристских услуг, предоставляемых на экологическом маршруте, включающий посещение природных территорий, обеспечение услугами доступа в данные территории, перевозку, размещение, питание, а также экскурсию для знакомства с природным и культурным наследием, на которой рассказывается о важности охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов.

В качестве цифровых инструментов, рекомендуемых для внедрения, этой Стратегией предлагается «разработка и реализация электронной туристской карты гостя и аналогового мобильного приложения в городах и субъектах Российской Федерации (аналог международных карт и приложений для мобильных устройств, позволяющих туристу перемещаться общественными видами транспорта, узнавать о культурных мероприятиях и событиях, пользоваться скидками при посещении объектов туристского показа, а также предоставляющих другие льготы)»<sup>4</sup>.

Таким образом, можно предположить, что использование такой карты в промышленном и экологическом туризме с разбивкой по отраслям сможет оказать содействие в цифровом формировании механизма регулирования трудовой миграции<sup>5</sup>, например в ресурсодобывающем секторе.

<sup>1</sup> Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://static.government.ru/media/files/FjJ74rYOaVA4yzPAshEulYxmWSpB4lRm.pdf> (дата обращения: 18.06.2025).

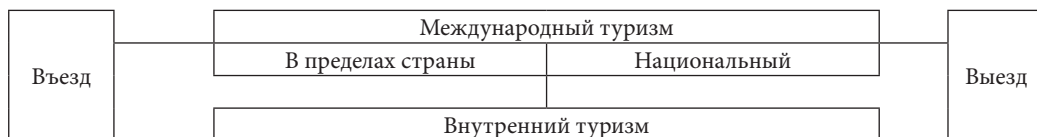
<sup>2</sup> Приказ Федерального агентства по туризму от 27.11.2020 № 439-Пр-20 «Об утверждении Порядка ведения единого перечня классифицированных гостиниц, горнолыжных трасс, пляжей и размещения сведений, содержащихся в таком перечне, на официальном сайте Федерального агентства по туризму в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202011300074?ysclid=mgm396x9rj471173624> (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Приказ Федерального агентства по туризму от 31.05.2019 № 164-Пр-19 «Об утверждении Административного регламента по предоставлению Федеральным агентством по туризму государственной услуги по выдаче заключений о соответствии качества общественно полезных услуг по организации экскурсионных программ или по оказанию туристско-информационных услуг, оказываемых социально ориентированными некоммерческими организациями, установленным критериям» // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201910170023?ysclid=mgm3b8np5z105443168> (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>5</sup> Федеральный закон от 12.12.2023 № 565-ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации» от 12.12.2023 № 565-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202312120034?index=1&ysclid=mgm3clg4o5425543040> (дата обращения: 18.06.2025).

По отношению к понятию туристского спроса можно выделить три типа туризма, структура которого представлена на рис. 1: внутренний, въездной и выездной<sup>1</sup>.



**Рис. 1 / Fig. 1.** Структура туризма по категориям туристского спроса / The structure of tourism by categories of tourist demand

*Источник:* составлено авторами по данным Приказа Федерального агентства по туризму от 31.08.2020 № 264-Пр-20 «Об утверждении условий и форматов представления туроператором, осуществляющим деятельность в сфере выездного туризма, отчётности (за исключением бухгалтерской (финансовой) отчётности), в том числе в виде электронных документов, а также контрольных соотношений её показателей»<sup>2</sup>

Рис. 1 показывает, что категории туризма включают международный и национальный туризм, а также туризм в пределах страны. Это значит, что путешествующие, которые приехали с ночевкой, считаются туристами, а однодневные посетители – экскурсантами.

В. Я. Гельман разработал группы индикаторов туристского спроса, которые представляют собой не только описание статистической информации по каждой из этих групп, но и включают информативные показатели [5]. Таким образом, существует ряд факторов, оказывающих влияние на туристские мотивы, которые необходимо учитывать при изучении влияния туристского спроса на турпотоки при формировании турпродуктов. Далее рассмотрим перечень таких факторов: фактор возраста, подробно представленный в табл. 1; фактор образования; фактор социальной принадлежности; фактор менталитета; фактор конфессии; фактор дохода; фактор семейного положения; фактор работы; фактор отпуска; фактор пола; фактор здоровья; фактор численности туристской группы; фактор географического направления; фактор сезонности и виды туристских сезонов: «высокий период», «средний период», «низкий»; фактор активности пассивного и активного отдыха.

Ранее сдерживающие российский туристический спрос факторы уже претерпели изменение на рынке отечественного туризма [7].

Информация о въезде и выезде учитывается соответствующими органами безопасности и пограничной службы, которая ими обрабатывается и в обезличенном виде передается в Росстат<sup>3</sup>. Данные о стабильном росте пассажиропотока в РФ в последние годы до пандемии ясно прослеживаются в табл. 1.

<sup>1</sup> Приказ Федерального агентства по туризму от 31.08.2020 № 264-Пр-20 «Об утверждении условий и форматов представления туроператором, осуществляющим деятельность в сфере выездного туризма, отчётности (за исключением бухгалтерской (финансовой) отчётности), в том числе в виде электронных документов, а также контрольных соотношений её показателей» // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202010150031?ysclid=mgm3eh3e95526184536> (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>2</sup> Приказ Федерального агентства по туризму от 31.08.2020 № 264-Пр-20 «Об утверждении условий и форматов представления туроператором, осуществляющим деятельность в сфере выездного туризма, отчётности (за исключением бухгалтерской (финансовой) отчётности), в том числе в виде электронных документов, а также контрольных соотношений её показателей» // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202010150031?ysclid=mg14zpcw5q738376481> (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>3</sup> Пассажиропоток крупнейших аэропортов России (2018) [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 18.06.2025).

Таблица 1 / Table 1

**Пассажиропоток крупнейших аэропортов России в доковидный период, млн / Passenger traffic at Russia's largest airports in the pre-pandemic (COVID) period, million.**

	Крупнейшие аэропорты	2013	2014	2015	2016	2017	2018/2017 в %
Москва	Шереметьево	29,0	31,3	31,3	33,7	39,6	13,1
Москва	Домодедово	30,8	33,0	30,5	28,5	30,7	-1,6
Москва	Внуково	11,2	12,7	15,8	13,9	18,1	19,8
Санкт-Петербург	Пулково	12,9	14,3	13,5	13,3	16,1	11,3
Сочи	Сочи	2,4	3,1	4,1	5,2	5,7	11,8
Екатеринбург	Кольцово	4,3	4,5	4,2	4,2	5,3	17,7
Симферополь	Симферополь	-	2,7	5,0	5,2	5,1	-
Новосибирск	Толмачёво	3,6	3,8	3,6	3,9	4,8	20,5
Краснодар	Пашковский	2,9	3,4	3,1	3,0	3,5	21,8
Уфа	Уфа	2,2	2,4	2,3	2,3	2,8	30,5

Источник: составлено авторами

Из данных, представленных в табл. 1, видна общая динамика роста пассажиропотока до 2017 г. и его удвоение в некоторых хабах движения, таких как Внуково, Сочи, Симферополь. Увеличение пассажиропотока предположительно можно связать как с открытием новых туристических направлений (Крым, Сочи), так и с развитием лоукостеров (авиакомпания «Победа», осуществляющая рейсы из аэропорта Внуково).

Таблица 2 / Table 2

**Пассажиропоток крупнейших аэропортов России в послековидный период, млн / Passenger traffic at Russia's largest airports in the post-pandemic (COVID) period**

	Крупнейшие аэропорты	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023 в %
Москва	Шереметьево	19,6	30,6	28,4	36,6	43,7	19,4
Москва	Домодедово	16,4	25,1	21,2	20,4	15,5	-24,0
Москва	Внуково	12,5	18,0	18,2	19,9	16	-19,6
Санкт-Петербург	Пулково	10,9	17,9	16,4	14,5	21	44,8
Сочи	Сочи	6,5	11,1	12,9	13,9	13,7	1,4
Новосибирск	Толмачёво	4,5	6,7	7,6	9,1	9,3	2,2
Екатеринбург	Кольцово	3,4	5,9	5,8	7,4	8	8,1
Краснодар	Пашковский	3,1	5,0	-	-	-	-
Уфа	Уфа	2,4	3,9	4,1	4,8	4,2	-12,5

Источник: составлено авторами

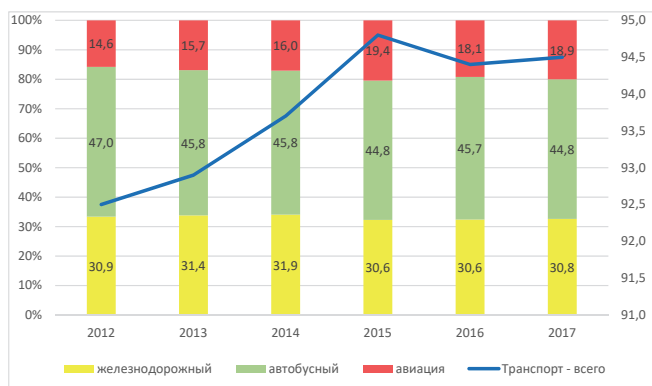
В табл. 2 наоборот видна динамика восполнения потерянного пассажиропотока до уровня 2017–2018 гг. в Москве и Санкт Петербурге и его удвоение в некоторых региональных хабах движения, таких как Сочи, Новосибирск, Екатеринбург, Уфа. Обозначенную динамику предположительно можно связать как с увеличением внутреннего пассажиропотока, так и с открытием новых не только туристических, но и обходных направлений рискованных территорий.

В Российской Федерации спрос на туристский продукт может также поддерживать внутренний туризм относительно стабильной стоимостью транспортировки туристов, согласно статистике стоимости транспортных услуг наиболее популяр-



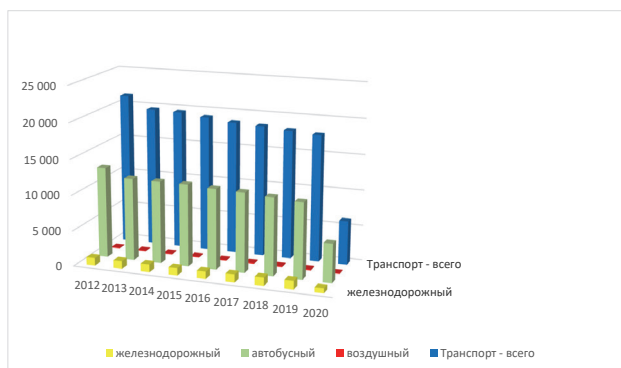
ных в стране видов транспорта. На рис. 2 представлены данные о структуре расходов населения РФ на транспортные услуги.

Таким образом, на рис. 2 показаны не только расходы населения по основным группам транспорта, но и динамика расходов в целом. Это означает также, что можно соотнести данный показатель с динамикой спроса на транспортные услуги в целом, которая была растущей до 2015 г., затем стагнирующей и в 2020 г. согласно данным из рис. 3 можно предположить о резком падении расходов на транспорт как минимум в связи с резким падением пассажиропотока. На рис. 3 можно наблюдать, что огромная доля пассажирских передвижений как была, так и остаётся наземной, причём туристская активность россиян оставалась пониженной относительно потенциала рынка даже в доковидный период.



**Рис. 2 / Fig. 2.** Структура расходов населения РФ на транспортные услуги / The structure of expenses of the population of the Russian Federation for transport services

Источник: составлено авторами по данным Росстата<sup>1</sup>



**Рис. 3 / Fig. 3.** Пассажиропоток транспорта РФ в 2012–2020 гг., млн человек / Passenger traffic of Russian transport in 2012–2020, million people

Источник: составлено авторами по данным Росстата<sup>2</sup>

Правительством России были предприняты меры по модернизации транспортной пассажирской структуры в рамках национального проекта «Эффективная

<sup>1</sup> Пассажиропоток крупнейших аэропортов России (2018) [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>2</sup> Там же.

транспортная система»<sup>1</sup>. Важным проектом «ВСМ Две Столицы» является создание высокоскоростной железнодорожной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом, благодаря которому время в пути между столицами сократится до 2 часов 15 минут, обеспечивая высокую степень социальной и трудовой мобильности между соседними регионами<sup>2</sup>.

Строительство первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург стало одним из главных событий второго дня Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ – 2025). Основной этап маршрута – от Москвы до Санкт-Петербурга, но магистраль также пройдёт через Валдай и Великий Новгород. Губернатор Петербурга Александр Беглов на полях Петербургского международного форума – 2025 подчеркнул, что благодаря принятому решению, время в пути до Великого Новгорода по ВСМ составит всего 29 минут. Он добавил, что таким образом будет восстановлена историческая справедливость, т. к. Николаевская дорога, созданная во времена Российской империи, не затронула «северную столицу Древней Руси». Глава Новгородского региона Александр Дронов отметил, что благодаря проекту появятся новые предприятия, рабочие места и подчеркнул, что для строительства ВСМ создаётся новая промышленность, в связи с чем будут открываться заводы для осуществления масштабного строительства. К реализации проекта уже подключилось более 150 российских компаний. Таким образом, логично предположить, как в симбиозе исполнения национальных проектов [8] будут задействованы и сплетены между собой туристические и трудовые потоки.

### Результаты и их обсуждение

Ввиду того, что изложение результатов должно заключаться в выявлении обнаруженных закономерностей, а не в детальном пересказе содержания таблиц и графиков, предлагается обсуждение интерпретации полученных результатов исследования, в связи с чем далее представлено краткое изложение полученных теоретических и эмпирических данных по заявленным исследовательским вопросам.

Возможно отметить следующие способы оценки туристического спроса, которые могли бы использоваться в регулировании миграции в целом, в т. ч. и трудовой:

- совокупный спрос (чаще всего, это понятие соединяют с понятием «первичный спрос»);
- вторичный спрос (напрямую зависит от скорости выбытия продукта вследствие окончания срока его действия или неактуальности);
- ёмкость туристического рынка (объём продаж туров в натуральном или стоимостном выражении);
- текущий потенциал туристического рынка;
- абсолютный потенциал туристического рынка;
- эластичность спроса.

<sup>1</sup> Национальный проект «Эффективная транспортная система» // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://static.government.ru/media/files/CKaOAwQZALFS3W7LAvzLRVewL5GsAUil.pdf> (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 05.06. 2024 № 1397-р о финансировании, создании, эксплуатации инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта общего пользования // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://static.government.ru/media/files/yDTh61Qf1Az2lwitzE6P7L3tI3BT9XFI.pdf> (дата обращения: 18.06.2025).



Таблица 3 / Table 3

**Виды эконометрических моделей анализа туристического спроса по признакам использования / Types of econometric models for analyzing tourist demand based on usage characteristics**

Модель	Признаки использования
Модель Энгла-Грейнджера	1. Когда размер выборки большой (минимум 40 годовых или 80 ежеквартальных наблюдений для каждой из переменных в модели); 2. когда есть максимум две пояснительных переменных в регрессии коинтеграции или, если больше, чем два, только одно отношение коинтеграции идентифицировано; 3. когда необходимо изучить долгосрочные равновесные отношения и краткосрочную динамику модели туристического спроса; 4. когда и оценка политики, и прогнозирование интересны
Модель Вика-Бреуша	1. В идеале размер выборки должен быть не менее 40 ежегодных или 80 ежеквартальных наблюдений для каждой из переменных в модели; 2. когда в модели более двух объясняющих переменных; 3–4. то же, что и выше
Модель по методу Йохансена	1. В идеале размер выборки должен быть не менее 40 ежегодных или 80 ежеквартальных наблюдений для каждого из переменных в модели; 2. когда в модели более двух объясняющих переменных; 3–4. то же, что и выше
Модель VAR	1. Когда различие между эндогенными и экзогенными переменными не ясно; 2. когда влияние «потрясений» политики на прогнозирование представляют интерес (анализ импульсной характеристики); 3. когда направление причинно-следственной связи туристического спроса переменных (тест причинности блока Грейнджера)
Модель TVP	1. Когда структура модели нестабильна (на основе двух тестов: на структурную нестабильность Чоу и рекурсивный OLS); 2. когда представляет интерес влияние изменений политики на эластичность спроса; 3. когда интересны только краткосрочные прогнозы
Модель по методу панельных данных	1. Когда данные временного ряда и поперечного сечения имеются в наличии; 2. когда представляют интерес только отношения между туризмом, переменная спроса и её детерминанты, но не прогнозы
Модель по методу AIDS	1. Когда требуется полная система (либо групповая туристических направлений или различных видов туризма касается потребления); 2. при взаимозависимости бюджетных ассигнований на разные товары и услуги (например, разные направления) представляющие интерес; 3. когда доступны данные о туристических расходах и представляет интерес прогноз рыночных долей
Беспричинные модели	1. Когда трудно получить данные об объясняющих переменных в модели спроса; 2. когда интересны только прогнозы, а не случайные отношения; 3. при сравнении эффективности прогнозирования различных моделей (модели временных рядов, не являющиеся причинными, обычно используется в качестве тестов)

Источник: составлено авторами по: [4]

Таким образом, табл. 3 показывает достаточное многообразие инструментов моделирования туристического спроса для расчёта оценочных показателей, которые могли бы способствовать оценке социальной мобильности [6].

Проблема состоит в том, чтобы обеспечить социальную мобильность в современном обществе, избежав негативные последствия государственной политики ограничения социальной мобильности. Трудовая мобильность включена в со-

циальную мобильность и является её определяющей частью [2]. В связи с этим Правительством России в рамках реализации национальных проектов была разработана Программа «Мобильность 2.0»<sup>1</sup>. Например, в целях поддержки занятости на предприятиях оборонно-промышленного комплекса, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 13 марта 2021 г. № 362 «О государственной поддержке в 2023 году юридических лиц, включая некоммерческие организации, и индивидуальных предпринимателей в целях стимулирования занятости отдельных категорий граждан» была реализована программа содействия переезду граждан для трудоустройства по востребованной профессии в организациях ОПК.

Рассмотрим схему на рис. 4, описывающую структуру социальной мобильности, на которой представлено позиционирование, а также взаимодействие видов и форм социальной мобильности. Таким образом подтверждается сущность социальной мобильности как перемещение групп или индивидов в социальной структуре общества, подразумевающее изменение их статуса.

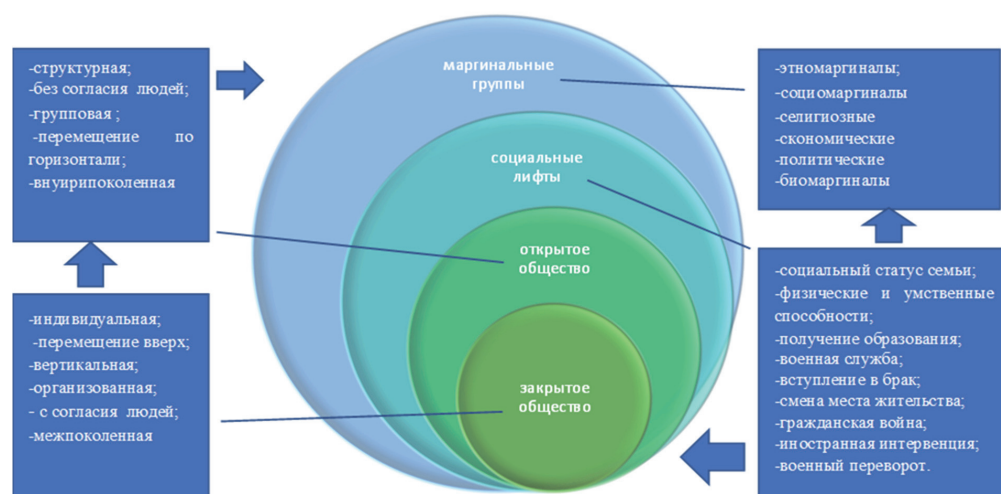


Рис. 4. / Fig. 4. Структура социо-экономической мобильности / The structure of socio-economic mobility

### Заключение

В заключение необходимо сопоставить полученные результаты с вышеобозначенными задачами и целью работы с указанием предложений по практическому применению и возможному направлению будущих исследований. При изучении корреляции между туристическими и трудовыми потоками необходимо учитывать комплекс факторов, влияющих на миграцию, а также специфику конкретного региона.

Дестинация – это альтернативная мера туристического спроса. Она содержит в себе данные о спросе на международный туризм, которые собираются различными способами: путём регистрации по пограничным (въездным) визам, реги-

<sup>1</sup> Программа «Мобильность 2.0» // Работа России: [сайт]. URL: <https://czn.mosreg.ru/employer/programmy-gosudarstvennoy-podderzhki/programma-mobilnost-2-0> (дата обращения: 18.06.2025).

страции на жилые помещения (въезд) или при помощи выборочных обследований (въездные и исходящие)<sup>1</sup>.

Поэтому понятие «турист» нужно отличать от понятия «мигрант» – «гражданин, работающий или планирующий найти оплачиваемую работу на любой период времени, или лицо, сопровождающее такого гражданина»<sup>2</sup>.

Согласно определению ООН, понятием «турист» обозначается «любое лицо независимо от его расы, пола, языка и религии, которое вступает на территорию какого-либо государства и остаётся там не менее суток, но не более полугода с дозволенной целью, кроме цели эмигрировать»<sup>3</sup>. Тем временем «для статистических целей ООН используется определение, согласно которому мигрантом является любое лицо, которое перемещается или уже переместилось через международную границу или внутри государства и покинуло место своего обычного жительства независимо от юридического статуса лица; добровольного или недобровольного характера перемещения; причин перемещения; или продолжительности пребывания»<sup>4</sup>.

Проблема с подсчётом на границе состоит в том, что в некоторых случаях может присутствовать значительный элемент транзитного трафика. Данные о международных туристических расходах обычно собираются с помощью метода банковской отчётности или выборочных обследований. Первый метод основан на регистрации в уполномоченных банках и агентствах, купли-продажи иностранной валюты путешественниками.

В заключение стоит отметить недооценённую пользу инструмента цифрового туризма в целях совершенствования механизма регулирования трудовой миграции. Бюрократичность системы делового или рабочего туризма и миграционного чаще всего направляет основной поток реальных трудовых мигрантов по пути туризма для отдыха и путешествий, ещё более усложняя существующие пути трудовой миграции.

В повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года содержится признание позитивного вклада миграционных процессов в устойчивое развитие. Одиннадцать из 17 целей в области устойчивого развития содержат задачи и индикаторы, которые применимы к миграции и мобильности. Главный принцип повестки «никто не будет забыт» применим ко всем людям, включая мигрантов. Задача 10.7 повестки призывает «содействовать упорядоченной, безопасной, законной и ответственной миграции и мобильности людей, в т. ч. с помощью проведения спланированной и хорошо продуманной миграционной политики»<sup>5</sup>. Другие цели также включают задачи по борьбе с торговлей людьми, снижение операционных расходов при осуществлении денежных переводов, обеспечение студенческой мобильности.

В этой связи нужно обратить внимание, что для привлечения новых и компетентных трудовых ресурсов в труднодоступные регионы по таким сложным и уз-

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 07.02.2022 No 187-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 20 сентября 2019 г. No 2129-р» // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202202100013?ysclid=mgm3t109vu423969655> (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>2</sup> World Trade Statistical Review [Электронный ресурс] / World Trade Organization (WTO). URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/wtsr\\_2022\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtsr_2022_e.htm) (дата обращения: 18.06.2025).

<sup>3</sup> Миграция [Электронный ресурс] / Организация Объединённых Наций (UN). URL: <https://www.un.org/ru/global-issues/migration> (дата обращения 18.06.2025).

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Там же.

коспециализированным отраслям, как нефтегазовая нужно, прежде всего, соблюдать базовые принципы миграции, рекомендованные не только национальными, но и наднациональными авторитетными регулирующими организациями.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Зенкина Е. В., Бегма Ю. С. К новой парадигме мировой экономики: монография. М.: ИНФРА-М, 2024. 279 с.
2. Архипова Л. С., Горохова И. В. Влияние миграционных процессов на экономическую безопасность и пространственное развитие России // Вестник Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова. 2022. № 3. С. 119–133. DOI: 10.21686/2413-2829-2022-3-119-133
3. Rural-urban Migration within Russia: Prospects and Drivers / A. Chaplitskaya, G. Tassinari, W. Heijman, J. van Ophem // *Regional Science, Policy & Practice*. 2024. Vol. 16. Iss. 9. Publication No. 100053. DOI: 10.1016/j.rspp.2024.100053
4. Chenguang D.W., Li G., Song H. *Econometric Modelling and Forecasting of Tourism Demand: Methods and Applications*. London: Routledge, 2022. 310 p.
5. Гельман В. Я. «Недостойное правление» в условиях внешнего шока: случай пандемии COVID-19 // Политическая наука. 2022. № 2. С. 34–53. DOI: 10.31249/poln/2022.02.02
6. Chistyakova O. V. Development of Russian Tourism in the Contemporary Social and Ethnocultural Conditions // Вестник РУДН. Серия: Социология. 2022. № 4. С. 872–881.
7. Eremicheva T., Kharlanov A. S. Sanctions Pressure Mechanism as a Means of Competition // *Annali d'Italia*. 2020. Vol. 2. No. 11. P. 29–34.
8. Еремичева Т. В., Зенкина Е. В. О стратегическом планировании и управлении организацией на мезоуровне // Стратегическое планирование и развитие предприятий: материалы XXVI Всероссийского симпозиума (Москва, 15–16 апреля 2025 г.) / под ред. Г. Б. Клейнера. М.: ЦЭМИ РАН, 2025. С. 449–456. DOI: 10.34706/978-5-8211-0833-3-S2-17

### REFERENCES

1. Zenkina, E. V. & Begma, Yu. S. (2024). *Towards a New Paradigm of the World Economy*. Moscow: INFRA-M publ. (in Russ.).
2. Arkhipova, L. S. & Gorokhova, I. V. (2022). The Impact of Migration Processes on Economic Security and Space Development of Russia. In: *Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics*, 3, 119–133. DOI: 10.21686/2413-2829-2022-3-119-133 (in Russ.).
3. Chaplitskaya, A., Tassinari, G., Heijman, W. & van Ophem, J. (2024). Rural-urban Migration within Russia: Prospects and Drivers. In: *Regional Science, Policy & Practice*, 16, 9, 100053. DOI: 10.1016/j.rspp.2024.100053
4. Chenguang, D. W., Li, G. & Song, H. (2022). *Econometric Modelling and Forecasting of Tourism Demand: Methods and Applications*. London: Routledge.
5. Gelman, V. Ya. (2022). Bad Governance under Exogenous Shock: The Case of COVID-19 Pandemic. In: *Political Science*, 34–53. DOI: 10.31249/poln/2022.02.02 (in Russ.).
6. Chistyakova, O. V. (2022). Development of Russian Tourism in the Contemporary Social and Ethnocultural Conditions. In: *RUDN Journal of Sociology*, 4, 872–881.
7. Eremicheva, T. & Kharlanov A. S. (2020). Sanctions Pressure Mechanism as a Means of Competition. In: *Annali d'Italia*, 2, 11, 29–34.
8. Eremicheva, T. V. & Zenkina, E. V. (2025). On Strategic Planning and Management of an Organization at the Meso Level. In: *Strategic planning and Development of Enterprises: Proceedings of the XXVI All-Russian Symposium (Moscow, April 5–16, 2025)*. Moscow: Central Economic Mathematical Institute publ., 449–456. DOI: 10.34706/978-5-8211-0833-3-S2-17 (in Russ.).

### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

*Желтенков Александр Владимирович* (г. Москва) – доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры государственных закупок, менеджмента и государственного управления Государственного университета просвещения;  
<https://orcid.org/0000-0003-0019-2586>; e-mail: [al-jel@mail.ru](mailto:al-jel@mail.ru)

*Михайлова Любовь Викторовна* (г. Москва) – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента и маркетинга высокотехнологичных отраслей промышленности Московского авиационного института (национального исследовательского университета);  
<https://orcid.org/0000-00001-8699-3610>; e-mail: [lubov999999@mail.ru](mailto:lubov999999@mail.ru)

*Еремичева Татьяна Владимировна* (г. Москва) – аспирант кафедры региональной экономики Новгородского государственного университета им. Ярослава Мудрого;  
<https://orcid.org/0000-0003-4629-4289>; e-mail: [tatianaev@mail.ru](mailto:tatianaev@mail.ru)

### INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

*Alexander V. Zheltenkov* (Moscow) – Dr. Sci. (Economics), Prof., Public Procurement, Management and Public Administration Department, Federal State University of Education;  
<https://orcid.org/0000-0003-0019-2586>; e-mail: [al-jel@mail.ru](mailto:al-jel@mail.ru)

*Lubov V. Mikhailova* (Moscow) – Cand. Sci. (Economics), Assoc. Prof., Management and Marketing of High-Tech Industries of the Industry Department, Moscow Aviation Institute (National Research University);  
<https://orcid.org/0000-00001-8699-3610>; e-mail: [lubov999999@mail.ru](mailto:lubov999999@mail.ru)

*Tatiana V. Eremicheva* (Moscow) – Postgraduate Student, Regional Economy Department, Novgorod State University;  
<https://orcid.org/0000-0003-4629-4289>; e-mail: [tatianaev@mail.ru](mailto:tatianaev@mail.ru)