

УДК 338.486      DOI: 10.14451/1.256.329

# Внутренний туризм в Российской Федерации: проблемы институционального и организационно-экономического характера

© 2026 Шиндина Юлия Александровна

Кандидат экономических наук, доцент, кафедра Б7 Экономика, организация и управление промышленным производством. Балтийский государственный технический университет ВОЕНМЕХ им. Д. Ф. Устинова, Россия. Санкт-Петербург.

E-mail: jushindina@mail.ru

© 2026 Шепелева Светлана Владимировна

Кандидат экономических наук, доцент, доцент, кафедра Рекламы и современных коммуникаций. Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения, Россия. Санкт-Петербург.

E-mail: sv-shep@yandex.ru

**Ключевые слова:** отраслевое планирование, внутренний туризм, туристический налог, региональная дифференциация, экономическая доступность.

В статье представлена диагностика текущего состояния внутреннего туризма в Российской Федерации. На основе анализа статистических данных, экспертных оценок и нормативно-правовой базы выявлены системные проблемы, препятствующие стабильному росту отрасли. Сделан вывод о необходимости перехода к проектному управлению с жесткой увязкой финансовых ресурсов и конкретных инвестиционных проектов.

## Введение

Темпы роста внутреннего туризма в России в 2025 году ощутимо замедлились. Если в 2024 году рост числа поездок по стране составлял 12% к предыдущему году, то в 2025 году он составил 7,5%. Прогноз на 2026 год: стагнация или слабый рост от 1 до 3% [3; 5; 11]. В конце 2025 года из федерального реестра туроператоров было исключено сразу 393 компании. В целом число туроператоров сократилось в 1,5 раза – с 7340 до 4634 компаний [6]. Отрицательная динамика отмечалась именно по внутреннему и въездно-

му туризму. Целями настоящего исследования стали комплексная диагностика текущего состояния внутреннего туризма в РФ и определение институциональных, организационно-экономических и социальных барьеров, препятствующих стабильному росту отрасли. Исследование базировалось на анализе статистических данных, экспертных оценок отраслевых объединений, изучении нормативно-правовых актов и публикаций в профильных СМИ за 2025 и начало 2026 года, а также на применении методов системного и сравнительного анализа.

Диагностика текущего состояния внутреннего туризма в РФ выявила ряд системных проблем.

*1. Рост цен и снижение экономической доступности туристических услуг.*

По оценкам экспертов, в 2026 году путешествия для россиян подорожают в среднем на 5–12%, а в пиковые сезоны и на топ-курортах – на 15–25% [5; 7; 8].

Менеджер «S+Консалтинг» Александр Русинов детализирует прогноз роста цен в 2026 году по направлениям:

- Сочи, Крым, Калининград (пик) – 15–25%;
- Карелия, Алтай, Байкал, Кавказские Минеральные Воды, Золотое кольцо – 8–15%;
- молодые направления (Тува, Архангельская область) – около 5% [8].

Глава Комитета Российского союза туриндустрии по внутреннему туризму Сергей Толчин отмечает, что в Крыму рост цен может быть выше темпов инфляции на фоне относительно низкой базы из-за ограничений транспортной доступности. По Сочи ожидается консервативный рост и острая конкуренция с выездными направлениями [8].

Наталья Бирюкова, руководитель отдела продаж отеля Marine Garden Sochi, подтверждает: отели Сочи уже повысили тарифы на летний сезон 2026 года в среднем на 10–15% по сравнению с 2025 годом, что подкрепляется значительным увеличением объемов раннего бронирования [2].

Эксперты выделяют несколько ключевых факторов роста цен на туристические услуги:

1. Инфляция и рост затрат на топливо: стоимость услуг (отели, питание, экскурсии) растет быстрее общей инфляции – около 5% к общей стоимости отдыха [8].
2. Туристический налог: при средней стоимости отдыха 45 тыс. руб. переплата в 2025 г. составляла 450 руб., в 2026 г. – уже 900 руб., а к 2029 г. потенциально достигнет 2250 руб. (от 1–2% в 2026 г. до 5% к 2029 г.) [1].

3. Инфраструктурный сбор в аэропортах: с 1 марта 2026 года собственники аэропортов смогут вводить сбор для авиакомпаний в размере до 150 руб. с пассажира старше 12 лет [8].
4. Возможное повышение комиссий агрегаторов (обсуждается рост с 15% до 17%) [4].
5. Рост цен на оборудование для гостиниц: закупка оборудования для мест размещения (лифты, кондиционеры, мебель) осуществляется по новым, более сложным схемам [8].
6. Логистические издержки: особенно для дальних поездок (Крым, Байкал, Камчатка) авиабилеты могут достигать 70% стоимости путешествия [8].
7. Рост фискальной нагрузки на бизнес: около 60% российских отелей на УСН переходят на НДС, а для малого бизнеса ставка страховых взносов увеличивается с 15 до 30%, что отражается на финальной стоимости отдыха [2].

Таким образом, совокупная налоговая и инфраструктурная нагрузка приводит к удорожанию туристических услуг, но не гарантирует повышения их качества.

*2. Различия в налоговой политике и «налоговый демпинг».*

Региональная дифференциация цен отчасти обусловлена отличающейся налоговой политикой регионов. С 1 января 2025 года в РФ был введен туристический налог, призванный заменить курортный сбор. С 2026 года вступили в силу изменения в порядке исчисления туристического налога:

- максимальная ставка повышена до 2%;
- введена возможность сезонной дифференциации ставок;
- упрощены правила подачи декларации для владельцев нескольких объектов размещения [10].

Анализ показывает значительную региональную дифференциацию в подходах к туристическому налогу:

- высокие ставки: Нижний Новгород, Курск, Тюмень – 2% с 2026 г.;

- умеренные ставки: Самара – 1% с постепенным ростом;
- сезонная дифференциация: Тольятти – 1% (апр-сент), 0,5% (окт-март);
- отказ от налога: Ярославская, Калужская, Брянская области, Крым, Севастополь, Ямало-Ненецкий АО [1; 10; 12].

Возникает парадоксальная ситуация: регионы, отказывающиеся от налога, получают ценовое конкурентное преимущество, но лишаются источника финансирования туристической инфраструктуры. Регионы, вводящие налог, напротив, рискуют снижением турпотока при отсутствии видимого улучшения инфраструктуры.

Ассоциация туроператоров России (АТОР) считает, что ставку туристического налога необходимо остановить на уровне 2%. Вице-президент АТОР Сергей Ромашкин аргументирует: «Мы видим замедление спроса, и сейчас наращивать нагрузку несвоевременно. Разумно было бы заморозить ставку на ближайшие годы на уровне 2%» [1].

### *3. Разрыв между налоговыми поступлениями и их целевым использованием.*

К 2026 году туристический налог действует в 73 субъектах РФ и более чем 750 муниципальных образованиях. По данным Минфина, на 1 декабря 2025 года поступления от туристического налога составили 5,6 млрд руб. [1; 12].

Наибольшие доходы получили регионы с устойчивым турпотоком: Санкт-Петербург – около 900 млн руб., Алтайский край – около 180 млн руб. В числе лидеров также Краснодарский и Ставропольский края, Ленинградская область [1].

При этом проблемой стало отсутствие законодательно закрепленной целевой привязки собранных средств. Согласно действующему законодательству, средства остаются в местных бюджетах и направляются на развитие туристической инфраструктуры, благоустройство и иные задачи, определяемые муниципалитетами. Деньги от туристического налога (5,5 млрд руб. за 2025 г.)

уходят в «общий котел» местных бюджетов, только 12% тратится на развитие туризма, нет привязки: «собрал с туриста – верни туристу в виде инфраструктуры» [9].

Член Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике Владимир Пушкарёв отмечает: «Ключевым риском является нецелевое использование доходов от туристического налога или их распыление. Эти средства нужно направлять в строгом соответствии с принципом «деньги следуют за туристом». В первую очередь – на решение проблем, которые непосредственно ощущают гости и которые сдерживают развитие отрасли в конкретной местности. Это благоустройство пешеходных зон, ремонт дорог, создание парковок и освещения, строительство общественных туалетов, расширение зоны покрытия Wi-Fi, обустройство парков и смотровых площадок» [12].

В Совете Федерации предложили вывести расходование средств в максимально публичную плоскость. Например, предлагается создать онлайн-карты, где каждый гражданин может увидеть, на какой конкретный объект и сколько средств направлено. Но на сегодняшний день туристический налог, призванный стать драйвером развития, не выполняет своей функции в полном объеме.

### *4. Разрыв между федеральным и региональным контурами планирования.*

В 2026 году финансирование нацпроекта «Туризм и гостеприимство» запланировано в объеме 61,4 млрд руб., в 2027 г. – 76,7 млрд руб., в 2028 г. – 84,3 млрд руб. [14].

Основные направления финансирования:

- создание номерного фонда и инфраструктуры – 46,3 млрд руб. (2026 г.);
- проект «Пять морей и озеро Байкал» – 10,8 млрд руб. (2026 г.);
- единая субсидия регионам – 9 млрд руб. ежегодно. [13].

При этом цели стратегических документов по развитию отрасли туризма в РФ разрозненны и не подчинены единой идее. Госпрограмма

«Развитие туризма» содержит множество показателей, но они слабо увязаны между собой. Например, используется показатель «количество турпоездов», но нет инструмента, гарантирующего, что турпоток в регионы соответствует их инфраструктурным мощностям (пляжам, гостиницам, транспорту) [13]. В «Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года» также нет четкой декомпозиции двух ее ключевых целей на подцели, задачи и показатели [15].

Как отмечают эксперты, государственные льготные кредиты направлены на экономию ресурсов бизнеса, но введение дополнительных финансовых нагрузок (рост комиссий агрегаторов, туристический налог) приводит к перераспределению средств и ставит под сомнение эффективность господдержки [4].

Регионы просят субсидии, но не увязывают их с конкретными проектами. Отсутствует целевая привязка этих средств к конкретным инвестиционным проектам, практикуется нецелевое использование поступлений из бюджета. При этом во многих регионах существует дефицит качественной туристской инфраструктуры, не хватает гостиниц уровня 4 и 5 звезд, слабо представлены доступные по цене отели для семейного отдыха, работающие по системе «все включено».

Таким образом, существует разрыв между двумя контурами планирования: на федеральном уровне утверждаются грандиозные проекты («Пять морей», горнолыжные курорты и др.), на

региональном уровне муниципалитеты самостоятельно решают, на что тратить выделенные средства.

### Заключение

Проведенная диагностика позволяет сделать вывод о наличии системных проблем в управлении внутренним туризмом РФ:

1. Рост цен при неочевидном улучшении качества услуг: совокупная налоговая и инфраструктурная нагрузка ведет к удорожанию отдыха без гарантированного повышения качества сервиса.
2. Региональные диспропорции в налоговой политике приводят к неравным конкурентным условиям и «налоговому демпингу».
3. Институциональный разрыв между налоговыми поступлениями и их целевым использованием: собранные средства не имеют жесткой привязки к конкретным инвестиционным проектам.
4. Отсутствие согласованности между федеральными программами и местными инициативами: регионы самостоятельно определяют направления расходования средств, что приводит к их распылению.

Решение выявленных проблем требует перехода к проектному управлению с жесткой увязкой собранных средств с конкретными инвестиционными проектами, а также создания единой цифровой модели управления туристической отраслью, позволяющей в реальном времени отслеживать движение финансовых потоков и их связь с реальными объектами инфраструктуры.

### Библиографический список

1. АТОР: ставку турналога в России необходимо остановить на уровне 2% / Ассоциация Туроператоров. — URL: <https://clck.ru/3SgY64> (дата обр. 15.03.2026).
2. Бирюкова Н. Основными драйверами цен остаются высокий спрос и растущая фискальная нагрузка на бизнес / Газета «Коммерсантъ». — URL: <https://clck.ru/3SgYF7> (дата обр. 15.03.2026).
3. В 2025 году россияне совершили 164 млн поездок по России, потратив в них 1,83 трлн рублей / СберПресс. — URL: <https://clck.ru/3SgXgf> (дата обр. 15.03.2026).
4. В РФ оценили риски повышения базовой комиссии за гостиничные услуги / Газета «Известия». — URL: <https://clck.ru/3SgZHr> (дата обр. 15.03.2026).
5. Внутренний туризм в 2025 году: предварительные итоги, тренды и главный вопрос / Ассоциация Туроператоров. — URL: <https://clck.ru/3SgXkr> (дата обр. 15.03.2026).
6. Денисенков А. Из федерального реестра за месяц исключили почти 400 туроператоров: что происходит / Профессиональный портал TourDom.ru. — URL: <https://clck.ru/3SgYCC> (дата обр. 15.03.2026).

7. Дружинина И. Цены все больше, отдыхающих все меньше. Как по российскому туризму, а особенно по Сочи, ударят налоги в 2026-м / Сетевое издание «В1.ру». – URL: <https://clck.ru/3SgZ7R> (дата обр. 15.03.2026).
8. Инфляция, курс валют и рост затрат на топливо. Почему в 2026 году путешествия по России станут дороже / Российская газета. – URL: <https://clck.ru/3SgXy6> (дата обр. 15.03.2026).
9. Первухина М. «Исправить нельзя оставить»: что нужно менять после года работы турналога / Ассоциация Туроператоров. – URL: <https://clck.ru/3SgZEh> (дата обр. 15.03.2026).
10. По-новому считайте туристический налог в 2026 году / Газета «Учет. Налоги. Право». – 2026. – URL: <https://e.gazeta-unp.ru/1172097> (дата обр. 15.03.2026).
11. Рост внутреннего туризма по итогам 2025 года не превысит 3–4% / Российский союз туристической индустрии. – URL: <https://clck.ru/3SgXqT> (дата обр. 15.03.2026).
12. Соколова М. В СФ призвали строго контролировать расходование средств от турналога / Сетевое издание «СенатИнформ». – URL: <https://clck.ru/3SgY38> (дата обр. 15.03.2026).
13. Федеральный закон от 30.11.2024 № 419-ФЗ (ред. от 04.11.2025) «О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов». 55 Государственная программа Российской Федерации «Развитие туризма» / КонсультантПлюс. – URL: <https://clck.ru/3SgZCX> (дата обр. 15.03.2026).
14. Финансирование нацпроекта по туризму в 2026 г. запланировано в объеме 61,4 млрд руб. / Financial One. – URL: <https://clck.ru/3SgZ9t> (дата обр. 15.03.2026).
15. Шиндина Ю. А. Искусственный интеллект как инструмент согласования целей и задач стратегического планирования // Экономические науки. – 2025. – № 251. – С. 210–214. – URL: [https://ecsn.ru/wp-content/uploads/202510\\_210.pdf](https://ecsn.ru/wp-content/uploads/202510_210.pdf) (дата обр. 15.03.2026).