

Оригинальная статья

УДК: 355.451:338.48

Стратегические аспекты развития автомобильного туризма в регионе

А. Ю. Кудревич

Вологодский научный центр Российской академии наук, Вологда, Россия

arina.kudrevich@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8898-8249>

Аннотация: Одним из важных импульсов развития туристской отрасли стала переориентация профессиональных участников рынка национальной туристской индустрии и жителей России на внутренний туризм. На внутренний туристский спрос оказывает влияние рост цен на услуги транспортировки туристов. В связи с этим актуальным становится автомобильный туризм как разновидность более выгодных для бюджета семьи и компаний форм путешествий. Вологодская область, обладая историко-культурным и природным потенциалом, перспективна для развития автотуризма. Актуальность исследования определена необходимостью выявления стратегических приоритетов развития автомобильного туризма, которые позволят нарастить автомобильный поток туристов и увеличить объемы потребления туруслуг. По результатам картографического анализа дорожной инфраструктуры региона выявлены следующие барьеры развития автотуризма: высокая доля автодорог, не отвечающих нормативным требованиям, неравномерное распределение объектов придорожного сервиса на основных турмаршрутах, географическая удаленность центров притяжения туристов. На основе анализа трендов, факторов внешней и внутренней среды сформулированы стратегические приоритеты развития автотуризма в Вологодской области. В качестве инструмента для реализации выявленных приоритетов предложена разработка концепции развития объектов придорожного сервиса.

Ключевые слова: автомобильный туризм, Вологодская область, стратегирование, стратегические приоритеты, транспортная инфраструктура, конкурентные преимущества

Цитирование: Кудревич А. Ю. Стратегические аспекты развития автомобильного туризма в регионе // Стратегирование: теория и практика. 2024. Т. 4. № 3. С. 389–405. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2024-4-3-389-405>

Поступила в редакцию 01.07.2024. Прошла рецензирование 08.07.2024. Принята к печати 09.07.2024.

original article

Strategy for Developing Regional Auto-Tourism

Arina Yu. Kudrevich

Vologda Scientific Centre, Russian Academy of Sciences, Vologda, Russia

arina.kudrevich@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8898-8249>

Abstract: The Russian tourism industry gets its current development impulse from reorientation to domestic tourism. Domestic tourism demand depends on the growth of prices for tourist transport services. In this regard, automobile tourism is a sensible solution for household and corporate budgets. The Vologda Region with its historical, cultural, and natural potential has good prospects for auto-tourism. The study identifies strategic priorities for the development of auto-tourism, which could increase the tourist traffic and tour service consumption in the region. The cartographic analysis of road infrastructure revealed the following obstacles to the development of auto-tourism: bad quality of roads, uneven distribution of roadside service facilities on the main tourist routes, and geographical remoteness of tourist attraction centers. The analysis of trends and factors of external and internal environment made it possible to identify the strategic priorities for the development of auto-tourism in the Vologda Region. The author formulated the concept of roadside service facilities development as a tool for the implementation of the priorities identified above.

Keywords: auto-tourism, Vologda Region, strategizing, strategic priorities, transport infrastructure, competitive advantages

Citation: Kudrevich AYu. Strategy for Developing Regional Auto-Tourism. *Strategizing: Theory and Practice* 2024;4(3):389–405. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2024-4-3-389-405>

Received 1 July 2024. Reviewed 8 July 2024. Accepted 9 July 2024.

发展区域汽车旅游的战略视角

库德列维奇·阿丽娜·尤里耶夫娜

俄罗斯科学院沃洛格达科学中心，俄罗斯沃洛格达

arina.kudrevich@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8898-8249>

摘要: 旅游业发展的重要动力之一是国家旅游业市场的参与者和俄罗斯居民对国内旅游的重新定位。国内旅游需求受到旅游运输服务价格上涨的影响。因此，汽车旅游作为一种更有利于家庭和公司预算的旅行形式正变得更加重要。沃洛格达地区具有历史文化和自然潜力，有望发展汽车旅游业。这项研究的重要之处在于需要确定汽车旅游发展的战略优先事项，以增加游客的流量和推动旅游消费增长。根据该地区道路基础设施地图的分析结果，发现了汽车旅游发展的以下障碍：不符合监管要求的道路比例高、主要旅游路线上路边服务设施分布不均、旅游景点地理位置偏远。在分析趋势、外部和内部环境因素的基础上，制定了沃洛格达州汽车旅游发展的战略优先事项。作为实现这些优先事项的工具，建议制定发展路边服务设施的概念。

关键词: 汽车旅游，沃洛格达州，战略化，战略优先事项，交通基础设施，竞争优势

2024年7月1日收到稿件。2024年7月8日通过同行评审。2024年7月9日接受发表

ВВЕДЕНИЕ

Санкционная политика западных стран способствовала развитию внутренних туристских направлений по причине ограничения въезда российских граждан в европейские государства, роста стоимости и усложнения логистики авиаперелетов, отказа поддержки программного обеспечения для обслуживания гостиничного сектора и прочее¹. Преимуществом внутреннего туризма является наличие внутреннего спроса и предложения, которые относительно независимы от глобальных потрясений^{2,3,4}. Одним из факторов, ограничивающих потребление туристских услуг в регионах, является слабая доступность для населения объектов туристского притяжения, обусловленная как низким уровнем доходов населения, так и неразвитостью туристской инфраструктуры⁵. Так, периферийные достопримечательности проигрывают в конкуренции за потребителя у города по причине их транспортной удаленности^{6,7}. Одной из стратегических задач нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства» является повышение уровня доступности для населения туристской инфраструктуры, в том числе транспортной, поскольку он сопутствует росту туристского потока. Транспортная доступность – комплексное понятие, под

ним подразумеваются временные издержки на перемещение людей в пространстве с учетом скорости, стоимости и вида транспорта, а также оснащенность маршрутов необходимыми объектами природного сервиса и их доступность для населения^{8,9}.

С увеличением количества поездок на автомобиле возросли проблемы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры¹⁰. Члены Правительства РФ подчеркнули необходимость модернизации данной инфраструктуры на совещании с президентом в 2023 г.¹¹ В соответствии с поручением Президента В. В. Путина Министерство экономического развития РФ разработало концепцию развития автомобильного туризма до 2035 года, которая была утверждена в 2024 г.¹² Документ содержит предложения по улучшению транспортной инфраструктуры, меры поддержки бизнеса и конкретные шаги для создания благоприятных условий развития автотуризма.

Рост автомобильных поездок обусловлен, в первую очередь, преимуществами транспортного средства: свобода передвижения, экономичность поездки, комфорт, что отметили 49 %, 27 % и 22 % россиян соответственно¹³. По итогам социологического опроса чаще всего совершают туристские поездки на автомобиле жители Северо-Западного

¹ Как западные страны изменили туристическую отрасль России? Финанс. URL: <https://www.finam.ru/publications/item/kak-zapadnye-sankcii-izmenili-turisticheskuyu-otrasl-rossii-20220322-181812/>

² Canh N. P., Thanh S. D. Domestic tourism spending and economic vulnerability // *Annals of Tourism Research*. 2020. № 85. P. 103063. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103063>

³ Румянцев Н. М., Леонидова Е. Г. Проблемы асимметрии структурных сдвигов в региональной экономике // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2020. Т. 13. № 6. С. 169–183. <https://doi.org/10.15838/esc.2020.6.72.10>

⁴ Быстров С. А. Внутренний туризм как стратегически важное направления развитие туристского рынка РФ // *Концепт*. 2016. Т. 15. С. 966–970.

⁵ Аникин Е. Н. Актуальные проблемы соответствия развития транспортного комплекса России современным требованиям туристской индустрии // *Сервис plus*. 2016. Т. 10. № 3. С. 18–27. <https://doi.org/10.12737/21119>

⁶ Briedenhann J., Wickens E. Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas – vibrant hope or impossible dream? // *Tourism Management*. 2004. № 25(1). P. 71–79. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00063-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00063-3)

⁷ Sica L., Defflorio F. Estimation of charging demand for electric vehicles by discrete choice models and numerical simulations: Application to a case study in Turin // *Green Energy and Intelligent Transportation*. 2023. № 2(3). P. 100069. <https://doi.org/10.1016/j.geits.2023.100069>

⁸ Niemeier D. A. Accessibility: an evaluation using consumer welfare // *Transportation*. 1997. № 24. P. 377–396. <https://doi.org/10.1023/A:1004914803019>

⁹ Потапов И. А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // *Сервис в России и за рубежом*. 2016. Т. 10. № 4(65). С. 43–55. <https://doi.org/10.12737/20182>

¹⁰ Штейнгольд Б. И., Назаркина В. А. Автомобильный туризм в современной России: точки роста // *Наука о человеке: гуманитарные исследования*. 2015. № 4(22). С. 225–231.

¹¹ Глава государства в режиме видеоконференции провел совещание с членами Правительства. Официальные сетевые ресурсы «Президент России». URL: <http://www.kremlin.ru/catalog/persons/427/events/71081>

¹² Правительство утвердило Концепцию автомобильного туризма до 2035 года. Правительство Российской Федерации. URL: <http://government.ru/docs/51493/>

¹³ Автотуризм в России: возможности и проблемы. ВЦИОМ. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-v-rossii-vozmozhnosti-i-problemy>

федерального округа, в то же время они выражают недовольство уровнем транспортной доступности сопутствующей дорожной инфраструктуры¹⁴. Вологодская область, входящая в состав округа, является перспективным регионом для развития автотуризма. Согласно данным GeoEffect от МТС от всего турпотока регион принимает около 75 % автотуристов из соседних субъектов¹⁵. Поскольку примерно каждый пятый россиянин планирует отдыхать в домашнем регионе, то развитие автотуризма также актуально для стимулирования потребления туристских услуг жителями Вологодской области в пределах своего субъекта¹⁶. Вместе с тем стратегические приоритеты развития автомобильного туризма в регионе не сформированы. В связи с этим целью работы стало выявление стратегических приоритетов развития автотуризма в Вологодской области. Для достижения цели был поставлен ряд задач: проанализировать обеспеченность региона транспортной инфраструктурой, провести OTSW-анализ, определить стратегические приоритеты развития автомобильного туризма в регионе.

ОБЪЕКТЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Теоретико-методологической основой исследования послужил методический инструментарий стратегирования, разработанный основоположником школы российского стратегирования, академиком, иностранным членом РАН, доктором экономических наук, профессором Владимиром Львовичем

Квинтом^{17,18,19}. Предлагаемые им подходы успешно зарекомендовали себя в России и за рубежом, в том числе успешно апробированы в сфере туризма^{20,21,22}.

Метод статистического анализа был применен для исследования дорожной инфраструктуры региона. Анализ обеспеченности муниципалитетов Вологодской области объектами дорожной и придорожной инфраструктуры основывался на применении картографического метода исследования. Картографические материалы были построены в программе QGIS.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ транспортной инфраструктуры Вологодской области

Вологодская область обладает перспективным для развития туризма культурно-природным потенциалом^{23,24}. Регион входит в кольцевой межрегиональный историко-культурный туристский проект «Серебряное ожерелье России», включающий в себя национальный туристский маршрут «Жемчужины Русского Севера». Область также известна брендами «Душа русского Севера», «Вологодское масло», «Вологодское кружево», «Родина Деда Мороза» и др.

За двадцатилетний период наблюдений в среднем турпоток субъектов Северо-Запада увеличился в 3 раза, в Вологодской области – в 2 раза. Как отмечено на графике, доля региона в структуре туристского потока СЗФО на протяжении 20 лет сокращалась (рис. 1²⁵). Это обусловлено

¹⁴ Там же.

¹⁵ Вологодскую область чаще всего посещают автотуристы из Санкт-Петербурга. МТС. URL: <https://vologda.mts.ru/about/media-centr/soobshheniya-kompanii/novosti-mts-v-regione/2022-12-21/vologodskuyu-oblast-chashhe-vsego-poseshhayut-avtoturisty-iz-sankt-peterburga>

¹⁶ Летний отдых россиян: тренды, планы, предпочтения. Аналитический центр НАФИ. URL: <https://nafu.ru/projects/turizm-i-transport/letniy-otdykh-rossiyan-trendy-planu-predpochteniya/>

¹⁷ Квинт В. Л. Концепция стратегирования. Т. 1. СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2019. 132 с.

¹⁸ Квинт В. Л. Разработка стратегии: мониторинг и прогнозирование внутренней и внешней среды // Управленческое консультирование. 2015. № 7. С. 6–11.

¹⁹ Квинт В. Л. Стратегическое управление и экономика на глобальном формирующемся рынке. М.: Бизнес атлас, 2012. 627 с.

²⁰ Юматов К. В., Метелица В. А., Черданцев С. А. Стратегирование развития туризма и индустрии гостеприимства Гурьевского муниципального округа Кузбасса // Стратегирование: теория и практика. 2023. Т. 3. № 2(8). С. 187–206. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2023-3-2-187-206>

²¹ Чхотуа И. З., Власюк Л. И. Стратегический анализ конкурентных преимуществ региона в контексте развития промышленного туризма // Стратегирование: теория и практика. 2021. Т. 1. № 2(2). С. 190–205. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2021-1-2-190-205>

²² Стратегирование отрасли туризма и выставочно-ярмарочной деятельности в Кузбассе / под ред. В. Л. Квинта. Кемерово: Кемеровский государственный университет, 2021. 371 с. <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2718-8>

²³ Ускова Т. В., Дубиничева Л. В., Орлова В. С. Социально-экономический ресурс туризма. Вологда: ИСЭРТ РАН, 2011. 182 с.

²⁴ Орлова В. С., Леонидова Е. Г. Туристский потенциал Вологодской области // Проблемы развития территории. 2011. № 4(56). С. 51–57.

²⁵ Составлено на основе данных Росстата.



Рис. 1. Динамика численности россиян, остановившихся в коллективных средствах размещения в СЗФО (млн чел.), и доля туристского потока Вологодской области, %

Fig. 1. Clients of collective accommodation facilities in the North-West Federal District (million people) vs. share of tourist flow in the Vologda Region, %

увеличением турпотока Северо-Запада в целом, а также растущей туристской привлекательностью соседних регионов. В связи с чем важно определить векторы развития туризма в целях увеличения количества путешественников и усиления позиции региона в конкурентной борьбе за потребителя.

Развитие автотуризма и повышение уровня транспортной доступности объектов может стать фактором роста потребления туристских услуг в Вологодской области²⁶. Согласно данным Федеральной туристской межрегиональной схемы территориально-пространственного планирования РФ доля автотуристов в Вологодской области к 2035 г. достигнет 41 %²⁷, из них 81 % планирует преодолевать расстояние на автомобиле до 1 тыс. км. Подобный прогноз обуславливает актуальность проведения анализа развития дорожной и придорожной инфраструк-

туры. Важно отметить, что качество дорожного покрытия остается ключевым фактором, определяющим доступность как туристских маршрутов, так и придорожных услуг.

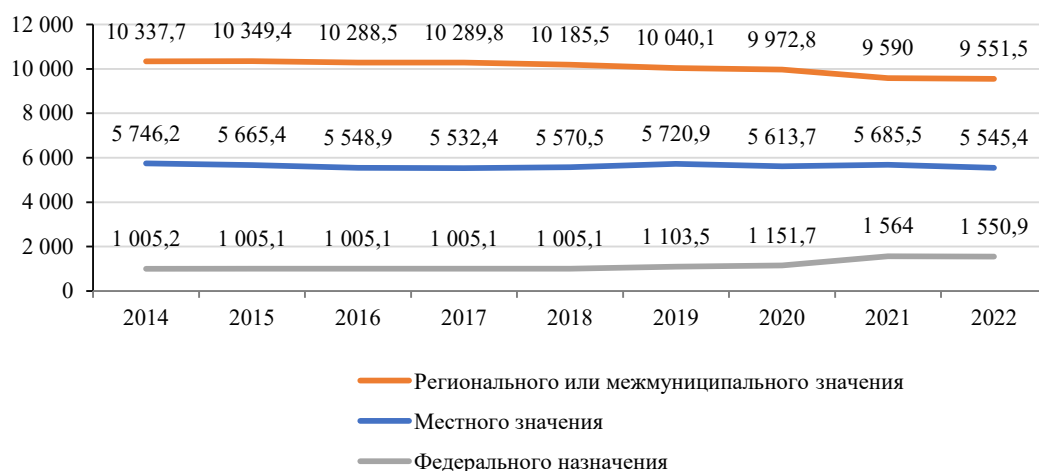
Согласно данным Росстата в Вологодской области показатели протяженности автомобильных дорог на протяжении 9 лет изменялись незначительно (рис. 2²⁸). На 2021–2022 гг. приходится сокращение показателей региональных, муниципальных (–5 %) и местных дорог (–2 %) в пользу увеличения длины дорог федерального значения (+34 %) по отношению к данным 2020 г. Расширение сети федеральных дорог произошло по причине присвоения данного статуса некоторым региональным дорогам, а также в результате успешного выполнения плана по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги»²⁹. Одним из важных реализуемых дорожных проектов

²⁶ Туризм как фактор социально-экономического развития территорий / Е. Г. Леонидова [и др.]. Вологда: Вологодский научный центр Российской академии наук, 2023. 149 с.

²⁷ Утверждена федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования Российской Федерации. Комитет градостроительной политики Ленинградской области. URL: <https://arch.lenobl.ru/ru/news/64582/>

²⁸ Составлено на основе данных Росстата.

²⁹ В Вологодской области перевыполнили план по ремонту дорог на 300 км. Национальные проекты РФ. URL: <https://xn--80aapampemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai/news/v-vologodskoy-oblasti-perevypolnili-plan-po-remontu-dorog-na-300-km>



*Статистика протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Вологодской области ограничена данными до 2022 года.

Рис. 2. Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Вологодской области за 2014–2022 в гг., км

Fig. 2. Hard-surface public highways in the Vologda Region in 2014–2022, km

является расширение автотрассы федерального назначения А-114 «Вологда-Новая Ладога» до 4 полос³⁰.

Высокий уровень доступности придорожной инфраструктуры для путешественников повышает привлекательность туристских территорий, поскольку он обеспечивает транспортную связность с туробъектами, образующими турпоток³¹. Согласно ГОСТу 33062-2014, современная придорожная инфраструктура включает широкий спектр объектов: автозаправочные станции (АЗС), точки питания, торговые точки, пункты связи, медицинские учреждения, мойки, станции техобслуживания, а также места для размещения туристов (мотели, гостиницы) и другие сооружения³². Поскольку размещение данных объектов по отдельности экономически нецелесообразно, активно разрабатываются программы по реализации и введению в эксплуатацию многофункциональных зон (МФЗ), которые по функционалу напоминают европейские автобаны.

Отследить динамику развития придорожной инфраструктуры Вологодской области с применением статистических данных возможно только на примере автозаправочных станций. Стоит отметить, что проанализировать структуру предоставляемых на АЗС услуг затруднительно ввиду отсутствия статистических данных.

Количество АЗС Вологодской области за 9 лет выросло на 15 % и составило 234 ед. (рис. 3³³). За данный период заметен значительный рост числа заправочных станций на местных дорогах (+24 %), что может свидетельствовать о повышении спроса на услуги среди местного сельского населения. Повышение уровня доступности АЗС в отдаленных, но туристически привлекательных регионах может способствовать развитию туризма и стимулировать потребление туристских услуг населением. Динамика числа АЗС на региональных дорогах остается относительно стабильной. Рост количества станций на федеральных дорогах в 2022 г. по отношению к 2020 г. составил 37 %.

³⁰ В Вологодской области трассу А-114 расширят до четырех полос. ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16065105>

³¹ Потапов И. А. Методические подходы...

³² ГОСТ 33062-2014. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса; введ. 01.12.2015. 23 с.

³³ Составлено на основе данных Росстата.

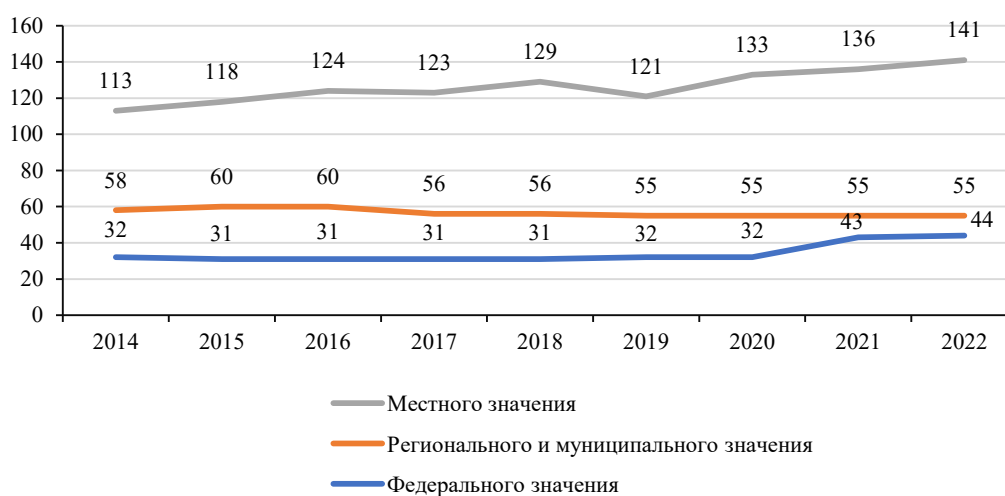


Рис. 3. Динамика количества автозаправочных станций (АЗС) на автомобильных дорогах общего пользования в Вологодской области за 2014–2022 гг., ед.

Fig. 3. Petrol stations on public highways in the Vologda Region in 2014–2022, units

Положительная динамика объясняется увеличением протяженности автомобильных дорог федерального назначения, транспортный поток которых вырос.

Потенциалом для развития автотуризма может также стать относительно невысокая стоимость бензина в Вологодской области. Согласно данным РИА Рейтинга регион занимает 35 место среди субъектов РФ по объему бензина, который можно купить за среднюю зарплату³⁴. По данным того же рейтинга область занимает 8 место в стране по темпам изменения цен на бензин марки АИ-92 за 2021–2022 гг.; они выросли на 6 %, что меньше российского показателя (+7,2 %).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что Вологодская область обладает ресурсами для развития автотуризма. На автомобильном транспорте регион посещают жители соседних субъектов – Санкт-Петербурга и Ленинградской области (33 %), Москвы и Московской области (29 %), Архангельской (14 %), Ярославской (8 %) и Мурманской (7 %) областей³⁵. В таком случае развитие федеральной дорожной инфраструктуры может способствовать увеличению потребителей туристских

услуг Вологодской области. Наиболее востребованным видом отдыха для данных автотуристов являются охотничье-рыболовные виды туристской деятельности. Значит, для автотуристов востребованными также могут оказаться региональные, муниципальные или местные автодороги. В связи с этим актуально провести анализ развития дорожной инфраструктуры Вологодской области в муниципальном срезе.

Для анализа качества дорожного покрытия в муниципалитетах области рассчитывалась доля автомобильных дорог общего пользования, не отвечающих нормативным требованиям, на основе данных Вологдастата. Доля рассчитывалась как отношение длины некачественных дорог к длине всего автодорожного полотна муниципалитета. Важно оговориться, почему в некоторых регионах доля некачественных дорог получилась слишком высокой, а в некоторых наоборот. Данный показатель включает в себя поселенческие, межпоселенческие и местные дороги, ведущие к различным селам и деревням. Их качество, как правило, низкое. Доля подобных дорог оказалась низкой в территориях,

³⁴ Рейтинг регионов РФ по доступности бензина в январе 2024 года. РИА Рейтинг. URL: <https://riarating.ru/infografika/20240226/630258047.html>

³⁵ Вологодскую область чаще всего посещают автотуристы из Санкт-Петербурга. МТС. URL: <https://vologda.mts.ru/about/media-centr/soobshheniya-kompanii/novosti-mts-v-regione/2022-12-21/vologodskuyu-oblast-chashhe-vsego-poseshhayut-avtoturisty-iz-sankt-peterburga>

которые в целом характеризуются небольшим количеством местных автодорог в пределах своей границы. И наоборот, в муниципалитетах с наибольшим количеством населенных пунктов и дорог к ним показатель оказывается высоким. В обоих случаях рассчитанная доля некачественных дорог не просто показывает, где их больше или меньше, а также указывает на то, что множество населенных пунктов могут быть оторванными от экономического сообщения как между собой, так и с административным центром.

На картографическом материале представлено прохождение федеральных и региональных автодорог (рис. 4³⁶). Они являются основными точками входа для автотуристов. Доля автодорог общего пользования Вологодской области, которые не отвечают нормативным требованиям, составляет 66 %, еще у 77 % муниципалитетов доля подобных дорог составляет более 50 %. Выявлена высокая плотность некачественных дорог в муниципалитетах-центрах туристского притяжения. К таким регионам относятся: Великоустюгский (85,1 %), Вологодский (83,9 %), Кирилловский (79,6 %). Так, при желании автотуриста ознакомиться с муниципальными достопримечательностями или объектами сельского туризма, туристские продукты могут оказаться недоступными. В таком случае это может стать препятствием для развития автомобильного туризма, в том числе в удаленные сельские и природные территории с высоким туристско-рекреационным потенциалом.

Согласно картографическому анализу сеть АЗС по территории региона также распределена неравномерно. Это касается участков, отмеченных красным контуром на карте, которых насчитывается 9: они характеризуются большим расстоянием между АЗС. Согласно ГОСТу 33062 – 2014 располагать

автозаправки следовало на расстоянии не более 50 км друг от друга, что соответствует европейской практике. Так, например, в Великобритании рекомендуется размещать АЗС и зоны отдыха в радиусе 28 миль (45 км) друг от друга³⁷, во Франции – 60 км³⁸. Проблемы обеспеченности придорожными объектами могут сказаться на качестве автопутешествий в регион со стороны Республики Карелия, Архангельской области и Республики Коми, которые, как было озвучено ранее, составляют основной автомобильный турпоток в Вологодскую область.

Отмечена географическая удаленность центров притяжения туристов – г. Великий Устюг и Вытегорский район от г. Вологды. Маршрут от г. Вологды до Вытегры составляет 320 км (в среднем 3,5 часа на автомобиле), до г. Великий Устюг – 450 км (в среднем 5 часов на автомобиле). Проблема также кроется в том, что в большинстве туристских маршрутов области Вологда является стартовой и промежуточной точкой³⁹, поэтому зачастую туристам приходится ездить кругами, а наличие большого расстояния между центрами увеличивает и временные и экономические издержки. По этой причине вотчина российского Деда Мороза наиболее территориально доступна для жителей соседних регионов, например, для Республики Коми, что выражается в росте турпотока со стороны этого субъекта⁴⁰.

Анализ расположения автотрасс, являющихся точками входа для автотуристов, показал, что преимущественно дороги проходят через муниципалитеты, характеризующиеся низким качеством дорожного покрытия. Таким образом, получается, что дорогами с качественным покрытием в основном являются региональные и федеральные, которые в основном выполняют транзитную функцию для грузоперевозок.

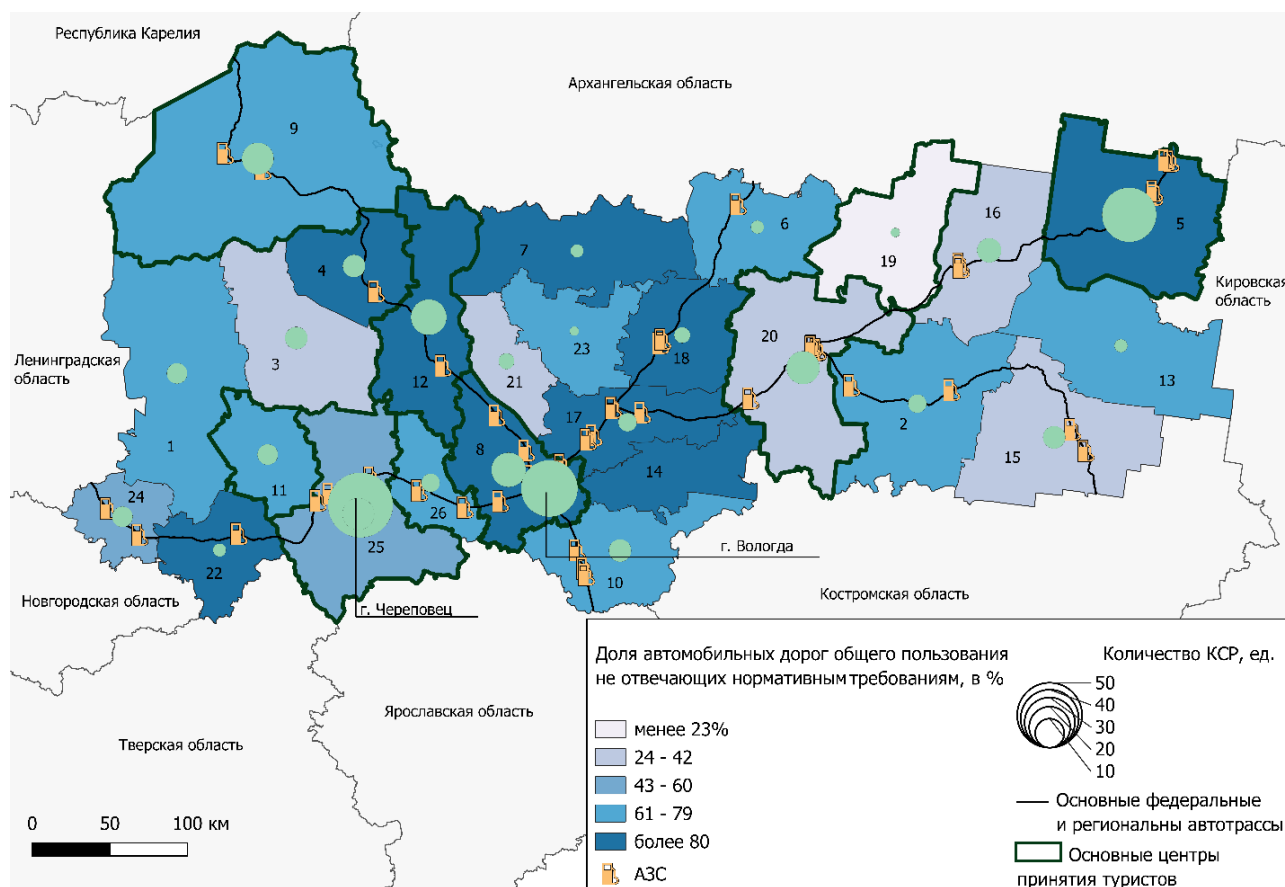
³⁶ Составлено автором.

³⁷ The strategic road network and the delivery of sustainable development. Department for Transport. 10 september 2013. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/237412/dft-circular-strategic-road.pdf

³⁸ Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. (2015). Instruction du Gouvernement du 13 Juillet 2015 portant sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison [Government Instruction on July 13, 2015 on the technical conditions for the development of the connecting freeways]. Sourdun, France: Direction technique infrastructures de transport et matériaux. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/39841>

³⁹ Туры и маршруты «Серебряное ожерелье России». Серебряное ожерелье России. URL: <https://s-necklace.ru/tours-and-routes.html?tv%7Cregion=Вологодская>

⁴⁰ В три раза выросло число жителей Коми, посетивших резиденцию Деда Мороза. Аргументы и факты. URL: https://komi.aif.ru/society/details/v_tri_raza_vyroslo_chislo_zhiteley_komi_posetivshih_rezidenciyu_deda_moroza



Примечание: Перечень Муниципальных округов и районов Вологодской области: 1 – Бабаевский; 2 – Бабушкинский; 3 – Белозерский; 4 – Вашкинский; 5 – Великоустюгский; 6 – Верховажский; 7 – Вожегодский; 8 – Вологодский; 9 – Вытегорский; 10 – Грязовецкий; 11 – Кадуйский; 12 – Кирилловский; 13 – Кичм.-Городецкий; 14 – Междуреченский; 15 – Никольский; 16 – Нюксененский; 17 – Сокольский; 18 – Сямженский; 19 – Тарногский; 20 – Тотемский; 21 – Усть-Кубинский; 22 – Устюженский; 23 – Харовский; 24 – Чагодощенский; 25 – Череповецкий; 26 – Шекснинский.

Municipal districts in the Vologda Region (compiled by the author): 1 – Babaevsky; 2 – Babushkinsky; 3 – Belozersky; 4 – Vashkinsky; 5 – Velikoustyugsky; 6 – Verkhovazhsky; 7 – Vozhegodsky; 8 – Vologda; 9 – Vytegorsky; 10 – Gryazovetsky; 11 – Kaduysky; 12 – Kirillovsky; 13 – Kichmengsko-Gorodetsky; 14 – Mezhdurechensky; 15 – Nikolsky; 16 – Nyuksenensky; 17 – Sokolsky; 18 – Syamzhensky; 19 – Tarnogsky; 20 – Totemsky; 21 – Ust-Kubinsky; 22 – Ustyuzhensky; 23 – Kharovsky; 24 – Chagodoshchensky; 25 – Cherepovetsky; 26 – Sheksninsky

Рис. 4. Распределение КСР, турпотока и дорожной инфраструктуры в Вологодской области в 2022 г.

Fig. 4. Collective accommodation facilities, tourist flow, and road infrastructure in the Vologda Region, 2022

Согласно картографическому анализу сеть автозаправочных станций по территории Вологодской области распределена неравномерно, а некоторые участки дорог А-114, А-119, М-8 характеризуются недостатком придорожной инфраструктуры. Отмечена географическая удаленность центров при-

тяжения туристов – г. Великий Устюг и Вытегорский район от г. Вологды, являющегося стартовой точкой в большинстве маршрутов. Таким образом, удаленность туристских территорий и недостаток объектов придорожной инфраструктуры вкупе с некачественным дорожным покрытием

являются барьерами для роста турпотока и потребления туристских услуг.

Результаты OTSW-анализа

Выявленные проблемы ослабляют позиции Вологодской области в конкурентной борьбе за туриста. В связи с чем важно проанализировать тренды развития туризма, которые открывают ряд возможностей для региона. Согласно методологии В. Л. Квинта^{41,42,43} был проведен OTSW-анализ развития автомобильного туризма в Вологодской области. Стратегические приоритеты формулируются для реализации тех выявленных в процессе анализа возможностей, которые обеспечены ресурсами и конкурентными преимуществами. Именно этому посвящен дальнейший анализ в работе.

1. Интерес потребителей к внутреннему туризму

Одной из значимых *возможностей* развития автотуризма является рост внутренних поездок граждан. Ограничения пандемии COVID-19 и санкционная политика западных стран стимулировали граждан путешествовать по России. Внутренний турпоток в стране по итогам 2023 г. вырос на 20 %, составив 78 млн поездок⁴⁴. Результаты социологических исследований показывают, что каждый второй гражданин за последние пять лет хотя бы раз проводил отпуск в других регионах страны (48 %)⁴⁵. Популярными направлениями у россиян являются: Москва (13 %), Московская область (11 %), Краснодарский край (12 %), Санкт-Петербург (7 %) и Ленинградская область (3 %). Неравномерное распределение турпотока по стране является *угрозой* для развития регионального туризма. На упомянутые выше направления суммарно приходится 46 % от

числа всех поездок. Доля Вологодской области в турпотоке СЗФО составляет 4,74 %, а по стране 0,7 %.

Сильной стороной региона, являющейся *конкурентным преимуществом*, представляется наличие межрегиональных туристских кластеров, обеспечивающих приток туристов с соседних регионов. Уникальное туристское предложение Вологодской области выражено *культурно-познавательным* (резные палисады, вологодское кружево, объекты деревянного зодчества, «резиденция Деда Мороза» и др.), *промышленным* (Музей металлургической промышленности и Музей ФосАгро «Зеленая планета» в г. Череповце и пр.), *сельским* (музей масла и архитектурно-этнографический музей в Семенково и пр.), *религиозным* (Ферапонтов монастырь, Кирилло-Белозерский и Горицкий Воскресенский монастыри, церкви Тотьмы и Устюжны и пр.), *экологическим* (урочище Опоки, гора Маура и национальный парк «Русский Север», Дарвинский заповедник и пр.) видами туризма. Вологодская область известна *событийными* мероприятиями – Фестиваль «Город Ремесел» (более 800 мастеров, являющихся представителями 41 региона России и 6 стран⁴⁶), Военно-исторический Фестиваль «Кирилло-Белозерская осада» (более 1 тыс. зрителей и 200 реконструкторов⁴⁷), Всероссийский фольклорный фестиваль «Деревня – душа России» (более 5 тыс. зрителей⁴⁸) и др. Таким образом, регион обладает уникальным туристским предложением для привлечения российских туристов. *Слабая сторона* заключается в неравномерном распределении туристского потока по региону. Основными туристскими центрами являются города Вологда и Череповец, в 2022 г. они суммарно приняли 43 % туристов от всего турпотока области. Туристский

⁴¹ Квинт В. Л. Концепция стратегирования...

⁴² Квинт В. Л. Разработка стратегии...

⁴³ Квинт В. Л. Стратегическое управление...

⁴⁴ Данные Росстата.

⁴⁵ Лето-2022: путешествуем по России. ВЦИОМ. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/leto-2022-puteshestvuem-po-rossii>

⁴⁶ Представители более 40 регионов России и 6 стран приехали на фестиваль «Город ремесел» в Вологде // Официальный сайт администрации г. Вологды. URL: https://vologda-r19.gosweb.gosuslugi.ru/dlya-zhiteley/novosti-i-reportazhi/novosti_697.html

⁴⁷ Более 200 реконструкторов показали осаду монастыря в Кириллове. Информационное агентство Вологда Регион. URL: <https://vologdaregion.ru/news/2023/6/26/bolee-200-rekonstruktorov-pokazali-osadu-monastyrya-v-kirillove>

⁴⁸ Фестиваль «Деревня – душа России» соберет в Верховажском округе более 300 участников и пять тысяч гостей. МК.RU. URL: <https://vologda.mk.ru/culture/2023/07/21/festival-derevnya-dusha-rossii-soberet-v-verkhovazhskom-okruge-bolee-300-uchastnikov-i-pyat-tysyach-gostey.html>

потенциал остальной территории области остается мало задействованным.

2. Рост популярности автомобильного туризма

Большая часть самостоятельных туристов путешествуют на автомобиле в силу удобства и дешевизны. Согласно прогнозам АТОР доля автотуристов к 2030 г. достигнет 70 %⁴⁹. Существенный вклад в развитие автотуризма вносят прирост сети федеральных трасс и улучшение качества автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. Все это приводит к тому, что поездка на автомобиле не только в другой город, но и в другую область стала обычной практикой для россиян. Основные межрегиональные автомаршруты концентрируются в южных регионах РФ (Республика Крым и г. Севастополь, Ростовская область и Волгоградская область, Ставропольский край и Краснодарский край и др.), обеспечивая основной сезонный поток на побережье в летний период времени, а также по направлению следования в г. Санкт-Петербург. Увеличение числа поездок на автомобилях обострили имеющиеся в стране проблемы, в особенности, необходимость обновления автодорожного полотна в ряде регионов, слабое развитие придорожной инфраструктуры, низкое качество мобильной связи в пути – угрозы для развития автотуризма.

Вологодская область обладает несколькими **конкурентными преимуществами** для привлечения автотуристов. Одно из них заключается в выгодном географическом положении на пересечении транспортных путей, что обеспечивает не только экономические, но и туристские межрегиональные связи. Область занимает промежуточное положение между центральной частью страны и северной, являясь таким образом воротами на Европейский Север. Для повышения транспортной связанности с западной частью СЗФО на территории области проходят ремонтные работы по расширению федеральной трассы А-114 «Новая

Ладога», что также содействует развитию автотуризма. Некоторые участки дорог уже обеспечены придорожной инфраструктурой (Вологда-Череповец, Вологда-Кириллов). Как было отмечено ранее, Вологодскую область на автомобильном транспорте посещают жители соседних регионов. **К слабым сторонам** региона следует отнести территориальную удаленность крупного турцентра – г. Великий Устюг. Как ранее показал картографический анализ, восточная часть региона слаба обеспечена объектами придорожного сервиса, а большинство автомобильных дорог не соответствует стандартам качества, что ставит область в невыгодную конкурентную позицию.

3. Концепция развития автомобильного туризма

По поручению Президента В. В. Путина Министерство экономического развития РФ разработало концепцию развития автомобильного туризма до 2035 года, утвержденную уже в 2024 г.⁵⁰ В документе отмечена необходимость согласованности планов развития автомобильных дорог, включая меры по улучшению инфраструктуры, работы по расширению сети национальных и межрегиональных туристских маршрутов, принимая во внимание местоположение туристских объектов, реализуемых в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Основным приоритетом является создание многофункциональных зон дорожного сервиса, где можно предоставить широкий спектр сервисных услуг в одном месте. По мнению экспертов, «нетопливный бизнес сети АЗС – это ресурс, который при правильном использовании может дать такую же прибыль, как и от реализации нефтепродуктов»⁵¹. Субъекты Российской Федерации имеют возможность формировать состав инфраструктурных объектов с учетом задач развития автомобильного туризма и в соответствии с региональными стратегическими планами развития. Угрозой развития автомобильного

⁴⁹ Вице-президент АТОР: к 2030 году 70 % туристов будут путешествовать на машинах. Ассоциация туроператоров России. URL: <https://www.atorus.ru/node/56856>

⁵⁰ Правительство утвердило Концепцию автомобильного туризма до 2035 года. Правительство Российской Федерации. URL: <http://government.ru/docs/51493/>

⁵¹ Продажа сопутствующих товаров повысила доходность автозаправок. URL: <https://rg.ru/2015/02/10/tovari.html>

туризма в рамках концепции может стать слабая заинтересованность региональных органов власти и бизнеса.

Основной упор в развитии придорожного сервиса в концепции делается на многофункциональные зоны дорожного сервиса. Они включают в себя зону отдыха для путешественников, в результате чего туристы смогут не только заправить автомобиль, но и поесть и отдохнуть, а в придорожном кафе приобрести сувениры. Подобная сеть придорожных кафе (сеть придорожных кафе «Баранка») существует на территории Вологодской области с 2003 г., что является *конкурентным преимуществом* региона. В настоящее время ООО «Баранка» сотрудничает с АЗС «Сургутнефтегаз», подразделениями компаний «Лукойл» и Газпромнефть». Также предприятие активно взаимодействует с Правительством Вологодской области, Росавтодором. Однако неравномерное распределение данных объектов по территории региона снижает их транспортную доступность для автотуристов, что относится к *слабой стороне* региона.

На основе анализа трендов, факторов внешней и внутренней среды **определены 3 стратегических приоритета** развития автомобильного туризма в Вологодской области, подкрепленные конкурентными преимуществами (табл. ⁵²).

Согласно методологии стратегирования академик Владимира Львовича Квинта первоочередно необходимо реализовывать наиболее обеспеченные ресурсами стратегические приоритеты. В связи с этим наиболее перспективным является приоритет «Развитие объектов придорожного сервиса». Одним из инструментов его реализации может выступить разработка региональной концепции развития придорожного сервиса. Она позволит создать условия для комплексного развития автомобильного туризма в Вологодской области, обеспечивая комфорт и безопасность путешествий по дорогам, способствуя строительству и разви-

тию необходимой инфраструктуры, обеспечивая доступ к туристским местам и объектам, а также улучшая качество предоставляемых туристам в пути услуг.

Разработка концепции первоначально предусматривает исследование имеющегося опыта в различных регионах России. Одной из успешных практик развития автомобильного туризма и повышения уровня транспортной доступности региона является «Концепция развития придорожного сервиса Республики Башкортостан»⁵³. Успешность и эффективность разработанных практик были отмечены М. В. Мишустиним на совещании по вопросу развития туризма и индустрии гостеприимства⁵⁴. На момент 2024 г. в Башкирии сформирован реестр земельных участков для объектов придорожного сервиса. В регионе внедрена специализированная система поддержки инвесторов в данном секторе, а также разработаны стандартные проекты сооружений с уникальными элементами национальной культуры. На уровне регионального правительства была принята программа по поддержке создания быстро собираемых типовых модульных конструкций, а также разработаны общие стандарты благоустройства. На основе анализа опыта Башкирии можно выделить задачи, решение которых будет актуально для Вологодской области в рамках концепции:

- 1) создание правовой базы для привлечения МСП к развитию дорожного сервиса и повышения инвестиционной привлекательности региона;
- 2) разработка стандартов к объектам придорожного сервиса в целях обеспечения пожарной, санитарной, транспортной безопасности объектов и пользователей дорог;
- 3) формирование условий для строительства современных многофункциональных придорожных комплексов высокого уровня обслуживания с организацией подъездных путей и подведением необходимых коммуникаций;

⁵² Составлено автором.

⁵³ Концепция развития придорожного сервиса на территории Республика Башкортостан на 2020–2024 годы. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/570973408>

⁵⁴ Мишустин предложил масштабировать опыт Башкирии по придорожному сервису. РБК. URL: <https://ufa.rbc.ru/ufa/26/07/2023/64c0d6049a79472ca6c59b01>

Таблица. Соответствие стратегических приоритетов развития автомобильного туризма конкурентным преимуществам**Table. Strategic priorities of auto-tourism development and competitive advantages**

Стратегические приоритеты	Конкурентные преимущества
1. Развитие объектов придорожного сервиса	1. Туристские кластеры регионального и межрегионального характера («Великий Устюг – Родина Деда Мороза», «Череповец – горячее сердце Русского Севера» и др.). 2. Сетевые АЗС в регионе («Лукойл», «Газпромнефть», «Татнефть», «Teboil»). 3. Сеть придорожных кафе «Баранка» (10 объектов). 4. Межрегиональный историко-культурный и туристский проект «Серебряное ожерелье России». 5. Наличие электростанций инфраструктуры для электромобилей. 6. Региональные меры поддержки: предоставление земельного участка в аренду, субсидии на возмещение части затрат на строительство обеспечивающей инфраструктуры к объектам туристской индустрии, губернаторская программа «Развитие туризма». 7. Региональные программы «Сельские дороги», «Комплексное развитие сельских территорий».
2. Формирование региональных автомобильных маршрутов	1. Наличие туристских кластеров, обеспечивающих поток автотуристов. 2. Межрегиональный историко-культурный и туристский проект «Серебряное ожерелье России». 3. Аудиогиды на сайте туристского информационного центра Вологодской области.
3. Информационное продвижение автомобильных туристских маршрутов	1. Туристский информационный центр Вологодской области. 2. Рекламирование маршрутов на региональном радио «Радио Вологда» и местных СМИ.

4) создание условий для расширения спектра предоставляемых услуг на существующих объектах сопутствующей дорожной инфраструктуры.

Решение подобных задач целесообразно при учете таких факторов, как протяженность дорог, наличие имеющейся транспортной инфраструктуры, определение ключевых потребителей услуг, возможность задействовать туристский потенциал прилегающих территорий, выявление направлений и объема автомобильного туристского потока, расположение центров притяжения туристов и пр. У Вологодской области имеется опыт разработок различных стратегических документов, в том числе с привлечением научных кадров региона. Использование научных методов стратегирования обусловит эффективность разрабатываемых стра-

тегических решений. Дальнейшие стратегические приоритеты «Формирование региональных автомобильных маршрутов» и «Информационное продвижение автомобильных туристских маршрутов» возможно реализовать также в рамках концепции.

Таким образом, при реализации озвученных приоритетов Вологодская область может усилить свою транспортную связь с туристскими территориями и центрами, что повысит мобильность граждан, бизнеса и туристов, а также положительно повлияет на социально-экономическое развитие региона.

ВЫВОДЫ

Сфера туризма, являясь драйвером роста экономики⁵⁵, может поспособствовать увеличению доходов в смежных отраслях и экономическому росту

⁵⁵ Леонидова Е. Г., Сидоров М. А. Структурные изменения экономики: поиск отраслевых драйверов роста // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. Т. 12. № 6. С. 166–181. <https://doi.org/10.15838/esc.2019.6.66.9>

регионов⁵⁶. Развитие автотуризма способно увеличить внутренний туристский поток и достичь ключевых показателей нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства»⁵⁷. Исследование позволило проанализировать транспортную инфраструктуру Вологодской области. Согласно статистическим данным регион обладает ресурсами для развития автотуризма, что выражено в росте показателей. Картографический анализ дорожной ситуации в муниципалитетах области выявил несколько проблем. Во-первых, в Вологодской области значительное количество автодорог не отвечает нормативным требованиям, их доля составила 66 % от всех автомобильных дорог общего пользования. Во-вторых, сеть автозаправочных станций неравномерно распределена по территории. Выявлены участки дорог, характеризующиеся недостатком придорожной инфраструктуры, выраженным в больших расстояниях между имеющимися заправками. В-третьих, отмечена географическая удаленность туристских центров от г. Вологды, являющегося стартовой для большинства туристских маршрутов точкой.

Ограничением исследования является отсутствие официальной информации, характеризую-

щей интенсивность движения пассажиропотока на автодорогах анализируемого региона. Подобного рода данные позволили бы определить ключевые направления автомобильного туристского потока, и на их основе предложить более конкретные решения по расширению сети объектов придорожного сервиса.

Анализ трендов развития туризма позволил выявить возможности для региона, а также его конкурентные преимущества, которые позволят их реализовать в форме стратегических приоритетов. Были выявлены 3 стратегических направления развития автомобильного туризма. Одним из инструментов их реализации может выступить создание региональной концепции развития придорожного сервиса, что поддерживается Концепцией развития автомобильного туризма РФ. Разработка подобного стратегического документа позволит обеспечить развитие сети объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах, создать благоприятные условия для развития предпринимательства и привлечения инвестиций, повысить качество обслуживания участников дорожного движения, в том числе автотуристов.

ЛИТЕРАТУРА

- Аникин Е. Н. Актуальные проблемы соответствия развития транспортного комплекса России современным требованиям туристской индустрии // *Сервис plus*. 2016. Т. 10. № 3. С. 18–27. <https://doi.org/10.12737/21119>
- Быстров С. А. Внутренний туризм как стратегически важное направления развитие туристского рынка РФ // *Концепт*. 2016. Т. 15. С. 966–970.
- Квинт В. Л. Концепция стратегирования. Т. 1. СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2019. 132 с.
- Квинт В. Л. Разработка стратегии: мониторинг и прогнозирование внутренней и внешней среды // *Управленческое консультирование*. 2015. № 7. С. 6–11.
- Квинт В. Л. Стратегическое управление и экономика на глобальном формирующемся рынке. М.: Бизнес атлас, 2012. 627 с.
- Леонидова Е. Г., Сидоров М. А. Структурные изменения экономики: поиск отраслевых драйверов роста // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2019. Т. 12. № 6. С. 166–181. <https://doi.org/10.15838/esc.2019.6.66.9>

⁵⁶ Лукин Е. В., Леонидова Е. Г., Сидоров М. А. Стимулирование внутреннего спроса как фактора экономического роста (на примере сферы внутреннего туризма) // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2018. Т. 11. № 4. С. 125–143. <https://doi.org/10.15838/esc.2018.4.58.8>

⁵⁷ Перспективы развития автотуризма в России обсудили на сессии ПМЭФ. Министерство экономического развития РФ. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/perspektivy_razvitiya_avtoturizma_v_rossii_obsudili_na_sessii_pmef.html

- Лукин Е. В., Леонидова Е. Г., Сидоров М. А. Стимулирование внутреннего спроса как фактора экономического роста (на примере сферы внутреннего туризма) // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11. № 4. С. 125–143. <https://doi.org/10.15838/esc.2018.4.58.8>
- Орлова В. С., Леонидова Е. Г. Туристский потенциал Вологодской области // Проблемы развития территории. 2011. № 4(56). С. 51–57.
- Потапов И. А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4(65). С. 43–55. <https://doi.org/10.12737/20182>
- Румянцев Н. М., Леонидова Е. Г. Проблемы асимметрии структурных сдвигов в региональной экономике // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2020. Т. 13. № 6. С. 169–183. <https://doi.org/10.15838/esc.2020.6.72.10>
- Стратегирование отрасли туризма и выставочно-ярмарочной деятельности в Кузбассе / под ред. В. Л. Квинта. Кемерово: Кемеровский государственный университет, 2021. 371 с. <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2718-8>
- Туризм как фактор социально-экономического развития территорий / Е. Г. Леонидова [и др.]. Вологда: Вологодский научный центр Российской академии наук, 2023. 149 с.
- Ускова Т. В., Дубиничева Л. В., Орлова В. С. Социально-экономический ресурс туризма. Вологда: ИСЭРТ РАН, 2011. 182 с.
- Чхотуа И. З., Власюк Л. И. Стратегический анализ конкурентных преимуществ региона в контексте развития промышленного туризма // Стратегирование: теория и практика. 2021. Т. 1. № 2(2). С. 190–205. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2021-1-2-190-205>
- Штейнгольц Б. И., Назаркина В. А. Автомобильный туризм в современной России: точки роста // Наука о человеке: гуманитарные исследования. 2015. № 4(22). С. 225–231.
- Юматов К. В., Метелица В. А., Черданцев С. А. Стратегирование развития туризма и индустрии гостеприимства Гурьевского муниципального округа Кузбасса // Стратегирование: теория и практика. 2023. Т. 3. № 2(8). С. 187–206. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2023-3-2-187-206>
- Briedenhann J., Wickens E. Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas – vibrant hope or impossible dream? // *Tourism Management*. 2004. № 25(1). P. 71–79. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00063-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00063-3)
- Canh N. P., Thanh S. D. Domestic tourism spending and economic vulnerability // *Annals of Tourism Research*. 2020. № 85. P. 103063. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103063>
- Niemeier D. A. Accessibility: an evaluation using consumer welfare // *Transportation*. 1997. № 24. P. 377–396. <https://doi.org/10.1023/A:1004914803019>
- Sica L., Deflorio F. Estimation of charging demand for electric vehicles by discrete choice models and numerical simulations: Application to a case study in Turin // *Green Energy and Intelligent Transportation*. 2023. № 2(3). P. 100069. <https://doi.org/10.1016/j.geits.2023.100069>

REFERENCES

- Anikin EN. Actual problems of conformity of the Russian transport complex development with modern requirements of the tourism industry. *Service Plus*. 2016;3(10):18–27. (In Russ.) <https://doi.org/10.12737/21119>
- Bystrov SA. Vnutrenniy turizm kak strategicheski vazhnoye napravleniya razvitiye turistskogo rynka RF [Domestic tourism as a strategically important direction in the development of the tourism market of the Russian Federation]. *Koncept*. 2016;15:966–970. (In Russ.)

- Kvint VL. The concept of strategizing. Vol. 1. St. Petersburg: NWIM RANEPa; 2019. 132 p. (In Russ.)
- Kvint VL. Development of strategy: scanning and forecasting of external and internal environment. Administrative Consulting. 2015;7:6–11. (In Russ.)
- Kvint VL. The global emerging market: strategic management and economics. Moscow: Biznes atlas; 2012. 627 p. (In Russ.)
- Leonidova EG, Sidorov MA. Structural changes in the economy: searching for sectoral drivers of growth. Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast. 2019;12(6):166–181. (In Russ.) <https://doi.org/10.15838/esc.2019.6.66.9>
- Lukin EV, Leonidova EG, Sidorov MA. Boosting domestic demand as a driving force of economic growth (on the example of domestic tourism sphere). Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast. 2018;11(4):125–143. (In Russ.) <https://doi.org/10.15838/esc.2018.4.58.8>
- Orlova VS, Leonidova EG. The tourist potential of the Vologda region. Problems of Territory's Development. 2011;4(56):51–57. (In Russ.)
- Potapov IA. Methodological approaches to the analysis of transport-geographical location of recreational objects (the example of Arkhangelsk region). Services in Russia and Abroad. 2016;10(4):43–55. (In Russ.) <https://doi.org/10.12737/20182>.
- Rumyantsev NM, Leonidova EG. Asymmetry problems of structural shifts in regional economy. Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast, 2020;13(6):169–183. (In Russ.) <https://doi.org/10.15838/esc.2020.6.72.10>
- Chkhotua IZ, Khvorostyanaya AS, Sadovnichaya AV, Pyatovsky AA, Yumatov KV, Shevchuk AV, et al. Strategizing of the tourism and trade show industries in Kuzbass region. Kemerovo: Kemerovo State University; 2021. 371 p. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/978-5-8353-2718-8>
- Leonidova EG, Lukin EV, Rumyantsev NM, et al. Turizm kak faktor sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya territoriy [Tourism as a factor of socio-economic development of territories]. Vologda: Vologodskiy nauchnyy tsentr Rossiyskoy akademii nauk; 2023. 149 p. (In Russ.)
- Uskova TV, Dubinicheva LV, Orlova VS. Sotsialno-ekonomicheskii resurs turizma [Social and economic resource of tourism]. Vologda: ISEHRT RAN; 2011, 182 p. (In Russ.)
- Chkhotua IZ, Vlasyuk LI. Strategic analysis of the region's competitive advantages in the context of industrial tourism development. Strategizing: Theory and Practice. 2021;1(2):190–205. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2021-1-2-190-205>
- Shteingoltz BI, Nazarkina VA. Automobile Tourism in Modern Russia: Growth Point. Russian Journal of Social Sciences and Humanities. 2015;4(22):225–231. (In Russ.)
- Yumatov KV, Metelitsa VA, Cherdantsev SA. Strategizing the development of tourism and hospitality industry in the Guryevsk area of the Kemerovo region. Strategizing: Theory and Practice. 2023;3(2):187–206. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2023-3-2-187-206>
- Briedenhann J, Wickens E. Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas – vibrant hope or impossible dream? Tourism Management. 2004;25(1):71–79. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00063-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00063-3)
- Canh NP, Thanh SD. Domestic tourism spending and economic vulnerability. Annals of Tourism Research. 2020;85:103063. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103063>
- Niemeier DA. Accessibility: an evaluation using consumer welfare. Transportation. 1997;24:377–396. <https://doi.org/10.1023/A:1004914803019>

Sica L, Deflorio F. Estimation of charging demand for electric vehicles by discrete choice models and numerical simulations: Application to a case study in Turin. *Green Energy and Intelligent Transportation*. 2023;2(3):100069. <https://doi.org/10.1016/j.geits.2023.100069>

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ: Автор заявил об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и/или публикации данной статьи.

ФИНАНСИРОВАНИЕ: Статья подготовлена в соответствии с государственным заданием для ФГБУН ВолНЦ РАН по теме НИР № FMGZ-2022-0012 «Факторы и методы устойчивого социально-экономического развития территориальных систем в изменяющихся условиях внешней и внутренней среды».

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ: Кудревич Арина Юрьевна, инженер-исследователь, ФГБУН ВолНЦ РАН, Вологда, Россия, arina.kudrevich@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8898-8249>

CONFLICT OF INTERESTS: The author declared no potential conflicts of interests regarding the research, authorship, and/or publication of this article.

FUNDING: The research was part of State Assignment no. FMGZ-2022-0012: *Factors and methods of sustainable socio-economic development of territorial systems in changing conditions of external and internal environment* to Vologda Scientific Centre of Russian Academy of Sciences.

ABOUT AUTHOR: Arina Yu. Kudrevich, Vologda Scientific Centre, Russian Academy of Sciences, Vologda, Russian Federation; arina.kudrevich@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8898-8249>