

Научная статья

УДК 379.85

DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-1/039-051>

Методические подходы к анализу автомобильного туризма в Российской Федерации

Макарова Юлия Васильевна

Кононов Артем Юрьевич

Удовенко Надежда Геннадьевна

Владивостокский государственный университет

Владивосток. Россия

***Аннотация.** В статье исследованы особенности и тенденции организации автомобильного туризма. Цель работы – формирование методических рекомендаций для анализа автомобильного туризма в Российской Федерации. Основой исследования стала систематизация современных подходов к формированию понятийного аппарата автомобильного туризма на нормативно-правовом и академическом уровне. Теоретическая часть исследования основывалась на использовании таких методов научного познания, как метод сравнения, индукция и дедукция, методы актуализации, системного анализа, классификации, абстрагирования и конкретизации, метод эконометрического анализа. Научная новизна исследования заключается в актуализации авторской модели анализа автомобильного туризма в контексте выбора зависимой и объясняющих переменных. Практическую значимость работы обуславливает расчет корреляционных коэффициентов для каждого отмеченного в модели фактора. Интерпретация данных коэффициентов позволила определить приоритетность показателей с точки зрения развития автомобильного туризма как инструмента повышения уровня жизни и благосостояния населения регионов.*

***Ключевые слова:** туризм, Российская Федерация, методика, автотуризм, автомобильный туризм, внутренний туризм, корреляция.*

***Для цитирования:** Макарова Ю.В., Кононов А.Ю., Удовенко Н.Г. Методические подходы к анализу автомобильного туризма в Российской Федерации // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2023. Т. 15, № 1. С. 39–51. DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-1/039-051>.*

Original article

Methodological approaches to the analysis of automobile tourism in the Russian Federation

Yulia V. Makarova

Artem Yu. Kononov

Nadezda G. Udovenko

Vladivostok State University

Vladivostok. Russia

© Макарова Ю.В., 2023

© Кононов А.Ю., 2023

© Удовенко Н.Г., 2023

Abstract. *The article explores the features and trends in the automobile tourism organization. The purpose of the work is the formation of methodological recommendations for the analysis of automobile tourism in the Russian Federation. The main idea of the study was the systematization of modern approaches to the formation of the conceptual framework of automobile tourism at the regulatory and academic levels. The theoretical part of the study was based on the use of such techniques of scientific knowledge as the method of comparison, induction and deduction, actualization, system analysis, classification, abstraction and concretization, the method of econometric analysis. The scientific novelty of the research is determined by the author actualization model for the study of automobile tourism in terms of the choice of dependent and explanatory variables. The practical significance of the work arises from the calculation of correlation coefficients for each factor noted in the model. The interpretation of these coefficients made it possible to rank the priority of indicators in the context of the development of automobile tourism as a tool for improving the standard of living and income status of the population in different regions.*

Keywords: *tourism, Russian Federation, methodology, car tourism, automobile tourism, domestic tourism, correlation.*

For citation: *Makarova Yu.V., Kononov A.Yu., Udovenko N.G. Methodological approaches to the analysis of automobile tourism in the Russian Federation // The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University. 2023. Vol. 15, № 1. P. 39–51. DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-1/039-051>.*

Введение

По итогам 2022 г. туристический поток в России вырос на 8 % [1]. Всего за данный период с января по декабрь было совершено более 141 млн туристских поездок [2]. При этом оценка спроса на услуги в сфере внутреннего туризма (обобщающаяся в виде балансов мнений респондентов Росстата) в 3-м квартале 2022 г. продемонстрировала максимально высокий баланс с момента публикации данных в 2013 г. [3].

В контексте индекса физического объема ВВП и валовой добавленной стоимости по отраслям экономики в постоянных ценах соответствующий показатель для деятельности гостиниц и предприятий общественного питания в 3-м квартале 2022 г. составил 103,3; это является пятым по величине показателем (из представленных двадцати) и превышает итоговый комплексный показатель валового внутреннего продукта на 7 пунктов [4]. Следовательно, в современных условиях туризм в Российской Федерации может выступать в качестве одного из драйверов экономического роста.

Нужно отметить, что транспортная составляющая в данном аспекте – одна из определяющих. При этом перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования в январе – сентябре 2022 г. выросли год к году на 2,36 % и превысили 7 млрд чел. [5]. Почти 87 % от данного показателя пришлось на автомобильный транспорт. Одновременно общее число автомобильного транспорта в 2022 г. на федеральном уровне выросло на 0,5 % [6].

Именно автомобильный транспорт вышел в фокус внимания в момент приостановки работы аэропортов на юге России, результатом чего стало предложение Министерства транспорта Российской Федерации проработать вопрос выделения субсидии осуществляющим операции по банковским картам организациям для обеспечения последующей компенсации понесенных затрат пользователей на оплату проезда по платным автомобильным дорогам в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» [7].

Развитие автотуризма в этих условиях имеет значительный потенциал, для того чтобы способствовать экономическому развитию регионов, увеличить наполняемость местных бюджетов, что, соответственно, приведет к увеличению инвестиционной привлекательности субъектов. Тем актуальнее вопрос выявления ключевых факторов развития автотуризма в текущих условиях.

В результате актуальность рассматриваемой проблемы, ее практическая значимость определили выбор темы научно-исследовательской работы и послужили основой для формулирования ее цели и задач.

Цель научно-исследовательской работы – формирование методических рекомендаций для анализа автомобильного туризма в Российской Федерации.

Достижение поставленной цели обуславливает необходимость решения определенных задач:

- систематизация понятийного аппарата автомобильного туризма;
- выявление факторов, определяющих развитие автомобильного туризма;
- эконометрический анализ факторов, определяющих развитие автомобильного туризма.

Предмет, источниковая база исследования, противоречия в имеющихся исследованиях и авторская позиция. В 2022 г. авторы уже систематизировали источниковую базу автомобильного туризма в контексте анализа перспектив его развития в Приморском крае [8]. В ходе исследования были проанализированы определения автотуризма, зафиксированные в работах отечественных исследователей, а также в нормативно-правовых источниках. При этом спектр проблем, рассматриваемых прочими отечественными авторами в 2022 г. в контексте автомобильного туризма, достаточно широк, что подтверждает актуальность проблемы развития автотуризма в Российской Федерации. В частности, С.Г. Михалчева и М.А. Абушаев анализируют данный вопрос как составной элемент развития транспортной инфраструктуры загородных рекреационных зон [9]. В.И. Сигуля делает акцент на функциональной составляющей автомобильного туризма как инструмента развития рекреационных возможностей Российской Федерации [10]. Отдельно автор делает акцент на методологических основах разработки концепции размещения кемпингов как объектов придорожного сервиса [11]. В.П. Делия и другие фокусируются на караванинге, с целью развития которого в ходе работы авторами предлагается модель формирования придорожных туристических комплексов с учетом экологического подхода [12]. В.Д. Запорожец также отмечает важность караванинга как ресурса развития внутреннего туризма и систематизирует теоретические подходы к его анализу [13]. Е.А. Ефремова систематизирует нормативно-правовые подходы к анализу автотуризма [14].

В то же время анализ методических подходов к развитию автомобильного туризма на региональном уровне в результате разработки его ресурсной базы по-прежнему представлен в значительной степени фрагментарно и требует дальнейшей систематизации.

Методы исследования. Исследование проводилось с помощью следующих методов научного познания: метод сравнения, индукция и дедукция, методы

актуализации, системного анализа, классификации, абстрагирование и конкретизация, метод эконометрического анализа.

Основная часть

В 2023 г. автомобильный туризм остается одним из основных элементов предлагаемого на современном рынке турпродукта. Анализ показывает, что на автотуризм приходится более 13,5 % авторских туров по России (рис. 1) [15].

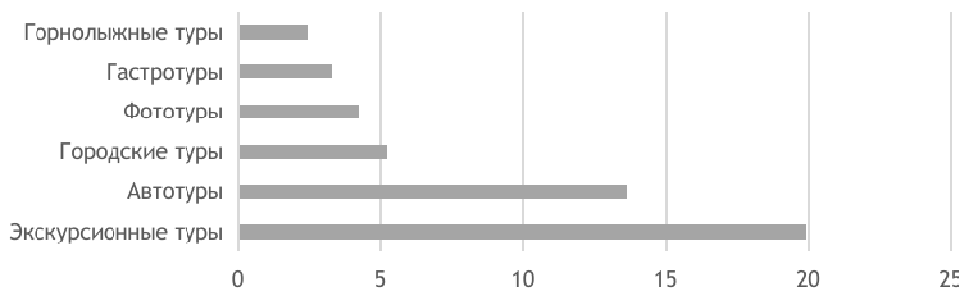


Рис. 1. Процентное соотношение туров по типам, %

Из отмеченных данных видно, что автотуры, как и в 2022 г., занимают второе место в общем предложении с долей рынка – 13,61 %. При этом в 2023 г. число предлагаемых автомобильных туров, в частности, на 320 % превышает число фототуров, на 413 % – число гастрономических туров, на 569 % – число горнолыжных туров.

Динамика показателей за 2022 и 2023 гг. представлена в табл. 1.

Таблица 1

Динамика процентного соотношения туров по типам

Вид тура	На 13 февраля 2022 г., %	На 13 февраля 2023 г., %
Экскурсионный	21,72	19,93
Автотуры	17,6	13,61
Фототуры	11,95	4,25
Городские	7,58	5,22
Гастротуры	2,96	3,28
Горнолыжные	1,8	2,43

Можно отметить, что в относительных показателях автотуры увеличили отставание от лидера – экскурсионных туров (с 19 до 32 %), но также увеличили отрыв от третьего места (с 47 до 160 %).

Распределение туров по продолжительности в 2023 г. представлено на рис. 2 [15].



Рис. 2. Процентное соотношение туров по продолжительности, %

Как видно из рисунка, более 6 % туров рассчитаны на продолжительность до 7 дней. В целом данная диспозиция соотносится с рыночной конъюнктурой за 2022 г. (табл. 2).

Таблица 2

Динамика длительности автотуров

Длительность	2022 г., %	2023 г., %
1–2 дня	5,1	5,2
3–4 дня	15,3	22,1
5–7 дней	39,4	38,8
8 дней и более	40,1	33,7

Как видно из представленных данных, самыми популярными, как и в 2022 г., являются туры продолжительностью 5–7 дней. Наименее представлены предложения длительностью 1–2 дня. В целом в 2023 г. наблюдается относительный прирост в сегменте 3–4 дня, компенсируемый падением в сегменте более 8 дней.

В результате можно отметить, что в 2023 г. со стороны предложения автотуризм сохранил определенную стабильность и преемственность, в определенной степени укрепив свои позиции в качестве одного из основных видов туризма.

При этом в ходе предыдущего анализа авторами была предложена модель развития автотуризма, которая, в контексте количественной оценки представленных в общественном доступе статистических показателей, акцентировалась на следующих факторах:

- 1) разработанные маршруты;
- 2) число легковых автомобилей;

- 3) число автобусов;
- 4) автопробег автомобилей;
- 5) протяженность автомобильных дорог общего пользования;
- 6) удельный вес автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- 7) введение мотелей;
- 8) введение кемпингов [8].

По прошествии одного года необходимо актуализировать данные выводы с учетом обновившихся статистических данных.

В этом контексте стоит сразу же сделать несколько методических комментариев.

Во-первых, с момента передачи функций Федерального агентства по туризму в Министерство экономического развития и проведения инфраструктурных работ на сайтах ведомств временно недоступен к анализу показатель «Разработанные маршруты», рассчитывавшийся на основании данных Национального туристического портала Russia.travel – информационно-познавательного проекта Ростуризма. В общественном доступе также отсутствует аналогичная база данных по автомаршрутам (в контексте регионального охвата и количественного наполнения).

Во-вторых, показатели «Введение мотелей» и «Введение кемпингов» обладают низкой частотой обновления и в рамках текущего анализа также будут опущены.

При этом для анализа последовательности результатов, получаемых по предложенной методике, с учетом обновившихся статистических данных приведем динамику показателей развития автотуризма Приморского края за 2020–2021 гг.

Таблица 3

Динамика показателей развития автотуризма Приморского края за 2020–2021 гг.

Показатель	2020 г. Место Приморского края (на федеральном уровне)	2021 г. Место Приморского края (на федеральном уровне)
Число легковых автомобилей	16	16
Число автобусов	28	29
Автопробег автомобилей	17	21
Протяженность автомобильных дорог общего пользования	39	28
Удельный вес автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	11	13

Нужно отметить, что в целом значения показателей за 2020 и 2021 гг. для Приморского края являются достаточно последовательными. По числу автобусов Приморский край опустился на одну позицию, по автопробегу – на четыре позиции, по удельному весу автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения – на две позиции. В то же время по показателю протяженности автомобильных дорог общего пользования Приморский край поднялся на 11 позиций.

Отдельно стоит отметить, что именно 2021 г. на данном этапе является последним годом, доступным для анализа по предложенной методике в связи с отсутствием данных за 2022 г. по показателям «Протяженность автомобильных дорог общего пользования», «Пробег автомобилей».

Отдельно в ходе анализа были систематизированы регионы-лидеры, которые преимущественно представлены в ТОП-10 по показателям развития автотуризма в 2021 г.

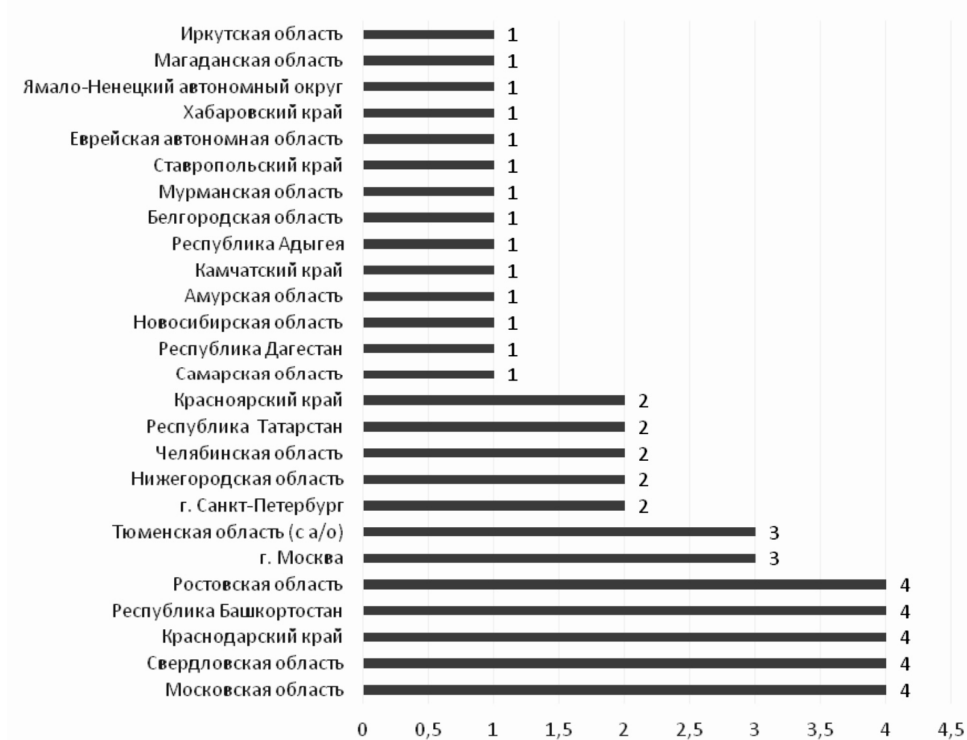


Рис. 3. Регионы-лидеры по показателям развития автотуризма в 2021 г., число попаданий в ТОП-10

Следует подчеркнуть, что в сравнении с предыдущим анализом (по данным 2020 г.) регионы-лидеры в значительной степени сохранили свои позиции, в частности Краснодарский край, Московская область, Республика Башкортостан.

При этом задачей дальнейшего анализа в рамках текущего исследования стало усиление модели за счет эконометрического обоснования статистической значимости каждого предложенного в рамках модели показателя развития авто-туризма.

В рамках предлагаемой модели в качестве зависимой переменной будет рассматриваться показатель объема оказанных услуг гостиниц и аналогичных услуг по предоставлению временного жилья как один из наиболее универсальных и доступных индикаторов деловой активности в сфере туризма.

Далее в ходе анализа будет проведен корреляционный анализ, позволяющий определить описательную способность воздействия на зависимую переменную следующих факторов:

1. X1 «Число легковых автомобилей».
2. X2 «Число автобусов».
3. X3 «Автопробег автомобилей».
4. X4 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования».

В данном случае анализ будет включать абсолютные показатели и не будет включать удельный вес автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения как процентный показатель.

Для проведения эконометрического анализа были собраны результирующие таблицы по каждому отдельному году (с 2012 по 2021 г.) по каждому из отмеченных абсолютных показателей.

В нашем случае мы также должны учесть ограничительный фактор доступности статистики – статистика должна быть представлена по всем субъектам. В результате итоговое число наблюдений по каждому показателю по каждому году составило 81. При этом с методологической точки зрения корреляционный анализ – это статистический инструмент, используемый для изучения взаимосвязи между двумя или более переменными. Переменные коррелированы, когда движение одной переменной сопровождается движением другой переменной [19].

Для количественной оценки взаимосвязи между двумя переменными будет использоваться коэффициент корреляции Пирсона. Итоговые данные анализа за 2021 г. представлены в табл. 4.

Таблица 4

Результаты корреляционного анализа за 2021 г.

Показатель	Y	X1	X2	X3	X4
Y		0,50 258	0,627 692	0,600 689	0,286 699
X1			0,884 189	0,61 968	0,585 125
X2				0,537 568	0,829 435
X3					0,183 921
X4					

Можно отметить, что в 2021 г. максимальный коэффициент корреляции для объясняемой переменной – у показателя X2 «Число автобусов». Немного отстает показатель X3 «Автопробег автомобилей». Умеренный коэффициент корреляции также демонстрирует показатель X1 «Число легковых автомобилей». При этом такого рода распределение в целом соотносится с ситуацией для 2020 г. (табл. 5).

Таблица 5

Результаты корреляционного анализа за 2020 г.

Показатель	Y	X1	X2	X3	X4
Y		0,451 763	0,535 235	0,472 875	0,310 834
X1			0,884 276	0,617 842	0,575 427
X2				0,531 867	0,819 387
X3					0,167 102
X4					

Наиболее значимые коэффициенты корреляции в данном случае также у показателей X1 «Число легковых автомобилей», X2 «Число автобусов», X3 «Автопробег автомобилей». Максимальное значение по-прежнему у показателя X2 «Число автобусов», минимальное – у показателя X1 «Число легковых автомобилей». При этом в ходе исследования корреляционный анализ был проведен для всего временного интервала с 2012 по 2021 г. (табл. 6).

Таблица 6

Результаты корреляционного анализа для показателя объема оказанных услуг гостиниц и аналогичных услуг по предоставлению временного жилья за 2012–2021 гг.

Год	Показатель			
	X1	X2	X3	X4
2012	0,645 215	0,482 888	0,899 636	0,144 326
2013	0,646 661	0,473 284	0,88 397	0,138 307
2014	0,577 581	0,417 285	0,765 709	0,229 715
2015	0,579 078	0,433 178	0,754 825	0,225 103
2016	0,581 765	0,435 708	0,765 123	0,238 527
2017	0,613 484	0,440 156	0,750 999	0,240 988
2018	0,564 244	0,398 144	0,779 586	0,176 766
2019	0,550 607	0,392 851	0,739 982	0,223 597
2020	0,451 763	0,535 235	0,472 875	0,310 834
2021	0,50 258	0,627 692	0,600 689	0,286 699

Расчет демонстрирует определенные тренды в изменении корреляционных коэффициентов. В частности, показатель ХЗ «Автопробег автомобилей» демонстрирует однозначную нисходящую динамику. Менее значительна нисходящая динамика показателя Х1 «Число легковых автомобилей». Максимальный рост демонстрирует показатель Х2 «Число автобусов». При этом по среднему значению (с 2012 по 2021 г.) по-прежнему максимальный коэффициент корреляции у показателя ХЗ «Автопробег автомобилей» (0,74), у показателя Х1 «Число легковых автомобилей» данное значение составляет 0,57. У показателя Х2 «Число автобусов» среднее значение – 0,46. У показателя Х4 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования» средний коэффициент корреляции – 0,22.

Следовательно, на современном этапе для максимального эффекта в контексте развития автомобильного туризма федеральным и региональным органам власти, а также региональному бизнесу следует фокусироваться на улучшении позиций по показателям «Число автобусов», «Автопробег автомобилей», «Число легковых автомобилей» (в отмеченном порядке) с учетом намечающегося роста значимости показателя «Протяженность автомобильных дорог общего пользования».

Заключение

В 2023 г. автомобильный туризм остается одним из основных элементов предлагаемого на современном рынке турпродукта. Анализ показывает, что на автотуризм приходится более 13,5% туров по России. В контексте существующего предложения на рынке в относительных показателях в 2023 г. автотуры увеличили отставание от лидера – экскурсионных туров (с 19 до 32%), но также увеличили отрыв от третьего места (с 47 до 160%). Это стало возможным благодаря тому, что автотуризм сохранил определенную стабильность и преемственность, в частности в контексте продолжительности предлагаемых туров.

В ходе исследования была уточнена и эконометрически обоснована ранее предложенная авторами модель развития автотуризма.

В рамках предлагаемой модели в качестве зависимой переменной был рассмотрен показатель объема оказанных услуг гостиниц и аналогичных услуг по предоставлению временного жилья как один из наиболее универсальных и доступных индикаторов деловой активности в сфере туризма.

Далее в ходе анализа был проведен корреляционный анализ, позволяющий определить описательную способность воздействия на зависимую переменную следующих факторов: число легковых автомобилей, число автобусов, автопробег автомобилей, протяженность автомобильных дорог общего пользования. Удельный вес автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения был исключен из анализа как процентный показатель. Показатель «Разработанные маршруты» исключен из анализа ввиду исключения данных из общего пользования с момента передачи функций Федерального агентства по туризму в Министерство экономического развития. Такие показатели, как «Введение мотелей» и «Введение кемпингов», обладают низкой частотой обновления и в рамках текущего анализа были опущены.

В результате анализа были собраны результирующие таблицы по каждому отдельному году (с 2012 по 2021 г.) по каждому из отмеченных абсолютных показателей. Итоговое число наблюдений по каждому показателю по каждому году составило 81.

Выявлено, что в 2021 г. максимальный коэффициент корреляции для объясняемой переменной у показателя Х2 «Число автобусов». Немного отстает показатель Х3 «Автопробег автомобилей». Умеренный коэффициент корреляции также демонстрирует показатель Х1 «Число легковых автомобилей». При этом такого рода распределение в целом соотносится с ситуацией для 2020 г. В то же время анализ также демонстрирует определенные тренды в изменении корреляционных коэффициентов на протяжении всего периода с 2012 по 2021 г. В частности, показатель Х3 «Автопробег автомобилей» демонстрирует однозначную нисходящую динамику. Менее значительна нисходящая динамика у показателя Х1 «Число легковых автомобилей». Максимальный рост демонстрирует показатель Х2 «Число автобусов».

В то же время по среднему значению (с 2012 по 2021 г.) по-прежнему максимальный коэффициент корреляции у показателя Х3 «Автопробег автомобилей» (0,74), у показателя Х1 «Число легковых автомобилей» данное значение составляет 0,57. У показателя Х2 «Число автобусов» среднее значение – 0,46. У показателя Х4 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования» средний коэффициент корреляции – 0,22.

Список источников

1. Максим Решетников: туристический поток по России в 2022 году вырос на 8 %. Министерство экономического развития Российской Федерации. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/maksim_reshetnikov_turisticheskiy_potok_po_rossii_v_2022_godu_vyros_na_8.html
2. Оценка туристского потока. Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/turpotok-12.xlsx>
3. Деловая активность в сфере туризма. Федеральная служба государственной статистики. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/spros_tur_4kv.xlsx
4. О производстве валового внутреннего продукта (ВВП) в III квартале 2022 года. Федеральная служба государственной статистики. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/207_14-12-2022.html#:~:text=%D0%9E%D0%B1%D1%8A%D0%B5%D0%BC%20%D0%92%D0%92%D0%9F%20%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8%20%D0%B7%D0%B0%20%D0%BA%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B0%202022%20%D0%B3
5. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – сентябрь 2022 года. Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/488229>
6. Наличие автомобильного транспорта. ЕМИСС государственная статистика. URL: <https://fedstat.ru/indicator/36228>
7. Автотуристам могут дать кешбэк на поездке на Юг. Но, видимо, уже следующим летом. Ассоциация Туроператоров. URL: <https://www.atorus.ru/node/48960>

8. Кононов А.Ю., Макарова Ю.В. Перспективы развития автомобильного туризма (на примере Приморского края) // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2022. Т. 14, № 1. С. 58–75.
9. Михалчева С.Г., Абушаев М.А. Автотуризм и организация транспортного обслуживания загородных рекреационных зон города Пензы // Образование и наука в современном мире. Инновации. 2022. № 5 (42). С. 113–122.
10. Сигуля В.И. Кемпинг – основа развития автотуризма // Ceteris Paribus. 2022. № 4. С. 90–92.
11. Сигуля В.И. Формирование системы кемпингов как основа развития автотуризма магистрали Архыз-Пхия // Инженерный вестник Дона. 2022. № 7 (91). С. 250–255.
12. Караванинг: влияние на экологию и перспективы развития для малых городов России / В.П. Делия, С.А. Шкода, К.С. Яндушкина [и др.] // Вестник Академии права и управления. 2022. № 1 (66). С. 96–103.
13. Запорожец В.Д. Развитие караванинга как инновационного вида туризма на территории России // Современные научные исследования и инновации. 2022. № 5 (133).
14. Ефремова Е.А. Тема автотуризма в профильном законодательстве РФ // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2022. № 5-3 (68). С. 25–27.
15. Go.tutu.ru. ООО «Глобус Медиа». URL: <https://go.tutu.ru/>
16. Пробег автомобилей. ЕМИСС государственная статистика. URL: <https://fedstat.ru/indicator/39491>
17. Протяженность автомобильных дорог общего пользования. ЕМИСС государственная статистика. URL: <https://fedstat.ru/indicator/42095>
18. Удельный вес автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения. ЕМИСС государственная статистика. URL: <https://fedstat.ru/indicator/42089>
19. Taylor R. Interpretation of the correlation coefficient: a basic review // JDMS. 1990. № 1. P. 35–39.

References

1. Maxim Reshetnikov: tourist flow in Russia increased by 8 % in 2022. Ministry of Economic Development of the Russian Federation. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/maksim_reshetnikov_turisticheskiy_potok_po_rossii_v_2022_godu_vyros_na_8.html
2. Assessment of the tourist flow. Federal State Statistics Service. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/turpotok-12.xlsx>
3. Business activity in tourism. Federal State Statistics Service. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/spros_tur_4kv.xlsx
4. On the production of gross domestic product (GDP) in the third quarter of 2022. Federal State Statistics Service. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/207_14-12-2022.html#:~:text=%D0%9E%D0%B1%D1%8A%D0%B5%D0%BC%20%D0%92%D0%92%D0%9F%20%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8%20%D0%B7%D0%B0%20III,II%20%D0%BA%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B0%202022%20%D0%B3
5. Transport of Russia. Information-statistical bulletin. January – September 2022. Ministry of Transport of the Russian Federation. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/488229>
6. Availability of road transport. EMISS state statistics. URL: <https://fedstat.ru/indicator/36228>

7. Autotourists can get cashback on a trip to the South. But probably next year. Association of Tour Operators. URL: <https://www.atorus.ru/node/48960>
8. Kononov A.Y., Makarova Y.V. Prospects for the development of car tourism (on the example of Primorsky Krai). *Territory of new opportunities. Bulletin of Vladivostok State University of Economics and Service*. 2022; 14 (1): 58–75.
9. Mikhacheva S.G., Abushaev M.A. Autotourism and organization of transport services for out-of-town recreational areas of the city of Penza. *Education and science in the modern world. Innovation*. 2022; 5 (42): 113–122.
10. Sigulya V.I. Camping as the basis for the development of autotourism. *Ceteris Paribus*. 2022; (4): 90–92.
11. Sigulya V.I. Formation of a camping system as the basis for the development of autotourism on the Arkhyz-Pkhiya highway. *Don Engineering Bulletin*. 2022; 7 (91): 250–255.
12. Caravanning: impact on the environment and development prospects for small towns in Russia / V.P. Deliya, S.A. Shkoda, K.S. Yandushkina [et al.]. *Bulletin of the Academy of Law and Management*. 2022; 1 (66): 96–103.
13. Zaporozhets V.D. Development of caravanning as an innovative type of tourism in Russia. *Modern scientific research and innovation*. 2022; 5 (133).
14. Yefremova E.A. The theme of autotourism in the relevant legislation of the Russian Federation. *International Journal of the Humanities and Natural Sciences*. 2022; 5-3 (68): 25–27.
15. Go.tutu.ru. Globus Media LLC. URL: <https://go.tutu.ru/>
16. Car mileage. EMISS state statistics. URL: <https://fedstat.ru/indicator/39491>
17. Length of public roads. EMISS state statistics. URL: <https://fedstat.ru/indicator/42095>
18. The share of public roads of local importance with hard pavement in the total length of public roads of local importance. EMISS state statistics. URL: <https://fedstat.ru/indicator/42089>
19. Taylor R. Interpretation of the correlation coefficient: a basic review. *JDMS*. 1990; (1): 35–39.

Информация об авторах:

Макарова Юлия Васильевна, бакалавр ВВГУ, г. Владивосток. E-mail: radostdneitvoix@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1464-8620>

Кононов Артем Юрьевич, канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры туризма и гостинично-ресторанного бизнеса ВВГУ, г. Владивосток. E-mail: artem.kononov@vvsu.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1955-0910>

Удовенко Надежда Геннадьевна, магистр в области туризма, г. Владивосток. E-mail: hoffnung.25@mail.ru. ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-3643-4352>

DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-1/039-051>

Дата поступления:
14.02.2023

Одобрена после рецензирования:
20.02.2023

Принята к публикации:
01.03.2023