

# СОСТОЯНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТУРИЗМА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## STATE OF CAR TOURISM IN THE RUSSIAN FEDERATION

**Сантакова Т.В.**, соискатель, Российский институт стандартизации (Москва, Россия)

*В статье рассматриваются современное состояние автомобильного туризма в Российской Федерации и факторы, определяющие спрос на поездки по автодорогам. Внимание уделяется анализу инфраструктурных ограничений, сдерживающих развитие данного вида туризма, включая качество дорожной сети, недостаточную обеспеченность придорожным сервисом, слабую навигационную и информационную поддержку туристских маршрутов, а также вопросы безопасности дорожного движения. Подчеркивается, что развитие автомобильного туризма связано не только с ростом мобильности населения, но и с повышением доступности туристских направлений и формированием новых форм туризма. Обосновываются перспективы дальнейшего роста автомобильного туризма за счет развития межрегиональных туристских маршрутов, стандартизации качества сервиса, внедрения цифровых платформ для планирования поездок и повышения эффективности мер государственной поддержки.*

**Ключевые слова:** автомобильный туризм, внутренний туризм, туристская инфраструктура, придорожный сервис, безопасность дорожного движения, транспортная доступность, дорожная сеть, туристский спрос, развитие туризма.

**Для цитирования:** Сантакова Т.В. Состояние автомобильного туризма в Российской Федерации // Информационно-экономические аспекты стандартизации и технического регулирования. 2026. № 2(89). С. 10–15.

### ВВЕДЕНИЕ

Автомобильный туризм как формат внутренней мобильности связан с ростом самоорганизованных поездок, повышением доступности скоростных магистралей и расширением сервиса вдоль федеральной сети дорог. По оценкам органов управления туризмом, за последние годы достигнут рекордный объем туристских поездок по стране. Масштаб спроса на автопоездки подтверждают отраслевые оценки по числу автопутешествий, а также социологические опросы транспортных предпочтений населения.

Данные исследования опираются на определение «автомобильный туризм» как форму туристской деятельности, где перемещение по туристскому маршруту осуществляется преимущественно на легковом автомобиле с использованием инфраструктуры дорожного сервиса и средств размещения на туристском маршруте, включая кемпинги и площадки для караванинга. Подход к систематизации тер-

**Santakova T.V.**, applicant, Russian Standardization Institute (Moscow, Russia)

*The paper examines the current state of automobile tourism in the Russian Federation and the factors shaping demand for road trips. Particular attention is paid to the analysis of infrastructure constraints that hinder the development of this type of tourism, including road quality, an insufficient level of roadside services, weak navigation and information support for tourist routes, and road safety issues. It is emphasized that the development of automobile tourism is associated not only with increasing population mobility, but also with the expansion of domestic tourist space, improved accessibility of regional destinations, and the emergence of new travel formats. The prospects for further growth of automobile tourism are substantiated through the development of interregional tourist routes, service quality standardization, the introduction of digital trip-planning platforms, and more effective public support measures.*

**Keywords:** automobile tourism, domestic tourism, tourist infrastructure, roadside services, road safety, transport accessibility, road network, tourism demand, tourism development.

**For citation:** Santakova T.V. State of Car Tourism in The Russian Federation. Information and Economic Aspects of Standardization and Technical Regulation. 2026; 2(89): 10–15. (In Russ.).

минов и факторов развития отражен в современных работах российских авторов, таких как А.Ю. Кудревич, который рассматривает ключевые элементы в развитии автомобильного туризма в Российской Федерации [1]. Также значительный вклад в изучение научно-эмпирических аспектов автотуризма внесли Г.А. Гомилевская и Д.М. Швабский, которые в статье «Научно-эмпирические аспекты развития автотуризма в контексте международной и отечественной практики» проводят глубокий анализ зарубежного и российского опыта автотуризма и его современного состояния в различных регионах [2].

**Цель исследования:** изучить состояние автомобильного туризма в различных регионах Российской Федерации за последние годы и определить ключевые направления его развития с учетом региональных особенностей.

**Материалы и методы исследования:** аналитическое состояние информации [3] о туристских поездках и автопутеше-

ствиях за последние два года; публикации о показателях использования скоростной сети и развитии многофункциональных зон дорожного сервиса; сведения о составе и масштабах объектов дорожного сервиса на федеральной сети; нормативные правовые акты и программные документы планирования в сфере туризма и дорожной деятельности.

За последние два года число туристских поездок по стране, по данным отраслевых материалов федерального уровня, составило 90,1 млн поездок. За прошедший год в публичных сообщениях профессиональных объединений приводилась оценка порядка 97 млн организованных туристских поездок.

Автопутешествия по внутренним туристским маршрутам оцениваются в 25 млн поездок по итогам 2024 г., на 2025 г. приводится прогноз до 32 млн поездок. Аналитические данные фиксируют широкую распространенность автопоездов: по результатам опроса доля респондентов, имевших опыт путешествий на автомобиле, составляет около трети, также высоко измеряется заявленная привлекательность формата автопутешествий.

За последний год произошло усиление роли автотранспорта: сообщается, что около 38% респондентов намерены путешествовать по стране на личном автомобиле. Для туристской индустрии это означает рост требований к инфраструктуре «последней мили» и к сервисам маршрутизации, бронирования и навигации [3].

Планирование туризма в Российской Федерации до 2035 г. закреплено распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2019 г. № 2129-р (в редакции с изменениями на 29 мая 2025 г.). Документ включает целевые ориентиры по числу туристских поездок и мерам развития внутреннего туризма<sup>1</sup>.

Развитие автотуризма чувствительно к параметрам взаимосвязи и пропускной способности федеральной сети дорог. По предварительным итогам Государственная компания «Автодор» зафиксировала рост числа проездов по своей сети скоростных и платных трасс в России: 379 млн проездов в 2024 г. и 397 млн в 2025 г., что отражает увеличение мобильности автомобильного трафика на федеральных магистралях страны (рост примерно на 5% год от года). Основным драйвером данного роста стал, в частности, продленный маршрут М 12 «Восток», включая участки, проходящие через территории Республики Башкортостан, Пермского края и Свердловской области, что повышает транспортную связанность Урала с Поволжьем и сокращает время путешествий между крупными региональными центрами — фактор, косвенно способствующий расширению межрегиональных туристских перемещений [4].

В части дорожной политики на 2025 год заявлен целевой показатель доли автомобильных дорог федерального значения в нормативном состоянии не менее 72,9%. Для опорной сети по итогам 2025 г. в новостных сообщениях фиксируется достижение 75% при плановом значении 70,5%. На конец 2024 г. в публичных материалах указывается, что доля региональных дорог опорной сети в нормативном состоянии должна превышать 70% [5].

Параметры строительства и реконструкции на федеральной сети в 2024 году раскрываются в отраслевых сообщениях: приводятся значения протяженности работ и бюджетного финансирования. Для автотуризма такие вложения трансформируются в сокращение времени в пути, снижение сезонных «узких мест» и более устойчивую логистику туристских маршрутов.

Для автопутешествия инфраструктура сервиса вдоль трассы формирует качество туристского маршрута наравне с состоянием покрытия. В научных публикациях [5] придорожный сервис рассматривается как межотраслевой сегмент на стыке транспорта, торговли, общественного питания и туризма, приоритет получают принципы комплексности и территориальной рациональности размещения.

Сегмент многофункциональных зон развивается и на скоростной сети государственной компании «Автодор»; в сообщениях за 2024 г. фигурирует показатель: 51 многофункциональная зона дорожного сервиса на трассах компании. На уровне федеральной транспортной политики также заявляются планы по созданию новых многофункциональных зон дорожного сервиса [6].

В научной литературе [7] предложены прикладные методики оценки готовности территории к автотуризму, где используются индикаторы стартовых условий (доступность, логистика, инфраструктура) и качества услуг на туристском маршруте. Региональные исследования подчеркивают зависимость конкурентоспособности автотуризма от обеспеченности трасс объектами сервиса, наличия туристских маршрутов с точками притяжения и информационной поддержки путешествия.

Качество автотуристского маршрута задается следующими параметрами:

- транспортно-эксплуатационное состояние дороги и безопасность дорожного движения;
- непрерывность сервиса (топливо, питание, санитарные модули, отдых);

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20.09.2019 № 2129-р «Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года» (с изменениями на 29.05.2025) [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_333756/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_333756/) (дата обращения: 23.02.2026).

- логистика туристского маршрута (связь, навигация, информация об ограничениях, дорожных работах);
- наличие точек притяжения и парковочной инфраструктуры у объектов туристского показа [7].

В отраслевых сообщениях, привязанных к сети протяженностью 61,5 тыс. км, фигурирует оценка 12,9 тыс. объектов дорожного сервиса; оценка включает комплексные многофункциональные зоны [7].

Вектор развития придорожного сервиса на федеральной сети увязан с планированием размещения: в сообщениях Федерального дорожного агентства (Росавтодор) фиксируются планы расширения сети многофункциональных зон в горизонте до 2030 года, включая формирование генеральной схемы размещения и отбор перспективных объектов.

На скоростной сети государственной компании «Автодор» многофункциональные зоны закреплены как элемент целевой модели потребительских свойств платных дорог и управления качеством услуг. В стратегических документах компании «Автодор» предусматриваются единые типовые архитектурные модели многофункциональных зон, стандарты оказания услуг, мониторинг качества, а также включение газозаправочной и электрозаправочной инфраструктуры в состав сервисных решений.

Практическая задача стандартизации качества туристского маршрута сводится к фиксации минимально допустимого состава инфраструктуры [8]:

- санитарный модуль, доступный в режиме 24/7;
- безопасные съезды, разворотные и разгонно-тормозные полосы в нормативной конфигурации;
- парковки, включая отдельные зоны для легкового и грузового транспорта;
- освещение и безопасные пешеходные связи внутри сервисной зоны;
- связь и навигационная доступность, включая информирование об ограничениях и сезонных режимах.

Использование личного транспорта и автодомов в структуре современного автотуризма предъявляет к туристскому маршруту более сложные требования, чем обычное транзитное перемещение. Если для владельца легкового автомобиля дорожный сервис чаще связан с кратковременной остановкой, то для пользователя автодома инфраструктурная среда одновременно выполняет транспортную, бытовую и восстановительную функции. По этой причине санитарный модуль, круглосуточный доступ к базовым сервисам, безопасные въезды и съезды, площадки для стоянки, ос-

вещение, пешеходные связи, связь и навигация выступают уже не дополнительными удобствами, а обязательными условиями эксплуатационной пригодности туристского маршрута. Иными словами, качество туристского маршрута для автодома определяется не только состоянием дороги, но и наличием организованной сервисной среды, позволяющей безопасно остановиться, обслужить транспортное средство, обеспечить бытовые потребности экипажа и продолжить движение без избыточных рисков.

Именно поэтому развитие автотуризма в Российской Федерации все более явно связывается не только с продвижением самих туристских маршрутов, но и с созданием сети средств размещения и дорожного сервиса, приспособленных к поездкам на личном транспорте, включая автодома, жилые прицепы и иные мобильные формы размещения. Правительством утверждена Концепция развития автомобильного туризма на 2024–2035 гг. Дополнительно в рамках национального проекта на развитие туристской инфраструктуры, туристских маршрутов и благоустройство выделялись значительные федеральные средства, а в 2025–2027 гг. отдельно предусмотрена поддержка инвестиционных проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения, что показывает, что эксплуатация автодомов уже рассматривается не как частная практика отдельных путешественников, а как самостоятельный сегмент туристского рынка, требующий стандартизированного инфраструктурного обеспечения и включения в единую систему туристского сервиса.

Рост регионального автотуризма поддерживает спрос на организованные формы размещения вне классического гостиничного фонда, включая кемпинги, автодома, жилые прицепы и жилые модули. Регуляторная развязка за последние пару лет связана с реформой классификации средств размещения и запуском единого реестра объектов туристской индустрии.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2024 г. № 1952 утверждены правила классификации средств размещения и правила формирования и ведения единого реестра объектов классификации в сфере туристской индустрии; действие правил установлено с 1 января 2025 г.

Для практики рынка регистр и классификация решают три прикладные задачи:

- вывод кемпингов и родственных форм размещения в единый контур требований к безопасности и информированию потребителя;
- формирование проверяемой витрины для агрегаторов бронирования и региональных витрин туристского маршрутов;

- снижение транзакционных рисков при поддержке проектов в туристских кластерах (привязка к легальному статусу объекта).

Нормативная рамка развития автомобильного туризма в Российской Федерации в горизонте 2026–2030 гг. определяется документами стратегического планирования в сфере туризма и транспорта, а также отдельным документом, ориентированным на автотуризм. Регуляторная основа сформирована прежде всего положениями Федерального закона от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»<sup>2</sup>, который закрепляет правовые, организационные и экономические основы государственной политики в сфере туризма, определяет общие принципы формирования туристского продукта и развития туристской инфраструктуры. Одновременно значимую роль играет Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», устанавливающий правовые основы использования<sup>3</sup>, содержания, развития и финансирования автомобильных дорог, что непосредственно связано с обеспечением транспортной доступности туристских маршрутов, развитием придорожного сервиса и повышением безопасности автопутешествий. В совокупности данные нормативные акты образуют базовый правовой контур, в рамках которого реализуются меры по развитию автомобильного туризма как межотраслевого направления, находящегося на пересечении туристской политики, транспортного развития и инфраструктурного регулирования.

Реализация перспектив развития опирается на переход от разрозненной инфраструктуры обслуживания к управляемой модели туристского маршрута, где фиксируются минимальные требования к инфраструктуре на всем протяжении поездки. Практика планирования предполагает введение паспортов автотуристских маршрутов с закреплением доступности санитарных точек, парковок у объектов туристского показа, безопасных съездов и устойчивой связи. Качество придорожного сервиса увязывается со стандартом многофункциональной зоны дорожного сервиса, включающим круглосуточный санитарный модуль, безопасную схему дорожного движения и пешеходных пересечений, базовый набор питания и торговли, инфраструктуру зарядки и обслуживания электромобилей на коридорах спроса, условия доступности для маломобильных групп населения. Отдельное направление связано с ускорением ввода кемпингов и площадок караванинга через включение в туристские кластеры и привязку к

опорной сети дорог, с унификацией навигации и обозначения мест остановок. Информационная поддержка туристского маршрута рассматривается как механизм снижения неопределенности поездки и повышения управляемости спроса за счет сервисов, планирования времени и затрат, информирования о дорожных работах и сезонных ограничениях, использования проверяемой витрины объектов сервиса и размещения, основанной на реестровой модели. Блок безопасности дорожного движения формируется через инженерные решения на аварийно-опасных участках, обеспечение контроля скоростного режима и развитие информирования водителей на туристских коридорах [9].

Спрос на автопутешествия за последние годы имеет выраженную территориальную концентрацию. По данным опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения, опубликованным 2 июля 2024 г., доля респондентов с недавним опытом автопутешествий по стране составляет 32%, а среди предпочтительных направлений лидируют Краснодарский край (16%), Республика Алтай и Алтайский край (14%), Республика Крым (10%). Отраслевые обзоры, основанные на данных опросов и наблюдаемом поведении автопутешественников, подтверждают высокую долю поездок на южные направления и сохранение притяжения крупных туристских городов, включая Санкт-Петербург и Казань. Материалы по планам на летний сезон 2025 г. фиксируют устойчивое ядро спроса, включающее Черноморское побережье Краснодарского края и Республику Крым, а также рост доли коротких поездок на небольшие расстояния как массового формата автотуризма [10].

Территориальная концентрация спроса на автопутешествия в Российской Федерации в 2024 г. представлена на рис. 1.

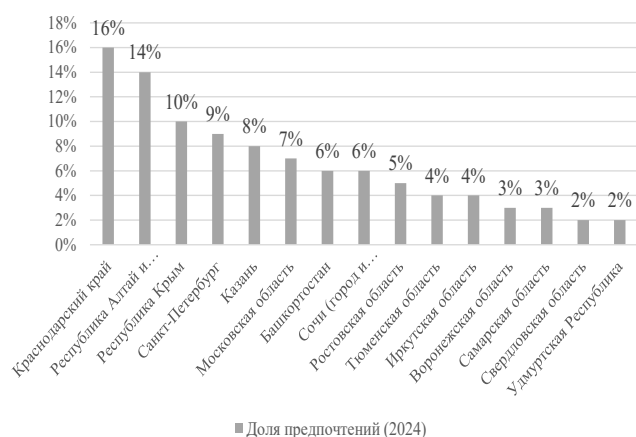


Рис. 1. Территориальная концентрация спроса на автопутешествия в России, 2024 г.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_12462/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/) (дата обращения: 23.02.2026).

<sup>3</sup> Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72386/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/) (дата обращения: 23.02.2026).

Спрос на автопутешествия в России в 2024 г. демонстрирует выраженную территориальную концентрацию. Лидируют южные регионы, такие как Краснодарский край, Республика Алтай и Республика Крым, которые остаются популярными направлениями для автотуристов. Также сохраняется интерес к крупным туристским городам, таким как Санкт-Петербург и Казань. Высокий спрос на короткие поездки и отдых на Черноморском побережье подтверждает устойчивую тенденцию к развитию регионального автотуризма.

Динамика ключевых индикаторов, характеризующих спрос на автопутешествия и инфраструктурные предпосылки для их развития, представлена на рис. 2.

По России наблюдается стабильный рост интереса к автотуризму, особенно в южных и центральных регионах. Устойчивое развитие инфраструктуры и увеличение числа комфортных и безопасных маршрутов способствуют этому направлению, делая автопутешествия доступными для более широкого круга туристов.

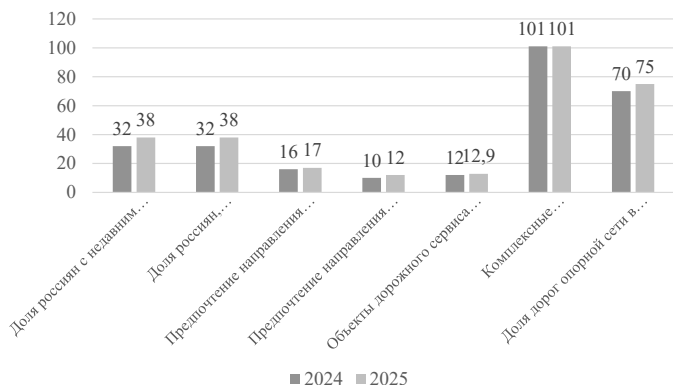


Рис. 2. Динамика показателей развития автомобильного туризма в Российской Федерации в 2024–2025 гг.

На рис. 2 показано, что фиксируются устойчивые значения по доле россиян с опытом автопутешествий, сохраняется концентрация предпочтений по направлениям, а также подтверждается масштаб сети объектов дорожного сервиса на федеральных трассах и достижение высокой доли дорог опорной сети в нормативном состоянии по итогам 2025 г.

Несмотря на положительную динамику развития автомобильного туризма, остаются определенные проблемы, требующие решения для эффективной реализации стратегических целей. В частности, необходимо завершить интеграцию разрозненной инфраструктуры и перейти к управляемой модели туристского маршрута, что подразумевает внедрение паспортов автотуристских маршрутов с четкими требованиями к доступности санитарных точек, парковок и безопасности дорожного движения [11].

Основным шагом является развитие многофункциональных зон дорожного сервиса, включая обеспечение инфраструктуры для электромобилей и доступности для маломобильных групп населения. Также стоит ускорить внедрение кемпингов и площадок караванинга, привязанных к ключевым туристским кластерам и опорной сети дорог. Информационная поддержка маршрутов, включая навигацию, и создание реестров объектов сервиса станут важными элементами для снижения неопределенности поездок. В сфере безопасности необходимо дальнейшее развитие инженерных решений для предотвращения аварийно-опасных ситуаций на популярных туристских коридорах.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие автомобильного туризма за последние пару лет характеризуется ростом спроса и усилением требований к качеству туристского маршрута. Приоритет на 2026–2030 гг. связан с переходом к управляемой модели автотуристских коридоров: закрепление минимальных стандартов инфраструктуры и сервиса на туристском маршруте, расширение сети многофункциональных зон, включение кемпингов в реестрово-классификационный контур, развитие цифровой поддержки поездки и мер дорожной безопасности, что повышает предсказуемость логистики и конкурентоспособность региональных направлений.

Основные научно-исследовательские направления развития автомобильного туризма:

- научно-практические основы технического регулирования, стандартизации, типизации, каталогизации, метрологического обеспечения, управления качеством и подтверждения соответствия;
- научные основы и совершенствование методов стандартизации и менеджмента качества (контроль, управление, обеспечение, повышение, планирование качества) объектов и услуг на различных стадиях жизненного маршрута автотуриста;
- методы оценки качества объектов, стандартизации и процессов управления качеством объектов автотуризма;
- анализ и синтез организационно-технических решений. Стандартизация, унификация и типизация производственных процессов и их элементов.

## Список литературы

1. Кудревич А.Ю. Стратегические аспекты развития автомобильного туризма в регионе // Стратегирование: теория и практика. 2024. № 3. С. 389–405. DOI: 10.21603/2782 2435 2024 4 3 389 405.
2. Гомилевская Г.А., Швабский Д.М. Научно эмпирические аспекты развития автотуризма в контексте международной и отечественной практики // Фундаментальные исследования. 2024. № 7. С. 75–92.
3. Всероссийский центр изучения общественного мнения. Автопутешествия по России: опыт и планы [Электронный ресурс]. 2024. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-2024> (дата обращения: 23.02.2026).
4. Государственная компания «Автотор». Рост числа поездок по дорогам ГК «Автотор» в 2025 году [Электронный ресурс]. 2026. URL: <https://www.interfax.ru/business/1068982> (дата обращения: 11.03.2026).
5. Дудник А.В., Третьякова О.С. Использование территории Большого Алтая для развития автотуризма // Сибирский журнал туризма и экономики. 2024. № 16–17. С. 79–86.
6. Холодилина Ю.Е. Оценка развития автомобильного туризма на региональном уровне // Друкерский вестник. 2025. № 4 (66). С. 353–361. DOI: 10.17213/2312-6469-2025-4-353-361.
7. Рябова О.А. Об актуальности правового регулирования автотуризма и караванинга // Аграрное и земельное право. 2024. № 2 (230). С. 186–188.
8. Артемьев А.А., Кохно П.А., Лепехин И.А. Проблемы и перспективы развития придорожного сервиса России // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2020. № 3 (51). С. 127–137. DOI: 10.26456/2219-1453/2020.3.127.
9. Куприков Н.М., Доронин Д.О., Куприкова Е.М., Екимов А.И., Куприков М.Ю. Новые подходы к формированию перспективной программы стандартизации в сфере туризма и сопутствующих услуг // Информационно-экономические аспекты стандартизации и технического регулирования. 2022. № 1 (65). С. 25–28.
10. Макарова Ю.В., Кононов А.Ю., Удовенко Н.Г. Методические подходы к анализу автомобильного туризма в Российской Федерации // Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2023. Т. 15, № 1 (65). С. 39–51.
11. Кудревич А.Ю. Инфраструктурные проблемы автомобильного туризма в России // Материалы Всероссийской научно-практической конференции по туризму. 2025. С. 34–42.

## References

1. Kudrevich A.Yu. Strategic Aspects of the Development of Automobile Tourism in the Region. Strategizing: Theory and Practice. 2024. No. 3. Pp. 389–405. DOI: 10.21603/2782 2435 2024 4 3 389 405.
2. Gomilevskaya G.A., Shvabsky D.M. Scientific and Empirical Aspects of the Development of Automobile Tourism in the Context of International and Domestic Practice. Fundamental Research. 2024. No. 7. Pp. 75–92.
3. Russian Public Opinion Research Center. Automobile Travel in Russia: Experience and Plans [Electronic resource]. 2024. Available at: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-2024> (accessed: 23.02.2026).
4. State Company «Avtodor». Growth in the Number of Trips on the Roads of the State Company «Avtodor» in 2025 [Electronic resource]. 2026. Available at: <https://www.interfax.ru/business/1068982> (accessed: 11.03.2026).
5. Dudnik A.V., Tretyakova O.S. The Use of the Greater Altai Territory for the Development of Automobile Tourism. Siberian Journal of Tourism and Economics. 2024. No. 16–17. Pp. 79–86.
6. Kholodilina Yu.E. Assessment of the Development of Automobile Tourism at the Regional Level. Drucker Bulletin. 2025. No. 4 (66). Pp. 353–361. DOI: 10.17213/2312-6469-2025-4-353-361.
7. Ryabova O.A. On the Relevance of Legal Regulation of Automobile Tourism and Caravanning. Agrarian and Land Law. 2024. No. 2 (230). Pp. 186–188.
8. Artemyev A.A., Kokhno P.A., Lepikhin I.A. Problems and Prospects for the Development of Roadside Service in Russia. Bulletin of Tver State University. Series: Economics and Management. 2020. No. 3 (51). Pp. 127–137. DOI: 10.26456/2219-1453/2020.3.127.
9. Kuprikov N.M., Doronin D.O., Kuprikova E.M., Ekimov A.I., Kuprikov M.Yu. New Approaches to Developing a Prospective Standardization Program in Tourism and Related Services. Information and Economic Aspects of Standardization and Technical Regulation, 2022, no. 1 (65), pp. 25–28.
10. Makarova Yu.V., Kononov A.Yu., Udovenko N.G. Methodological Approaches to the Analysis of Automobile Tourism in the Russian Federation. Bulletin of Vladivostok State University of Economics and Service. 2023. Vol. 15, No. 1 (65). Pp. 39–51.
11. Kudrevich A.Yu. Infrastructure Problems of Automobile Tourism in Russia. Proceedings of the All-Russian Scientific and Practical Conference on Tourism. 2025. Pp. 34–42.