

УТВЕРЖДЕНА

распоряжением Правительства

Российской Федерации

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

**КОНЦЕПЦИЯ**  
**развития автомобильного туризма в Российской Федерации**  
**на период до 2035 года**

**I. Общие положения**

Концепция развития автомобильного туризма в Российской Федерации на период до 2035 года (далее – Концепция) является документом планирования, определяющим цели, задачи и приоритетные направления развития автомобильного туризма и сопутствующей инфраструктуры на указанный период в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также с учетом международных норм, стандартов и сложившейся практики.

Концепция разработана в рамках реализации перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации, состоявшегося 6 сентября 2022 г. (Пр-2069ГС от 30 октября 2022 г.) и перечня поручений по итогам совещания Президента Российской Федерации с членами Правительства Российской Федерации 2 мая 2023 г. (Пр-989 от 16 мая 2023 г.), а также во исполнение следующих документов:

1. Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2019 г. № 2129-р;

2. Указа Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»;

3. Паспорта национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства»;

4. Паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;

5. Распоряжения Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»;

6. Постановления Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2021 № 2439 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие туризма».

7. Указа Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы».

Целью Концепции является создание условий для комплексного развития автомобильного туризма на территории Российской Федерации, создание комфортной и безопасной среды на автомобильных дорогах, а также повышение качества предоставляемых услуг на объектах дорожного сервиса в составе многофункциональных зон и обеспечение доступности к местам и объектам туристического показа.

Задачи Концепции:

– обеспечить синхронизацию нормативно-правовой базы Российской Федерации и подготовку предложений по внесению изменений (дополнений) в действующее законодательство в целях совершенствования условий развития автомобильного туризма и дорожного сервиса, в том числе необходимой инфраструктуры;

– обеспечить синхронизацию действующих мер государственной поддержки по линии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и субъектов Российской Федерации и подготовку предложений по новым мерам государственной поддержки в целях создания и развития сопутствующей инфраструктуры, а также условий для развития автомобильного туризма;

– осуществить совершенствование и развитие сети автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального, и местного значения в целях развития автомобильного туризма и дорожного сервиса;

- обеспечить автомобильные дороги качественной мобильной связью и интернет-соединением, а также интеллектуальными транспортными системами;
- создать каркас национальных и межрегиональных туристических автомобильных маршрутов, в том числе соединяющих г. Санкт-Петербург с г. Владивосток (Приморский край);
- повысить качество обслуживания и безопасности участников дорожного движения на автомобильных дорогах по пути следования к туристическим объектам;
- модернизировать существующую и развить современную сопутствующую инфраструктуру на автомобильных дорогах, включая объекты дорожного сервиса;
- обеспечить условия для расширения международного и трансграничного сотрудничества в области автомобильного туризма с учетом развития инфраструктуры автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации на наиболее значимых направлениях;
- повысить объем и конкурентоспособность автотуристических продуктов, в том числе автомобильных, автобусных, экскурсионных туров и других предложений путем повышения квалификации и роста числа туроператоров, занятых в этой сфере;
- повысить удобство поездок по России и доступность туристических продуктов, в том числе для лиц с ограниченными возможностями здоровья;
- создать предпосылки к социально-экономическому развитию территорий, созданию опорных точек экономического роста, а также условий для создания новых рабочих мест различной квалификации и специализации;
- создать благоприятные условия для привлечения инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры, в том числе для компаний в сфере транспорта и логистики, торговли и общепита, производства и реализации топлива, и иных смежных отраслей экономики;
- создать условия для развития предпринимательства через механизмы поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, задействованных в развитии объектов дорожного сервиса в составе многофункциональных зон вдоль автомобильных дорог.

Концепция является основой для разработки (корректировки) и реализации государственных программ (подпрограмм) Российской Федерации, региональных программ (подпрограмм) субъектов Российской Федерации, схем территориального планирования Российской Федерации, мастер-планов развития туристской территории, а также плановых и программно-целевых документов государственных корпораций, государственных компаний и акционерных обществ с государственным участием в сфере автомобильного туризма и дорожного сервиса.

Для целей настоящей Концепции будут использоваться понятия и определения, утвержденные федеральными законами Российской Федерации, правовыми актами Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, и иными актами нормативно-правового регулирования.

## **II. Предпосылки для развития автомобильного туризма в Российской Федерации**

Исследование зарубежного опыта показывает, что автомобильный туризм активно развивается в ряде стран, схожих по природно-климатическим условиям Российской Федерации, в связи с чем может быть адаптирован, в том числе в части создания необходимых объектов туристической инфраструктуры, включая многофункциональные зоны, кемпинги, кемпстоянки и иные объекты.

В настоящее время происходит смена приоритетов отдыха и туризма в сторону путешествий по местам культурных наследий, природных зон, а также туристических поездок к местам проведения событийных мероприятий. Это является результатом переосмыслений общества, связанных с желанием познавать и получать новый опыт.

Характер природных условий (климатические и ландшафтные особенности территорий) и наличие культурно-исторических объектов оказывает большое влияние на выбор автотуристами мест для путешествия и построения маршрута.

Природно-экологические факторы развития автотуризма связаны с наличием природных туристско-рекреационных ресурсов, наличием промысловых ресурсов для охоты, рыбной ловли, сбора грибов, ягод, лечебных растений, природных охраняемых территорий и экологической емкостью территории.

Историко-культурная база оказывает существенное влияние на развитие автомобильного туризма и включает как материальные, так и нематериальные объекты привлечения туристов. К материальным объектам относятся градостроительные памятники, архитектурные комплексы, исторические места, произведения искусства. К нематериальным – культура, искусство, наука, история, традиции, религия, народный эпос территории и другое.

Объекты культурно-исторического наследия являются не только основой для реализации познавательных путешествий, но также предоставляет местному населению возможности делиться историей с туристами и развивать внутреннюю гордость за свою малую родину, сохранять свое историко-культурное наследие.

Культурный потенциал региона выражается в его историческом наследии. Большинство направлений для автомобильного туризма формируется на основании исторических особенностей регионов. Наличие объектов Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО, уникальных исторических памятников и памятных мест может предопределить успешное развитие автотуризма в регионе. Знакомство с историей и историческими объектами - сильнейший побудительный туристский мотив.

Регион, принимающий автотуристов, должен предлагать широкий ассортимент сувениров, выполненных местными мастерами и ремесленниками. Все виды сувенирной продукции, а также другие необходимые туристу товары (туристское снаряжение, пляжные аксессуары и другое), должны быть доступны и продаваться в удобно расположенных магазинах и торговых точках. В некоторых туристских центрах создаются специальные магазинчики в национальном стиле, где местные мастера изготавливают изделия непосредственно в присутствии покупателей. Эта форма торговли сувенирной продукцией является своеобразной достопримечательностью региона и вызывает немалый интерес у автотуристов.

Уровень индустриального развития региона также является серьезным мотивом для привлечения определенной категории автотуристов, особенно иностранных, интересующихся состоянием экономики другой страны, промышленностью, производимой продукцией.

Одним из важных видов туризма является путешествие верующих к географическим местам и реликвиям, имеющим сакральное значение в отдельно взятых религиях. Паломничество является древнейший вид путешествий,

известным человечеству не одно тысячелетие. Мотивами к паломническому автопутешествию являются духовное стремление посетить религиозные центры и святые места, особо чтимые в конкретной религии, свершение культовых обрядов и другое.

Уровень развития сельского хозяйства обеспечивает внимание фермеров и производителей сельскохозяйственной продукции, интересующихся агрокультурой региона. Расположенные вблизи туристских центров фермерские хозяйства, предлагающие местные сельхозпродукты, являются важным звеном в туристском обслуживании. Развитие сельского туризма напрямую связано с гастрономическим туризмом (производством вина, сидора, домашнего сыра и других видов продукции).

Национальная кухня составляет важный элемент культуры региона. Автотуристы любят пробовать национальные блюда того региона, по которому путешествуют. Некоторые рестораны, предлагая туристам национальные блюда, поясняют, из каких продуктов и как они приготовлены. Туристы считают питание важным элементом поездки, поэтому особенности национальной кухни, ассортимент блюд и их качество обязательно оставят след в воспоминаниях не только об отдыхе, но и о регионе.

В 2023 году Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провел исследование по теме автомобильного туризма в России и пришли к выводу, что более трети россиян (39%) за последние пять лет совершали туристические поездки на автомобиле.

Отдых на природе, экскурсии и посещение достопримечательностей - главные составляющие путешествий для российских автотуристов (67% и 62% соответственно в группе имеющих опыт таких поездок). Более половины опрошенных (57%) также отметили, что дальние поездки на машине не обходятся без пляжного отдыха на море. Еще 43% посещают храмы, соборы и другие религиозные места (среди представителей старшего поколения 60+ лет - 60%), 39% не представляют путешествия без знакомства с местной кухней (среди молодежи 18-24 лет - каждый второй (48%). Активный досуг - поездки на фестивали, концерты и другие мероприятия - выбирает каждый четвертый (25%), примерно столько же,

напротив, предпочитают тихий и спокойный отдых в кемпинге (23%). Экстремальные виды отдыха привлекают еще 18%.

На основе проведенных исследований также получены данные, определяющие выбор в пользу путешествий на автомобиле как в связи с личными предпочтениями россиян посещать популярные и отдаленные туристические направления страны, так и:

– свободой и гибкостью передвижения («куда захотели, туда и поехали/возможны остановки или смена маршрута» - 49%, «можно путешествовать в любое время» - 17%, «мобильность/доступность» - 12%, «независимость от каких-либо факторов» - 11%, «возможность добраться в труднодоступные места» - 3%);

– возможностью экономии средств и времени («более экономно/бюджетно/дешевле» - 27%, «билеты дорогие» - 1%, «быстрее можно перемещаться/добраться» - 5%);

– условиями для комфортного передвижения («более комфортно/удобно передвигаться» - 22%);

– большим количеством предоставляемых возможностей («больше можно увидеть/посетить/красота природы» - 16%, «возможность взять большее количество вещей» - 6%, «возможность переночевать в автомобиле», «животных можно взять с собой», «больше возможностей (без уточнения)» - по 1%);

– условиями для выбора окружения в поездке («едешь с родственниками/друзьями/приятное общение» - 6%, «знакомство с новыми людьми» - 1%).

Таким образом, к основным преимуществам автомобильных путешествий относятся: свобода передвижения (49%), экономия средств (27%), комфорт и удобство передвижения (22%).

Предпочтения российских автотуристов по формату отдыха варьируются в зависимости от региона проживания, так отдых на море ближе жителям Южного (72%) и Дальневосточного (85%) федеральных округов, посещение храмов, соборов - жителям Центрального федерального округа (53%). Жители Северо-Кавказского федерального округа чаще других предпочитают гастрономический туризм (66%), а

сибиряки - отдых на природе (88%), в кемпинге (45%), поездки на мероприятия (38%) и по экстремальным местам (34%).

В настоящее время основные межрегиональные маршруты автомобильного туризма концентрируются в южных регионах России (Республики Крым и г. Севастополя, Ростовской и Волгоградской областей, Ставропольского и Краснодарского краев и других), обеспечивая основной сезонный поток на побережье в летний период времени, а также по направлению следования в г. Санкт-Петербург (трасса М-10 «Россия» и М-11 «Нева»).

Поэтому вопрос развития автомобильного туризма с созданием необходимой инфраструктуры, в том числе многофункциональных зон, кемпингов, кемпстоянок весьма актуален как на территориях указанных субъектов Российской Федерации, так и в регионах восточного направления Российской Федерации по маршрутам следования главных транспортных артерий страны (трассы М-5 «Урал», М-7 «Волга», М-12 «Восток», Р-254 «Иртыш», Р-255 «Сибирь», Р-297 «Амур», А-370 «Уссури» и другие), включая автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения, как непосредственно обеспечивающие доступ к туристским объектам, в том числе по направлениям, ведущих к туристским макротерриториям, а также по маршруту г. Санкт-Петербург – г. Владивосток в рамках пилотного проекта.

### **III. Актуальность и проблемы развития автомобильного туризма и сопутствующей инфраструктуры в Российской Федерации**

Динамика развития туристической отрасли в последние годы характеризуется ростом большинства показателей. В целом за последние годы отмечается развитие внутреннего туризма, имеющий значительный потенциал для ускорения темпов роста и усиления роли в развитии экономики. Рост конкурентоспособности и раскрытие потенциала туристической отрасли Российской Федерации во многом будет зависеть от повышения уровня качества туристической и магистральной инфраструктуры, ее транспортной доступности и безопасности, что требует постоянного развития и совершенствования.

Одним из важных импульсов развития туристической отрасли в настоящее время стала переориентация игроков рынка национальной туристической индустрии

и жителей страны на внутренний туризм, сопровождающаяся разработкой новых предложений (маршрутов, в том числе комплексных, а также авторских туров).

Поэтому в ближайшее время прогнозируется значительное превышение спроса на отдых в России над предложением – возможность воспользоваться ситуацией в части импортозамещения продукции и услуг, а также развития внутренних туристических маршрутов.

При этом, ощутимое влияние на спрос туристических продуктов в Российской Федерации оказывает высокая стоимость транспортировки туристов по линии железнодорожных и авиасообщений, в том числе ввиду ограничений их провозной способности.

В этой связи, актуальным становится автомобильный туризм как разновидность более выгодного для бюджета семьи и компаний путешествий, в которых основным средством передвижения по обозначенному маршруту туриста является персональный автомобиль, автобусы, мотоциклы или автодома в целях посещения культурно-познавательных, спортивных, досугово-рекреационных, оздоровительных и других мест, и мероприятий, в том числе в рамках профессионально-делового туризма. Уже сейчас доля поездок на личном транспорте в Российской Федерации стремительно растет. Согласно цели «Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма» Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года транспортная подвижность населения (включая поездки на личном автомобиле) к 2035 году увеличится вдвое.

На сегодняшний день наиболее популярными направлениями для путешествий российских автотуристов являются города Золотого кольца, Республика Карелия, южные регионы России, преимущественно Республика Дагестан, Краснодарский край и Республика Крым – для туристов европейской части России; Алтайский и Приморский край – для туристов Сибири и Дальнего Востока. Увеличению внутреннего турпотока в Крым, а также общего турпотока в южные регионы России поспособствовало открытие в 2018 году Крымского моста.

Развитие автомобильного туризма обусловлено ростом автомобилизации населения и соответственно свободой передвижения при использовании личных транспортных средств, которые становятся технически надежнее, безопаснее и

комфортнее для путешествий. Также существенный вклад вносит прирост сети федеральных трасс и улучшение качества автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, в том числе развитие сопутствующей инфраструктуры. Все это приводит к тому, что поездка на автомобиле не только в другой город, но и другую область стала обычной практикой с учетом удобства выстраивания собственного графика и логистики.

Поэтому появилось понимание, что услуги на маршруте следования путешествующих на автомобиле должны быть не только для автомобиля (АЗС, станции технического обслуживания, мойки), но и для человека (санитарные зоны, пункты питания и торговли, прачечные, душевые, мотели, медпункты, пункты доставки маркетплейсов, зоны обеспечения интернет-связи и прочее).

Услуги и сервисы «для человека» могут быть расположены на автомобильных дорогах гораздо чаще, чем сервисы «для автомобиля». Они должны предоставлять широкий ассортимент качественных услуг по доступным ценам с широким использованием цифровых сервисов для предоставления информации о возможных услугах. Сервис для человека во время движения по автомобильной дороге должен быть сопоставим с сервисом в городе. Дорога должна стать не просто инфраструктурой для перемещения, а набором качественных услуг по перемещению, «Дорога – как услуга».

Вместе с тем, обеспеченность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения объектами дорожного сервиса в настоящее время не в полной мере отвечает установленным требованиям действующих нормативно-правовых актов, техническим нормам, в том числе международным, а также потребностям пользователей указанных автомобильных дорог.

Так, качеством дорожной инфраструктуры для автотуристов в той или иной степени удовлетворены 71% россиян, имеющих опыт путешествия на машине, неудовлетворен каждый четвертый (26%). При этом уровень удовлетворенности дорожной инфраструктурой варьируется в пределах от 63% до 75% в зависимости от региона проживания, что связано, прежде всего, с незначительным и неравномерным распределением объектов дорожного сервиса.

В частности, на российских автомобильных дорогах можно отметить недостающее количество парковочных мест для всех видов транспорта, мотелей (в

том числе высокая стоимость проживания), зарядных станций для электромобилей, а также отсутствие туалетов и заправок на некоторых участках автомобильных дорог, расстояние между которыми достигало до 600 км. Кроме того, вдоль автомобильных дорог располагается множество объектов, не имеющих прямого отношения к дорожной инфраструктуре: стихийные объекты торговли, рынки, офисные и складские помещения, а также иная инфраструктура, которая не отвечает требованиям безопасности и нормам правового регулирования.

На примере Арктики, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов можно отметить низкую обеспеченность объектами дорожного сервиса на участках автомобильных дорог ввиду низкой инвестиционной привлекательностью и высокой стоимостью их создания с учетом сложных природно-климатических и ландшафтных условий, значительного удаления от населенных пунктов, включая места размещения инженерных сетей, а также низким уровнем трафика, подверженному сезонным колебаниям. Указанные факты делают размещение объектов дорожного сервиса на таких автомобильных дорогах не только высокочрезвычайно затратным и низкорентабельным, но и планомерно убыточным.

Одновременно существует необходимость дополнительной организации кемпингов и кемпстоянок в местах нахождения объектов туристического показа России, в том числе на побережьях Черного, Азовского, Каспийского морей, озера Байкал и на популярных туристических направлениях Дальнего Востока и Арктической зоны Российской Федерации. При этом кемпинги должны быть обеспечены местами с увеличенным парковочным пространством, электричеством, водой, доступом к сливу для биотуалетов и другой обеспечивающей инфраструктурой. В России оборудованные кемпинги и кемпстоянки высокого уровня сервиса пока представлены в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Суздале, Коломне и Великих Луках.

Безусловно особого внимания требуют работы по увеличению доли автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям, которые обеспечивают непосредственный подъезд к достопримечательностям и местам отдыха населения.

По данным аналитического центра НАФИ большинство из числа путешествующих на автомобилях (81%) отметили низкое качество автомобильных

дорог (пришлось регулярно объезжать неровности, трещины, ямы, выбираться из колеи). Две трети (66%) - указали на отсутствие или плохое освещение трасс. Более 50 % - обеспокоены безопасностью дорог из-за отсутствия барьерных, сигнальных ограждений, разметки. Три четверти путешествовавших (75%) отметили постоянно идущие ремонтные работы, которые заметно затрудняют движение; 58% указывают на множество меняющихся знаков ограничения скорости. Большое количество светофоров и наземных переходов отметили 31% и 23% путешественников соответственно.

Отдельная проблема – низкое качество или полное отсутствие мобильной связи и интернета на многих участках пути следования автотуристов. Об этом заявили почти три четверти туристов (72%), путешествующих на автомобиле.

Одним из сдерживающих факторов развития автомобильного туризма в Российской Федерации также является отсутствие опорного каркаса национальных туристических автомобильных маршрутов, в том числе соединяющих города Санкт-Петербург и Владивосток.

К другим проблемам, оказывающих влияние на развитие автомобильного туризма в России, можно отнести следующие:

- сложность планирования мультимодальных поездок;
- отсутствие цифровых сервисов и информационно-сервисных площадок, требуемых автотуристу, в том числе в целях бронирования автодомов, караванов, мест размещения на кемпстоянках и кемпингах, для получения информации о существующих объектах дорожного сервиса, их расположении и перечне оказываемых услуг на маршрутах следования к туристическим магнитам;
- отсутствие подходов к архитектурно-стилистическому оформлению туристических объектов и объектов дорожного сервиса с учетом региональных и национальных особенностей;
- недостаточный уровень качества и разнообразия предлагаемых туристических продуктов (туров, маршрутов, экскурсий и других);
- недостаточный уровень качества услуг и обслуживания вследствие отсутствия квалифицированного кадрового состава работников профильных

предприятий, и системного подхода к созданию профессиональных образовательных программ подготовки и переподготовки кадров;

– отсутствие маркетингового и информационного продвижения автомобильных маршрутов (маркировки и брендинга), ведущих к привлекательным для автотуристов туристическим магнитам, в том числе объектам культурно-исторического наследия, которые зачастую находятся в полуразрушенном или полностью утраченном состоянии.

#### **IV. Целевая аудитория автомобильного туризма в Российской Федерации**

Автомобильный туризм, в отличие от других видов путешествий, дает максимальную степень свободы выбора своего маршрута и времени путешествия с учетом возможностей выбора попутчиков, вещей, формата поездки. Человек, путешествующий на автомобиле может посещать города и села, различные достопримечательности, в том числе расположенные вне дорог общего пользования и в местах бездорожья. Впрочем, для большинства мест туристического показа исключается проблема транспортной доступности. Наличие автотранспорта делает туриста очень мобильным и позволяет увидеть максимально большое количество туристических объектов.

В современных условиях автотурист находится на новом уровне возможностей и потребностей в индивидуализации путешествий. Привлекательна сама по себе идея отказа от готового решения в пользу самостоятельного конструирования поездки – можно в любой момент изменить маршрут, закончить или продолжить путешествие. А цифровые сервисы, мобильные приложения позволяют планировать удобные маршруты и фиксировать результаты пройденного пути с учетом потраченных на это ресурсов. Наличие собственного автомобиля позволяет не ограничиваться лимитом по весу багажа – можно перевозить свое собственное оборудование для осуществления различных видов спорта и отдыха (велосипеды, акваланги, лыжи, коньки, доски и другой инвентарь), тем самым, делая путешествие более насыщенным и активным.

По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ» на 1 января 2023 года в России зарегистрировано 55,9 млн автомобилей, из которых на легковые

автомобили приходится более 81% (45,4 млн шт.) от всего парка. Потенциальное число автотуристов в России, по мнению Российского союза туристической индустрии (РСТ), может достигать порядка 42 миллиона человек.

Целевую аудиторию автотуристов можно отнести к нескольким категориям в зависимости от выбора транспортного средства для того или иного вида путешествий.

К самой многочисленной на сегодняшний день группе автотуристов можно отнести людей, использующих свой личный автотранспорт. Данная категория путешественников мобильна, но несколько привязана к средствам размещения.

Ко второй категории путешественников можно отнести экскурсантов, передвигающихся на автобусах.

Третья категория автотуристов путешествует на специально предназначенных для путешествий автомобилях – «автодомах», в том числе в виде прицепа, оснащенных специализированным оборудованием для размещения, приготовления пищи, отдыха. Специализированная техника дает больше степеней свободы в выборе сроков и направлений для путешествий, позволяет быстрее собраться в дорогу и не требует заниматься предварительным бронированием мест для ночевки.

Четвертый тип потребителей – экстремальные туристы. Вид автотуризма, суть которого заключается в построении маршрута по бездорожью, при этом используются автотранспортные средства класса внедорожника (вездехода). Как правило, инфраструктурные требования к данной категории автотуристов могут различаться диаметрально противоположно. Так, например, одни туристы, преодолев бездорожье, стремятся комфортно провести остаток дня, привести в порядок автомобиль, а другие – разбивают лагерь (стоянку) на лесной поляне или на берегу озера на ночлег, а утром продолжают путешествие.

К пятой категории можно отнести автотуристов, путешествующих на мотоциклах (мопедах), которые совмещают спортивную составляющую с осмотром культурных и природных достопримечательностей.

Кроме того, сейчас активно развивается движение автопробегов, которое приурочивают к различным событиям. Обычно перемещается колонна автомобилей, собранная из транспортных средств различных моделей, конфигураций, типов

кузова, марок производителей и других характеристик. Поэтому автопробеги как вид автотуризма требуют внимания к организации, так как водители должны соблюдать определенные правила и инструкции.

Затрагивая вопросы целевой аудитории автомобильного туризма, особое внимание следует уделить социальным группам путешествующих, в том числе детям и лицам с ограниченными возможностями по здоровью, так как эти группы требуют специальной сервисной среды и инфраструктурных особенностей.

Реализация настоящей Концепции должна осуществляться в соответствии с требованиями к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры в целях обеспечения равного доступа всех категорий граждан, в том числе маломобильных групп населения к объектам и услугам в сфере автомобильного туризма. Для этого необходимо оснастить автомобильные дороги, туристические объекты и многофункциональные зоны санитарно-бытовыми помещениями, пандусами и другими элементами инфраструктуры, доступной для маломобильных групп населения. Также обеспечить создание специальных туристических инклюзивных маршрутов, сайтов, аудиогидов и путеводителей, которые будут ориентированы на потребности лиц с ограниченными возможностями, включая информацию о доступных туристических объектах и препятствиях, с которыми они могут столкнуться.

Одновременно в целях развития въездного туризма необходимо также создать качественные условия для иностранной целевой аудитории, в том числе предусматривающие возможность дублирования информации на иностранные языки (например, английский и китайский).

## **V. Перспективы развития автомобильного туризма в Российской Федерации**

Развивая туристскую мобильность граждан Российской Федерации и иностранных туристов, расширяя их представления об уникальном природном и культурном наследии России, автомобильный туризм может стать фактором, оказывающим влияние на повышение доходов федерального, регионального и местного бюджетов, и инвестиционной привлекательности территорий,

способствующих развитию конкурентоспособного отечественного туристского продукта, в том числе:

- активизации развития внутреннего и въездного туризма;
- освоению туристских зон, развитию туристической инфраструктуры, особенно в удаленных районах;
- развитию объектов дорожного сервиса, кемпингов и кемпстоянок;
- созданию и сохранению рабочих мест, развитию местного предпринимательского сообщества, поддержки местного населения;
- развитию смежных отраслей экономики (транспорт, торговля, строительство и другие);
- формированию имиджа России как привлекательной для осуществления путешествий страны.

Перспективы развития автомобильного туризма в Российской Федерации напрямую зависят от формирования и реализации регионами комплексных программ развития туристической отрасли, в том числе предусматривающих осуществление ряда мероприятий по совершенствованию и развитию дорожной сети и размещению объектов дорожного сервиса, а также направленных на:

- планирование и формирование бюджета субъекта Российской Федерации в части расходов на развитие автомобильного туризма и дорожного сервиса, и соответствующих фондов развития туризма;
- разработку региональных проектов программ привлечения инвестиций в развитие сферы автомобильного туризма и дорожного сервиса, поддержки местного предпринимательского сообщества за счет их вовлечения в сферу автомобильного туризма и дорожного сервиса;
- формирование региональных автомобильных туристических маршрутов, установление требований к архитектурным решениям объектов дорожного и дорожного сервиса на таких маршрутах;
- разработка и создание интерактивных карт туристских маршрутов и прилегающей к туристическим объектам транспортно-логистической

инфраструктуры (в том числе для туристов с ограниченными возможностями и других маломобильных групп населения);

- создание специализированных сервисных зон, сети парковок, кемпингов и кемпстоянок у основных туристских объектов, музеев и достопримечательностей;

- вовлечение мест туристского показа, расположенных на территории субъекта Российской Федерации, в сферу автомобильного туризма;

- проведение отраслевых выставок, выпуск специализированной справочно-информационной литературы (карт, справочников, путеводителей), отраслевых интернет-порталов, информационных систем бронирования автодомов и мест размещения;

- определение джиппинг-маршрутов и маршрутов автомобильных экспедиций по территории региона, включая требования безопасности к таким маршрутам с учетом региональной специфики, требования по снижению на них антропогенной нагрузки на природную среду;

- прогнозирование и региональное планирование развития автомобильного туризма и дорожного сервиса, ведение учетной и информационно-аналитической деятельности;

- содействие кадровому обеспечению в сфере автомобильного туризма и дорожного сервиса.

Существенных результатов по данному направлению добились ряд регионов России, принявшие такие программные документы (Республика Карелия, Чувашская Республика, Республика Башкортостан, Приморский край, Московская, Ленинградская, Свердловская, Рязанская, Владимирская, Курганская, Тверская, Волгоградская и другие).

Территории многих российских регионов имеют значительный потенциал по развитию разнообразных автомобильных туристических маршрутов с учетом их обустройства необходимой для автотуристов инфраструктурой. Как показывает зарубежный опыт, именно поддержка на государственном уровне позволяет полностью решить проблемы, влияющие на перспективы развития автомобильного туризма, а также создать условия и возможности для привлечения инвестиций в

создание необходимой инфраструктуры, в том числе превратить внутренний и въездной автомобильный туризм в важную доходную часть бюджетной системы страны.

Кроме того, следствием формирования автомобильных туристических маршрутов станет развитие одного из наиболее перспективного видов туристического продукта, в частности предоставление туристам пакетных автомобильных туров, что позволит российским туроператорам также обеспечить дополнительный доход.

## **VI. Приоритетные направления развития автомобильного туризма и дорожного сервиса**

Приоритетным направлением развития автомобильного туризма в Российской Федерации до 2035 года является увеличение доли путешествий на персональных автомобилях, автобусах, мотоциклах или автодомах, а также создание условий для интенсивного развития сопутствующей инфраструктуры, включая объекты дорожного сервиса, кемпинги и кемпстоянки, и вовлечения местного предпринимательского сообщества, объектов туристического показа в сферу автомобильного туризма.

Автомобильные туристы должны обеспечить к 2035 году вклад не менее 15% в общее число совершаемых туристических поездок, а объекты дорожного сервиса, кемпинги и кемпстоянки – не менее 10 % от числа номеров в коллективных средствах размещения. При этом должна обеспечиваться растущая динамика автомобильных путешествий из европейской части России в регионы Сибири и Дальнего Востока.

В приоритетном порядке должны быть спланированы и реализованы мероприятия по формированию сети туристических автомобильных маршрутов, образующих автомобильный путь из г. Санкт-Петербурга в г. Владивосток, в том числе с задействованием федеральных дорог М-10 «Россия» (Санкт-Петербург – Москва) и М-12 «Восток» (Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень).

На постоянной основе необходимо обеспечить синхронизацию планов деятельности по развитию дорожной сети, включая мероприятия по обустройству автомобильных дорог дорожной инфраструктурой, с деятельностью по развитию

сети национальных и межрегиональных туристических маршрутов с учетом расположения туристических магнитов, реализуемых в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Одновременно проводится работа по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог и устранению узких мест, осуществляемая в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В рамках развития автомобильных туристических маршрутов одним из ключевых приоритетных направлений является цифровая трансформация автомобильных дорог, в частности их обеспечение интеллектуальными транспортными системами, предоставляющих широкий перечень цифровых сервисов и услуг для различных категорий пользователей автомобильных дорог в части:

1) содержания и управления процессами жизненного цикла дорожного хозяйства;

2) оперативного и ситуационного-аналитического управления дорожным движением, транспортными потоками и отдельными транспортными средствами;

3) обеспечения всех видов безопасности в транспортных системах;

4) предоставления широкого спектра информационных, телекоммуникационных и логистических сервисов участникам дорожного движения и пользователям автодорог;

5) обустройства инфраструктуры для подключенного и беспилотного транспорта.

Также автомобильные дороги необходимо обеспечить качественной сопутствующей инфраструктурой, в частности объектами дорожного сервиса, в том числе в составе многофункциональных зон: автозаправочными станциями (АЗС, АГНКС, электрозарядные станции), мини-маркетами, гостиницами (мотелями), кемпингами и кемпстоянками, пунктами общественного питания, станциями технического обслуживания, площадками отдыха (в том числе детские и спортивные площадки), стоянками (парковками для легковых, грузовых транспортных средств и автодомов, включая площадки посадки вертолетов для специальных служб), инфраструктурой, ориентированной на потребности лиц с ограниченными

возможностями, и иной инфраструктурой, в том числе обеспечивающей функционирование многофункциональных зон.

Развитие сети многофункциональных зон, кемпингов и кемпстоянок будет способствовать повышению удобства поездок по России и доступности туристических продуктов (услуг), повышению мобильности населения и безопасности на дорогах (снижение смертности). А также будет являться драйвером экономического развития расположенных рядом населенных пунктов, а также перспективных территорий для развития туристических маршрутов, будет стимулировать инвестиционную активность в смежных с туризмом отраслях (развитие индустриальных парков, логистических центров и других типов инвестиционных активов), и в целом развивать внутренний туризм.

Размещение представительств регионального туризма, филиалов музейно-выставочных комплексов, выставочных экспозиций, точек продаж локальных изделий (продукты, сувениры и другое) в составе инфраструктуры многофункциональных зон с учетом их брендинга в соответствии с региональными особенностями будет являться совершенно новым подходом к созданию эргономичной среды для автотуристов. Региональные туристические информационные центры будут аккумулировать предложения для автотуристов, в том числе по коллективным средствам размещения, туристическим магнитам, событийным мероприятиям и маршрутам с предоставлением путеводителей, и другим. Такой подход будет подталкивать посетителей многофункциональных зон к поездкам по локальным местам показа и расширит клиентский путь автотуриста: заехал на территорию, покушал, отдохнул, узнал про интересные достопримечательности и места вокруг или по пути следования, заправился и отправился в путь.

Говоря о практике торговли сувенирной продукцией, в том числе на территории многофункциональных зон, необходимо особый упор сделать на товары местных производителей, в том числе выпускающих аутентичную сувенирную продукцию (фабричным или кустарным способом). Все виды сувенирной продукции и другие необходимые автотуристу товары (например, туристское снаряжение, пляжные аксессуары) должны быть доступны. Согласно экспертной оценке, на покупку сувениров российские путешественники расходуют от 5% до 11% от общей

стоимости туристского продукта. В некоторых туристских центрах создаются специальные магазины в национальном стиле, где местные мастера изготавливают изделия непосредственно в присутствии покупателей.

Безусловно регионам при содействии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти следует уделить особое внимание состоянию объектов туристского показа и при необходимости осуществить работы по реконструкции (реставрации) и благоустройству, в том числе создание новых точек притяжения для автотуристов.

Обязательным условием эффективного развития проектов в сфере автомобильного туризма и дорожного сервиса также является создание непрерывной системы подготовки и переподготовки кадров для соответствующих предприятий, в том числе через профессиональную подготовку и повышение квалификации.

Услуги в сфере автотуризма относятся к области профессиональной деятельности выпускников, освоивших основные образовательные программы бакалавриата и магистратуры по сервису, оказанию услуг населению (торговля, техническое обслуживание, ремонт, предоставление персональных услуг, услуги гостеприимства, общественное питание). Сферами профессиональной деятельности выпускников могут являться: оказание туристских, экскурсионных и иных услуг населению, необходимых для организации и реализации автопутешествий; формирование, продвижение и реализация туристского продукта в области автомобильного туризма; обеспечение деятельности объектов туристской инфраструктуры и туристских сервисов; оказание услуг по ремонту и техническому обеспечению автотранспорта, дизайну территории кемпингов и кемпстоянок, коммунальному хозяйству и другие.

Реализация системного подхода, предусмотренного настоящей Концепцией, позволит также решить задачу по обустройству приграничных пунктов контроля, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, объектами дорожного сервиса и иной инфраструктурой обслуживания пассажирских и транспортных потоков, пересекающих государственную границу.

В рамках приоритетных направлений по развитию автомобильного туризма в Российской Федерации также необходимо предусмотреть:

– создание координационного центра по взаимодействию между федеральными и региональными органами исполнительной власти Российской Федерации, общественными организациями (ассоциациями и федерациями), туристско-информационными центрами, бизнес-сообществом, объединениями производителей народных промыслов, образовательными организациями в целях сбора, обобщения и предоставления информации, получаемой в ходе реализации мероприятий автотуризма;

– формирование и реализация плана медиа-продвижения национального автомобильного туризма на российском и международном рынках с созданием интернет-ресурсов, обеспечением рекламных, информационных материалов и их публикаций на основных туристических площадках, а также представление на крупнейших мировых туристических выставках и другое;

– разработка бренд-макетов национальных туристических автомобильных маршрутов, создание единых дизайн-кодов с учетом адаптации существующих брендов регионов России с целью формирования комфортной визуальной среды.

## **VII. Основные показатели результативности развития автомобильного туризма в Российской Федерации**

В целях оценки эффективности развития автомобильного туризма в Российской Федерации могут быть установлены следующие показатели за отчетный период (год):

1) количество автомобильных туристических маршрутов;

2) количество совершенных российскими и иностранными гражданами автомобильных туристических поездок на автомобилях, автобусах и мототранспорте, в том числе из европейской части России в регионы Сибири и Дальнего Востока по маршруту г. Санкт-Петербурга в г. Владивосток;

3) количество удовлетворенных качеством инфраструктуры и набором предоставляемых услуг на пути следования к туристическим магнитам пользователей автомобильных дорог с учетом их принадлежности к социальным группам, в частности:

– группы населения с детьми и пожилыми людьми;

- маломобильные группы населения;
- конфессиональные группы населения.
- 4) количество построенных кемпингов, кемпстоянок и питчей;
- 5) количество созданных многофункциональных зон на автомобильных дорогах;
- 6) количество объектов туристического показа на пути следования по автомобильным туристическим маршрутам;
- 7) иные показатели, характеризующие развитие автомобильного туризма, устанавливаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим полномочия по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере туризма и туристской деятельности.

### **VIII. Этапы реализации Концепции и участники**

Реализацию Концепции развития автомобильного туризма в Российской Федерации на период до 2035 года предполагается осуществить в 2 этапа.

1) На первом этапе (2024-2025 годы):

а) осуществить разработку Программы развития автомобильного туризма в Российской Федерации с планом мероприятий ее реализации, включая:

– сбор, анализ и синхронизацию нормативно-правовой базы; подготовку предложений по внесению изменений (дополнений) в действующее законодательство в целях совершенствования условий развития автомобильного туризма и необходимой сопутствующей инфраструктурой;

– сбор, анализ и синхронизацию действующих мер государственной поддержки по линии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и субъектов Российской Федерации; подготовку предложений по новым мерам государственной поддержки в целях создания и развития сопутствующей инфраструктуры, а также условий для развития автомобильного туризма;

– определение автомобильных туристических маршрутов и их синхронизация с программой развития дорожной сети, включая мероприятия по обустройству автомобильных дорог сопутствующей инфраструктурой;

– определение участков автомобильных туристических маршрутов, не обеспеченных качественными объектами дорожного сервиса с учетом оценки спроса на услуги автотуристов в зависимости от удаленности от городских агломераций (населенных пунктов) и туристических объектов показа;

– определение оптимальных механизмов создания необходимой инфраструктуры для развития автомобильного туризма, в том числе сети многофункциональных зон на автомобильных дорогах с учетом финансовых и нефинансовых мер поддержки;

– создание интерактивной карты-схемы автомобильных туристических маршрутов, в том числе пилотного маршрута «Санкт-Петербург - Владивосток, включающему в себя федеральные трассы «Россия» (Москва - Санкт-Петербург) и «Восток» (Москва - Казань)», с указанием локаций размещения многофункциональных зон, кемпстоянок, кемпингов и иных объектов туристической инфраструктуры;

б) создание многофункциональных зон, кемпстоянок, кемпингов и иных объектов туристической и сопутствующей инфраструктуры, отвечающих целям и задачам Концепции.

2) На втором этапе (2025-2035 годы):

а) совершенствование нормативно-правовой базы и мер государственной поддержки развития автомобильного туризма с учетом анализа промежуточных итогов реализации Концепции;

б) реализация мероприятий, направленных на прирост сети многофункциональных зон, кемпстоянок, кемпингов и иных объектов туристической и сопутствующей инфраструктуры, отвечающих целям и задачам Концепции;

в) создание цифрового двойника в целях обеспечения эффективного управления и контроля за реализацией мероприятий в рамках Концепции, включая:

– выгрузку интерактивной карты-схемы автомобильных туристических маршрутов с указанием локаций размещения многофункциональных зон, кемпстоянок, кемпингов и иных объектов туристической инфраструктуры с указанием статуса создания объектов, а также информации о достижении значения показателей результативности в рамках Концепции;

– формирование банка земельных участков под размещение площадок отдыха с примыканиями к автомобильным дорогам, многофункциональных зон, кемпстоянок и кемпингов;

– предоставление доступа всем заинтересованным участникам Концепции, в том числе энергосетевым компаниям для оперативной и эффективной проработки задач по сопутствующей инфраструктуре;

– обеспечение обратной связи для автотуристов и пользователей инфраструктурой многофункциональных зон, кемпингов и кемпстоянок в целях оценки качества предоставляемых услуг.

Участники реализации мероприятий Концепции.

Федеральный орган законодательной власти, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти, государственные корпорации, компании и институты развития, органы власти субъектов Российской Федерации, нефтегазовые и ресурсоснабжающие компании, финансовые организации и инвесторы, субъекты малого и среднего предпринимательства, профессиональные участники рынка (операторы услуг), ассоциации, федерации и общественные объединения в сфере туризма и транспорта.

## **IX. Механизмы реализации, меры государственной поддержки и финансовое обеспечение Концепции**

Механизмы реализации Концепции.

Реализация мероприятий в рамках Концепции возможна с использованием различных инвестиционных механизмов в зависимости от роли участников на инвестиционной и эксплуатационных стадиях с учетом бюджетных и внебюджетных источников финансирования, мер поддержки, а также распределения

рисков и иных обязательств, в том числе обеспечения возврата вложенных инвестиций при создании и эксплуатации инфраструктуры.

Основными формами реализации инвестиционных проектов с государственным участием на сегодняшний день являются:

– контракты жизненного цикла в рамках Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ;

– концессионные соглашения (Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ);

– соглашения о государственно-частном партнерстве/муниципально-частном партнерстве (Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 224-ФЗ);

– офсетные контракты в рамках Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ;

– долгосрочные договоры с признаками государственно-частного партнерства и контрактов жизненного цикла в рамках Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» от 18.07.2011 № 223-ФЗ;

– долгосрочные государственные контракты в рамках в рамках Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ;

– энергосервисные контракты, в том числе с признаками государственно-частного партнерства;

– долгосрочные договоры в рамках Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» от 18.07.2011 № 223-ФЗ;

– создание совместной проектной компании;

– аренда с инвестиционными обязательствами (инвестиционное соглашение) с признаками государственно-частного партнерства, в том числе специальный инвестиционный контракт;

– классическая аренда или специальный инвестиционный контракт без признаков государственно-частного партнерства;

– инвестиционные соглашения (меморандумы).

Выбор оптимального инвестиционного механизма реализации мероприятий в рамках Концепции будет определен по результатам их сравнительного анализа, а также альтернативных механизмов в целях их эффективного применения.

Меры государственной поддержки реализации мероприятий в рамках Концепции.

Ряд мер государственной поддержки для создания объектов туристической и обеспечивающей инфраструктуры с длительными сроками окупаемости в настоящее время уже применяется.

Стратегией развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, Государственной программой Российской Федерации «Развитие туризма», а также рядом положений Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года определены цели и задачи, а также предусмотрен комплекс мер по повышению инвестиционной привлекательности туристической отрасли за счет введения специального режима развития территорий, налоговых льгот, программы льготного заемного финансирования на строительство и модернизацию коллективных средств размещения и иных объектов туристической инфраструктуры, государственной поддержки туристических инвестиционных проектов в форме бюджетного инвестирования, предоставления субсидий субъектам Российской Федерации на формирование центров городов и создание (модернизацию) обеспечивающей инфраструктуры, субсидирования части процентной ставки по кредитам на строительство (реконструкцию) объектов туристической инфраструктуры, оказания грантовой поддержки общественных и предпринимательских инициатив, направленных на развитие туризма.

В части развития объектов дорожного сервиса также применяются меры государственной поддержки. В частности, в ходе проектирования новых объектов

дорожной сети, особенно скоростных автомобильных дорог, формируются земельные участки с последующим строительством площадок отдыха с примыканиями к автомобильной дороге, предполагающих возможность расширения территории для создания многофункциональных зон.

Однако для достижения системных результатов по комплексному развитию автомобильного туризма, а также сети многофункциональных зон, кемпингов и кемпстоянок указанных мер поддержки недостаточно, в том числе в целях привлечения профессиональных операторов инфраструктуры и инвесторов в новые проекты.

Капиталоемкость многофункциональных зон и иной инфраструктуры для автотуристов, в том числе факт стремительного роста затрат по ключевым статьям расходов, увеличение процентных ставок по инвестиционным продуктам, влияющих на длительность сроков окупаемости, низкий трафик на автомобильных дорогах вдали населенных пунктов, не позволяет инвесторам и профессиональным операторам активно вовлекаться в процессы развития указанных объектов инфраструктуры, а также в целом влияет на сворачивание инвестиционных программ.

В этой связи необходимо определить дополнительные меры государственной финансовой и нефинансовой поддержки, направленные на снижение сроков окупаемости проектов, операционных затрат и рисков, а также на повышение их инвестиционной привлекательности со стороны заинтересованных участников.

В ходе рабочего взаимодействия с заинтересованными федеральными и региональными органами исполнительной власти Российской Федерации, нефтегазовыми компаниями, профессиональными участниками рынка (операторами услуг), ассоциациями, федерациями и общественными объединениями в сфере туризма и транспорта были выработаны предложения, касающиеся совершенствования и ускорения темпов создания сети многофункциональных зон, кемпингов, кемпстоянок и иной сопутствующей инфраструктуры, необходимой для комплексного развития автомобильного туризма.

В качестве дополнительных мер государственной поддержки развития автомобильного туризма и, в частности, для создания необходимой инфраструктуры целесообразно рассмотреть возможность:

– введения налоговых преференций в виде снижения ставки НДС, налога на прибыль и имущество для компаний, которые инвестируют в создание объектов дорожного сервиса, кемпингов и кемстоянок, в том числе в формате многофункциональных зон, а также осуществляют операторскую деятельность по эксплуатации объектов дорожного сервиса и предоставлению услуг автотуристам и участникам дорожного движения;

– предоставления субсидий на компенсацию части затрат на создание (реконструкцию) и модернизацию обеспечивающей инфраструктуры (транспортной, энергетической, коммунальной, социальной, цифровой) в составе многофункциональных зон, кемпингов, кемстоянок;

– предоставление субсидий на строительство (реконструкцию) объектов дорожного сервиса в составе многофункциональных зон с длительными сроками окупаемости;

– предоставление земельных участков в аренду по льготной ставке без проведения торгов в целях реализации инвестиционных проектов, направленных на развитие автомобильного туризма, в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации;

– подготовки инвестиционных площадок в части постановки на государственный кадастровый учет (при необходимости) и перевода земельных участков в соответствующую категорию;

– формирования «банка» земельных участков, перспективных для размещения многофункциональных зон, кемпингов, кемстоянок;

– упрощения административных процедур и сопровождения инвесторов на всех этапах реализации инвестиционного проекта в формате «одного окна», в том числе при взаимодействии инвестора с ресурсными организациями;

– создания единой цифровой платформы, в том числе включающей карты-схемы автомобильных туристических маршрутов с указанием локаций размещения многофункциональных зон, кемпстоянок, кемпингов и иных объектов туристической инфраструктуры; данные о земельных участках под размещение площадок отдыха с примыканиями к автомобильным дорогам, многофункциональных зон, кемпстоянок и кемпингов; сведения о мерах

федеральной и региональной поддержки, нормативном регулировании и типовых решениях, а также достижении значения показателей результативности в рамках Концепции с возможностью обратной связи для автотуристов и пользователей инфраструктурой многофункциональных зон, кемпингов и кемпстоянок в целях оценки качества предоставляемых услуг.

Вместе с тем, целесообразно обеспечить синхронизацию действующих мер государственной поддержки по линии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и субъектов Российской Федерации, направляемых на создание отдельных объектов инфраструктуры, которые могут быть размещены в составе многофункциональных зон, в частности:

- предоставление субсидий из федерального бюджета юридическим лицам на возмещение части затрат на реализацию инвестиционных проектов по строительству объектов производственной и заправочной инфраструктуры сжиженного природного газа;

- предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на государственную поддержку инвестиционных проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения;

- предоставление иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях реализации мероприятий по развитию зарядной инфраструктуры для электромобилей;

- предоставление бюджетных кредитов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов;

- предоставления Федеральным казначейством бюджетам субъектов Российской Федерации бюджетных кредитов за счет временно свободных средств единого счета федерального бюджета;

- иные меры государственной поддержки.

Указанные меры государственной поддержки в полной мере отвечают ключевым целям настоящей Концепции, Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года и Государственной программе Российской Федерации

Федерации «Развитие туризма». Кроме того, позволят существенно нарастить темпы создания и расширения сети многофункциональных зон, кемпингов, кемпстоянок и иной сопутствующей инфраструктуры, необходимой для комплексного развития автомобильного туризма, а также решат конкретные задачи в рамках Концепции.

Реализацию мероприятий Концепции предполагается осуществлять за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных на указанные цели в соответствующем финансовом году и плановом периоде, а также за счет средств внебюджетных источников финансирования, в том числе в формате государственно-частного партнерства.

---