

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 129–145.

Научная статья

УДК [338.48:796.57](985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.129>

Логистические возможности регионов российской Арктики для развития автомобильного туризма

Цветков Александр Юрьевич^{1✉}, кандидат экономических наук, доцент

Тимошенко Константин Юрьевич², PhD, доцент

¹ Высшая школа экономики, управления и права, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

² Факультет бизнеса, маркетинга и права, Школа бизнеса, Университет Юго-Восточной Норвегии, Хёнефосс, Норвегия

¹ a.cvetkov@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

² konstantin.timoshenko@usn.no, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5368-6980>

Аннотация. Развитие автомобильного туризма в России вышло на новый этап благодаря концепции, утверждённой Правительством Российской Федерации. Актуальность этого вида туризма связана с возросшим спросом россиян на путешествия внутри страны и сложностями в обеспечении транспортных перевозок увеличившихся потоков туристов. Стимулом к его развитию является повышение автомобилизации граждан и большой рекреационный потенциал России. Для Арктической зоны Российской Федерации автотуризм является одним из способов развития территории. В нашей работе на основании контент-анализа отзывов автотуристов, которые они оставили в сети Интернет, мы изучили востребованность у них регионов российской Арктики, направления основных автомобильных маршрутов, впечатления, полученные от передвижения по арктическим дорогам. Оказалось, что у российских автотуристов наиболее популярны регионы западного сектора российской Арктики — Мурманская область и Республика Карелия. Большинство путешествий осуществляется в тёплое время года. Туристы отмечают низкое качество дорожного покрытия на некоторых участках дорог и отсутствие объектов придорожного сервиса. На основании материалов управлений автодорог, министерства транспорта и карт автомобильных дорог мы изучили доступность арктических регионов России для автотуристов, их пригодность для разработки туристских маршрутов. В результате мы разделили арктические регионы на четыре группы: наиболее доступные, доступные, условно доступные и труднодоступные. Для каждой группы мы предложили, виды автомобильного туризма, которые можно в них развивать. В настоящее время наиболее перспективно развитие автомобильного туризма в двух первых группах.

Ключевые слова: автомобильный туризм, Концепция, Арктика, автомобильные дороги, транспортная доступность

Logistics Capabilities of the Russian Arctic Regions for the Development of Automobile Tourism

Aleksandr Yu. Tsvetkov^{1✉}, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor

Konstantin Yu. Timoshenko² PhD, Associate Professor

* © Цветков А.Ю., Тимошенко К.Ю., 2025

Для цитирования: Цветков А.Ю., Тимошенко К.Ю. Логистические возможности регионов российской Арктики для развития автомобильного туризма // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 129–145. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.129>

For citation: Tsvetkov A.Yu., Timoshenko K.Yu. Logistics Capabilities of the Russian Arctic Regions for the Development of Automobile Tourism. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 129–145. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.129>



Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

¹ Higher School of Economics, Management and Law, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

² Department of Business, Marketing and Law, USN School of Business, University of South-Eastern Norway, Hønefoss, Norway

¹ a.cvetkov@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

² konstantin.timochenko@usn.no, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5368-6980>

Abstract. The development of automobile tourism in Russia has reached a new stage due to the concept approved by the Government of the Russian Federation. The relevance of this type of tourism is associated with the increased demand of Russians for travel within the country and the difficulties in providing of transportation for the increased tourist flows. The stimulus to its development is the increase in motorization of citizens and the great recreational potential of Russia. For the Arctic Zone of the Russian Federation, auto tourism is one of the ways to develop the territory. In our work, based on the analysis of reviews of auto tourists in the Internet, we studied the demand for the regions of the Russian Arctic, the directions of the main car routes, the impressions gained from travelling on the Arctic roads. It turned out that the most popular regions among Russian auto tourists are the western sector of the Russian Arctic — Murmansk Oblast and the Republic of Karelia. Most trips are made in warm season. Tourists note the poor quality of the surface on some sections of the roads and the lack of roadside service facilities. Based on the materials of the highway departments, the Ministry of Transport and road maps, we studied the accessibility of the Arctic regions of Russia for auto tourists, their suitability for the development of tourist routes. As a result, we divided the Arctic regions into four groups: the most accessible, accessible, conditionally accessible and difficult to access. For each group, we proposed the types of auto tourism that can be developed there. Currently, development of auto tourism in the first two groups is the most promising.

Keywords: *automobile tourism, Concept, Arctic, highways, transport accessibility*

Введение

Правительство Российской Федерации 25 апреля 2024 г. утвердило Концепцию развития автомобильного туризма в Российской Федерации до 2035 года (далее — Концепция) ¹. На первом этапе реализации Концепции (2024–2025 гг.) предполагается разработка программы развития автотуризма в России до 2035 г. На втором этапе (2025–2035 гг.) будет проводиться реализация запланированных мероприятий. Развитие автомобильного туризма в России является следствием возросшего спроса на рынке внутреннего туризма в связи со сложившимися ограничениями на выездной туризм. Это увеличило нагрузку на пассажирский транспорт и показало его ограниченную провозную способность. Стимулом к развитию автотуризма стала возрастающая автомобилизация населения России. В Концепции обращено внимание на трудности, которые ограничивают развитие автотуризма в Арктической зоне Российской Федерации. Прежде всего, они связаны с проблемами автодорожной логистики во многих арктических регионах. Автомобильный туризм для Арктики является одним из способов развития арктического туризма в силу отсутствия регулярных пассажирских рейсов во многих её регионах. Он представляет собой способ относительно малозатратного туристского освоения территорий. Кроме того, позволяет развивать инфраструктуру, которая может обслуживать не только туристов, но и местных жителей. Для разработки общей про-

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2024 г. № 1025-р Об утверждении Концепции развития автомобильного туризма в РФ на период до 2035 г. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/408865491/> (дата обращения: 30.09.2024).

граммы развития автомобильного туризма в России необходимо составить рекомендации по выбору территорий Арктики, на которых возможно создание наиболее доступных маршрутов с минимальными экономическими затратами. Целью нашей работы является анализ логистических возможностей регионов Арктической зоны Российской Федерации для прокладывания устойчивых маршрутов автомобильного туризма.

Материалы и методика исследования

Время возникновения автомобильного туризма в мире совпадает с появлением у граждан личных автомобилей. Интерес к данному виду отдыха с тех пор не пропадает, так как путешественник при этом не ограничен в пространстве, мобилен, имеет возможности выбора маршрута поездки в соответствии с желаниями, бюджетными возможностями и текущей дорожной ситуацией [1, Мартышенко Н.С., Локша А.В.].

Существуют разные определения понятия автомобильного туризма. Все они сходятся на том, что это разновидность путешествий, при которых основным средством передвижения туристов является персональный автомобиль². В качестве целей путешествия называют культурно-познавательные и спортивные, а направление маршрута должно быть в страны и местности, отличные от постоянного места жительства туриста [1; 2, Валькова Т.М., Шабалин А.Д., Шабалина Н.В.]. Автомобильный туризм разделяют на несколько видов: поездки на отдых с разбивкой лагеря в специально приспособленном для этого месте (обычно на морском побережье); поездки с познавательными целями, при которых туристы постоянно находятся на маршруте, останавливаются в кемпингах, на кемпстоянках или в местных гостиницах. Если для удобства перемещения туристы используют автодом или автоприцеп, то такой вид туризма называется «караванинг». Путешествие на автомобилях класса джип или на вездеходах по бездорожью называется «джиппинг» или «офф роуд». При этом может использоваться как личный автомобиль, так и транспорт, предоставляемый туристской фирмой, организующей поездку. Распространённым видом автотуризма становится автопробег, хотя он выделяется тем, что обычно организуется спонсорами для определённых целей (пропагандистских, спортивных, испытательных). В них принимает участие несколько машин [1; 2].

Развитие автомобильного туризма привлекало внимание учёных, представителей туристского бизнеса и органов власти ещё до принятия Правительством Российской Федерации указанной Концепции. По Федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2011–2018 годы» бюджетное финансирование получило в том числе и развитие автотуристских кластеров [2]. Каждый четвёртый взрослый житель России, согласно опросам, совершает одно автопутешествие в год [2]. По опросам ВЦИОМ, проведённым в 2023 г., 39% россиян за последние 5 лет ездили в отпуск на автомобиле, 67% опрошенных автотуристов предпочитают отдых на природе, а 62% — по-

² Буранов И. «Завтра автотуриста» // Коммерсант. 2023. № 243. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6428069> (дата обращения: 23.09.2024).

сещают достопримечательности³. В более ранних работах в качестве стимула развития автомобильного туризма называлось расширение рынка въездного туризма, большой рекреационный потенциал России, заинтересованность иностранных туристов, создание трансграничных автомобильных маршрутов, а также рост автомобилизации россиян [1]. С 2000 по 2018 гг. количество автомобилей у населения России выросло в 2,3 раза, а у жителей арктических регионов — в 2,5 раз [3, Серова Н.А., Серова В.А.]. В статьях, изданных позднее, в качестве факторов актуализации автомобильного туризма в России, кроме роста автомобилизации россиян, указывается возрастание спроса на поездки внутри страны из-за возникших по политическим причинам трудностей для выездного туризма. При этом отмечается рост автомобильного туризма на 25–30% в год, что при условии создания соответствующей туристской инфраструктуры может превратить автомобильный туризм в один из наиболее массовых и доступных видов туризма. И тогда этот вид туризма становится фактором, влияющим на рост доходности территорий, их инвестиционную привлекательность, делает российский турпродукт более конкурентоспособным [2].

Основным каркасом для развития инфраструктуры автомобильного туризма являются федеральные трассы, особенно те, которые выходят на территории соседних государств [2, с. 61]. По уровню развития транспортной инфраструктуры Арктическую зону Российской Федерации можно разделить на два сектора: западный с достаточно развитыми сетями дорог, имеющий круглогодичную сухопутную связь с остальной территорией страны, и восточный с автономными транспортными системами, сконцентрированными в наиболее освоенных районах, не связанными одна с другой, не имеющий сухопутной круглогодичной связи с другими районами страны [3]. Автомобильные дороги федерального значения в российской Арктике проходят через территории Мурманской и Архангельской областей, Карелии и Ямало-Ненецкого автономного округа. В других арктических регионах есть только дороги регионального и местного значения, федеральные трассы заканчиваются в более южных частях этих субъектов России. Арктические районы севера Красноярского края, Республики Саха (Якутии) и Чукотский автономный округ связаны с остальной территорией России только зимними временными дорогами (автозимниками). Длина автомобильных дорог общего пользования в арктических субъектах России составляет 112,2 тыс. км, в полностью арктических регионах их длина составляет 8,5 тыс. км. В том числе протяжённость дорог с твёрдым покрытием составляет 67,3% и 79,5% соответственно [3; 4, Митрюкова К.А.]. Качество дорог различно: в Архангельской области и Ненецком автономном округе 80% дорог регионального значения и 90% дорог местного не соответствуют нормативам [3]. По результатам опроса ВЦИОМ 2023 г., 81% автолюбителей отмечает низкое качество дорожного покрытия, а 26% —

³ Автотуризм в России: возможности и проблемы. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-v-rossii-vozmozhnosti-i-problemy> (дата обращения: 23.09.2024).

не удовлетворены качеством придорожного сервиса⁴. По данным А.Ю. Кудревич, в Мурманской области на дорогах, ведущих к наиболее популярным у туристов объектам в с. Териберка, п.г.т. Умба, нет качественного дорожного покрытия, и не хватает АЗС. При этом турпоток в с. Териберку в 2023 г. увеличился на 51% по сравнению с 2022 г. [5].

Ограничивает развитие автомобильного туризма неразвитая инфраструктура объектов дорожного сервиса, низкое качество дорог, отсутствие информации о наличии кемпингов и кемпстоянок в местах расположения объектов туристского интереса [6, Валькова Т.М., Кружалин В.И., Шабалина Н.В.]. Придорожная инфраструктура включает в себя автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, станции техобслуживания, гостиницы, мотели. Из соображений экономической целесообразности эти объекты должны размещаться совместно в составе многофункциональных зон (МФЗ) [5]. Кроме того, отсутствует нормативно-правовое регулирование автомобильного туризма вне дорог общего пользования, регулирующее требования безопасности, в том числе по охране окружающей среды, что особенно актуально для регионов арктической зоны⁵.

В России практически отсутствуют профессионально разработанные автотуристские маршруты [2, с. 64]. Развиваются автотуристские кластеры: «Золотые ворота» (Алтайский край), «Задонщина» (Липецкая область), «Кяхта», «Тункинская долина», «Байкальский» (Бурятия), «Самоцветное кольцо Урала» (Свердловская область), «Беломорские петроглифы» (Карелия) [2]. Но в большей мере современный автомобильный туризм в России носит неорганизованный характер, следовательно, он не приносит дохода в казну [1]. В качестве проблемы развития туризма в российской Арктике называют тот факт, что организацией маршрутов занимаются неопытные разработчики [7, Paskevich A., Stjernstrom O.].

Непосредственно в Арктической зоне Российской Федерации организованных автотуристских кластеров нет, хотя заинтересованность в развитии автомобильного туризма имеется. Конференция по развитию автотуризма в Арктической зоне прошла в Каргополе 15 июня 2021 г. В резолюции конференции написано, что у российской Арктики есть потенциал для увеличения туристских прибытий, но необходимо развитие инфраструктуры для автотуристов и мониторинг объектов придорожного сервиса. На конференции был презентован межрегиональный автомобильный маршрут «Заповедные земли Русского Севера»⁶. Региональный автомаршрут «Заповедные земли Русского Севера» имеет протяжённость 1 920 км и проходит по территории Архангельской области, в том числе и по районам, которые отнесены к Арктической зоне России (Вельск — Каргополь — Кенозерский национальный парк — Онега — Архангельск — Голубино — Зелёный городок — Вельск). По результатам опроса ав-

⁴ Там же. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-v-rossii-vozmozhnosti-i-problemy> (дата обращения: 23.09.2024).

⁵ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2024 г. № 1025-р Об утверждении Концепции развития автомобильного туризма в РФ на период до 2035 г. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/408865491/> (дата обращения: 30.09.2024).

⁶ Резолюция участников конференции по автотуризму в Арктике. URL: <https://pomorland.travel/upload/iblock/a18/22ilpxawm2u2ibsst0bzfzqsh7qjo42.pdf> (дата обращения: 14.09.2024).

томотуристов, этому маршруту, разработанному общенациональной ассоциацией автотуризма и караванинга, 17 февраля 2020 г. был присвоен статус «народный маршрут». Экспертами ассоциации отмечается, что кемпинговых стоянок по маршруту нет, заправки находятся на расстоянии не более 330 км, но Архавтодор приводит автотрассы к нормативному состоянию. Ограничения существуют для легковых автомобилей и автодомов в распутицу в течение месяца на участках дорог Савинский — Онега и Белогорский — Голубино. На период ледостава и ледохода закрываются паромные переправы на 5–10 дней⁷.

Для достижения цели мы изучили востребованность регионов российской Арктики у автотуристов. Для этого мы провели контент-анализ отзывов, которые оставили самостоятельные автопутешественники на форуме Винского (выбор случайный)⁸. Анализу подвергли 195 отзывов, касающихся автомобильных путешествий во все регионы России. Не все путешественники оставляют отзывы. Но то количество контента, которое есть на разных сайтах в сети Интернет, можно считать пропорциональным числу путешественников, посещающих тот или иной регион или маршрут. Следовательно, для получения общего представления о состоянии автотуризма, мы можем опираться на анализ этих отзывов. Не упомянутые в отзывах территории посещаются автотуристами эпизодически. При анализе мы обращали внимание на направление маршрута, способ передвижения, сезон, посещаемые туристские объекты и отзывы о состоянии дорог. Информацию об автомобильных дорогах, их статусе и состоянии в разных субъектах, полностью или частично входящих в зону Арктики, мы получали из справочных материалов, опубликованных на официальных сайтах управлений автодорог и министерства транспорта Российской Федерации, а также из статей, пресс-релизов, отзывов автомобилистов и путешественников, которые там побывали. Большое значение для осмысления информации имел анализ карт автодорог. Обобщение собранного материала позволило нам провести классификацию субъектов Арктической зоны Российской Федерации по их доступности для автомобильных туристов и готовности к разработке туристских маршрутов для них. Основным критерий доступности — это статус дороги, по которой автотуристы могут приехать в данный регион. Через наиболее доступные регионы проходят федеральные трассы, имеющие выход к государственной границе, большинство региональных дорог имеет круглогодичное действие. В доступные регионы можно добраться по федеральной трассе, но состояние региональных дорог подразумевает временные ограничения проезда в межсезонье. В условно доступные регионы можно добраться по региональной трассе, ближайшие федеральные трассы, с которыми они связаны, находятся за их пределами. Для региональных дорог этих регионов характерны сезонные ограничения, отсутствие мостов и асфальтового покрытия на некоторых участках. В труднодоступные регионы по суше можно добраться только по автозимнику в холодное время года.

⁷ Региональный автотурмаршрут «Заповедные земли Русского Севера». URL: <https://automototravel.com/dzhip-tury/regionalnyy-avtomarshrut-zapovednye-zemli-russkogo-severa/> (дата обращения: 01.10.2024).

⁸ Форум Винского. Самостоятельные путешествия. URL: <https://forum.awd.ru/viewforum.php?f=1399> (дата обращения: 04.10.2024).

Результаты и обсуждение

Контент-анализ отзывов о маршрутах автопутешественников показал, что 11% из них полностью или частично затрагивает зону российской Арктики. При этом все описанные в них путешествия проходили в западном секторе Арктики. Для него характерны наиболее высокие показатели удельного веса транспорта в валовом региональном продукте (более 10%) [3]. Кроме того, 45% автотуристов России проживает на территории Северо-Западного федерального округа, в который входят и территории западного сектора российской Арктики⁹. Мы определили точки начала маршрутов и точки в арктических регионах, которые посещали туристы. Мы выяснили, что основной сезон для автомобильных путешествий в Арктику — лето, так как весной и осенью проблема плохого качества дорог ограничивает возможности свободного передвижения на арктических территориях. Исключение составляют территории, где автомобильный транспорт может проехать только по зимнику. В качестве основного средства передвижения путешественники используют персональный автомобиль различного класса. Лишь в одном отзыве описывалось передвижение на болотоходе по Большеземельской тундре в Ненецком автономном округе (однако к месту отправления болотохода турист добирался на автомобиле). В случаях путешествия на острова (в отзывах чаще всего упоминали Соловецкие острова) в дополнение к автомобилю использовали теплоход. Большинство туристов добиралось на автомобиле до Кеми, Рабочеостровска, парковались там и пересаживались на теплоход, лишь в одном случае летели на самолёте из Архангельска. В качестве основных целей маршрута (населённых пунктов или туристских объектов) в отзывах чаще всего называли Соловецкие острова. Вариантом автопутешествия является случай, когда туристы прибывали в Архангельск на самолёте, а далее путешествовали на арендованной там машине по Архангельской области.

Популярными целями путешественников были Мурманск, село Териберка, горы Хибины, Ловозёрская тундра, Сейдозеро, полуостров Рыбачий, Терский берег (Мурманская область), г. Онега, Кий-остров, Архангельск, населённые пункты на реках Пинега и Мезень (Пинега, Карпогоры, Веркола, Мезень, Кимжа, Лешуконское), Пинежские пещеры и эпизодически другие объекты на территориях, отнесённых к Арктике (табл. 1).

⁹ Автотуризм в России: возможности и проблемы. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-v-rossii-vozmozhnosti-i-problemy> (дата обращения: 23.09.2024).

Таблица 1
 Основные маршруты автотуристов, посещающих российские регионы Арктики¹⁰

Отправление	Доля от общего числа отправок, %	Направление (из всех точек отправления)	Доля от общего числа направлений, %	Месяц посещения (все направления)	Частота поездок от общего числа, месяц, %
Москва	50	Карелия и Соловецкие острова	40,9	январь	9
Санкт-Петербург	36	Архангельская область	27,3	май	5
другие города	14	Мурманская область	27,3	июнь	18
		Республика Коми и НАО	4,5	июль	18
				август	50

Из табл. 1 следует, что большинство автопутешествий начинается в Москве и Санкт-Петербурге, наиболее посещаемы автотуристами северные районы Карелии, отнесённые к Арктической зоне. При этом часть маршрутов проходит через них транзитом, туристы заезжают на Соловецкие острова, потом некоторые из них продолжают своё путешествие на север — в Мурманскую область. Туристы, имеющие шенгенскую визу, продолжали свой маршрут из Мурманской области в Норвегию, к мысу Нордкап. В Архангельской области автотуристы в основном направляются в Архангельск, по пути посещая туристские объекты, которые находятся как на арктических территориях, так и вне их (Онега, Кий-остров, Малые Корелы, Северодвинск, Вельск, Каргополь, Кенозерский национальный парк, Холмогоры и др.). Интерес вызывают находящиеся в стороне от федеральной трассы Пинежский, Лешуконский и Мезенский районы, однако по причине сложной логистики эти направления не являются массовыми. Республика Коми и Ненецкий автономный округ в отзывах упоминаются один раз. Анализ дат путешествий показал, что больше всего их совершено в 2012 г. (18% отзывов). С 2014 по 2019 гг. число отзывов не изменялось (по 9% в год). Далее отмечается снижение числа отзывов до 4,5% в год (это может быть связано и с появлением других форумов, где путешественники оставляют отзывы).

Для того чтобы определить доступность регионов российской Арктики для автотуристов, мы изучили связанность этих территорий с единой автодорожной сетью страны. Обращали внимание на наличие федеральных автодорог в пределах данных регионов как основных путей для автомобильных туристов (табл. 2).

¹⁰ Форум Винского. Самостоятельные путешествия. URL: <https://forum.awd.ru/viewforum.php?f=1399> (дата обращения: 04.10.2024).

Таблица 2

Наличие автомобильных дорог в регионах российской Арктики^{11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18}

Регион	Автодорога	Административно-территориальная единица	Особенности дорог
Мурманская область	Р-21 федеральная трасса «Кола»	районы: Кандалакшский, Кольский, Печенгский города с подведомственными территориями: Полярные Зори, Апатиты, Кировск	проходит с юга на север в центрально-западной части области и на запад до границы с Норвегией (КПП «Борисоглебск» и до границы с Финляндией (КПП «Лотта»)
	47А-001 Кандалакша — КПП «Салма» (граница с Финляндией), 47К-010 Кандалакша — Умба, 47К-021 Пиренга — Ковдор, 47К-037 Кировск — Умба, 47К-043 Оленегорск — Ловозеро, 47К-050 Кола — Серебрянские ГЭС (с подъездом к с. Териберка)	районы: Кандалакшский, Терский, Ковдорский, Оленегорский, Кольский город с подведомственными территориями: Кировск	дороги соединяются с федеральной трассой «Кола», отходят от неё на запад и восток
Республика Карелия	Р-21 федеральная трасса «Кола»	районы: Сегежский, Беломорский, Кемский, Лоухский	проходит с юга на север в восточной части республики
	А-135 Кемь — Костомукша — КПП «Люття» (граница с Финляндией), А-137 Беломорск–Костомукша — граница с Финляндией, 86К-127 Лоухи — Пяозеро — граница с Финляндией	районы: Сегежский, Беломорский, Кемский, Лоухский, Костомукшский городской округ	дороги отходят от федеральной трассы «Кола» с востока на запад
Архангельская область	М-8 федеральная трасса «Холмогоры	Приморский район	идёт с юга на север, имеет подъезд к

¹¹ Мурманскавтодор. URL: <https://www.madroad.ru/index.php/press-centr/shema-avtodorog> (дата обращения: 14.10.2024).

¹² Управтодор. URL: <https://www.upravtodor-rk.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹³ Дорожное агентство «Архангельскавтодор». URL: <https://ador.ru/roads.shtml> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁴ Государственное казенное учреждение Республики Коми «Управление автомобильных дорог Республики Коми». URL: <https://dor.rkomi.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁵ Автомобильные дороги общего пользования регионального значения ЯНАО. URL: https://map.yanao.ru/eks/transport_map (дата обращения: 14.10.2024)

¹⁶ Краевое государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». URL: <https://krudor.ru/about/roads-list/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁷ URL: <https://gnkk.ru/news/tysyachi-kilometrov-zimnikh-dorog-prolo/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁸ СКДФ. URL: <https://скдф.рф/roads> (дата обращения: 14.10.2024).

			Северодвинску
	11А-005 Архангельск — Онега	районы: Приморский, Онежский	соединяется с трассой М-8
	11А-004 Архангельск — Пинега — Мезень, 11К-571 Савинский — Онега, 11К-461 Карпогоры — Лешуконское, 11К-462 Лешуконское — Мезень, 11К-611 Пинега — Пиринец, Карпогоры — Нюхча — граница с Коми	районы: Приморский, Пинежский, Мезенский, Онежский, Лешуконский	с твёрдым покрытием (без асфальта), без мостов, с паромными переправами, охватывают часть территорий районов
Республика Коми	Р87-001 Сыктывкар — Усинск, 87Р-005 Ираёль — Усть-Цильма	городской округ Усинск, Усть-Цилемский район	соединяются с федеральной трассой Р-176 «Вятка»
	автозимник Ухта — Инта — Воркута	городские округа Инта и Воркута	выход на федеральную трассу через дорогу Р87-001
Ненецкий АО	Р87-001 Усинск — Нарьян-Мар	Заполярный район	продолжение дороги Сыктывкар — Усинск, нет моста через р. Печора около Усинска
Ямало-Ненецкий АО	Трасса 71Р-1 Сургут — Новый Уренгой — Салехард	районы: Пуровский, Тазовский, Надымский, Приуральский	передана в федеральную собственность, строится, имеет выход на федеральную трассу Р-404 «Тюмень — Тобольск — Сургут»
Красноярский край	автозимник Енисейск — Ворогово — Бор	Туруханский район	с выходом на федеральные трассы Р-255 и Р-257
	автозимник Уренгой — Ванкор — Игарка		из Ямало-Ненецкого автономного округа, ведомственный автозимник
	автозимники Тура — Усть-Илимск, Тура — Северо-Енисейский, Тура — граница с Богучанским районом	сельское поселение Тура, из него связь по автозимникам с другими арктическими территориями Эвенкии	соединяются федеральными трассами А-331 (в Иркутской области), Р-255, Р-257 (в Красноярском крае)
Республика Саха (Якутия)	автозимники: «Анабар» (п. Удачный — п. Юрюнг-Хая), «Яна» (п. Тонкокша — п. Тикси), «Индибир» (п. Усть-Нера — с. Русское Устье)	улусы: Оленёкский, Анабарский, Верхоянский, Усть-Янский, Булунский, Эвено-Бытантайский, Момский, Абыйский, Аллаихский	проходят с юга на север, через региональные дороги выходят на федеральные трассы А-331 «Вилуй» («Анабар»), Р-504 «Колыма» («Яна» и «Индибир»)
Чукотский а.о.	автозимник «Арк-	улусы Якутии: Мом-	выход на феде-

	тика» (п. Бурустах — п. Черского в Якутии — г. Билибино — г. Певек)	ский, Верхнеколымский, Среднеколымский	ральную трассу Р-504 на территории Якутии
--	---	--	---

Мы проанализировали особенности дорожной сети регионов, входящих в АЗРФ, и пришли к следующим выводам. Наиболее популярные у автотуристов районы Карелии и Мурманской области лучше всего связаны дорогами сравнительно хорошего качества с другими регионами страны и соседними государствами^{19, 20}. Нахождение этих субъектов России последовательно на одной федеральной трассе «Кола» позволяет объединять посещение их туристских объектов в одни маршруты. Общей особенностью автодорог Мурманской области и Карелии является тот факт, что от идущей с юга на север федеральной трассы с востока на запад отходят дороги по направлению к государственной границе с Финляндией и Норвегией, имеется несколько пограничных переходов. Это расширяет возможности для моделирования автомобильных маршрутов и позволяет привлекать иностранных автотуристов. Проблемой Мурманской области является слабая охваченность дорогами центрально-восточной, северо-восточной, южной и юго-восточной части. Не везде дороги имеют надлежащее качество и объекты дорожного сервиса. В Архангельской области федеральная трасса М8 «Холмогоры» заканчивается на территории Приморского района, отнесённого к зоне Арктики. Автомобильные маршруты, как правило, направляются в Архангельск, от которого можно добраться по продолжению федеральной трассы в Северодвинск, на берег Белого моря, посетить основные достопримечательности области, которые сконцентрированы в районе этой дороги (музей «Малые Корелы», Куртеево и т. д.). Архангельск можно использовать как точку отправления для радиальных поездок [8]. До остальных арктических районов можно доехать только по региональным дорогам, которые соединяются с трассой М8. При этом охвачены дорогами только незначительные части их территорий. Наиболее труднодоступны Мезенский, Лешуконский и Пинежский районы. Они особенно отдалены от федеральной трассы, и доехать туда можно только по региональным дорогам, которые не имеют асфальтового покрытия и мостов²¹. В связи с этим маршруты должны учитывать расписание движения паромов через пересекаемые дорогой реки и сезонность их работы. В распутицу дороги могут быть размыты на некоторых участках, а рейсы паромов отменены. Состояние дороги 11А-005 «Архангельск — Онега», по которой можно добраться на Онежский полуостров, в настоящее время зависит от сезона и погодных условий. Ремонт её и проект продления на территорию Беломорского района Республики Карелия (с запланированной передачей новой дороги в федеральную собственность) откроет возможности для создания межрегиональных автомобильных маршрутов и повысит доступность северо-западной арктической части Архангельской области. В Республике Коми единственная феде-

¹⁹ Мурманскавтодор. URL: <https://www.madroad.ru/index.php/press-centr/shema-avtodorog> (дата обращения: 14.10.2024).

²⁰ Управтодор РК. URL: <https://www.upravtodor-rk.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

²¹ Дорожное агентство «Архангельскавтодор». URL: <https://ador.ru/roads.shtml> (дата обращения: 14.10.2024).

ральная трасса Р-176 «Вятка» заканчивается в Сыктывкаре, значительно южнее тех районов, которые входят в арктическую зону. По региональной трассе, связанной с федеральной автодорогой, можно попасть в Усть-Цилемский район. Препятствием для круглогодичного автомобильного сообщения по ней является отсутствие моста и плохое состояние трассы на участках без асфальта. Несмотря на существующую дорогу Р87-001 «Сыктывкар — Усинск — Нарьян-Мар», в городской округ Усинск можно проехать только через паромную переправу на реке Печора, её работа в период ледостава и ледохода может быть прервана²². Во входящие в АЗРФ Интинский и Воркутинский городские округа можно попасть только по автозимнику, который действует в среднем с декабря по март (в зависимости от погоды). Движение по нему проблематично, так как состояние его поверхности зависит от трафика и погоды. Кроме того, он является ведомственным, следовательно, необходимо разрешение на проезд от собственника. Летом автомобили транспортируют в названные городские округа на железнодорожных платформах. Строительство круглогодичной дороги в Воркуту с выходом на Салехард (Ямало-Ненецкий автономный округ) планируется. В столицу Ненецкого автономного округа ведёт продолжение дороги Р87-001 «Сыктывкар — Усинск — Нарьян-Мар». Долгое время от Усинска до Нарьян-Мара прокладывали автозимник, но недавно на его маршруте была открыта круглогодичная дорога. Её покрытие удовлетворительно не на всех участках, а в районе п. Усть-Уса нет моста через Печору, его строительство запланировано на 2026 г. Это ограничивает передвижение из южных районов Республики Коми в северные и в Ненецкий автономный округ. Кроме того, для сохранения дорожного покрытия на некоторых участках движение в межсезонье ограничено. Внутри округа автомобильные дороги круглогодичного пользования есть только в населённых пунктах. Доступ в Ямало-Ненецкий автономный округ в настоящее время возможен только по одной автомобильной дороге (71Р-1 Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард)²³. Однако достроена она не полностью, состояние её покрытия на большом протяжении неудовлетворительно. Кроме того, дорога только частично охватывает территорию округа (восточные и северные районы). Во многие местности можно доехать только по автозимникам. До Сургута (Ханты-Мансийский автономный округ) можно добраться по федеральной трассе Р404 «Тюмень — Тобольск — Ханты-Мансийск — Сургут». Можно предположить, что после ремонта и достройки дороги «Сургут — Салехард» появятся новые перспективы для привлечения автотуристов в Ямало-Ненецкий автономный округ. Арктические районы Красноярского края (Таймырский и Туруханский районы, Илимбийская группа поселений Эвенкийского района) для автомобильных туристов труднодоступны. Туда можно попасть только по автозимникам. Они, как правило, имеют выход на региональные дороги, которые соединяются на юге Крас-

²² Государственное казенное учреждение Республики Коми «Управление автомобильных дорог Республики Коми». URL: <https://dor.rkomi.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

²³ Автомобильные дороги общего пользования регионального значения ЯНАО. URL: https://map.yanao.ru/eks/transport_map (дата обращения: 14.10.2024).

ноярского края с федеральными трассами (Р255 «Сибирь» и Р257 «Енисей»)²⁴. Из Эвенкийского района один автозимник выходит на территорию соседней Иркутской области и соединяется с федеральной трассой А331 «Вилуй»²⁵. В Туруханский район можно попасть по ведомственному автозимнику из соседнего Ямало-Ненецкого автономного округа (при наличии пропуска от собственника). Это нужно учесть при составлении возможных маршрутов для автотуристов. Наименее доступен для автомобилей Таймырский район, так как туда нет прямых автозимников, начинающихся от федеральных трасс. Республика Саха (Якутия) удалена от начала потенциальных потоков автотуристов страны, а её улусы, отнесённые к арктической зоне, доступны только по автозимникам. Всего 8,7% площади региона за полярным кругом имеет круглогодичное транспортное обслуживание [9, Куклина В.В., Осипова М.Е., с. 108]. Однако все автозимники, направленные на север, связаны с федеральными трассами (А331 «Вилуй» и Р504 «Колыма»). Чукотский автономный округ наименее доступен для автотуристов. По суше туда можно добраться только по автозимнику «Арктика» из Республики Саха (Якутия), где он начинается от федеральной трассы Р504 «Колыма». Но заканчивается он в западных районах Чукотки (г. Билибино, г. Певек). Дальше на восток идут другие автозимники. Хотя летом в округе действует насыпной «летник» — дорога, пересекающая его с запада на восток, — добраться до него по суше с «большой земли» в это время невозможно. С 2011 г. ведётся строительство дороги «Колыма — Анадырь» (с заездом в Билибино и Певек), которая свяжет Чукотку с остальной территорией России²⁶. Для всех дорог в регионах российской Арктики характерно отсутствие многофункциональных зон, которые должны обеспечить придорожный сервис для проезжающих. Редкое расположение населённых пунктов, большие расстояния между автозаправками и станциями техобслуживания, отсутствие в некоторых местах мобильной связи, низкие температуры зимой делают автомобильные путешествия во многих районах Арктики потенциально опасными. Сезонные перепады температуры создают проблемы в эксплуатации дорог Арктики, увеличивают риск несчастных случаев [10, Shojaei Barjouei A., Gudmestad O.T., Barabady J.]. Кроме того, прибрежные районы являются пограничной зоной, туда необходим пропуск.

На основании обобщения изложенных материалов регионы, отнесённые к арктической зоне, можно разделить на четыре группы по особенностям их доступности для автотуристов и готовности к разработке туристских маршрутов.

Наиболее доступные регионы. Сюда вошли территории Мурманской области и арктические районы республики Карелия. Наличие сквозной федеральной трассы, сети дорог с выходом на государственную границу делает их доступными для российских и иностранных туристов. Здесь возможно развитие караванинга, джиппинга, автопробегов и других видов

²⁴ Краевое государственное казённое учреждение «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». URL: <https://krudor.ru/about/roads-list/> (дата обращения: 14.10.2024).

²⁵ URL: <https://gnkk.ru/news/tysyachi-kilometrov-zimnikh-dorog-prolo/> (дата обращения: 14.10.2024).

²⁶ Продолжается строительство дороги Колыма — Анадырь на Чукотке. URL: <https://dorinfo.ru/news/obekty-i-proekty/prodolzhaetsya-stroitelstvo-dorogi-kolyma-anadyr-na-chukotke/> (дата обращения: 14.10.2024).

автомобильного туризма. Для повышения привлекательности регионов необходимо следить за качеством дорог, особенно к местам расположения туристских объектов. Создание МФЗ на трассах сделает автомобильные путешествия более комфортными и востребованными.

Доступные регионы. Сюда относятся арктические районы Архангельской области (Приморский, Онежский). Следует учесть, что доступны только территории, непосредственно прилегающие к дорогам, большие участки арктических территорий недоступны по причине отсутствия дорог. Здесь также возможны все виды автомобильного туризма. Необходимо расширять сеть дорог и следить за состоянием их покрытия, а также создавать объекты придорожного сервиса.

К группе *условно доступных* отнесены регионы, куда автотуристы могут добраться по дорогам, имеющим сезонные ограничения, без мостовых переходов через реки, без асфальтового покрытия на отдельных участках. Они не имеют непосредственной связи с федеральными трассами. Сюда мы отнесли некоторые арктические районы Архангельской области (Пинежский, Мезенский, Лешуконский), Усть-Цилемский район и городской округ Усинск в Республике Коми, Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа. Они потенциально доступны для всех видов автотуризма летом или в холодное время года, когда замерзают реки.

К группе *труднодоступных регионов* отнесены Интинский и Воркутинский городские округа республики Коми, Туруханский, Таймырский (Долгано-Ненецкий) районы Красноярского края, сельские поселения Илимпейской группы Эвенкийского района Красноярского края, арктические улусы Республики Саха (Якутия) (Оленёкский, Анабарский, Верхоянский, Усть-Янский, Булунский, Эвено-Бытантайский, Момский, Абыйский, Аллаихский, Верхнеколымский и Среднеколымский), Чукотский автономный округ. Здесь экстремальные условия для путешественников, поэтому можно порекомендовать только групповые автопутешествия, автопробеги, джиппинг, в которых обеспечивается постоянная поддержка туристов службой спасения. Таймырский (Долгано-Ненецкий) район Красноярского края и Чукотский автономный округ слабее всех связаны по суше с остальной территорией России автозимниками. Ближайшие федеральные трассы находятся за несколько тысяч километров от них, прямой связи нет. Суровый климат и отсутствие придорожного сервиса ограничивают их возможности для развития автомобильного туризма. Массовый автомобильный туризм здесь невозможен.

Заключение

Таким образом, в Арктической зоне Российской Федерации автомобильный туризм имеет наибольшие перспективы в регионах, связанных федеральными трассами с остальной территорией страны, особенно если они выходят к государственной границе. Это расширяет потенциальный туристский рынок. Прежде всего, к ним относятся Мурманская область и Республика Карелия. Перспективы есть у Архангельской области, Республики Коми и Ненецкого автономного округа. Это связано также с тем, что 45% автотуристов проживает в Севе-

ро-Западном федеральном округе, в который входят названные регионы. Автотуристы предпочитают передвигаться на личном автомобиле в тёплое время года, когда дороги Арктики на наиболее проблемных участках, лишённых твёрдого покрытия или мостовых переправ через реки, проходимы. Также автотуристы могут использовать по необходимости другие виды транспорта для подъезда к началу маршрута или при посещении удалённых от дороги интересных для них объектов. Многие автотуристы посещают Соловецкие острова, при этом оставляют автомобили на берегу, а сами пересаживаются на теплоход или самолёт. Путешествовать можно и на арендованном в начальной точке маршрута автомобиле, прибыв туда на самолёте или поезде. Для северных территорий характерно редкое расположение объектов придорожного сервиса, в том числе автозаправок. Многофункциональных сервисных центров, которые создаются на автодорогах в центральной и южной части европейской России, на арктических территориях нет. Это делает автомобильный туризм в Арктике менее комфортным и привлекательным. Большим препятствием для автопутешествий является отсутствие мостов на многих дорогах, особенно в межсезонье, когда рейсы речных паромов отменяются. Транспортная доступность арктических территорий России для автотуристов снижается при движении с запада на восток. В азиатской части Арктики большинство регионов не имеет постоянного автомобильного сообщения с остальной территорией страны. В холодное время устраиваются автозимники, которые функционируют обычно с декабря по апрель. В таких условиях развитие автотуризма проблематично.

Мы разделили все арктические регионы России на четыре группы по их доступности для автотуристов и готовности к разработке туристских маршрутов. К *наиболее доступным регионам* мы отнесли территории Мурманской области и арктические районы Республики Карелия, к *доступным регионам* — арктические районы Архангельской области (Приморский, Онежский). При этом следует учесть, что имеющиеся сети дорог покрывают лишь часть названных территорий. *Условно доступные регионы* — это некоторые арктические районы Архангельской области (Пинежский, Мезенский, Лешуконский), Усть-Цилемский район и городской округ Усинск в Республике Коми, Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа. К группе *труднодоступных регионов* мы отнесли Интинский и Воркутинский городские округа республики Коми, Туруханский, Таймырский (Долгано-Ненецкий) районы Красноярского края, сельские поселения Илимпейской группы Эвенкийского района Красноярского края, арктические улусы Республики Саха (Якутия) (Оленёкский, Анабарский, Верхоянский, Усть-Янский, Булунский, Эвено-Бытантайский, Момский, Абыйский, Аллаиховский, Верхнеколымский и Среднеколымский), Чукотский автономный округ.

Более перспективной и готовой к разработке постоянных маршрутов для автомобильного туризма является группа наиболее доступных регионов, так как они лучше всего связаны с потенциальными местами концентрации автотуристов как в России, так и за рубежом. Группа доступных регионов имеет большой потенциал, но здесь необходимо создание дополнительной сети дорог и поддержание качественного дорожного покрытия. Все без ис-

ключения регионы нуждаются в создании объектов придорожного сервиса. Две последние группы являются проблемными для организации автомобильных туров из-за труднодоступности, сурового климата и отсутствия круглогодичного автодорожного сообщения с остальной территорией страны. Здесь возможна организация автопробегов колоннами, внедорожный (джиппинг) туризм, организованный турфирмами с подъездом на маршруты авиатранспортом. При этом важна организация безопасности туристов на всех маршрутах.

Список источников

1. Мартышенко Н.С., Локша А.В. Тенденции развития автотуризма в России // Практический маркетинг. 2013. № 9. С. 27–36.
2. Валькова Т.М., Шабалин А.Д., Шабалина Н.В. Особенности развития автомобильного туризма в России // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 3. С. 56–66. DOI: <https://doi.org/10.18384/2310-7189-2019-3-56-66>
3. Серова Н.А., Серова В.А. Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры российской Арктики // Арктика и Север. 2019. № 36. С. 42–56. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.36.42>
4. Митрюкова К.А. Транспортный каркас арктической зоны Российской Федерации // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. № 5. С. 1371–1388. DOI: <https://doi.org/10.18334/epp.13.5.117587>
5. Кудревич А.Ю. Транспортная доступность объектов туристского интереса Мурманской области // Российская Арктика. 2024. Т. 6. № 2. С. 5–19. DOI: <https://doi.org/10.24412/2658-4255-2024-2-05-19>
6. Валькова Т.М., Кружалин В.И., Шабалина Н.В. Автотуризм в Российской Федерации // Вестник национальной академии туризма. 2017. № 3 (43). С. 12–15.
7. Pashkevich A., Stjernstrom O. Making Russian Arctic accessible for tourists: analysis of the institutional // Polar Geography. 2014. Vol. 37. Iss. 2. Pp. 137–156. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.919040>
8. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4 (65). Pp. 43–54. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
9. Куклина В.В., Осипова М.Е. Роль зимников в обеспечении транспортной доступности арктических и субарктических районов Республики Саха (Якутия) // Общество. Среда. Развитие. 2018. № 2. С. 107–112.
10. Barjoui A.S., Gudmestad O.T., Barabady J. Road transportation challenges in the Arctic // WIT Transactions on Engineering Sciences. 2020. Vol. 129. Pp. 229–240. DOI: <https://doi.org/10.2495/RISK200201>

References

1. Martysenko N.S., Loksha A.V. Tendencies of Development Trailering in Russia. *Practical Marketing*, 2013, no. 9, pp. 27–36.
2. Valkova T.M., Shabalin A.D., Shabalina N.V. Caravanning Tourism Development in the Russian Federation. *Bulletin of the MSRU. Series: Natural Sciences*, 2019, no. 3, pp. 56–66. DOI: <https://doi.org/10.18384/2310-7189-2019-3-56-66>
3. Serova N.A., Serova V.A. Critical Tendencies of the Transport Infrastructure Development in the Russian Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 36, pp. 42–56. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.36.42>
4. Mitryukova K.A. The Transport Framework of the Russian Arctic Zone. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 2023, vol. 13, no. 5, pp. 1371–1388. DOI: <https://doi.org/10.18334/epp.13.5.117587>

5. Kudrevich A.Yu. Transport Accessibility of Tourism Objects in the Murmansk Region. *Russian Arctic*, 2024, vol. 6, no. 2, pp. 5–19. DOI: <https://doi.org/10.24412/2658-4255-2024-2-05-19>
6. Valkova T.M., Kruzhalin V.I., Shabalina N.V. Caravanning in the Russian Federation. *Vestnik of National Tourism Academy*, 2017, no. 3 (43), pp. 12–15.
7. Pashkevich A., Stjernstrom O. Making Russian Arctic Accessible for Tourists: Analysis of the Institutional. *Polar Geography*, 2014, vol. 37, iss. 2, pp. 137–156. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.919040>
8. Potapov I.A. Methodological Approaches to the Analysis of Transport-Geographical Location of Recreational Objects (The Example of Arkhangelsk Region). *Services in Russia and Abroad*, 2016, vol. 10, no. 4 (65), pp. 43–54. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
9. Kuklina V.V., Osipova M.E. The Role of Winter Roads in Provision of Transportation Accessibility for the Arctic and Northern Districts of the Republic of Sakha (Yakutia). *Society. Environment. Development*, 2018, no. 2, pp. 107–112.
10. Barjouei A.S., Gudmestad O.T., Barabady J. Road Transportation Challenges in the Arctic. *WIT Transactions on Engineering Sciences*, 2020, vol. 129, pp. 229–240. DOI: <https://doi.org/10.2495/RISK200201>

*Статья поступила в редакцию 23.10.2024; одобрена после рецензирования 07.11.2024;
принята к публикации 11.11.2024*

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов