

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского»

На правах рукописи

Минин Евгений Викторович

МЕХАНИЗМ ИННОВАЦИОННО ОРИЕНТИРОВАННОГО  
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В СФЕРЕ ТУРИЗМА

Специальность 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика  
(4. Экономика сферы услуг)

ДИССЕРТАЦИЯ  
на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Научный  
руководитель:  
доктор экономических наук,  
профессор  
Цёхла Светлана Юрьевна

Симферополь – 2025

## Оглавление

|                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Введение .....                                                                                                           | 4   |
| Глава 1 Теоретические положения организации развития транспортного обслуживания в сфере туризма .....                    | 14  |
| 1.1 Сущность и содержание транспортного обслуживания в развитии внутреннего туризма .....                                | 14  |
| 1.2 Факторы, определяющие инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма .....         | 31  |
| 1.3 Инновационно ориентированный подход к обеспечению комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма .....      | 48  |
| Глава 2 Мониторинг транспортного обслуживания в сфере туризма .....                                                      | 60  |
| 2.1 Анализ изменений транспортного обслуживания туристов в условиях санкций и ограничений .....                          | 60  |
| 2.2 Анализ динамики туристических поездок и мобильности туристов .....                                                   | 72  |
| 2.3 Исследование проблем транспортного обслуживания в сфере туризма ...                                                  | 86  |
| Глава 3 Разработка и реализация механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма ..... | 102 |
| 3.1 Формирование механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма .....                | 102 |
| 3.2 Инновационное развитие сервисных технологий при реализации транспортной комбинированной мобильности туристов .....   | 117 |
| 3.3 Применение модели оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма .....                                       | 136 |
| Заключение .....                                                                                                         | 153 |
| Список литературы .....                                                                                                  | 159 |
| Приложение А – Показатели развития туризма в Российской Федерации ....                                                   | 182 |

|                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Приложение Б – Особенности территорий (по федеральным округам РФ) и их туристско-рекреационное развитие ..... | 184 |
| Приложение В – Анкета опроса мнений по транспортному обслуживанию в туристской сфере .....                    | 187 |
| Приложение Г – Справки о внедрении результатов диссертационного исследования .....                            | 188 |

## Введение

**Актуальность темы исследования.** Эффективное проведение экономических реформ в России во многом зависит от результативности функционирования сферы услуг, одной из важнейших составляющих которой является туристская индустрия. Туризм представляет собой социально-экономический и ресурсно-экологический сектор национальной экономики. Неотъемлемой частью развития сферы туризма выступает транспортное обслуживание и сформированное инфраструктурное обеспечение.

Развитие сферы туризма и развитие транспорта – взаимосвязанные и взаимообусловленные процессы. Инновационные решения в транспортной отрасли позволяют не только улучшить качество и безопасность пассажирских перевозок, но и минимизировать финансовые затраты на туристические поездки, сократить время в пути, обеспечить взаимосвязь территорий. В свою очередь, туристская активность влечет увеличение количества поездок и турпотока, отражается на использовании транспортной инфраструктуры и загруженности средств передвижения, обуславливая необходимость совершенствования. В настоящее время транспорт и сфера туризма быстро трансформируются, обеспечивая новую скорость технологических процессов перевозок, усиливая безопасность поездок, повышая качество и уровень сервиса для туристов.

Инновационно ориентированная модернизация российской экономики предполагает широкомасштабное внедрение инновационных технологий для повышения уровня жизни населения страны и развития отраслей хозяйствования. На фоне определенных ограничений выездных направлений для отдыха и путешествий сфера туризма в России переживает развитие внутреннего туризма: модернизируется инфраструктура, открываются новые локации, создаются

современные объекты размещения<sup>1</sup>. Внутренний туризм в России набирает все большую популярность, и вместе с ним развивается транспортное обслуживание. Благодаря условиям цифровизации, внедрению новых технологий и инноваций, развитию инфраструктуры поток туристов увеличивается и наблюдается положительная динамика роста показателей внутреннего туризма страны. К 2030 году планируется увеличить число туристических поездок по стране до 140 млн в год<sup>2</sup>.

При увеличении числа туристов необходимо контролировать развитие транспортной сети обслуживания и инфраструктуры в целом. Основной акцент в стратегических программах развития транспортного обслуживания в сфере туризма сделан на комплексном подходе к развитию инфраструктуры различных видов транспорта, созданию мультимодальных туристских перевозок, формированию организации перемещения без преград и переходов между видами транспорта, а также устранению проблем, связанных с развитием доступности туристических зон и рекреационных объектов. На этом фоне инновационные транспортные услуги в стране играют важную роль в развитии туристской сферы, и существует потребность формирования и реализации новых механизмов транспортного обслуживания в туристических агломерациях для выполнения задач развития внутреннего туризма в России.

**Степень разработанности темы.** Проблемы цифровой трансформации сферы услуг и вопросы развития сферы туризма в новых экономических условиях разрабатывали А.Ю. Александрова, Д.В. Ахремчик, А.М. Ветитнев, Е.К. Воробей, Н.А. Замятина, А.В. Збарская, Э.Э. Ибрагимов, М.С. Оборин, А.Д. Чудновский, М.Ю. Шерешева.

Ориентированность на создание и использование различных видов инноваций в производственном сегменте и сфере услуг в своих публикациях раскрывали И.В. Баранова, С.В. Майоров, А.А. Мартынов, Ф.А. Сафаров,

---

<sup>1</sup> О развитии внутреннего туризма в Российской Федерации. Постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 02.12.2020 №546-СФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru) (дата обращения: 14.04.2025)

<sup>2</sup> Паспорт национального проекта «Туризм и гостеприимство» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/info/54310/> (дата обращения: 14.04.2025)

К.А. Скобелев Д.Н. Тимофеев, Л.В. Хорева и др., инновационное развитие в сфере туризма освещали ученые Н.Д. Алексеева, А.В. Гуров, М.А. Морозов, Н.С. Морозова, В.В. Селезнева, А.Н. Полухина, Т.П. Розанова, другие. Качественные изменения в деятельности при использовании инноваций описывали в своих работах отечественные и зарубежные ученые: А.В. Васильев, В.В. Герасимов, В.И. Маевский, В.Л. Макаров, В.Г. Мединский, Б.З. Мильнер, Л.С. Минина, Д.И. Морозов, Ю.В. Яковец, Д. Бессант, К. Павитт, М. Портер, Б. Санто, Б. Твисс, Д.Тидд, Й. Шумпетер и др.

Транспортное обслуживание как направление деятельности, основные процессы и оценивание транспортной доступности направлений рассмотрены в научных работах Н.Р. Аракелян, А.В. Волгина, Ю.Е. Головина, М.Ю. Евдокимова, П.М. Крылова, Г.Н. Кутеповой, И.Ю. Лопаревой, Л.Б. Миротиной, П.Н. Якунина. Исследования состояния и перспектив инновационного развития транспортного комплекса, роли транспортного обслуживания в развитии сферы туризма отражены в научных публикациях Е.О. Валеевой, П.М. Крылова, В.В. Лаврова, О.В. Овсовой, О.Я. Осипова Л.И. Саидова, Т.Н. Сакульевой, Г.Г. Скворцовой, В.В. Сотниковой, Е.Н. Потехиной, С.Ю. Цёхла.

Вопросы транспортного обеспечения и качества транспортных услуг в туристической деятельности рассмотрены в научных трудах А.Р. Давыдович, М.А. Жуковой, Г.А. Карповой, А.В. Кормишовой, М.В. Мальцевой, А.С. Мурзабулатова, Е.Л. Панченко, Д.В. Розова, Л.В. Семеновой, Л.С. Федорова. Изучению условий повышения транспортной мобильности населения и организации взаимодействия в процессах транспортного обслуживания посвящены труды российских и зарубежных ученых: В.Г. Галабурда, А.В. Гуц, Б.М. Липидус, Л.В. Липидус, В.Ю. Савченко-Бельского, Дж. Урри, М.Р. Якимова.

При значительном количестве имеющихся научных публикаций по совершенствованию организации отраслевой экономики недостаточно разработанными являются вопросы исследования инновационно ориентированного транспортного обеспечения в улучшении и развитии деятельности в сфере туризма.

**Цель и задачи.** Целью диссертационной работы является разработка научно обоснованных подходов к формированию и реализации механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма.

Обозначенная цель определила последовательность выполнения следующих задач исследования:

- раскрыть содержание инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма в современных условиях;
- выделить факторы, определяющие инновационную направленность развития транспортного обслуживания в сфере туризма;
- разработать инновационно ориентированный подход к обеспечению комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма;
- разработать механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма и рекомендации по реализации;
- предложить модель оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма на основе инновационных решений.

**Объектом исследования** являются процессы транспортного обслуживания в сфере туризма.

**Предметом исследования** выступает совокупность организационно-экономических отношений, формирующих инновационно ориентированное транспортное обслуживание в сфере туризма.

**Соответствие диссертации паспорту научной специальности.** Область исследования и полученные результаты соответствуют требованиям Паспорта научной специальности ВАК РФ 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (4. Экономика сферы услуг): 4.15. Туризм и рекреация; 4.20. Организационно-экономические механизмы обеспечения инновационного развития отраслей сферы услуг.

**Научная новизна** результатов диссертационного исследования заключается в развитии теоретических и методических подходов к обеспечению инновационного развития отраслей сферы услуг, реализация которых связана с применением механизма инновационно ориентированного транспортного

обслуживания в сфере туризма. Наиболее важными результатами, полученными лично автором и содержащими научную новизну, являются следующие:

- определено содержание инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма, которое раскрывает комплекс действий и многослойную структуру услуг, формирующих охват обеспеченности и конфигурацию обслуживания при осуществлении туристской поездки. Новизна положения состоит в уточнении сущности процессов и интеграции составляющих обслуживания в пространстве и времени при внедрении инновационных решений;
- выделены факторы, определяющие инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма, которые влияют на поставленные задачи и ожидаемые результаты через применение инновационных решений. Новизна положения заключается в подборе факторов, создающих условия функционирования транспортной инновационно активной системы, обосновании и группировке принципов трансформации процессов обслуживания и технического совершенствования в достижении экономического эффекта;
- сформирован инновационно ориентированный подход к обеспечению транспортного обслуживания в сфере туризма, базирующийся на применении инновационных технологий и решений, нацеленный на обеспечение комплексного обслуживания туристов. Новизна авторского подхода состоит в обосновании комплексных транспортных решений с использованием различных видов и способов передвижения, направленных на улучшение условий использования объектов транспортной инфраструктуры в обеспечении туристского обслуживания;
- разработан механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма для реализации регулирующего воздействия на организацию отраслевой деятельности по созданию условий для активного применения инновационных решений и инструментов в транспортном обслуживании на территории туристских регионов. Новизна предложенного механизма состоит в обосновании взаимодействий по совершенствованию деятельности на транспорте и в сфере туризма при внедрении инновационных решений для достижения повышения качества услуг, обеспечения персонализации

обслуживания, уровня комфорта и безопасности передвижения туристов;

– предложена модель оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма на основе бесшовной организации процессов подбора и сочетания элементов транспортного обслуживания. Новизна такой модели состоит в обосновании направлений модернизации операционных процессов транспортного обслуживания с применением автоматических алгоритмов для обеспечения качественного технологического сопровождения перемещения туристов во время поездки.

**Теоретическая значимость** работы заключается в усовершенствовании понятийных определений, развитии теоретических положений по организации транспортного обслуживания в сфере туризма, ориентированного на инновации.

Для выполнения исследования использованы научные публикации и труды ведущих ученых, в которых изложены теоретические подходы к изучению транспортного обслуживания в сфере туризма. Это позволило развить теоретическую основу для возможностей совершенствования транспортного обслуживания в сфере туризма, исследования возможностей реализации персонализации транспортных услуг с учетом индивидуальных предпочтений туристов.

**Практическая значимость** работы состоит в том, что полученные автором результаты исследования могут быть использованы органами государственного управления РФ и ее субъектов с целью совершенствования транспортной инфраструктуры и выполнения задач развития внутреннего туризма. Разработанные рекомендации по организации мультимодальных перевозок, формированию безбарьерных и бесшовных процессов обслуживания туристов могут найти применение при подготовке программных документов и создании условий развития туризма в регионах страны. Выводы и предложения могут быть использованы руководителями отраслевых организаций при реализации мероприятий по оптимизации маршрутов перемещения, используемых ресурсов для улучшения качества обслуживания туристов на инновационной основе, повышения эффективности деятельности и конкурентоспособности.

**Методология и методы исследования.** Методология основана на научных работах в области транспортного обслуживания в туризме и применения инноваций, проведении опросов среди туристов и представителей транспортных компаний, а также использовании математических моделей для оценки эффективности различных инновационных подходов. Исследование возможностей совершенствования транспортного обслуживания в сфере туризма на основе инновационных решений опирается на использование общенаучных методов: диалектики, логики, системного анализа и синтеза, и специальных методов проведения научных исследований, таких как сравнительного и экономико-статистического анализа, экспертных мнений и проведения анкетного опроса, другие методы.

**Информационную базу исследования** составили законодательные акты и нормативно-правовые документы органов федеральной, региональной власти РФ, официальные статистические данные, опубликованные научные статьи, монографические исследования, тематические аналитические отчеты, материалы научных конференций, результаты проведенного анкетного опроса.

**Положения, выносимые на защиту.** Основными авторскими результатами исследования, обладающими научной новизной, являются:

1. Определено содержание инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма как комплекса действий транспортной инновационно активной системы, включающей многослойную структуру услуг, в рамках которой осуществляется интеграция в пространстве и во времени предоставления транспортной услуги по перевозке туристов от места жительства до места отдыха и сопровождения в период путешествия.

2. Выделены факторы, определяющие инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма, действие которых создает условия функционирования транспортной инновационно активной системы и направлено на увеличение объемов перевозок, улучшение уровня обслуживания пассажиров, повышение безопасности, снижение стоимости поездки, повышение гибкости и эффективности деятельности.

3. Сформирован инновационно ориентированный подход к обеспечению комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма, который базируется на применении инновационных технологий и решений в достижении полной доступности транспорта, организации безбарьерной транспортной среды, формирования оптимальности вариантов транспортного обеспечения, эффективной и устойчивой системы обслуживания.

4. Разработан механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма, который регулирует воздействие на организацию отраслевой деятельности при внедрении инновационных решений и инструментов в процессы управления и обеспечения для достижения персонализации обслуживания, повышения качества услуг, надежности, уровня комфорта и безопасности передвижения для туристов.

5. Предложена модель оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма на основе бесшовной организации процессов подбора и сочетания элементов транспортного обслуживания с применением автоматических алгоритмов для обеспечения качественного технологического сопровождения перемещения туристов при взаимодействии различных видов транспорта, результатом которого выступает сокращение времени и экономия средств туристов во время поездки.

**Степень достоверности и апробация результатов исследования.** Достоверность научных положений и выводов выполненного исследования основывается на анализе российского и мирового опыта построения систем транспортного обслуживания сферы туризма и подтверждается использованием положений нормативно-правовых документов и фундаментальных научных работ в области организации деятельности в сфере туризма и предоставления транспортных услуг, применением апробированных экономической наукой методологических подходов, использованием методов анализа статистической информации, апробацией полученных результатов.

Результаты исследований представлены и обсуждены на международных научно-практических конференциях: Научные исследования 2023: актуальные

теории и концепции (г. Москва), Современные стратегии и цифровые трансформации устойчивого развития общества, образования и науки (г. Москва), Региональная экономика: технологии, экономика, экология и инфраструктура (г. Кызыл), Глобальные вызовы: природа, общество, технологии (г. Симферополь), Актуальные вопросы экономики и управления: современные тенденции, вызовы и новые возможности (г. Махачкала), Инновационные аспекты развития сервиса и туризма (г. Ставрополь), XXI век: фундаментальная наука и технологии (г. Бангалор, Индия), а также всероссийских и национальных научно-практических конференциях: Российская наука, инновации, образование (г. Красноярск), Современный менеджмент: проблемы и перспективы (г. Санкт-Петербург), Проблемы управления социально-экономическим развитием регионов России в новых реалиях (г. Орел), Проблемы и перспективы развития туризма в Российской Федерации (г. Севастополь), Менеджмент XXI века: взгляд в перспективу (г. Орел), Современные проблемы отраслевой экономики и управления (г. Калининград), Туризм в современном мире. Проблемы и перспективы (г. Тула).

Диссертационная работа выполнялась в соответствии с планом научных исследований ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского» и связана с научно-исследовательской работой кафедры менеджмента предпринимательской деятельности по теме «Устойчивое развитие социально-экономических систем в цифровой среде» (НИОКТР-АААА-А21-121011990128-3, срок реализации 2021-2025 гг.).

Результаты научного исследования внедрены в работу региональных органов власти: Министерства курортов и туризма Республики Крым (справка о внедрении от 04.02.2025 №01-27/257/1), Министерства транспорта Республики Крым (справка о внедрении от 27.01.2025 №01-03/132). Материалы диссертации используются в учебном процессе ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского» при ведении дисциплин «Ресурсное обеспечение досуговой деятельности», «Основы анализа процессов обслуживания в сфере гостеприимства», «Технологические новации в сфере гостеприимства и общественного питания» (справка от 18.04.2025 №10/3-12/502).

Личный вклад автора состоит в организации и выполнении диссертационного исследования, получении авторских результатов, обладающих научной новизной и выносимой на защиту, проведении апробации полученных результатов исследования.

**Публикации.** По теме диссертации опубликовано 21 работа общим объемом 9,58 п.л. (в т.ч. авт. – 8,15 п.л.), из них 7 публикаций (4,82 п.л., в т.ч. авт. – 4,01 п.л.) – в рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК РФ, в т.ч. 2 – в отнесенных к категории К1 и 4 – в отнесенных к категории К2, и 14 публикаций (4,76 п.л., в т.ч. авт. – 4,14 п.л.) – в других изданиях.

**Структура и объем работы.** Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения. Диссертация изложена на 191 странице, содержит 16 таблиц, 45 рисунков, 4 приложений. Список литературы включает 177 источников.

## **Глава 1 Теоретические положения организации развития транспортного обслуживания в сфере туризма**

### **1.1 Сущность и содержание транспортного обслуживания в развитии внутреннего туризма**

В настоящее время туризм занимает важное место в функционировании туристской индустрии и большинства туристических компаний. Развитие новых туристических зон требует изменения традиционных подходов и критериев эффективности в развитии территории. Туризм уже не рассматривается как просто отрасль, которая связана с перемещением путешествующих людей и перевозкой их багажа, а как межотраслевая система хозяйствования, которая влияет на условия и качество жизни в стране.

Сфера туризма в России, как указано в Государственной программе «Развитие туризма», «сохраняет значительный потенциал для ускорения темпов роста и усиления роли в развитии экономики и регионов» [38]. В настоящее время транспорт занимает важное место в функционировании туристической индустрии и большинства туристических организаций. На перспективный период Правительством РФ определена стратегическая цель – комплексное развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации, и среди целевых показателей – увеличение более чем в 2 раза количества внутренних туристических поездок на одного жителя Российской Федерации к 2035 году [134]. Для реализации поставленных задач важными являются уровень транспортного обслуживания в сфере туризма и состояние транспортной инфраструктуры, которые обеспечивают доступность туристской территории.

Транспортная доступность рассматривается в государственных стратегических документах как «мера способности территории быть достигнутой при помощи транспорта, измеряемая временем, в течение которого данная территория может быть достигнута из определенной точки или другой территории при помощи различных видов транспорта по транспортной сети» [142].

Доступность и улучшение транспортного обслуживания – важная составляющая социальных и экономических стратегий каждого субъекта России и макрорегионов в составе РФ (экономические зоны, федеральные округа).

Транспортное обслуживание – это первый сервис, с которым встречается турист во время путешествия, и во многом определяет впечатление от поездки [151, с. 122]. Считаем, что особый акцент необходимо сделать на целях и задачах транспортного обслуживания в туризме, т. к. именно от них зависит предоставление необходимого качества транспортных услуг российским туристам, что позволит сократить разницу между зарубежным и российским обслуживанием.

Для определения целей и задач транспортного обслуживания в туризме изучим имеющиеся формулировки транспортного обслуживания в туризме и трактовки учеными соответствующего понятия его содержания.

А. С. Мурзабулатов в своей работе «К вопросу о сущности транспортного обеспечения и транспортного обслуживания туристской деятельности» отмечает, «... что в литературе, касающейся вопросов экономики туризма, в большинстве своем авторы оперируют понятием «транспортное обслуживание». Отчасти это связано с тем, что некоторые из них отождествляют понятия «транспортное обеспечение» и «транспортное обслуживание» [97, с. 70]. Однако, на основании анализа понятий, можно сделать вывод, что термин «обеспечение» более обобщенное понятие, которое включает в себя и действия, и ресурсы для выполнения работ, а также включает в себя весь спектр действий, связанных с перемещением туристов («до», «в процессе» и «после»). А. С. Мурзабулатов в своей работе сформулировал понятие транспортного обеспечения туристской деятельности как «комплекс мероприятий (действий), направленный на осуществление перевозок туристов и багажа по определенному туристскому

маршруту всеми видами транспорта и охватывающих ... объекты транспортной инфраструктуры, а также ... транспортные средства и персонал» [97, с. 72].

В большом экономическом словаре под редакцией А. Н. Азрилияна под транспортным обслуживанием населения понимается «предоставление услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным, городским наземным электрическим, водным и железнодорожным транспортном пригородного сообщения» [20].

Понятие «транспортное обслуживание» определяет более узкое направление деятельности и раскрывает выполняемые процессы, но для более точного понимания что собой представляет термин, рассмотрим его в работах следующих авторов: Л. Б. Миротина, А. Н. Азрилияна, Г. Н. Кутеповой, О. Я. Осиповой, И. Ю. Лопаревой (таблица 1.1).

Таблица 1.1 – Определения понятия «транспортное обслуживание»

| Год  | Автор          | Понятие                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2002 | Л. Б. Миротин  | Определяет транспортное обслуживание как деятельность, связанную с процессом перемещения грузов и пассажиров в пространстве и во времени и предоставлением сопутствующих этой деятельности транспортных услуг [91].                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2008 | А. Н. Азрилиян | Транспортное обслуживание – конечный результат деятельности транспортных предприятий по выполнению договора перевозок. Представляет совокупность средств, форм и методов, обеспечивающих реализацию транспортной продукции (услуги) перед его заказчиком (продавцом или покупателем) [20].                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 2011 | Г. Н. Кутепова | Транспортное обслуживание – это комплекс взаимосвязанных услуг, предоставление которых всегда происходит в условиях воздействия случайных и непреодолимых факторов (погодные условия, техническое состояние транспортных средств, изменение политической ситуации в мире и в конкретной стране, военные действия, забастовки, терроризм, различие в национальных и культурных традициях и т. д.<br>Транспортное обслуживание в туризме – это не только доставка туриста к месту отдыха, обучения и др., но и трансфер «аэропорт-отель-аэропорт», или «железнодорожный вокзал-отель и обратно», экскурсии, доставки туристов к местам занятий дайвингом или горнолыжным спортом и др. [71]. |

## Продолжение таблицы 1.1

|      |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2012 | О. Я. Осипова  | Транспортное обслуживание – это совокупность услуг, предназначенных для перевозки туристов и их багажа из одного пункта в другой с достаточной скоростью и максимальным уровнем комфорта [102].                                                                                                                                                                 |
| 2017 | И. Ю. Лопарева | Транспортное обслуживание – это процесс, как часть системы экономических отношений в сфере обращения и распределения товаров, который предоставляется в виде совокупности его элементов, состоящих из продукции транспорта, транспортного процесса и организации взаимодействия между пользователем транспортного обслуживания и транспортными компаниями [73]. |

Источник: составлено автором на основе литературных источников [20; 71; 73; 91; 102]

Анализ понятий позволяет выделить несколько подходов к определению транспортного обслуживания как составляющей туристской деятельности, и как составной элемент комплексной туристской услуги, основанные на совершение факта перемещения пассажиров и багажа. Рассмотрев все представленные понятия, в дальнейшем исследовании будем опираться на понятие, предложенное О. Я. Осиповой, рассматривая как совокупность услуг по перевозке туристов.

Одной из задач освещения понятия «транспортное обслуживание» считаем необходимость определения источников происхождения, которые лучше объясняют исторические события прошлого для понимания проблем современного транспортного обеспечения туристской деятельности, определения будущих целей и задач.

Цели и задачи организации и управления транспортным обеспечением неоднократно менялись в соответствии с изменениями стратегии развития транспорта. В начале XX столетия основной задачей перед транспортным обеспечением стояла перевозка максимального числа пассажиров из точки «А» в точку «Б». Сейчас такие задачи потерпели глобальные «комфортные» изменения. Решение новых целей и задач позволили бросить вызов экономическим и социальным аспектам функционирования транспортной системы и превратить ее в безопасное, доступное, комфортное средство передвижения и времяпрепровождения туристов.

В таблице 1.2 представлены цели и задачи транспортного обслуживания России со времен XIX века.

Таблица 1.2 – Формирование целей и задач транспортного обслуживания туризма в хронологии изменений

| Период                             | Цель                                                                                                         | Задачи                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Предпосылки                                                                                        |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Вторая половина XIX – начало XX в. | Создание транспортной системы                                                                                | 1) создание транспортной инфраструктуры;<br>2) создание «быстрого», «комфортного» и «безопасного» транспортного средства;<br>3) увеличение объемов перевозок;<br>4) улучшение качества транспорта: скорость, надежность, регулярность                                                                                                                                       | Строительство железных дорог                                                                       |
| XX в.                              | Формирование маршрутной сети                                                                                 | 1) развитие транспортного обеспечения туристов за счет новых типов транспортных средств;<br>2) увеличение покрытия территорий сеткой маршрутов для новых видов транспорта;<br>3) снижение стоимости поездки для пассажира за счет увеличения пассажиропотока;<br>4) выработка подходов к повышению экономической эффективности общественного транспорта                     | Возникновение автомобильного и воздушного транспорта                                               |
| Конец XX в.                        | Развитие общественного транспорта                                                                            | 1) планирование пространства территорий с учетом путей сообщений и маршрутов транспорта;<br>2) сокращение времени на передвижение;<br>3) улучшение состояния покрытий дорожной сети;<br>4) разработка и внедрение автоматизированных систем управления и плановых расчетов движения транспорта;<br>5) формирование и оптимизация маршрутной сети на основе научных подходов | Конкурентная борьба между видами транспорта – Поиск новых форм обслуживания туристов на транспорте |
| Начало XXI в.                      | Формирование единого, доступного, безопасного транспортного пространства с возможностью снижения негативного | 1) повышение межрегиональной транспортной доступности;<br>2) обеспечение транспортной доступностью удаленные регионы;<br>3) сокращение времени в пути «от двери до двери»;<br>4) создание безбарьерной и комфортной среды для пассажиров и туристов на всем протяжении поездки;                                                                                             | Трансформация внутреннего туризма России                                                           |

Продолжение таблицы 1.2

|  |                                 |                                                                                                                                                                                                                                               |  |
|--|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | воздействия на окружающую среду | 5) внедрение цифровизации в процессы перевозки пассажиров и туристов, инфраструктуры и управления транспортом;<br>6) снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду;<br>7) повышение безопасности передвижения на транспорте |  |
|--|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

Источник: составлено автором

История транспортного развития с XIX века положила начало современному туризму. Именно формирование транспортной сети обусловило развитие туризма на перспективу. В свою очередь туристская активность во многом стала зависеть от транспортного обеспечения и технических условий транспортных средств. Произошедшая механизация транспорта во многом определила решение проблем со временем при перемещениях по большим пространствам страны.

Россия обладает мощным туристским потенциалом, имеет много уникальных и известных достопримечательностей, интересных локаций для отдыха, что обуславливает постоянный поток внутренних и въездных туристов. Однако масштабы территории страны определяют расстояния поездок, которые могут быть как краткосрочными, так и длительными, связанными с несколькими регионами. Путешествия всегда желанны, но ограничения на время отдыха делают временной фактор определяющим для установления расстояния и продолжительности туристической поездки. Новые технические достижения по увеличению скорости передвижения позволяют посещать и отдаленные места отдыха, а совершенствование инфраструктуры повышает транспортную доступность. В любой поездке важны удобства и приятные впечатления во время перемещения, поэтому рост туризма связан с обеспечением комфорта в транспортных средствах.

Изученный исторический ракурс свидетельствует о преимуществе рельсовых путей перед грунтовыми дорогами, которые становилось наиболее очевидным во время путешествий. В отличие от грунтовых, железные дороги обеспечивали ровное и размеренное движение, почти без толчков, что давало возможность

путешествующим в поезде читать и писать. Далее улучшилось качество обслуживания пассажиров в пути, и поездки на большие расстояния уже можно было рассматривать как приятное путешествие.

Одним из ключевых вопросов развития туризма была и остается безопасность передвижения. Борьба за безопасность движения по рельсовому пути началась еще до испытания первого паровоза [4, с. 164]. Самым убедительным доказательством надежности технической системы стал стремительный рост объема пассажироперевозок.

XX век способствовал дальнейшему укреплению и развитию транспортной системы туризма. После Первой мировой войны «роль катализатора туризма», как указывает А. Ю. Александрова, перешла от железнодорожного к автомобильному транспорту [4, с. 165]. В это период времени именно автомобильный транспорт позволил осуществлять поездки на территории, где не были проложены железнодорожные пути, а также обеспечили начало международного туризма, что не мог исполнить железнодорожный транспорт из-за страновых различий в применяемых транспортных средствах и их возможностях.

Конечно первые автомобили еще не обладали большими скоростными возможностями, но были мобильными и имели более разветвленную сеть дорог. Это обеспечило более широкий выбор маршрутов и направлений поездок, возможность самостоятельно определять удобное время для автотуризма. Конечно же автомобиль ни тогда, ни сейчас не заменил железнодорожный транспорт, т.к. на дальние расстояния был не приемлемым вариантом. Но со временем он стал у путешественников главным средством перемещения на короткие и средние расстояния во многих случаях, как и сейчас.

По времени в этот же период развивался не только автомобильный транспорт для перевозки пассажиров, но и воздушный вид транспорта. Самолеты для туристов позволили путешествовать на дальние расстояния, посещать другие континенты и быть в пути меньше времени, чем на морских перевозках. Отдаленные дистанции стали доступны более широкому кругу путешествующих лиц.

Конце XX века стал веком улучшений уже имеющихся видов транспортного обслуживания туристов. Именно в борьбе за привлечение туристов происходила не только конкуренция с применением ценовых инструментов, но и техническое совершенствование транспортных средств, улучшение количества и качества услуг.

Формируя предложение транспортных услуг, при продаже разрабатывался и предлагался комплекс обслуживания, чаще всего включая перемещение и питание, а также размещение и развлечения, которые делали длительные путешествия комфортными и насыщенными впечатлениями.

XXI век продолжил стремительный рост развития сферы туризма, которая считалась перспективной и доходной отраслью. С учетом роста доходов населения для путешествий стали доступны все виды транспорта. Туристы практиковали разнообразные краткосрочные поездки, используя общественный и личный транспорт, и длительные путешествия на самолетах, поездах, круизных лайнерах. До наступления пандемии COVID-19 число въездных туристских поездок в Россию составляло около 24,5 млн, а выездных – 45,3 млн [109]. Пандемийный период связан с жесткими ограничениями и приостановкой перемещения, вызвавших кризис в туристической индустрии. Однако после отмены запретных мер, сфера туризма стала быстро восстанавливаться. Статистические данные свидетельствуют, что в Российской Федерации наблюдается значительный рост по экономическим показателям (Приложение А).

В таблице 1.3 отражена динамика значений объема оказанных услуг туристических агентств и операторов, услуг размещения, подтверждающие рост численности путешествующих в РФ.

Объявленные санкции активизировали потенциал и делают страну еще более независимой от зарубежных технологий. Формируются новые тренды, которые определяют облик будущего мира. Влиянию таких трендов была подвержена индустрия внутреннего туризма и транспорт.

Таблица 1.3 – Динамика объема оказанных услуг турагентств и операторов, услуг размещения в Российской Федерации, млрд руб.

| Показатели                                                                                             | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Объем услуг туристических агентств, туроператоров и прочих услуг по бронированию и сопутствующих услуг | 166,5 | 172,1 | 179,8 | 91,9  | 149,8 | 217,6 | 285,9 |
| Объем услуг гостиниц и аналогичных услуг по предоставлению временного жилья                            | 219,9 | 255,7 | 247,7 | 183,4 | 284,5 | 350,2 | 428,9 |
| Объем услуг специализированных коллективных средств размещения                                         | 137,0 | 159,7 | 170,5 | 131,1 | 205,6 | 260,5 | 286,7 |

Источник: составлено автором по данным [109]

В России проводится новое строительство дорог, формирование транспортных коридоров, что обуславливает рост пассажиропотока в стране и численности туристов, открывающих новые места для посещений. Транспорт России переживает масштабные реформы: «умные» вагоны, комфортные автобусы, просторные и скоростные электрички [90]. Создаются такие комфортные условия на транспорте, что туристы выбирают общественный транспорт и путешествуют многократно на нем в период отдыха.

Развитие индустрии туризма и транспорта связано с развитием других высокотехнологичных сфер экономики, отраслей промышленности, IT-технологий и др. Скорость продвижения дает другой ритм экономики страны.

В связи с углублением в исторические данные будет проведена оценка потенциала развития в начале XXI века и результатов сегодняшнего переформатирования связанных с транспортным обслуживанием туристов сфер экономики.

Половина XXI века, AI-мир – апогей урбанизации, бум агломераций. Агломерации будут ключевой экономической единицей: рост интенсивности жизни, скоростное передвижение, новые виды транспорта/развитие

высокотехнологичного транспорта (воздушный, беспилотный), появление новых агломераций в приграничных зонах.

У транспортной отрасли выдающаяся значимость, поскольку она способствует инновационному пути развития, т. к. транспортная система, маршрутная сеть и сами пассажиры затрагивают почти все виды инноваций: продуктовые, процессуальные, рекламные, административные. Схема современного транспортного обслуживания в туризм отражена на рисунке 1.1.

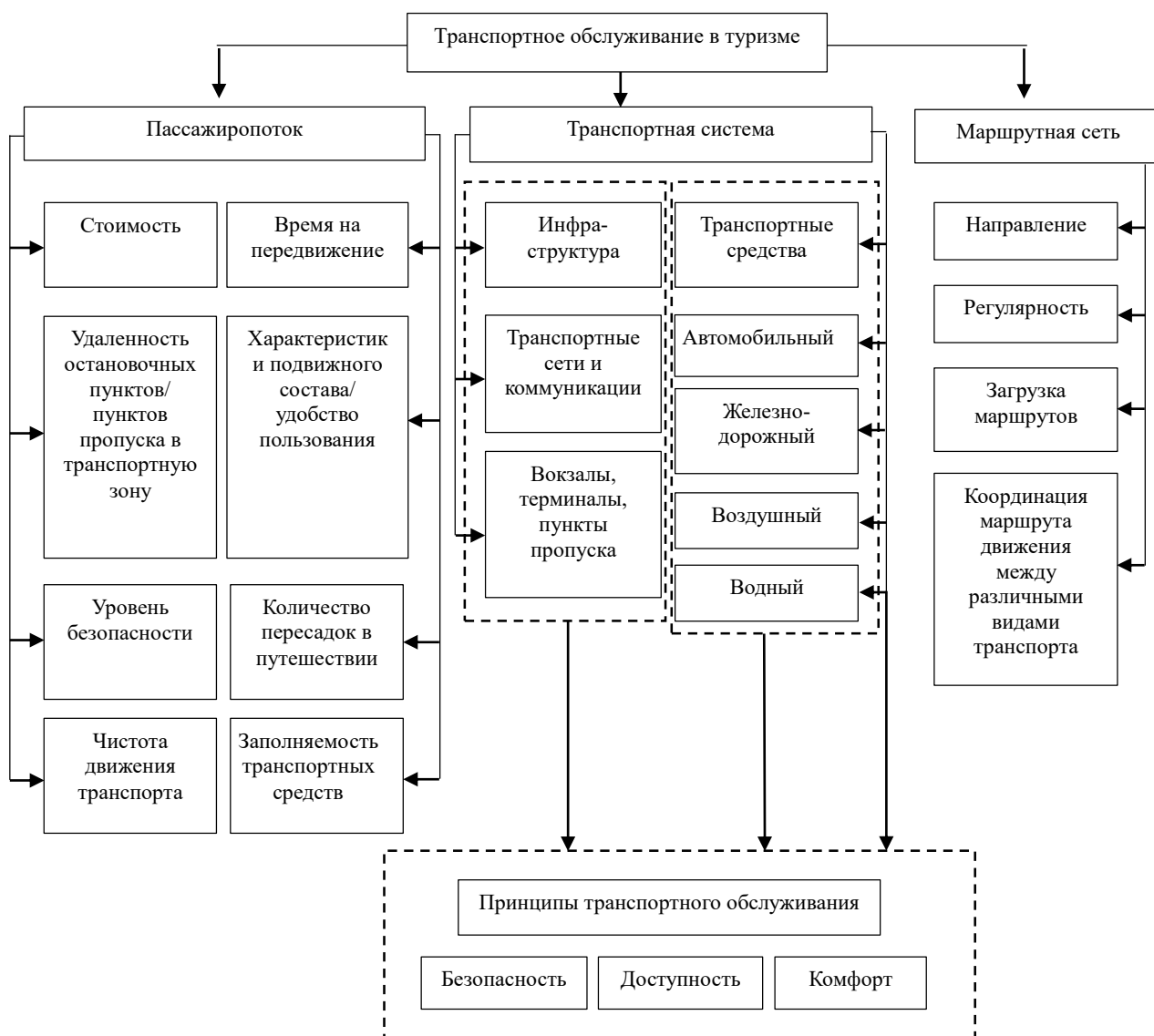


Рисунок 1.1 – Схема транспортного обслуживания в туризме

Источник: составлено автором

На формирование транспортного обслуживания туризма в России повлияла реализация поставленных к реализации целей и задач государственных программных документов, включая следующие:

- Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года [134];
- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [142];
- Национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства»;
- Национальный проект «Туризм и гостеприимство» [98];
- Государственная программа Российской Федерации «Развитие туризма», где указано, что важной задачей «эффективного решения в соответствующей отрасли экономики» является создание условий для обеспечения доступности гражданам поездок по стране в условиях комфортной и безопасной транспортной и туристской инфраструктуры [38].

Это связано с тем, что большинство людей готовы переносить перегруженность автострад и улиц в повседневной жизни, но не желают сталкиваться с такими проблемами во время отдыха на различных туристских объектах.

На рисунке 1.2 отражен составленный комплекс целей и задач транспортного обслуживания в развитии внутреннего туризма в стране в целом и регионах.

Развитие транспортного обслуживания сферы туризма нацелено на повышение экономических параметров и эффективного использования ресурсов. Решение указанной цели связано с реализацией мер усовершенствования по направлениям:

- развитие туристского транспорта: улучшение инфраструктуры авто, железнодорожных и других вокзалов, портов (речных и морских), железных и автомобильных дорог, реконструкция аэропортов и их строительство;
- модернизация и повышение качества туристских услуг: обеспечение повышенной безопасности и комфорта при перевозках пассажиров,

усовершенствование предоставляемых туристских средств транспорта, размещения и оборудования, введение новых технологий в обслуживание;

– доступность туристских услуг: понижение цены на покупку билетов, обеспечение тарифов для льготников и субсидий, усовершенствование скидочных и бонусных систем;

– диджитализация обслуживания туристов [70].

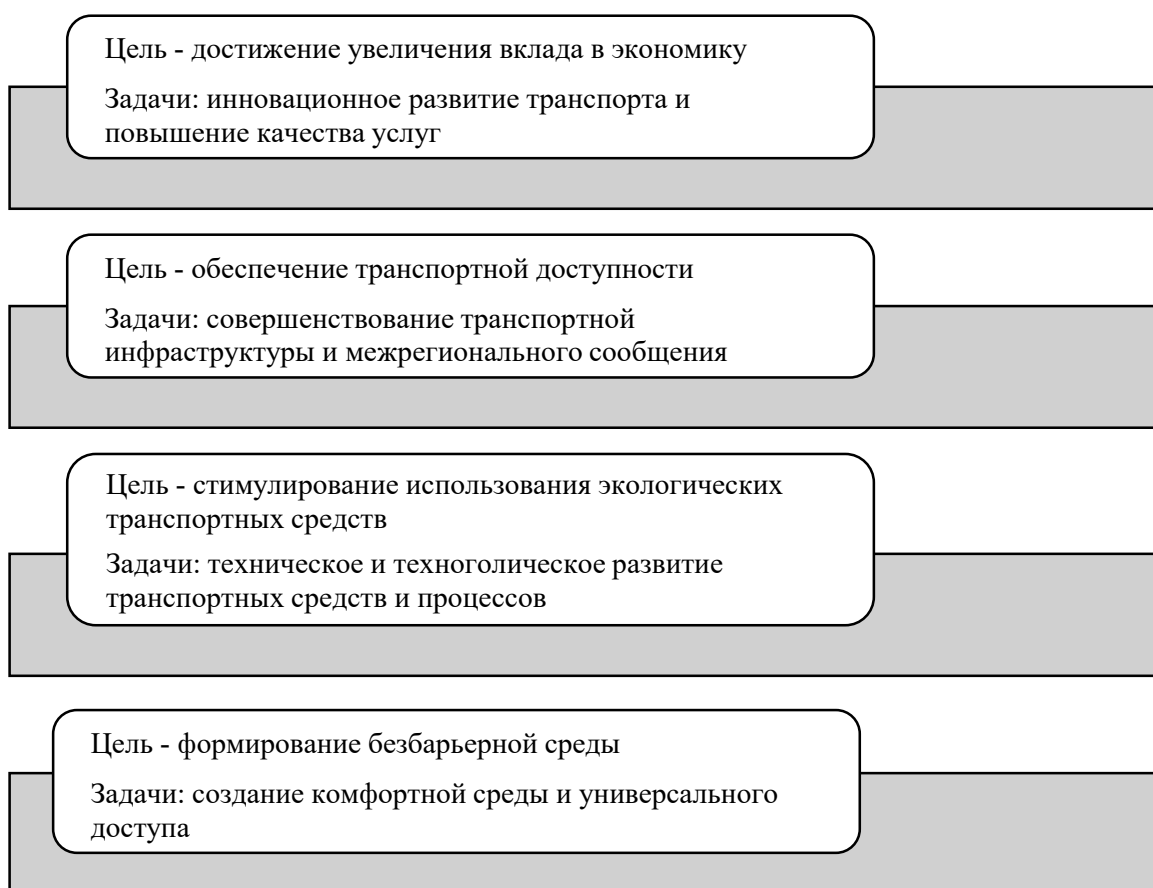


Рисунок 1.2 – Комплекс целей и задач обеспечения транспортного обслуживания в развитии внутреннего туризма

Источник: составлено автором

Решение отмеченных задач становится возможным с применением инновационных подходов, которые, как свидетельствует исторический опыт, формируют важные и прогрессивные изменения в процессах обслуживания, сказываются на качестве и востребованности услуг, а, следовательно, позволят увеличить туристский поток внутри страны и ее регионов.

В 2020 году в Минприроды России прошло заседание рабочей группы, посвященное вопросам обеспечения доступности особо охраняемых природных территорий федерального значения. В контексте активизации внутреннего туризма и государственной политики, есть растущий спрос на посещение природных мест в летний период.

Отдельные авторы выделяют роль транспортной инфраструктуры в развитии внутреннего туризма России в рамках общего территориального и стратегического планирования туристских регионов. Многие современные методы планирования включают анализ движения транспортных средств и мобильности людей и товаров. Однако, многие ошибки в планировании и оценке проблем, а также перспектив в сфере транспорта являются трудноустраняемыми, так как для изменения транспортной политики необходимо изменение принципов государственной региональной политики. Ранее используемая парадигма транспортного планирования обычно приводила к расширению дорог и парковок, что незначительно стимулировало дополнительные поездки и лишь увеличивало социально-экологические проблемы, но при этом транспортная доступность была не развитой. Поэтому в настоящее время ставится акцент на обеспечение транспортной доступности и улучшении условий поездок внутри страны.

Планирование, основанное на доступности, является второй целью транспортного обслуживания в развитии внутреннего туризма России, это особенно важно для развития новых туристских агломераций, поскольку достопримечательности находятся в разных местах, а недостаточное планирование транспорта уменьшает доступность для туристов, не являющихся пользователями автомобилей [90, с. 183]. Чтобы достичь этой цели, необходимо выполнить несколько задач:

- повысить межрегиональную транспортную доступность;
- обеспечить транспортную доступность для удаленных регионов;
- улучшить транспортную доступность и связь в городских агломерациях;
- привести транспортную инфраструктуру в соответствие с нормативными требованиями и обеспечить ее долгосрочную устойчивость.

Третьей целью обозначено стимулирование использования экологических транспортных средств. Следует отметить, что создаваемые транспортные средства всегда ориентировались на снижение вредного воздействия на окружающую среду, а новые средства передвижения минимизируют такие последствия при использовании (например, электротранспорт). И это делает их привлекательными для использования на отдыхе при перемещении, для сохранения уникальной флоры и фауны в местах посещения, природной среды страны в целом.

Для достижения этой цели требуется выполнить несколько задач:

- повысить уровень технического развития и декарбонизацию транспортного комплекса;
- пересмотреть жизненный цикл транспортных средств;
- уменьшить негативное воздействие транспорта на внешнюю среду, а также расширить транспортную доступность между регионами для экологически безвредных видов транспорта.

Применение экологического транспорта широко используется в международном туризме, и такой опыт отдельных стран стоит рассмотреть детально.

Известны усилия правительства Уэльса в борьбе с изменением климата. Формирование удобной для перемещений транспортной системы, расширение предложений для выбора и использования экологически безопасных форм общественного транспорта способствуют реализации задач устойчивого развития территории. Также проводятся меры по обеспечению наличия специальных дорожек для велосипедов и по организации пешеходных маршрутов для поощрения таких поездок и прогулок, а также достижению цели повышения уровня здоровья в Уэльсе [167].

Следующий пример транспортного обслуживания с использованием экологических средств передвижения касается национальных парков Малайзии, где обеспечивают обслуживание посетителей с ограниченными физическими возможностями. В отдельных случаях это обусловлено необходимостью использования транспорта, который не приспособлен для перевозки данной

категории населения, такого как речной или морской транспорт. В других случаях это связано с укоренившейся специализацией национального парка на определенные виды активного отдыха, таких как экстремальные виды спорта [169].

Таким образом, экстраполируя опыт Малайзии с использованием экологических средств передвижения, можно выделить и следующую цель использования транспортных средств – формирование безбарьерной среды, персонализированное обслуживание.

Для реализации этой цели нужно выполнить ряд задач:

- обеспечение доступной среды для пассажиров с ограничениями жизнедеятельности (далее – ОЖД) «от двери до двери»;
- создание комфортной среды для пассажиров с ОЖД на протяжении всей поездки;
- предоставление высококвалифицированного и качественного обслуживания туристов с ОЖД.

Транспортное обслуживание туристов базируется на применении транспортных средств и использовании транспортной инфраструктуры, которая создается при реализации масштабных строительных проектов и больших объемов финансирования, а, следовательно, зависит от целенаправленной государственной политики и реализации экономических мер поддержки.

В некоторых исследованиях выявляется проблема нехватки транспортных средств для обслуживания населения в периоды больших сезонных колебаний туристов, что «является еще одной задачей по улучшению транспортного обеспечения в развитии внутреннего туризма России» [89, с. 187].

Наряду с выделенными целями важным методологическим аспектом решения задач транспортного обслуживания является единая межрегиональная система управления туристским транспортом, критерии характеристики которой отражены на рисунке 1.3.

Создание единой межрегиональной системы управления туристским транспортом доставки туристов к/от мест отдыха позволит решить задачу дефицита

бюджетных средств и выйти на новый уровень в развитии транспорта как ключевого фактора в развитии туризма и экономики страны [112, с. 1225].

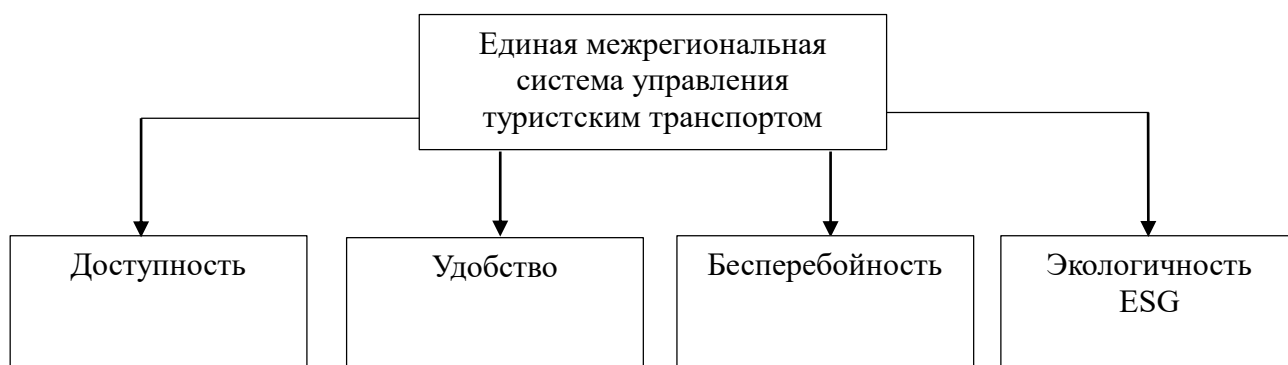


Рисунок 1.3 – Критерии единой межрегиональной системы управления туристским транспортом

Источник: составлено автором

Следует отметить, что улучшение транспортной инфраструктуры и качества услуг может увеличить поток туристов, а значит создать новые рабочие места и увеличить занятость в регионах, а также доходы от туризма.

В связи с этим к основным задачам развития транспортного обслуживания туризма следует отнести решение следующих задач:

- сбалансированное развитие единой транспортной инфраструктуры, предполагающее согласованное комплексное развитие всех ее элементов для достижения целевых ориентиров туристской отрасли и экономики страны в целом;
- разработку методических положений по организации проектного управления развитием транспортного обеспечения инфраструктуры внутреннего туризма [83].

На основе анализа научной литературы были выделены основные закономерности в развитии транспортного обслуживания внутреннего туризма в России:

1. Взаимосвязь активности туризма и развития транспортного обслуживания.

2. Значительное воздействие состояния транспортного обслуживания на возможности развития внутреннего туризма в России.

3. Территориальное перемещение туристов и их количество базируется на возможностях транспортного обслуживания.

4. Обязательность выполнения стандартов качества транспортного обслуживания туристов.

5. Нацеленность на соблюдение экологических норм.

6. Нацеленность на техническое совершенствование с применением инновационных подходов.

7. Согласованность мер транспортного обслуживания с программами развития туристических регионов.

Хорватские исследователи в своей работе рассмотрели транспортное обслуживание и его влияние на туристические потоки в национальных и природных парках страны. Исследование охватило 16 из 19 парков по основным входам для посетителей. Оценка транспортного обслуживания была проведена на основе таких показателей, как доступность транспорта (автобус, морское судно, катамаран или паром), частота автобусного сообщения, удаленность от городов и крупных туристских центров. Каждая охраняемая территория была оценена по указанным показателям и ранжирована соответствующим образом. Для определения связи между транспортным обслуживанием и туристическим потоком был проведен корреляционный анализ для каждого национального и природного парка, где оценка транспортного обслуживания была независимой переменной, а количество посетителей – зависимой переменной [160].

По изложенному материалу можно сделать вывод о том, что транспортное обслуживание играет важную роль в регулировании туристического потока стране, формировании условий развития внутреннего туризма России. Транспортное обслуживание является частью туристской индустрии, обеспечивая мобильность туристов, направления поездок и доступ к различным туристским дестинациям. Качественное транспортное обслуживание способствует росту количества туристических поездок и развитию туристской инфраструктуры. В России цели и

задачи транспортного обслуживания внутреннего туризма направлены на техническое совершенствование с применением инновационных подходов для обеспечения предоставления качественных транспортных услуг.

## **1.2 Факторы, определяющие инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма**

Инновации занимают ключевую роль во всех отраслях экономики страны и повышают их эффективность работы. Инновационная деятельность в туристском комплексе страны является первостепенной по значимости научной и практической задачей. Сейчас в стране происходят качественно новые изменения в развитии экономики, в том числе усиление экономической самостоятельности регионов. Разработка и обоснование основных принципов, обеспечивающих инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации в различных регионах страны, обеспечит основные направления стратегического развития туристской деятельности в современных условиях.

В течение приблизительно 20 лет экономика России развивалась в «условиях VUCA-мира – нестабильного, неопределенного, сложного и многозначного [84, с. 382]. На за последние несколько лет произошли существенные изменения в экономике из-за последствий коронавирусной пандемии, санкционного давления, распространения цифровизации.

Экономика и деловая среда переживают период кардинальной трансформации, крупных изменений и пересмотра стратегии развития, что «породило новую реальность, которая получила название мира BANI» [84, с. 382]. Новые условия связаны с неопределенностью, неизвестностью будущего, и для

обеспечения устойчивости деятельности и правильности принимающих решений, как показывает мировой опыт, основой выступает использование инноваций, которые обеспечивают действенными инструментами и новыми технологиями для развития отраслевого бизнеса.

Сфера туризма нуждается в поддержке и стимулировании инновационной деятельности не в меньшей степени, чем индустриальные отрасли, где новации в определенной степени разрабатываются силами научно-исследовательских организаций, а также собственными научно-техническими подразделениями.

Важность понимания вопроса развития транспортного обслуживания в сфере туризма, ориентированного на инновации, обозначается на макро-, мезо- и микроуровнях. В связи с этим представляется целесообразным рассмотреть имеющиеся трактовки понятия «инновация».

Сегодня «инновация» является одним из наиболее используемых в экономических источниках и в общественных выступлениях термином. Существует множество дефиниций и определений этого термина, что объясняется периодом всемирной инновационной экономики. В разных источниках и современных документах термин «инновации» встречается совсем разный. При анализе имеющихся определений выявляется значительное многообразие точек зрения и подходов, в таблице 1.4 представлены термины, отобранные автором для данной диссертации.

Таблица 1.4 – Определения понятия «инновация» в авторских вариантах

| Термин «инновации»                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Автор                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| это качественные изменения в производстве, касающиеся и самой техники и технологий, но и также путей организации руководства и производства                                                                                                                                                                                                                    | Ю.В. Яковец<br>[158, с. 95] |
| «инновации» или «нововведения», представляют из себя новейшую услугу, идею или продукт, которые можно предложить на рынок и за которые потребитель готов заплатить. Если изобретение успешно продается, то теперь оно нововведение (Это специальный процесс, при котором новая концепция или же изобретение начинают приобретать ценность в области экономики) | Б. Твисс<br>[137, с. 37]    |

## Продолжение таблицы 1.4

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| это такой общественный, технический или экономический процесс, который через практическое использование идей и изобретений позволяет создать лучшие по своим свойствам изделия, технологии, способные на рынке принести дополнительный доход.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Б. Санто<br>[122, с. 11].                                             |
| любое возможное изменение, случившееся благодаря новым, а также усовершенствованным результатам: производственные, снабженческие и сбытовые стадии могут быть улучшены при помощи технических, технологических и организационных решений                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Й. Шумпетер<br>[156, с. 5].                                           |
| прибыльное использование новшеств в виде новых технологий, видов продукции и услуг, решения, связанные с планированием процессов и техническими аспектами, а также социальными экономическими вопросами, включая изготовление, финансы, коммерцию, административные или другие области                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Ю.П. Морозов<br>[94, с. 6]                                            |
| это возможность получить конкурентные преимущества                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | М. Портер<br>[15, с. 215]                                             |
| это понятие в качестве процесса превращения потенциальных возможностей в новейшие идеи, успешно внедренные в практическую деятельность                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Д.Тидд, Д. Бессант,<br>К. Павитт<br>[175, с. 4]                       |
| объект, внедренный в производство в результате проведенного научного исследования или сделанного открытия, кардинально отличающегося от прошлого объекта                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | В.Г. Мединский<br>[77, с. 5]                                          |
| Результат творческой деятельности, направленной на разработку, создание и распространение новых видов конкурентоспособной на мировом рынке продукции, современных технологий, внедрение новых, адекватных рыночным условиям хозяйствования организационных форм и методов управления, новых экономических структур                                                                                                                                                                                                                                                                            | В.В. Герасимов,<br>Л.С. Минина,<br>А.В. Васильев<br>[37, с. 5]        |
| То же что и нововведения. Процесс или результат превращения творческой идеи в полезный продукт, услугу или метод выполнения работы; способ организации деятельности по воплощению знаний в практические новшества для удовлетворения потребностей индивидов и организаций, социальных групп и общностей, всего общества. Важное конкурентное преимущество организации, основанное на использовании знаний и реализуемое благодаря компетентности ее собственников, менеджеров и персонала. Исходным компонентом инновации являются новые знания о целях, средствах и результатах деятельности | Б.З. Мильнер,<br>В.Л. Макаров,<br>В.И. Маевский. и др.<br>[79, с. 24] |
| введенный в употребление новый или значительно улучшенный продукт (товар, услуга) или процесс, новый метод продаж или новый организационный метод в деловой практике, организации рабочих мест или во внешних связях                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ФЗ-№127 от<br>23.08.1996 (ред. от<br>24.07.2023)<br>[147]             |

Источник: составлено автором по материалам [15, 37, 77, 79, 94, 122, 137, 147, 156, 158, 175]

Инновации во всех смыслах слова включают новейшие разработки из мира технологий, но также новые аспекты к формированию работы. Они появляются в

обновленном дизайне вещей, улучшении процессов производства, инновационном пути к маркетингу и разработке новейших методов повышения квалификации сотрудников. Они могут иметь незначительный и простой характер, основываясь на постепенном накоплении мелких достижений, а не на единственном большом технологическом рывке.

Стоит отметить, что использование таких терминов как «нововведение» и «инновация» взаимозаменяемо и не имеет принципиального значения. Эти термины отражают различные аспекты одного и того же понятия.

Существует три термина: нововведение, инновация и новшество. Новшество – то, что только придумали. Нововведение – это такое новшество, которое было внедрено и применено на практике. Инновация – это нововведение, приносящее доход.

Именно так определяют эти термины разнообразные учебные пособия по менеджменту инноваций. Но, конечно, не все так легко. Фактически эти термины и являются инновациями, но на различных ступенях своего развития (степени зрелости).

Таким образом, мы можем выделить список (не совсем полный) свойств, которые характеризуют термин «инновация» с различных точек зрения: наилучшая деятельность на рынке, наилучшие свойства продуктов, дополнительный заработок, соотношения с формальными требованиями, первенство на рынке, отличное качество, кардинальность перемен, способность к переменам, и т. д.

С учетом санкционного давления на экономику Российской Федерации, принципы инновации и ее процветания стали ответом на значительный экономический кризис, который затронул все области хозяйствования. Этот кризис можно охарактеризовать как финансовый и системный, однако главной его причиной является отсутствие эффективного механизма интеграции итогов фундаментальных и прикладных исследований в работу экономических секторов.

Выход из кризиса предполагает такой шаг к высокотехнологичной, ресурсосберегающей и инфраструктурной экономике. Нужно усвоить,

распространить и применить полученные в ходе научных работ новую информацию и знания в хозяйственной сфере.

С. С. Галазова в опубликованной работе «Проектный подход к управлению инновационной деятельностью» обозначила, что нынешние реалии эффективного развития существующих хозяйственных систем и сохранения их конкурентоспособности можно достичь путем создания инновационной продукции и трансформирования определенных результатов в инновационные блага, которые способны принести доход в результате их применения или продажи [35].

Систематизируя исследуемые понятия, можно определить свое видение определения инновации – идеи, работающие на будущее, любое возможное изменение, позволяющее получать большую прибыль, снижать издержки, увеличивать производительность и повышать эффективность действующей системы.

Исследования закладываемого содержания в понятие инновации определили формулировку авторского варианта понятия инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма как комплекса действий транспортной инновационно активной системы, включающей многослойную структуру услуг, в рамках которой осуществляется интеграция в пространстве и во времени предоставления транспортной услуги по перевозке туристов от места жительства до места отдыха и сопровождения в период путешествия. При таком подходе в обслуживании меняется структура активов, политика формирования затрат, инвестиций и обеспечения сбалансированного роста основных финансовых параметров деятельности в сфере туризма.

Наряду с общими понятиями об инновациях важно исследовать основные направления развития инновационных принципов, на которые ориентируется транспортная система. Важнейшим направлением инновационно ориентированной деятельности является переход на прогрессивные принципы транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации как общие доступных, так и туристских перевозок, автоматизация, электронизация и информатизация всех звеньев

транспортного комплекса и видов транспорта, и в первую очередь процессов обслуживания и управления.

При определении инновационных принципов, применяемых для обеспечения развития деятельности в сфере туризма, рассмотрим основные факторы, определяющие инновационную направленность и получаемые преимущества.

М. Е. Портер при анализе влияния элементов хозяйственной среды на активность «предпринимателя-инноватора» делает вывод о существующей зависимости состояния среды и «возможностей для технологического прогресса» [115]. Изучая мировые примеры, М.Е. Портер сформулировал основные факторы, среди которых:

- требования потребителей;
- состояние конкуренции;
- действие производственных факторов;
- взаимосвязи сегментов экономики.

Д. И. Морозов в своей работе «Принципы инновационного развития предприятия» определил следующие факторы, определяющие необходимость инновационного развития:

- глобализация экономики,
- быстрое изменение внешней среды,
- неустойчивость рынка,
- высокий уровень конкуренции,
- усиление технического и технологического прогресса,
- истощение традиционных ресурсов,
- сокращение жизненного цикла товара [93, с. 182]

Следующие исследование влияния факторов на инновации будет выполнено предметно к транспортному обслуживанию. Е.Н. Потехина определила факторы, оказывающие влияние на развитие транспортных систем, и выделяет основной из них – цифровизацию, которая «подразумевает под собой разработку инноваций, новых схем транспортировки, развитие интернет-торговли и прочее» [116, с. 193].

Такие исследования дали возможность определить факторы, определяющие инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма (рисунок 1.4.).

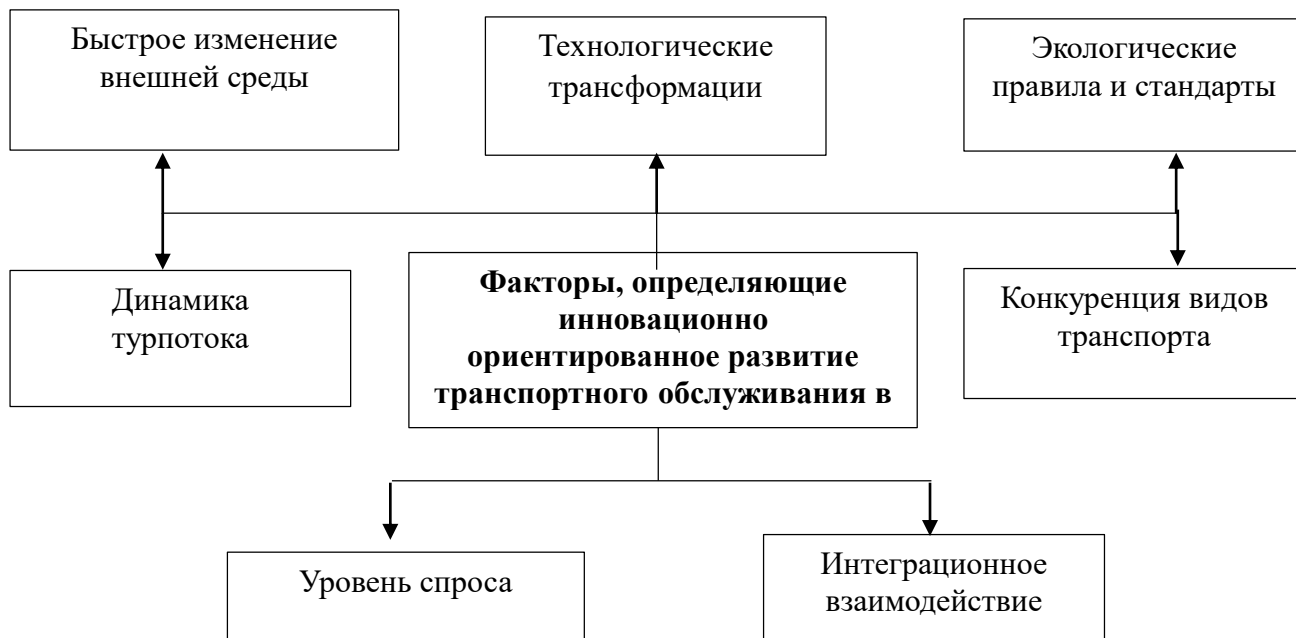


Рисунок 1.4 – Факторы, определяющие инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма

Источник: составлено автором

Действие факторов создает условия функционирования транспортной инновационно активной системы. Все эти факторы влияют на поставленные перед транспортным обслуживанием задачи, связанные с увеличением объемов перевозок, улучшением уровня обслуживания пассажиров, повышением безопасности перевозок, снижением стоимости, повышением гибкости и эффективности деятельности.

«Стремление к инновационно ориентированным принципам организации транспортного обслуживания в сфере туризма» обуславливают процессы постоянных изменений по совершенствованию деятельности [84, с. 383]. Транспортное обслуживание туризма всегда было основано на стандартных принципах, но в связи с изменениями во внешней среде выросла необходимость в

добавлении инновационных принципов, которые бы влияли на быстрое развитие транспортного обслуживания и его конкурентоспособность на рынке.

Принципы транспортного обслуживания туризма отражены на рисунке 1.5.



Рисунок 1.5 – Принципы транспортного обслуживания туризма

Источник: составлено автором

Ниже представлено краткое определение каждого из принципов, а также их влияние на транспортное обслуживание.

Системно-организующие принципы подразделяются на три подгруппы:

1. Структурные принципы создают общую структуру транспортного обслуживания в сфере туризма. При соблюдении этих принципов транспортное обслуживание будет функционировать стабильно и устойчиво. Структурные принципы включают в себя системность, синергию, иерархичность, открытость и централизованность или децентрализованность.

2. Принципы процесса позволяют эффективно и правильно работать отдельным процессам транспортного обслуживания, которые приводят к получению необходимой туристской услуги или продукта сферы туризма. Эти принципы являются двигателем самого транспортного обслуживания, которые приводят нас к итоговому результату. Этические принципы, такие как единство, непрерывность, разделение труда, дисциплина и связность, являются основой для транспортного обслуживания.

3. Принципы регламентации нацелены на регулирование внутренних отношений включают в себя целесообразность, законность и ответственность.

Вторая группа – системно-инновационные принципы, действуют при усовершенствовании процессов и функций и включают:

1. Принципы эволюционного развития, позволяющие транспортному обслуживанию быстрее и эффективнее достигать необходимых результатов в условиях постоянных изменений внешней среды. Однако не все новые механизмы выживают в данной среде и остаются только самые сильные. На эволюционное развитие влияет ряд таких принципов как: поступательное развитие, цикличность, сменяемость, слабое звено, адаптация и рационализация [39].

2. Принципы преемственности гарантируют сохранение важных принципов транспортного обслуживания при его изменении. Это аналогично наследованию вещей в повседневной жизни. В случае транспортного обслуживания, принципы преемственности позволяют сохранить необходимые функции, которые отображают суть транспортного обслуживания, даже при переходе к новому.

3. Принцип инерции позволяет новым инновационным процессам двигаться благодаря предыдущим процессам (без создания новых механизмов передвижения).

4. Принцип подвижного равновесия позволяет находится в равновесии, в условиях изменения внешней и внутренней среды, и это происходит вследствие создания новых механизмов [69].

5. Принцип своевременности отвечает за готовность транспортного обслуживания к внедрению инновационных принципов. Так как не всегда

транспортное обслуживание готово к новшествам, данный признак является индикатором зрелости и готовности к изменениям.

6. Принцип новаторства/инновационности позволяет постоянно обновлять уже существующие положительные эффекты от предыдущих внедрений новых механизмов. Благодаря этому принципу транспортное обслуживание всегда находится в актуальных условиях роста и улучшений.

Рассмотрим результаты внедрения инновационных принципов развития транспортного обслуживания в сфере туризма на примере железнодорожного вида транспорта (риснок 1.6).

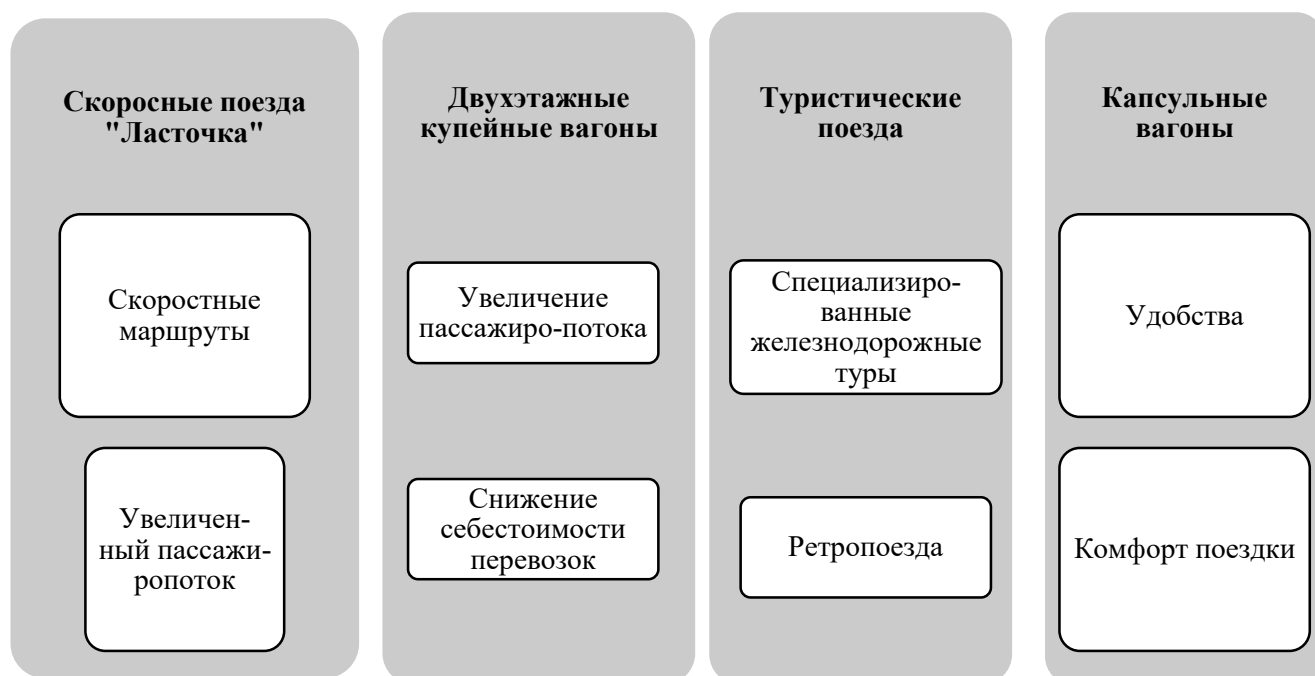


Рисунок 1.6 – Ориентированные на инновации решения и результаты в обслуживании туристов при использовании железнодорожного вида транспорта

Источник: составлено автором

В течение долгого периода железнодорожные перевозки в России осуществлялись пассажирскими поездами еще советского наследия и путешествующие испытывали неудобства в таких несовременных транспортных средствах. Отсутствие условий комфорта при поездке на поезде зачастую стирало

впечатления от путешествия на отдыхе и не располагало, а сдерживало желание и процессы планирования будущих туров. Заметные изменения железнодорожных составов для пассажиров относятся к последнему десятилетию, когда стали проводить замену вагонов, внедрять новшества в обслуживании. И это вызвало полное одобрение пассажиров, желающих путешествовать чаще, а, следовательно, можно наблюдать повышение привлекательности поезда как вида транспорта для туристических поездок при использовании инновационных решений.

В начале 2010-х годов в России наладилось производство электровозов и пассажирских вагонов, способных эксплуатироваться со скоростью 160 км/ч. В это же время компания Siemens локализовала производство скоростных поездов «Ласточка» в России (Свердловская область). Это сделало возможным массовую организацию дневных скоростных маршрутов дальнего следования. Это нововведение было встречено пассажирами с большим успехом и сделали такие поезда наиболее востребованными для путешествий. Более того, поезда «Ласточка» и дневные экспрессы быстро завоевали доверие, заменили большую часть конкурирующих с ними по маршруту автобусов и разгрузили дальние поезда. И это неудивительно: еще 11 лет назад из Москвы в Нижний Новгород нужно было ехать в поезде целую ночь (или лететь самолетом), теперь же между городами ходит по несколько поездов «Ласточка» в день, а время поездки занимает чуть больше 3,5 часов (если брать время между центрами городов, это даже быстрее, чем самолет).

Аналогично, за несколько часов можно уехать из Москвы в крупные туристские агломерации: Ярославль, Брянск, Белгород, Смоленск, Орел, Курск и др., из Санкт-Петербурга в туристические города: Великий Новгород, Псков и др. При этом поезд «Ласточка» позволяет комбинировать перемещение не только на электричестве, но и с тепловозом на отдельных участках маршрутов, тем самым увеличивая доступность различных территорий.

Внедрение двухэтажных купейных вагонов тоже новшество на железной дороге России. Изначально эти вагоны преподносились как замена плацкарта, однако потом они стали рассматриваться как самостоятельный сегмент перевозок,

а плацкарту была придумана другая замена – капсульные вагоны, и далее будет изложен материал. Благодаря второму этажу в купейном вагоне не 36, а 64 места, себестоимость перевозки одного пассажира ниже, чем в одноэтажном купейном вагоне. Это дает возможность установить доступные для пассажиров тарифы (в большинстве случаев, билет на двухэтажный поезд стоит совсем немногим дороже плацкарта, хотя есть исключения). Во-вторых, это решение проблемы дефицита провозной способности, которая остро встает на многих направлениях. Летом купить билет на поезд из Москвы для путешествия на юг крайне проблематично, а новую «нитку» графика не удастся разместить. В 2022 и 2023 годах двухэтажные поезда существенно улучшили ситуацию с билетами и обеспечили увеличение турпотоков.

Следующее новшество – туристические поезда. В последние годы на фоне быстрого развития внутреннего туризма стали появляться новые железнодорожные маршруты, ориентированные преимущественно или полностью на туристов. Эти маршруты можно разделить на 2 большие группы.

Первая – это специализированные железнодорожные туры, или, как их называют, круизные поезда. Обычно такой тур представляет собой 2-7 дневную поездку по интересным туристским местам, и, как правило, предусматривает ночевки в поезде (впрочем, если маршрут длинный, периодически путешественников заселяют в отели). В стоимость тура может быть включено питание и экскурсии.

Вторая группа маршрутов объединяет обычные поезда, назначенные для улучшения транспортной доступности отдельных туристских локаций. Но польза от них есть не только для туристов – эти поезда перевозят и обычных пассажиров в удобных и комфортных условиях поезда. Например, под Ржевом построили Мемориал Советскому Солдату и запустили к нему из Москвы скоростной поезд «Ласточка». И более того, у жителей Ржева и соседних городов теперь есть быстрый и удобный дневной поезд в Москву.

Другой пример. Для развития туризма в западной Карелии запустили прямой поезд из Москвы и поезд «Ласточка» из Санкт-Петербурга, и в результате у

жителей Сортавалы и Лахденпохьи есть возможность за 3,5 часа добраться до северной столицы и в продолжение одной ночи – до Москвы, а москвичи и петербуржцы на выходные часто ездят на Ладжские шхеры.

Отдельная тема – ретропоезда – новшество в обслуживании, которое предлагается туристам. В большинстве случаев на выделенном пригородном поезде меняют тепловоз на паровоз и делают соответствующий интерьер, вводят обслуживание. Так появились ретросоциальные поезда Бологое – Осташков и Ярославль – Рыбинск. Есть и сугубо туристские ретропоезда, например, Рускеальский экспресс с вагонами в интерьере XIX века.

Новация для железной дороги – капсульные вагоны. Эту инновацию можно упомянуть авансом, т.к. на сеть капсульные вагоны еще не вышли, пока есть (или вот-вот должны появиться) только опытные образцы. Но важность такой разработки для России переоценить сложно. Капсульные вагоны – решение извечных проблем пассажиров плацкарта, жалующихся на неприятных попутчиков. Ведь если для тех, кто путешествует семьями или компаниями, есть купейные вагоны (в т. ч. двухэтажные), то те, кто едет в одиночку или вдвоем, сейчас отправляются в плацкарты, где условия пребывания мало комфортные. В новых «капсульных» вагонах для пассажира, судя по фото образца, места побольше, чем на плацкартной полке. Компоновка продумана таким образом, что у каждого пассажира есть изолированная зона, скрытая от посторонних глаз и других частей тела. Поэтому для поездов дальнего следования такие вагоны будут востребованы и пассажирами, и туристами.

Инновационные принципы, внедренные на воздушном транспорте, в большинстве относятся к обслуживанию в аэропортах. Большинство аэропортов в России внедрило цифровые решения для «упрощения регистрации пассажиров и обработки багажа, предоставляют информацию о рейсах в режиме реального времени и обеспечивают бесконтактные процессы оплаты и посадки» [114, с. 665].

Инновационно ориентированные решения, применяемые в обслуживании туристов при использовании воздушного вида транспорта, отражены на рисунке 1.7.

|                                                                  |                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Терминалы самообслуживания</b>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• самостоятельная регистрация на рейс</li> <li>• самообслуживание при сдаче багажа</li> </ul>        |
| <b>Использование биометрии</b>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ускоренное прохождение контрольных процедур</li> <li>• бесконтактное обслуживание</li> </ul>       |
| <b>Применение роботов и технологий искусственного интеллекта</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• предоставление пассажирам информации</li> <li>• обеспечение безопасности</li> </ul>                |
| <b>Голосовые помощники и виртуальная реальность</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• информационное обеспечение</li> <li>• программы развлечения во время полетов</li> </ul>            |
| <b>Новые виды транспорта</b>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• расширение обслуживания</li> <li>• совершенствование условий транспортного обслуживания</li> </ul> |

Рисунок 1.7 – Ориентированные на инновации решения в обслуживании туристов при использовании воздушного вида транспорта

Источник: составлено автором

При разработке темы диссертации по выделенным направлениям (рисунок 1.7) изучены образцы решений с применением цифровых технологий в зарубежных и российских аэропортах [114].

#### 1. Терминалы самообслуживания.

Уже с 2018 года американские авиакомпании в международном аэропорту Индианаполиса (IND), который многократно признавался лучшим аэропортом Северной Америки, использовали при регистрации обычный способ и терминалы самообслуживания. Такие терминалы позволяли пользователям самостоятельно регистрировать на рейс пассажиров и их багаж, распечатывать посадочные талоны, т.е. появилась возможность удобного самообслуживания и сокращения времени

пребывания в аэропорту, когда можно без участия стояния в очередях к стойкам регистрации проходить в зону посадки.

В российских аэропортах подобные терминалы самообслуживания уже также применяются, но еще не так востребованы пассажирами, и, например, в аэропорту «Шереметьево» можно часто наблюдать очереди у стоек регистрации как на внутренних направлениях, так и международных рейсах. Это никак не связано с работоспособностью терминалов, а скорее с ментальностью большинства пассажиров, желающих переложить ответственность за правильность процедур на специалистов аэропорта.

## 2. Использование биометрии.

В международном аэропорту Чанги в Сингапуре еще в 2017 году были размещены терминалы самообслуживания с технологией применения биометрии или сканирования лиц пассажиров. И это позволило ускорить процессы регистрации пассажиров на рейсы, сдачи багажа и прохождения контрольно-пропускных процедур с помощью автоматических электронных алгоритмов, а также сократить непосредственное участие работников аэропорта в обслуживании.

В аэропорту Дубай в Объединенных Арабских Эмиратах с 2018 года используется «Умный туннель», при прохождении которого осуществляется биометрическое распознавание пассажиров и автоматизируется паспортный контроль. Это позволило сократить время процессов до секундных промежутков и существенно ускорить обслуживание в аэропорту. У пассажиров высвобождается время и улучшаются удобства прохождения обязательного пропускного контроля.

Применение биометрии в российских аэропортах стартовало также в 2018 году. В Москве началась реализация пилотного старт-проекта по распознаванию лиц на контроле в аэропорту Шереметьево при прохождении рамок специального турникета и электронном сканировании посадочного талона.

## 4. Применение роботов и технологий искусственного интеллекта.

Основными направлениями внедрения таких инноваций являются меры организации предоставления пассажирам информации и обеспечения безопасности в аэропортах. Примеры могут демонстрировать различные страны, например, в

Германии – использование гуманоидного робота в информационном обслуживании пассажиров в аэропорту Мюнхена, в Японии – использование робота с технологией обнаружения вторжений для обеспечения безопасности и сопровождения пассажиров.

В российских аэропортах применение роботов началось с оснащения складов хранения багажа, обеспечивающих быстрое нахождение и своевременную транспортировку сданных сумок и чемоданов в самолет, что во много раз ускорило проведение операций с доставкой багажа и снизило число сбоев при транспортировке.

#### 4. Голосовые помощники и виртуальная реальность.

В международном аэропорту Сиднея в Австралии регистрация на рейс через голосового помощника стала доступной с 2018 года. Также с помощью голосового помощника можно получать полную информацию о рейсе в удобное время и месте нахождения, не привязывая только к информации на стойках или табло.

В международных аэропортах на рейсах испанских авиакомпаний начали применять технологию виртуальной реальности для программ развлечения пассажиров. Такие технологии предоставляют пассажирам возможности обустройства досуга во время полета в самолете занятием игр, просмотра фильмов и роликов.

Внедрение голосового помощника в 2023 году начала практиковать российская авиакомпания NordStar. Технология Искусственного интеллекта позволяет обеспечивать информирование пассажиров о расписании рейсов, корректировке полетных программ и прочих актуальных новостях.

#### 5. Новые виды транспорта.

Зарубежные фирмы проводят разработки и испытания новых образцов транспортного обслуживания. Так, японская компания Toyota финансирует проект по созданию летающего автомобиля. Такие новшества имеют будущий потенциал и повышенную экономическую выгоду при внедрении.

Некоторые инновации в сфере транспорта на данный момент не внедрены в России, но это следующий этап внутреннего развития, и соответствующие материалы будут представлены далее.

В заключении анализа реализованных инновационных принципов хотелось бы поддержать акцент внимания Е. Н. Потехиной на фактор цифровизации в развитии транспортных систем, который не только обеспечивает внедрение в транспортное обслуживание современных технологий, но и мощный потенциал в развитии и будущей деятельности транспортной инфраструктуры [116]. Активное использование цифровых технологий позволит улучшать условия обслуживания на этапах ожидания, перевозок и переходов.

Проанализировав вышеуказанный материал, отметим, что для следующего инновационного рывка и внедрения инновационных принципов развития транспортного обслуживания в сфере туризма необходимы в комплексе все виды инноваций, как процессные, так и продуктовые, постоянная инновационная активность в основных и смежных отраслях для осуществления взаимодействия в процессах обслуживания. Это позволит обеспечить согласованность работы участников процессов транспортного обслуживания в сфере туризма, достаточность транспортных средств и обеспеченность выбора туристических маршрутов с учетом колебания спроса на рынке туристских услуг и информированности путешественников. Реализации инновационных решений будет содействовать увеличение плотности местной транспортной сети и улучшение ее конфигурации, повышение транспортной обеспеченности регионов страны и устранение несоответствия в уровнях развития взаимодействующих звеньев в пунктах стыка разных видов транспорта, строительство новых разгружающих транспортных путей и линий.

Изменение спроса на внутренний туризм привело к актуализации применения проектно-ориентированных форм бизнеса в транспортном обеспечении внутреннего туризма. Эти формы стали неотъемлемой частью эффективного управления инновационной деятельностью в транспортном обслуживании туристского сектора российской экономики [102]. Таким образом,

внедрение дополнительного набора системно-инновационных принципов, объединяющих принципы эволюционного развития, принципы преемственности, инерции, равновесия, своевременности и обновления.

Инновационные принципы развития транспортного обслуживания помогают определить направления развития, а также устанавливают стандарты и требования к транспортным услугам. Они также помогают обеспечить эффективное взаимодействие различных видов транспорта, новые скорости перемещения, повышения уровня безопасности, комфорта и удобств в пути, а обслуживающим организациям – создавать автоматические алгоритмы, прогнозировать результаты и точно определять технологические процессы в обеспечении комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма.

### **1.3 Инновационно ориентированный подход к обеспечению комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма**

Туризм в современной системе услуг имеет высокие темпы роста и показателей экономических результатов, достигнутые в том числе за счет внедрения новых технологий и улучшения транспортного обслуживания.

Развитие внутреннего туризма в России базируется на модернизации инженерных и транспортных сетей в регионах страны, развитии видов транспорта с учетом важных для туристов критериев (удобства, надежности, скорости и комфорта при перемещении), согласованности принимаемых решений в обеспечении мер совершенствования. И в настоящее время в стране продолжается работа по «повышению доступности услуг воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта в целях развития внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации» [101].

В данной части диссертационной работы рассмотрим проблемные вопросы комплексного развития транспортного обслуживания в сфере туризма, которая должна предоставлять потребителям сильные эмоциональные переживания, с одной стороны, и ее основной составляющей – безопасного, удобного и скоростного транспортного обеспечения туристских агломераций, с другой стороны, на современном этапе.

Анализ современных публикаций показал, что современная система транспортного обслуживания сталкивается с рядом серьезных проблем, которые затрудняют комфортное передвижение граждан и оказывают негативное влияние на экономику и экологию. Одной из основных проблем является перегруженность транспортных магистралей, особенно в крупных городах, что приводит к длительным пробкам и задержкам. Это делает перемещение не только неприятным для пассажиров, но и значительно увеличивает время в пути, что может отрицательно повлиять на производительность работы.

Изучив научные публикации по вопросам проблем и ограничений в существующей системе транспортного обслуживания в сфере туризма [15, 54, 72, 100, 103], можно отметить их основные причины:

1. Неразвитость транспортной инфраструктуры.
2. Низкое качество дорог.
3. Низкое качество придорожного обслуживания.
4. Невысокое качество и низкая пропускная способность автомобильных дорог.
5. Высокая степень износа транспортных средств.
6. Нехватка современных туристских транспортных средств (туристских автобусов, авиалайнеров, круизных судов).
7. Высокая стоимость билетов на транспорт.

Следовательно, в области транспортного обслуживания, ориентированного на поддержку туризма и рекреации, существует ряд серьезных проблем и ограничений, требующих немедленных решений. Проблематика в данной сфере

включает в себя как инфраструктурные, так и сервисные аспекты, влияющие на качество и доступность транспортных услуг для туристов и отдыхающих.

Первой проблемой является недостаточное развитие транспортной инфраструктуры в туристически значимых регионах. Многие популярные направления сталкиваются с проблемой перегруженности транспортных сетей в пиковые сезоны, что приводит к увеличению времени в пути и снижению удовлетворенности туристов. Кроме того, неразвитость альтернативных видов транспорта, таких как велосипедные или пешеходные дорожки в рекреационных зонах, ограничивает выбор для отдыхающих и не способствует развитию экологически чистых видов туризма.

Вторая проблема – недостаточная интеграции различных видов транспорта. Затраченное время на путешествие зависит не только от дальности перемещения, но и времени, потраченного на ожидание стыковок транспорта, осуществления переходов и посадки, что снижает общую привлекательность туристического продукта. Отсутствие единой информационной системы, которая позволила бы легко ориентироваться в расписаниях, наличии мест и ценах, делает процесс планирования путешествия менее комфортным и доступным.

Кроме того, остается актуальной проблема качества транспортного обслуживания. Во многих случаях услуги, предоставляемые транспортными компаниями, не отвечают ожиданиям современного путешественника в части комфорта, скорости и информационной поддержки. Это относится как к междугородному, так и к внутригородскому транспорту.

Необходимы изменения, трансформации в сфере обслуживания, направленные на улучшение инфраструктуры, разработку комплексных транспортных решений, подразумевающих интеграцию различных видов и способов передвижения. Важным аспектом является и внедрение современных информационных технологий, создание унифицированных платформ для бронирования и планирования путешествий. Такие шаги помогут не только устранить имеющиеся проблемы, но и сделать транспортное обслуживание более

адаптивным к нуждам и ожиданиям туристов и отдыхающих, способствуя развитию туризма и рекреации в целом.

Важной проблемой является также отсутствие единой и удобной системы оплаты проезда. Часто в различных городах и странах существуют разные системы оплаты, что усложняет использование общественного транспорта для пассажиров, особенно для туристов. Необходимость использования различных карт или билетных систем может затруднять передвижение и увеличивать время, затраченное на организацию оплаты.

Роль транспортного обслуживания в вопросах выбора места для отдыха и способов проезда к нему определяющая, так как рассматриваются варианты наличия билетов, удобства стыковок, продолжительности нахождения в пути, др. Виды используемого транспорта тоже могут повлиять на выбор региона для путешествия с учетом скорости передвижения, установленного расписания рейсов, сложности маршрута. Разработка и совершенствование системы транспортной инфраструктуры представляет собой одно из приоритетных направлений развития сферы туризма [97].

Туризм в России всегда был популярен, туристы активно реагировали количеством поездок на новые маршруты и развитие транспортного обслуживания. И сейчас, когда используются транспортные средства с высокой скоростью передвижения, они могут планировать многократный отдых в течение года и посещение разнообразных локаций. Поэтому, в современных условиях улучшение доступности и удобства в поездках переместились на первый план условий формирования туристической поездки.

В свою очередь, численность и активность туристических поездок в стране влияет на модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры. Это касается всех видов транспорта, осуществляющих автомобильные, железнодорожные и авиаперевозки, для которых совершенствуют не только маршруты передвижения, но и строят новые пути, дороги, станции, аэропорты.

Примером этому является регион Республики Крым, территориально находящийся на полуострове. При вводе в эксплуатацию нового международного

аэропорта в г. Симферополь и организации круглосуточной работы на новый уровень поднялась доступность популярной у туристов территории для отдыха и путешествий. Приток туристов обеспечивал динамическое развитие региона. Ограниченные возможности поездок на железнодорожном транспорте были устранены с открытием железнодорожного движения по Крымскому мосту. Что также привлекло туристов удобствами прибытия в другие крымские города помимо Симферополя. И сейчас, когда действуют временные ограничения на авиасообщение, железнодорожный транспорт обеспечивает прибытие туристов в Крым, на время летнего мезона и праздничных периодов запуская дополнительные рейсы, и спрос на билеты постоянный.

Автомобильный транспорт также обеспечивает возможности посещения Крымского полуострова, причем туристы, приезжающие на личном авто, активно путешествуют по всем районам с посещением культурных и природных достопримечательностей.

На этом примере, демонстрируется ключевая роль транспортного обеспечения в развитии территорий внутреннего туризма. Любая поездка, даже краткосрочная занимает определенное время, и туристы заботятся об удобстве и комфорте – составляющих впечатление в период передвижения. При длительных поездках такие условия могут быть определяющими при выборе тура. Никто не хочет мучиться в пути, преодолевая сложности в стыковках рейсов, переходами во время смены транспорта, ожидания на вокзалах и путешествия в плохих условиях. Условия в пути могут повлиять на впечатления туриста, как расстроить при полученных неудобствах, так и, наоборот, сгладить возможные вопросы по местам размещения, сменив на лучшие впечатления от обслуживания на транспорте, которые получены на завершающем этапе путешествия.

Улучшение в транспортном обслуживании обеспечивают новые технологии, процессные и продуктовые инновации. Так использование доступа к интернету позволяет с помощью онлайн-платформ бронирования выбирать и заказывать билеты на многие виды транспорта, а мобильные приложения дают возможность оплатить билеты, получить подтверждение и посадочный талон, тем самым

гарантируя осуществление туристической поездки. Получение необходимой информации о рейсах, условиях в пути в электронном виде позволяет заниматься планированием путешествия в удобное время, реализовывать поездку по оптимальному варианту и сокращать длительность пребывания на транспорте, высвобождая время для отдыха в путешествии.

Оценивая динамику использования информационных и коммуникационных технологий в организациях на транспорте и в сфере туризма, можно отметить относительное снижение показателей в обоих сегментах экономической деятельности, но ежегодная ситуация свидетельствует о большей доле организаций, использующих такие технологии, на транспорте по сравнению с применением в гостиницах и организациях общественного питания (рисунок 1.8).

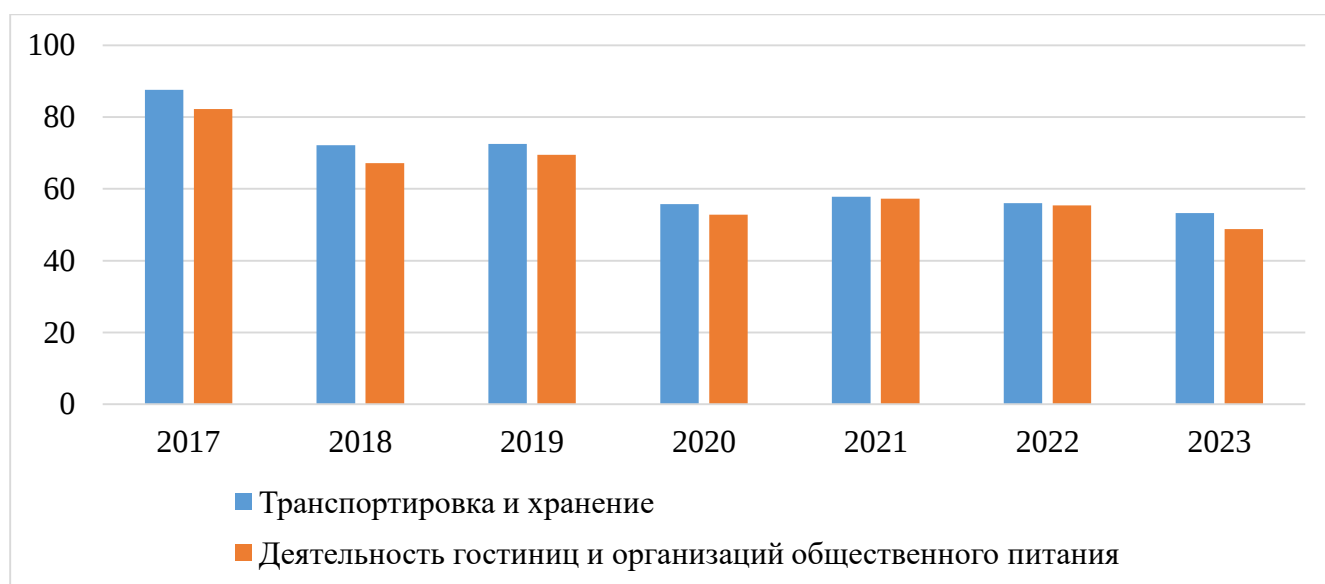


Рисунок 1.8 – Использование информационных и коммуникационных технологий в организациях, % от общего числа организаций соответствующего вида деятельности

Источник: составлено автором по данным [55]

Следует также отметить, что большее значение показателя в обеих сферах наблюдается в использовании персональных компьютеров, сети Интернет, фиксированного (проводного и беспроводного) Интернета, глобальных

информационных сетей (около 70-80%) и меньшее – локальных вычислительных сетей, серверов, мобильного Интернета, веб-сайтов (около 40-50%).

Современного потребителя сферы услуг уже невозможно представить вне контекста информационно-коммуникационных технологий. Использование технологий и цифровая трансформация в деятельности отраслевых организаций позволяют создавать более адресные, персонализированные предложения услуг, внедрять цифровые технологии и инновации в процессы обслуживания.

Рассматривая уровень инновационной активности организаций по имеющимся официальным данным в выделяемом Росстатом сегменте «Транспорт и хранение», можно отметить в последние 4 года постоянство на уровне 4%, что намного ниже, чем в среднем по экономике и от лидера – сегмент «Промышленное производство» (рисунок 1.9).

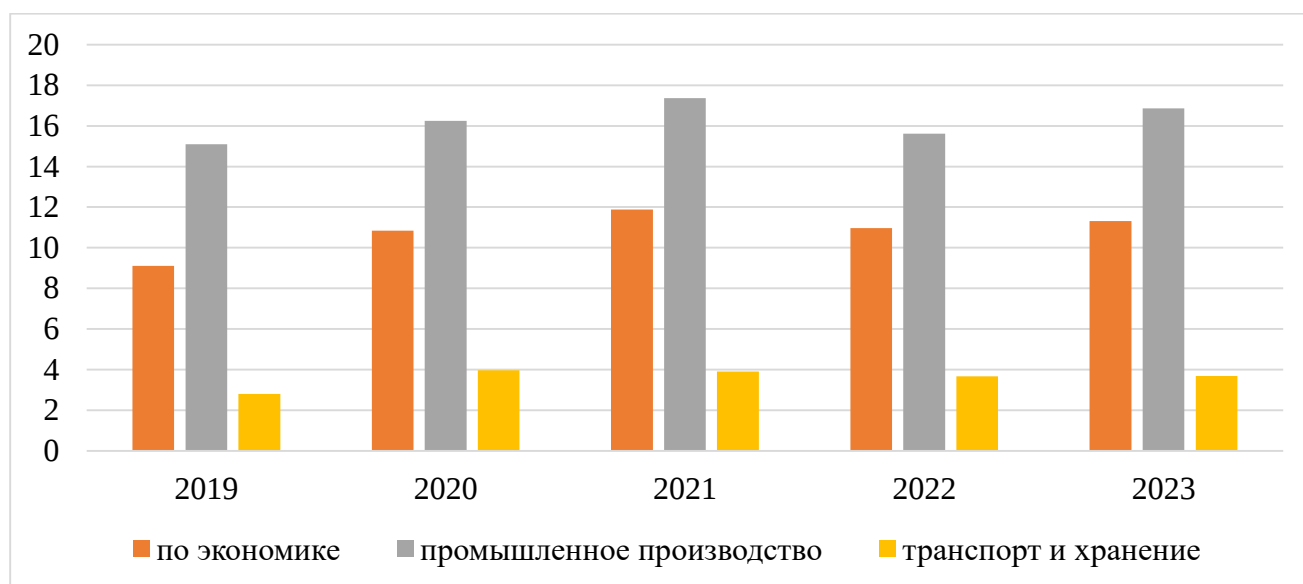


Рисунок 1.9 – Уровень инновационной активности организаций в РФ, %

Источник: составлено автором по данным [145]

При этом показатель доли организаций, осуществлявших инновационную деятельность в 2022 году, в сфере услуг был на уровне 9,9%, а в промышленном производстве – 15,6%; намного выше показатели в секторах производства транспортных средств: производство летательных аппаратов – 51,1%, производство автотранспортных средств – 34,6%, производство прочих

транспортных средств (в т.ч. автобусов и троллейбусов) – 15,4%, что обнадеживает по перспективам обеспечения транспорта [51, с. 22-23].

По мнению исследователей, неудовлетворительный уровень инновационной активности отдельно взятых предприятий «понуждает их к интеграции» и «сформированный ... потенциал будет способствовать развитию инновационной активности не только на уровне отдельных предприятий, но и на уровне региона, и на уровне отрасли [107, с. 134].

Реализация инноваций в транспортной индустрии предоставляет возможность улучшения качественного обслуживания в сфере туризма. Создание и внедрение инноваций на транспорте также способствует большей мобильности туристов.

Для этого в сфере туризма необходимо не только вывести инновационную деятельность на более высокий уровень, но и реализовывать межотраслевое сотрудничество, которое на данный момент еще слабо организовано. Это подтверждает и сравнение статистических данных о числе организаций, осуществлявших инновационную деятельность и взаимное сотрудничество в сфере инноваций, демонстрирующих низкий уровень инноваций в деятельности санаторно-курортных организаций (рисунок 1.10).

А В. Платоновой сформулировано видение инновационно-ориентированной интегрированной среды как «комплексной совокупности активно взаимодействующих между собой структур, в которые интегрированы предприятия ..., с целью развития своей инновационной активности» [107, с. 133].

И. В. Баранова и С. В. Майоров в своей публикации отмечают, что «в настоящее время перед российской экономикой стоит задача активизации инновационных факторов, ... ориентированность на создание и использование различных видов инноваций, цифровизацию производства» [17, с. 235-236]. По мнению исследователей, «применение механизмов стимулирования инновационно-ориентированных институтов» позволит развивать «приоритетные сферы деятельности» [10, с. 73].

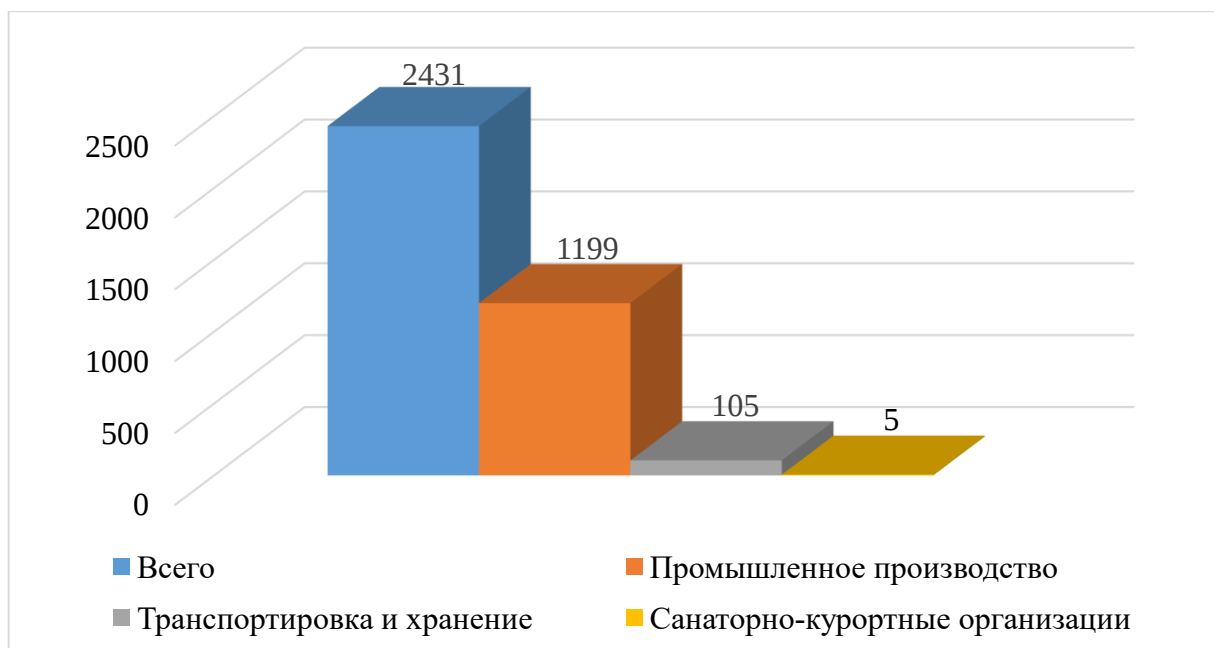


Рисунок 1.10 – Число организаций, осуществлявших инновационную деятельность и взаимное сотрудничество с другими организациями по сферам деятельности, ед.

Источник: составлено автором по данным [51]

Инновационное развитие экономики и современные цифровые трансформации определяют направления инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма. Новые подходы к организации транспортного обеспечения и инновации в процессах транспортного обслуживания способствуют развитию туристской индустрии.

Сформированный инновационно ориентированный подход к развитию транспортного обслуживания в сфере туризма базируется на применении инновационных технологий и решений, нацелен на обеспечение комплексного обслуживания туристов (рисунок 1.11).

Инновационно ориентированное транспортное обслуживание подразумевает использование новейших технологий и прогрессивных подходов при перевозке туристов и создает условия динамичного развития туристической индустрии и туристско-рекреационных территорий.



Рисунок 1.11 – Инновационно ориентированный подход к обеспечению комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма

Источник: разработано автором

Инновационно ориентированный подход транспортного обслуживания в туризме нацелен на внедрение инноваций. Инновационные принципы развития

транспортного обслуживания помогают определить направления развития, а также устанавливают стандарты и требования к транспортным услугам.

Данный подход в сфере туризма, в первую очередь, учитывает возможности использования различных типов инноваций смежных отраслей в процессе комплексного обслуживания туристов. В рамках этого подхода целью выступает «создание эффективной и устойчивой системы комплексного обслуживания людей на отдыхе, которая будет способствовать улучшению качества жизни в стране» [150, с. 161].

Развитие транспортного обслуживания в сфере туризма ориентированное на использование инноваций позволит выполнить необходимые изменения и трансформации в сфере обслуживания туристов, благодаря чему поездки будут более комфортными, безопасными и эффективными.

Цифровизация является ключевой областью инновационного развития и совершенствования транспортной инфраструктуры туризма. Инновационные изменения основных процессов транспортного обслуживания и применение цифровых технологий позволят совершенствовать качество оказываемых услуг, укреплять безопасность и надежность туристических поездок, осуществлять внедрение сервисов для доступности и комфорта, активной мобильности туристов.

Инновационно ориентированный подход, по мнению российских исследователей, включает в себя комплекс действий, которые могут привести к новому результату, и опирается на «готовность к взаимодействию и взаимном сотрудничестве в области знаний и технологий посредством создания достаточного инновационного потенциала» [133; 63, с. 12]. Следовательно, при таком обслуживании меняется структура активов, политика формирования затрат, инвестиций и обеспечения сбалансированного роста основных финансовых параметров деятельности в сфере туризма.

Внедрение инновационных принципов в транспортном обслуживании влияет на качество услуг и позволяет выполнять меры его повышения, сокращать сроки обслуживания и пребывания туристов на транспортных средствах за счет новых скоростей движения и согласованности расписания, при этом возможно снижение

стоимости поездки, что также важно для путешествующих и будет стимулировать туристов к большему количеству поездок. Следовательно, при совершенствовании деятельности и реализации инновационных решений, возрастает заинтересованность в поездках и осуществлении путешествий, что оказывает воздействие на качество проведения отдыха и качество жизни населения страны.

Развитие транспортной отрасли, транспортной сети, транспортных средств и транспортного обслуживания влияет на туристский спрос и сферу туризма, способствует созданию новых туристических маршрутов, новому предложению туристических услуг.

Совершенствование транспортного обслуживания на основе инноваций влияет на развитие регионов и федеральных округов России, так как на туристических территориях реализуются услуги по новым технологиям, с применением новых транспортных средств, что сказывается на улучшении экологической ситуации, а повышение уровня комфорта и безопасности на транспорте повышает интерес туристов в посещении интересных мест, локальных путешествий и способствует проведению длительного отдыха в местах пребывания, а, следовательно, «обеспечивает эффективное использование туристической инфраструктуры и повышает уровень экономики страны» [87, с. 57].

Реализация инновационно ориентированного подхода к совершенствованию транспортного обслуживания туристов важна и для регионального развития. Поэтому на региональном уровне необходим комплекс мер совершенствования отраслевой деятельности не только на транспорте, но и работы объектов инфраструктуры, сферы размещения и питания, в обеспечении достаточности наличия мест для заполнения, обслуживания, режима работы и качества услуг.

Разработка и реализация региональных программ для финансирования модернизации транспортной инфраструктуры и строительства новых объектов на туристских территориях, поддержки развития отраслевой деятельности с применением новых технологий обеспечат укрепление потенциала туристского региона, повышение эффективности транспортной инфраструктуры, будут обеспечивать новый уровень в развитии внутреннего туризма в России.

## **Глава 2 Мониторинг транспортного обслуживания в сфере туризма**

### **2.1 Анализ изменений транспортного обслуживания туристов в условиях санкций и ограничений**

Выполнение мониторинга транспортного обслуживания в сфере туризма построено на наблюдении сложившихся тенденций и определении изменений в предоставлении транспортных услуг для туристов в Российской Федерации. В данном пункте диссертации рассмотрим текущее состояние с уточнением трансформаций последних лет, вызванных влиянием экономических санкций зарубежных стран и действием соответствующих ограничений, а также исследуем ряд проблем, существующих в транспортном обслуживании, в том числе по высказанным мнениям туристов.

В настоящее время туризм в стране полностью справился с последствиями пандемии COVID-19, имеет стратегию перспективного развития до 2035 года, нацеленного на «комплексное развитие и улучшение условий для внутреннего и въездного туризма» [134]. В государственном документе в части транспортного обеспечения сферы туризма предусмотрено:

- улучшение транспортной доступности туристских территорий;
- повышение качества транспортной инфраструктуры;
- расширение системы пассажирских перевозок в направлении туристских территорий;
- развитию транспортных узлов и хабов;
- создание специальных маршрутов доставки пассажиров до приоритетных туристских территорий;

– организация транспортного обслуживания организованных групп детей, лиц с ограниченными возможностями здоровья [134].

Выполнение поставленных заданий проводится в нестабильных условиях и с учетом изменения действующих факторов, в том числе негативного проявления.

Введение в 2014 году санкций для Российской Федерации и ее граждан отразилось на деятельности в сфере туризма, так как привело к сокращению числа выездных поездок российских туристов с 42,9 тыс. до 34,4 тыс. поездок (рисунок 2.1).

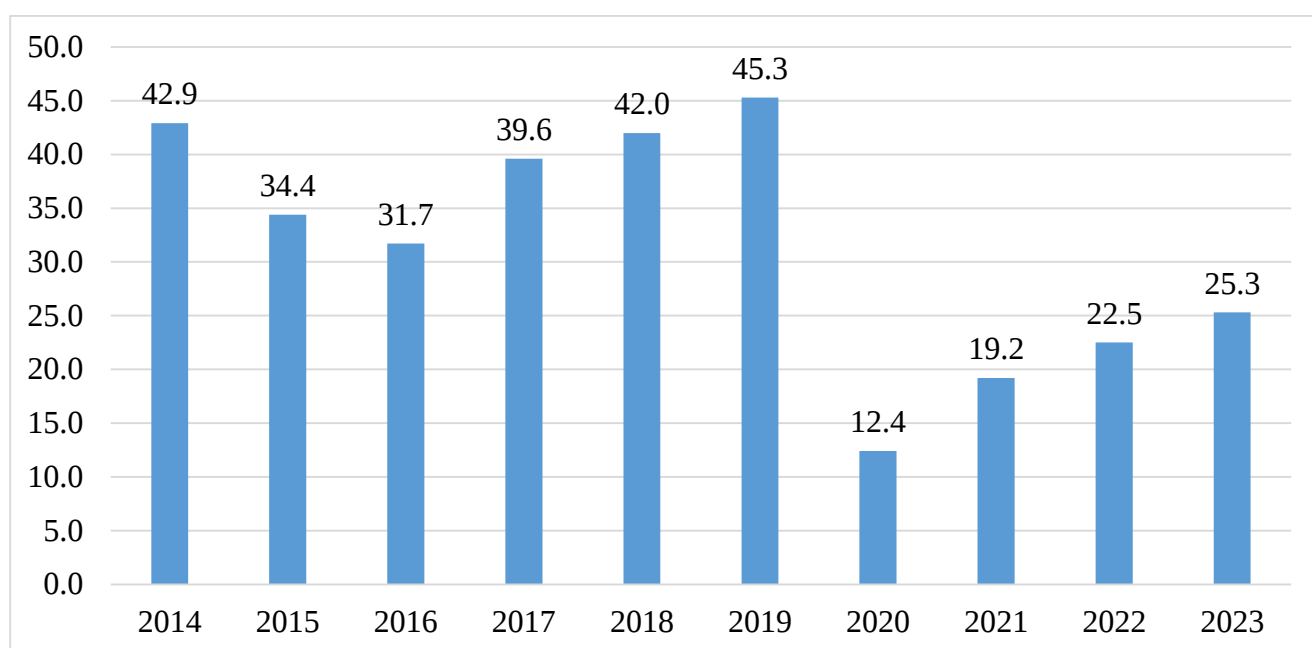


Рисунок 2.1 – Динамика числа выездных туристических поездок граждан России, тыс. поездок

Источник: составлено автором по данным [33]

Рассматривая динамику показателей в период с 2015-2016 годы, можно отметить относительную стабильность в пределах 31-34 тыс. выездных поездок. Далее по годам, с открытием новых направлений путешествий для туристов по разным континентам и возросшей популярности туров в страны Азии и Востока с 2016 года по 2019 год число выездных поездок граждан России увеличилось с 31,7 тыс. до 45,3 тыс., то есть рост составил 42,9 %. Но наступление периода всемирной пандемии коронавируса с жесткими ограничениями по пересечению

границ государств уменьшил значение показателя выездных поездок до 12,4 тыс. в 2020 году, снижение составило на 72,7 % по сравнению со значением в 2019 году. Период 2021-2023 годов вновь демонстрирует рост поездок, соответственно 19,2 тыс. в 2021 году, 22,5 тыс. в 2022 году и 25,3 тыс. в 2023 году. С 2022 года, с введением новых санкционных действий, спад выездных поездок российских туристов не наблюдается.

Различные отрасли экономики России по-разному реагировали на происходящие изменения: и на условия пандемии, и санкций, но «именно в этот период туриндустрия переориентировалась на внутренний туризм, увеличился поиск исследования новых регионов и доступности транспортного обеспечения для составления туристской услуги будущим туристам» [90, с. 1328].

Объявленные в 2014 году санкции против России и их последующее увеличение повлияли на состояние сферы туризма, изменили масштабы и направления выездных поездок российских туристов.

В сфере туризма произошли изменения, и происходящие трансформации связаны с развитием внутреннего туризма. Транспортная отрасль участвует в обеспечении развития туризма, применяя технологические инновации в организации и реализации перевозок, повышая безопасность движения и качество транспортного обслуживания туристов в поездках.

Рассмотрим, как отразились условия санкций на деятельности в сфере туризма и транспортного обслуживания по каждому виду транспорта.

#### 1. Авиационный вид транспорта.

В феврале 2022 года страны Евросоюза и США объявили об ограничениях перелетов для российских авиакомпаний в воздушном пространстве над своими территориями. Так называемые условия «закрытого неба» не означают прекращение полетов, а только определяют изменение маршрутов. Что и было сделано. Во-первых, Россией был сделан зеркальный ответ по ограничениям полетов над своей территорией для воздушных судов тех же стран. Во-вторых, авиаперелеты для зарубежных путешествий россиян стали выполнять через другие

страны (Турцию, Казахстан, Грузию, Азербайджан и ОАЭ), обеспечив транзит на рейсы в страны туристического путешествия.

В следующие годы делались попытки ужесточения условий осуществления полетов. Например, запрет для российских авиакомпаний на использование имеющихся в парке воздушных средств самолетов «Боинг», из-за изначального американского производства, а давление на Турцию, принимающую в своих аэропортах такие российские судна. При этом «в 2022 году Турцию посетили около пяти миллионов туристов из России, а летом совершалось до 750 рейсов в неделю» [3].

Рисунок 2.2 отражает динамику выездных туристических поездок из России в другие страны.

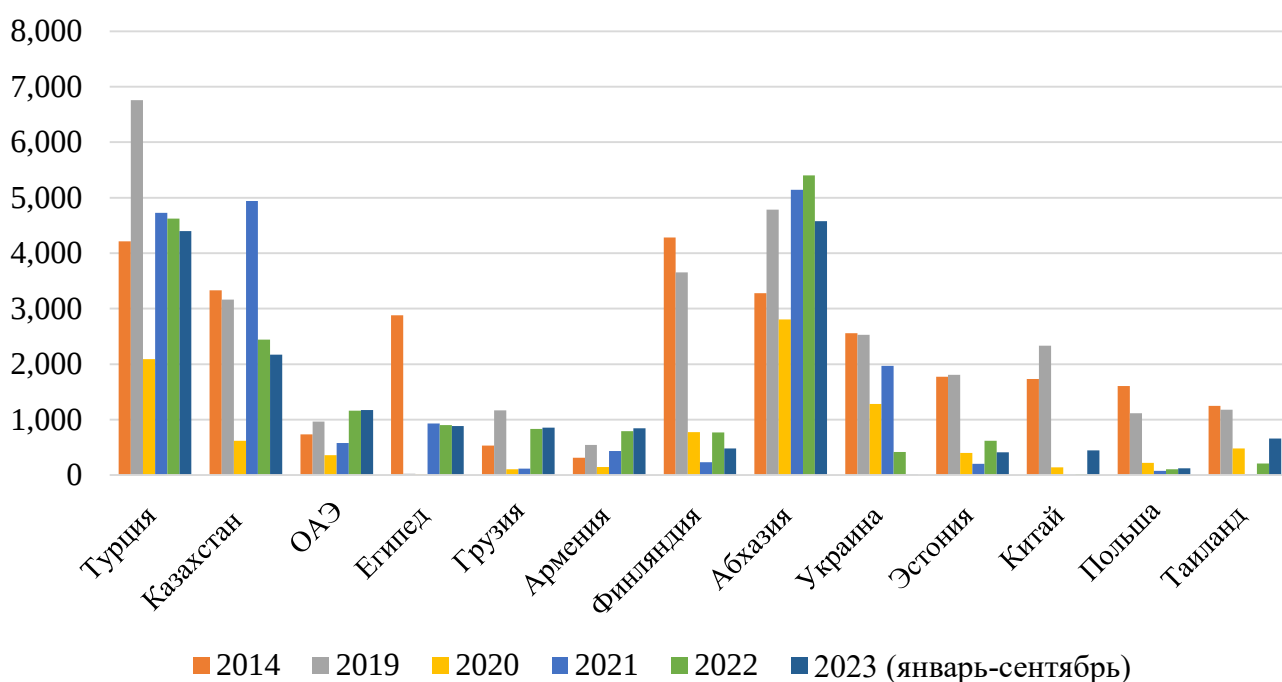


Рисунок 2.2 – Динамика числа выездных туристических поездок граждан России по странам, тыс. чел.

Источник: составлено автором по данным [33]

На рисунке 2.2 отражены страны с максимальным турпотоком граждан России за указанный период. За 2014-2021 год в Топ-5 входили такие страны, как

Турция, Казахстан, Финляндия, Украина и Абхазия. С 2022 года основными лидерами остались Турция и Казахстан.

Можно отметить, что даже если санкционное давление когда-то повлияет на решение Турции о запрете обслуживания российских авиакомпаний, то есть ряд альтернативных стран, куда российские туристы могут направиться [90].

По итогам 2023 года можно сделать вывод, что объем выездных поездок, обслуживаемых воздушным транспортом России, стабилизировался. В отличие от ситуации в США и странах Западной Европы из-за экономических последствий введенных условий «закрытого неба», и уже в конце 2022 года некоторые авиакомпании Западной Европы захотели летать через Россию и вернуть прежние маршруты, чтобы сократить расходы на осуществляемые полеты [47].

На рисунке 2.3 отображены изменения по отдельным странам мира, где возникла отрицательная динамика спроса российских туристов.

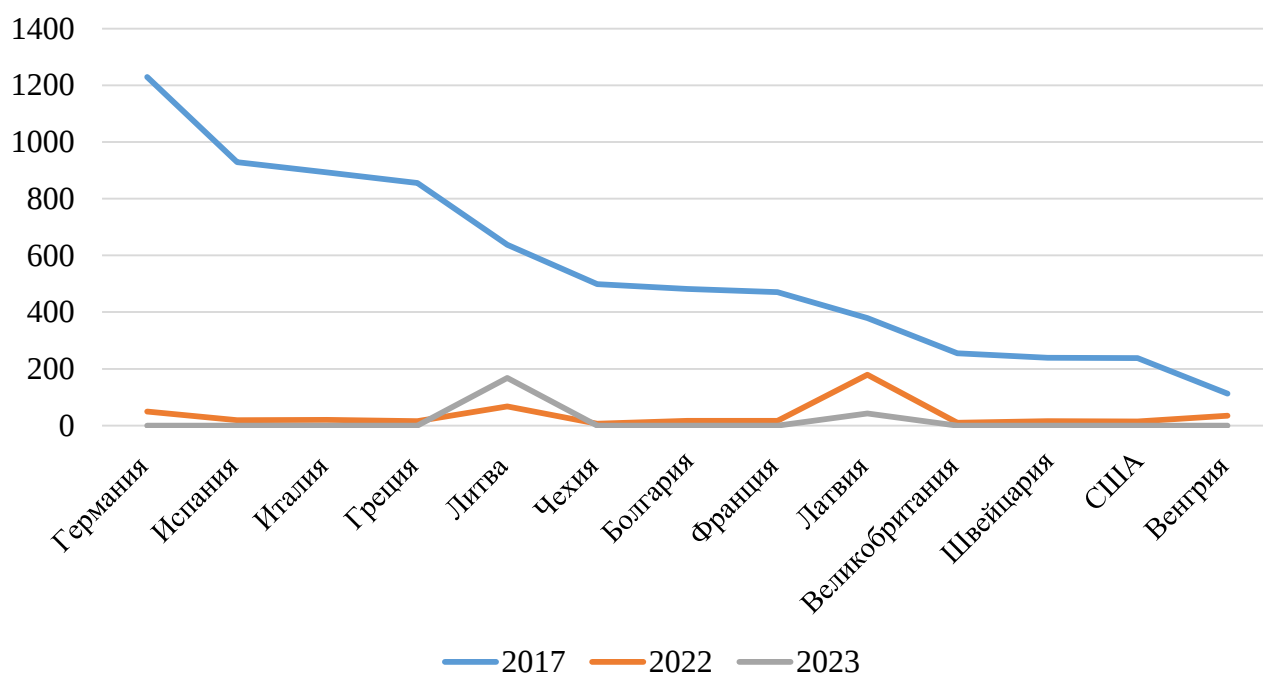


Рисунок 2.3 – Число выездных туристических поездок российских граждан в зарубежные страны, тыс. чел.

Источник: составлено автором по данным [33]

Российская Федерация нашла способы урегулирования санкционного давления и справиться с изменением условий. В отличие от стран, которые понесли и продолжают иметь большие потери в экономическом аспекте.

Также следует отметить, что Еврокомиссия уже начала призывать Российскую Федерацию к отмене транссибирских платежей с авиакомпаний, использующих для перелетов небо над территорией России [128]. Плата взимается с иностранных компаний на полеты через Сибирь, и это сокращает им полет на 4000 км, а России приносит соответствующий ежегодный доход. Специалисты оценивают продолжение переговоров по данному вопросу как обозначение отношений в перспективе.

## 2. Железнодорожный вид транспорта.

В России на железнодорожном транспорте проводятся существенные трансформации, реализуются меры по модернизации транспортного состава и совершенствованию обслуживания, внедряя инновации и повышая удобства и комфорт путешествий на поезде.

Объявленные международные санкции и ограничения на авиаперелеты по определенным направлениям вызвали прирост пассажиров железнодорожного транспорта, и улучшения по удобствам перемещения в поездах сделали популярными железнодорожные путешествия. В условиях временного закрытия аэропортов в последние годы в некоторых южных городах, пассажиропоток, и турпоток переориентированы на другие виды транспорта, в большинстве своем на железнодорожный.

Туристы, планируя предстоящую поездку, чаще всего, рассматривают и предпочитают прямые маршруты движения поездов. Смена транспорта и пересадки еще рассматриваются как дополнительные неудобства и потеря времени. Применение комбинированных перевозок мало распространено, но при правильной организации поездки и синхронизации расписания движения, такой вариант может быть привлекательным как в экономическом плане, так и во временном.

Динамика изменений турпотока с использованием железнодорожного транспорта дальнего следования отражена на рисунке 2.4.

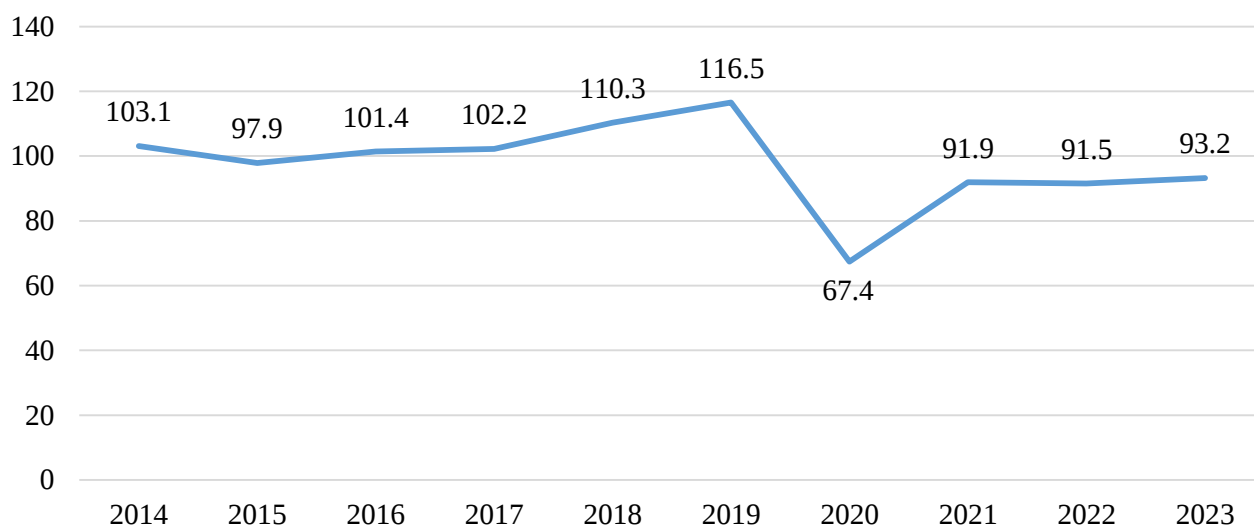


Рисунок 2.4 – Изменение турпотока с использованием железнодорожного транспорта дальнего следования, млн чел.

Источник: составлено автором по данным [33]

Приведенные данные свидетельствуют, о снижении пассажиропотока в 2015 году, что было связано с сокращением из-за санкций прямого международного сообщения с Литвой и Латвией, а также снижение количества перевезенных пассажиров транзитного сообщения с Молдовой, Казахстаном, Киргизией.

С 2016 года стали заметными совершенствования по улучшению условий поездок на железнодорожном транспорте. И такие изменения обусловили увеличение числа туристических поездок по железной дороге.

Постепенный рост наблюдался в период 2016-2019 годов: со значения 101,4 млн чел до значения 116,5 млн чел в год – на 14,9%. Охват пассажирских перевозок включал 77 регионов России, 27 международных сообщений в 20 стран мира.

Затем наблюдается спад пассажиропотока по причине коронавирусной пандемии. За 2020 год уменьшение составило 42,1% – пассажиропоток сократился до 67,4 млн чел. С 2021 года по настоящий момент ежегодный пассажиропоток

составляет более 90 млн. чел, и подтверждается тенденция роста пассажиропотока: в 2021 году – на 36,4% (это сразу после коронавирусной пандемии), в 2023 году – на 1,9 % по сравнению с показателями предыдущего года. Но считаем, что санкционное давление и ограничения воздушного пространства послужили определенным толчком для совершенствования организационного и технического, и повлекли увеличение всех показателей железнодорожного транспорта.

Следует отметить, что ОАО «Российские железные дороги» имеют достаточно обширные планы в отношении развития железнодорожной инфраструктуры в новых агломерациях, улучшения транспортных средств и перевозки большего числа пассажиров [48]. С показателями роста новаций и улучшений, введенных РЖД в транспортную отрасль, у железнодорожного транспорта есть шансы сохранения туристического потока при возобновлении перелетов через воздушное пространство в полном объеме.

### 3. Автомобильный вид транспорта.

Ситуация с автомобильным транспортом для использования в туризме в настоящее время осложняется несколькими обстоятельствами. Во-первых, рост цен на автомобили, особенно иностранного производства, и услуги автотранспорта [49]. Во-вторых, значительное увеличение стоимости содержания автомобилей (ремонт, запчасти, прочее), остаются острыми и открытыми вопросы о сроках гарантийного обслуживания [2]. В-третьих, растет стоимость расходов по сопровождению поездок на автотранспорте – цена топлива, стоимость парковок городских и загородных, т.д.

При этом в структуре пассажирооборота по Российской Федерации используемый автомобильный вид транспорта не снижает позиций за исследуемый период (рисунок 2.5).

Следует отметить и проводимые практические действия по урегулированию ситуации и снижению проявлений европейских санкций. Здесь в качестве примера, укажем перезапуск компанией «АвтоВАЗ» производства отечественных автомобилей Lada Granta и Niva в более легких версиях (без сложной электроники),

что обусловило положительную динамику продаж и использования новых автомобилей в стране [1].

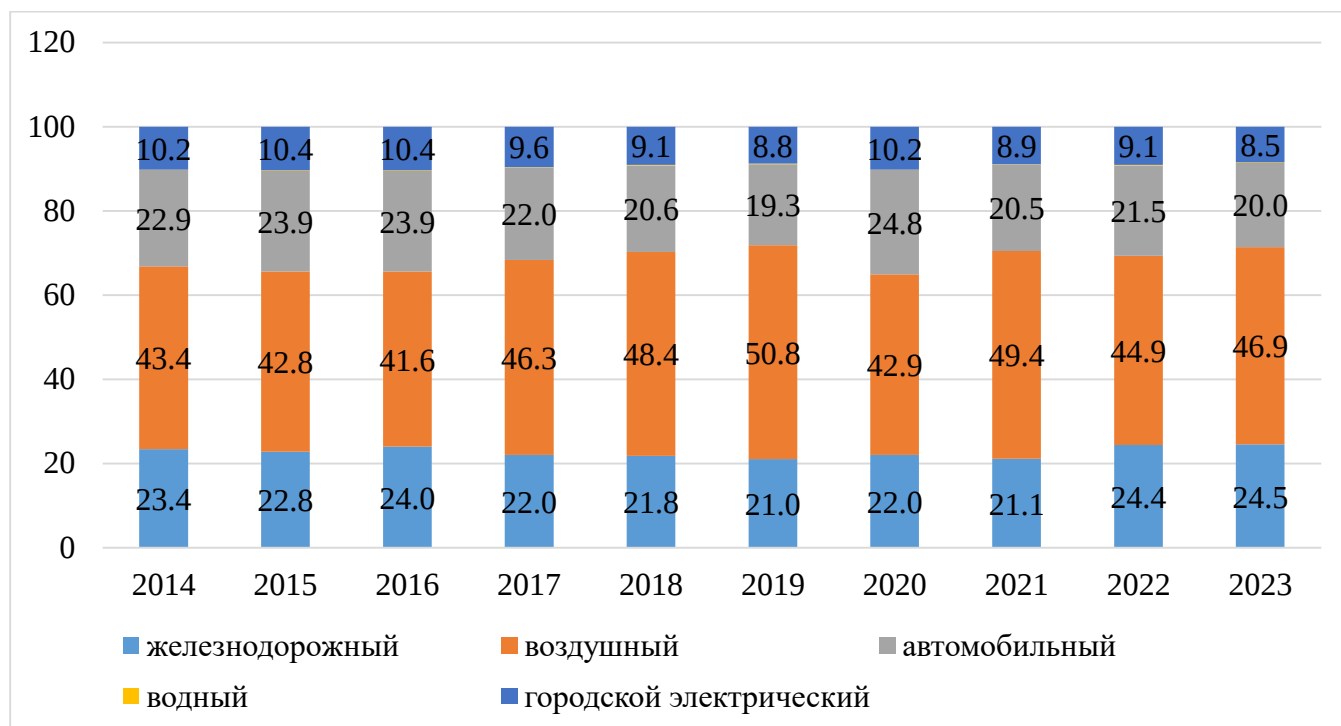


Рисунок 2.5 – Структура пассажирооборота по видам транспорта в Российской Федерации, %

Источник: составлено автором по данным [135]

Также насыщение авторыннка проводится по параллельному импорту. И в настоящее время автодилеры отдают предпочтение китайским маркам автомобилей. С туристическими автобусами происходит такая же ситуация: процент проданных автобусов снизился, а производство осталось на том же уровне (то есть равно нулю). Перспективы развития рынка туристских автобусов аналогичны легковым. Тяжелее всего сейчас приходится частным транспортным компаниям, которые эксплуатируют туристические автобусы, из-за больших расходов и потерь [90].

В составленной сводной таблице отражены имеющиеся сложности по видам транспорта в обслуживании туристов и сформированы соответствующие направления урегулирования (таблица 2.1).

Таблица 2.1. – Сложности, с которыми столкнулись виды транспорта при введении санкций, и пути направления их урегулирования

| Вид транспорта            | Сложности                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Направления урегулирования                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Воздушный транспорт       | Ограничения воздушного пространства;<br>отсутствие запасных частей на технику иностранного производства;<br>сокращение парка воздушных судов;<br>работа на зарубежном аэронавигационном по;<br>снижение уровня авиационной подвижности населения (страх полета у пассажира);<br>техническое и материальное устаревание оборудования;<br>повышение стоимости услуг;<br>сохраняется высокая степень импортозависимости | Ориентация на рынок внутренних перелетов;<br>увеличение объемов внутренних перевозок;<br>увеличение числа внутренних маршрутов;<br>введение социальной программы внутренних перевозок;<br>открытие новых направлений в международных перевозках (восточное направление);<br>налаживается отечественное производство авиалайнеров;<br>разработка отечественного аэронавигационного по;<br>конфигурация маршрутно-воздушной сети;<br>притяжение пассажиропотока в регионы за счет открытия новых внутренних маршрутов |
| Железнодорожный транспорт | Работа на зарубежном ПО;<br>разрушение ранее выстроенных туристических маршрутов;<br>отмена поставок новых железнодорожных составов;<br>сокращение парка ж/д составов;<br>высокая нагрузка на инфраструктуру ОАО «РЖД»                                                                                                                                                                                               | Планирование новых туристических маршрутов с рядом азиатских стран;<br>налажено отечественное техническое обслуживание железнодорожных составов иностранного производства;<br>повышение туристской привлекательности ж/д перевозок;<br>развитие южного ж/д коридора;<br>ускорение процесса цифровизации с применением российского аппаратно-программного обеспечения                                                                                                                                                |
| Автомобильный транспорт   | Рост цен на автомобили, иностранного производства, которые уже находятся в стране и новых автомобилей отечественного производства;<br>отмена новых поставок автомобилей;<br>удорожание техобслуживания автомобилей;<br>нарушение цепочек поставок иностранных комплектующих;                                                                                                                                         | Поиск альтернативных способов приобретения запасных частей;<br>развитие российского рынка автомобилестроения;<br>возрос спрос на отечественные и азиатские марки автомобилей;<br>развитие межрегиональной автомобильной инфраструктуры;<br>возрос спрос у населения на путешествия на автомобиле или автобусе                                                                                                                                                                                                       |

|  |                                                                                                                                                           |  |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | снижение спроса на автомобили со стороны граждан; выпускаемые и существующие на рынке азиатские автомобили не в полной мере удовлетворяют спрос населения |  |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

Источник: составлено автором

Преодоление сложностей в работе транспорта всех видов и стабильность в транспортном обслуживании необходимы для прогнозирования перспектив в отрасли, планирования путешествий и отдыха в различные сезоны, повышения активности поездок в различных регионах страны.

Правительство Российской Федерации приняло целый ряд целенаправленных решений для улучшения условий и нормализации работы транспортной отрасли.

Одной из мер нормализации работы в условиях санкций стала поддержка российских производителей транспортных средств в увеличении масштабов и расширении деятельности, а также организация собственного выпуска комплектующих и запасных частей для авиационного транспорта, модернизации железного состава, сферы обслуживания автомобильного транспорта.

Другой необходимой мерой можно считать развитие Единой опорной сети, которая может объединить объекты транспортной инфраструктуры для всех видов транспорта и обеспечить единство транспортной системы [84]. Функционирование Единой опорной сети позволит обеспечить межрегиональное сотрудничество при формировании туристических маршрутов, увеличить число поездок и повысить посещаемость объектов туризма во многих регионах. Тем самым можно разрешить вопросы сезонной загруженности туристических направлений (например, в южных регионах), а также увеличить протяженность туристических поездок.

Определенной мерой развития транспортной отрасли является цифровая трансформация, процессы которой совершенствуют обслуживание на транспорте, позволяют создавать более адресные, персонализированные предложения,

способствуют повышению качества транспортных услуг, обеспечивают устойчивость деятельности.

Развитие цифровой трансформации в транспортном обслуживании уже сейчас повлияет снижать санкционный прессинг и решает указанные выше проблемы через импортозамещение в сфере машиностроения, электроники, программного обеспечения. Разработка российского программного обеспечения будет способствовать распространению российских стандартов в применении совокупности программ системы обработки информации и программных документов.

На основе исследуемых материалов, выделены три основополагающие задачи по предотвращению влияния экономических санкций на процессы обеспечения транспортного обслуживания в сфере туризма (рисунок 2.6).

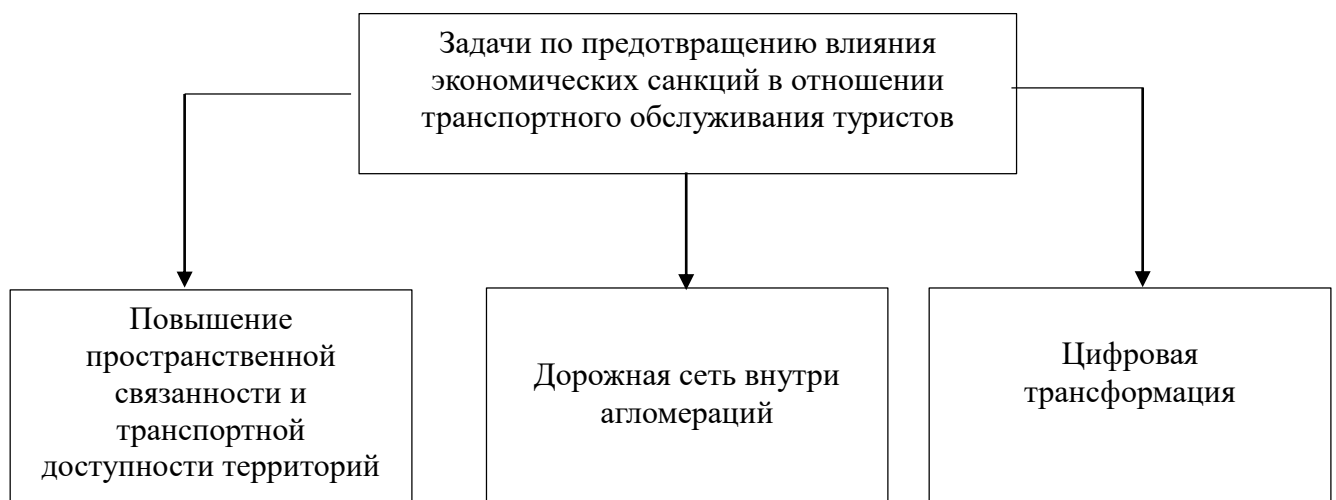


Рисунок 2.6 – Состав основных задач по предотвращению влияния экономических санкций на процессы обеспечения транспортного обслуживания в сфере туризма

Источник: составлено автором

В настоящее время санкции не отменены, их последствия проявляются, что требует дальнейших действий по укреплению как транспортной отрасли, так и трансформаций в процессах и условиях транспортного обслуживания туристов.

Неустойчивые условия, но целенаправленное воздействие и государственная поддержка развития отраслей народного хозяйства позволяют противодействовать санкциям.

Отсутствие влияния экономических санкций на транспортное обслуживание в сфере туризма России – это то, к чему стоит стремиться, а наращивание внутренней силы в стране за счет самостоятельного независимого развития послужит укреплением экономического суверенитета Российской Федерации.

## **2.2 Анализ динамики туристических поездок и мобильности туристов**

Сегодня сфера туризма в России переживает новое развитие, связанное с созданием туристской инфраструктуры, освоением новых районов и открытием новых туристских локаций, строительством и модернизацией средств размещения.

Национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства», реализуемый с 1 января 2021 года, содержит три основных раздела:

- развитие туристской инфраструктуры;
- повышение доступности туристских услуг;
- совершенствование управления в сфере туризма.

Согласно нацпроекта планируется в 1,7 раза увеличить количество рабочих мест. Все это в совокупности должно привести к росту доходов от туризма и индустрии гостеприимства в 2,2 раза [98]. А новым национальным проектом «Туризм и гостеприимство», который реализуется с 2025 года, определено увеличение числа туристических поездок по стране с 65 млн до 140 млн в год [98].

Анализ показал существенное увеличение количества туристических поездок, совершенных российскими и иностранными туристами по территории России за 2022-2023 гг. (рисунок 2.7).

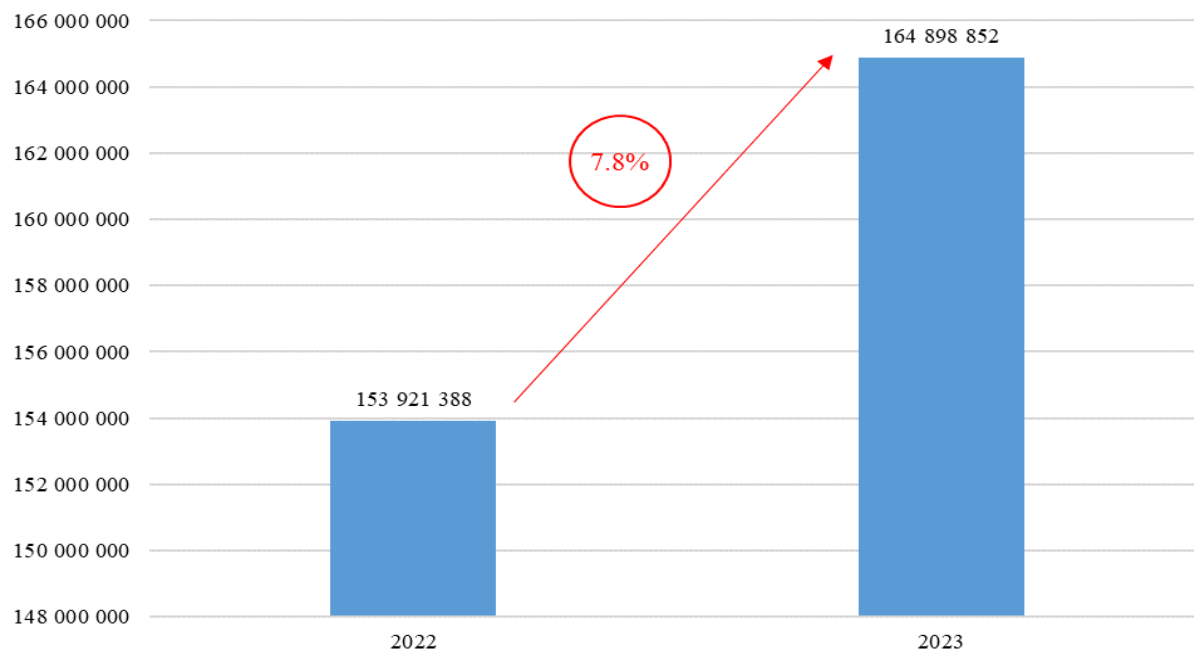


Рисунок 2.7 – Количество туристических поездок, совершенных российскими и иностранными туристами в пределах Российской Федерации, млн чел.

Источник: составлено автором по данным [33]

Заданные значения нацпроектом были не только достигнуты, но и перевыполнены, рост количества туристских поездок составил почти 8 %.

Так как данные о туристических поездках статистическим ведомством собирались, начиная с 2022 года, оценим динамику численности российских туристов, отправленных туристскими фирмами в туры по России за 10 лет (рисунок 2.8).

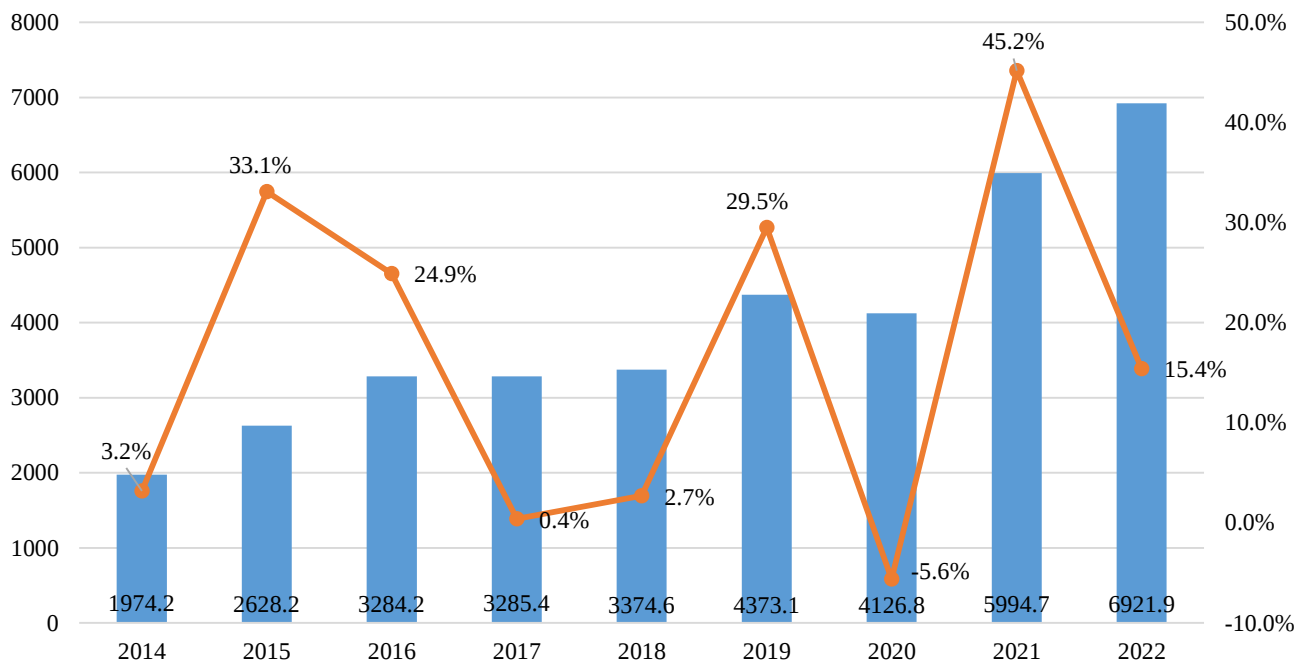


Рисунок 2.8 – Динамика численности российских туристов, отправленных туристскими фирмами в туры по России, тыс. чел.

Источник: составлено автором по данным [33]

Ориентируясь на официальные статистические данные, можно увидеть, что численность туристического потока России с 2014 по 2023 год значительно возросла, влияние на такой рост оказали постпандемийные и санкционные последствия [43].

Для поддержания роста внутреннего туристского потока и повышения доступности туристских услуг государством разработана и активно реализовалась программа кэшбека за поездки по России. Южный и Центральный федеральные округа в 2022 году, как и ранее, лидируют в рейтинге регионов России по численности туристов (рисунок 2.9). При этом можно наблюдать в составе лидеров Свердловскую, Новосибирскую и Тюменскую, поясняющих популярность туризма в восточном направлении страны и в северных территориях.

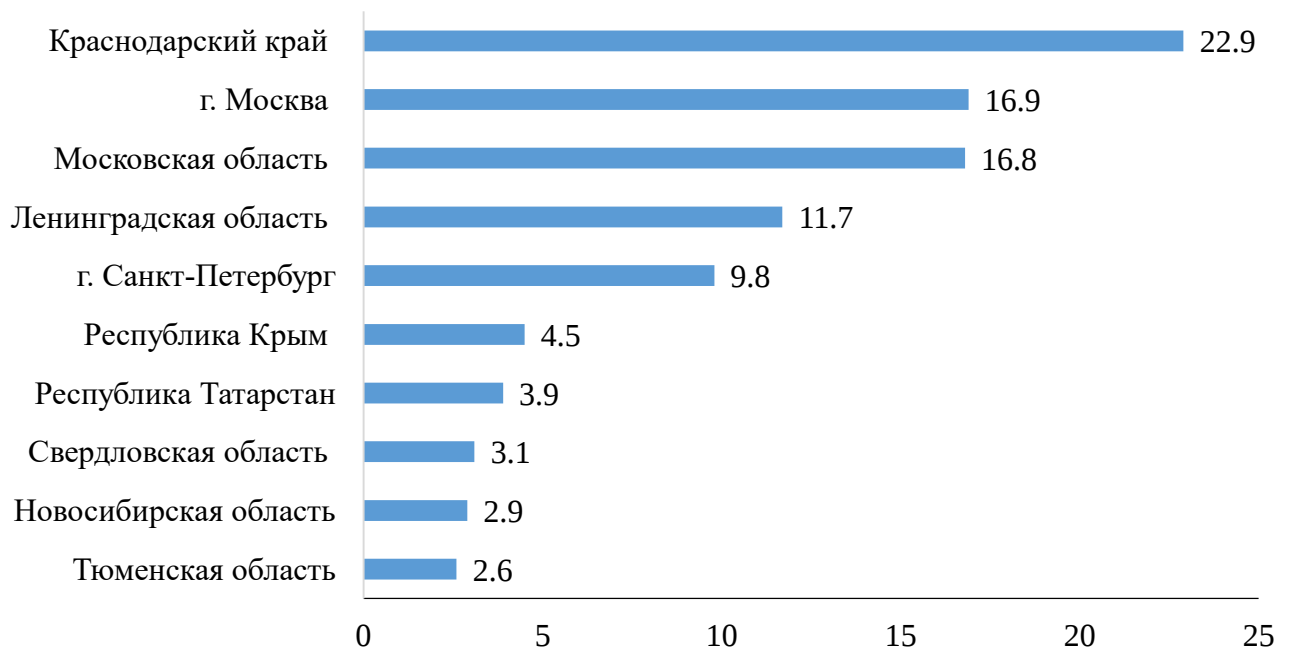


Рисунок 2.9 – Топ-10 туристических направлений по России за 2022 г., млн чел.

Источник: составлено автором по данным [33]

В этих туристических направлениях реализуются ключевые проекты по развитию транспортного комплекса по основным видам транспорта в туризме: автомобильный, воздушный и железнодорожный. Например, реализация чартерных авиарейсов способствует повышению доступности туров по России, заключены соглашения по развитию туризма с главным воздушным авиаперевозчиком страны ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии». Ориентируясь на данные нацпроекта в числе долгосрочных проектов ориентация сферы туризма направлена на зимние и круглогодичные инициативы в таких федеральных округах как: Южный, Северокавказский и Дальневосточный.

Так, в 2023 году стало известно, что в Карачаево-Черкесии запускается масштабный проект по строительству первого в республике аэропорта. Проект станет одним из наиболее значимых за последнее время, что повлияет на социально-экономическое развитие региона, а также упростит логистику для туристов. Ожидается, что новая авиагавань позволит туристам из всех частей России с комфортом добираться до главных курортов республики: Архыза и

Домбая. Это поспособствует увеличению турпотока в два раза. Власти Карачаево-Черкесской республики планируют начать строительство аэропорта в 2025 году.

Переориентация турпотока с внешнего на внутренний туризм показывает следующие цифры в количестве туристических поездок по федеральным округам России (рисунок 2.10).

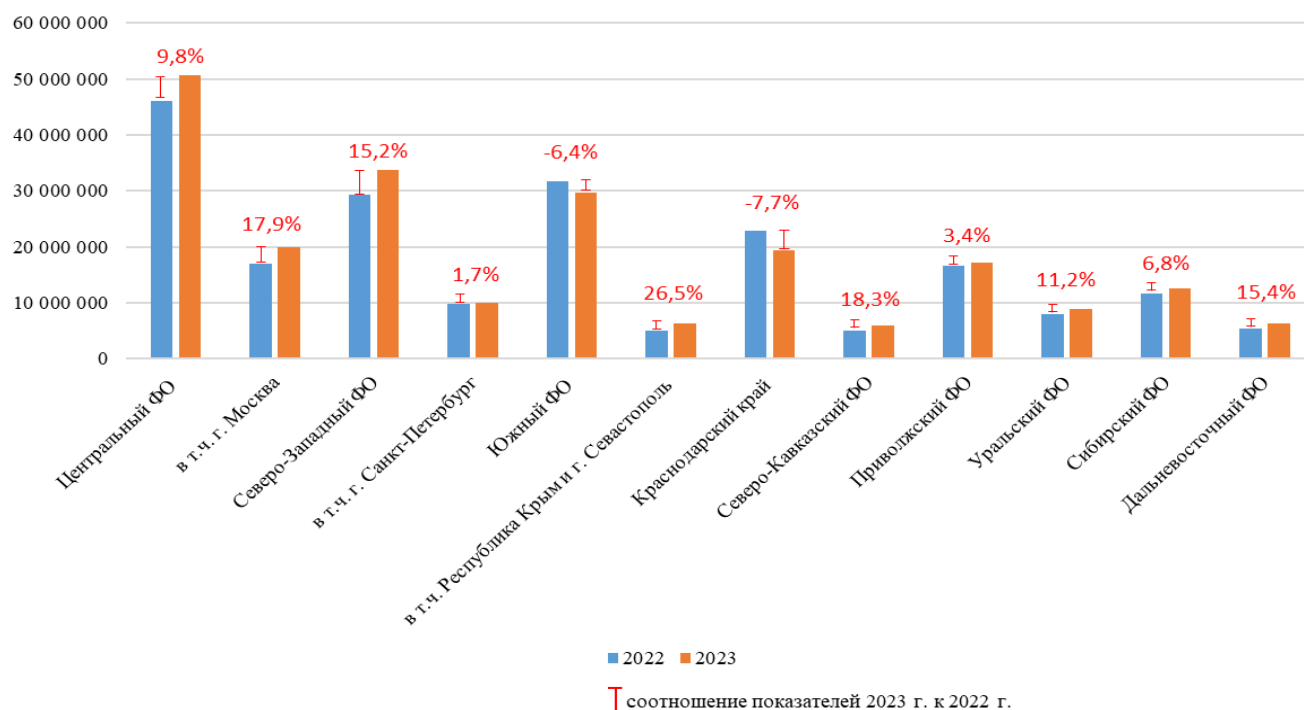


Рисунок 2.10 – Количество туристических поездок, совершенных российскими и иностранными туристами по регионам России

Источник: составлено автором по данным [33]

Согласно данным Росстата, общее количество туристических поездок по субъектам России в 2023 году составило 164 898 852 поездок, что на 7,8 % больше, чем за 2022 год (153 921 388 поездок).

При изучении динамики можно заметить, что в 2023 г. снижение показателей произошло только в Южном федеральном округе на 6,4 %. Показатели Республики Крым возросли, на 26,5 %, тем временем показатели Краснодарского края

снизились на 7,7 %. Хороший рост наблюдается в восточном направлении: Северокавказский, Уральский и Дальневосточный округах.

Рассмотрим особенности территорий Российской Федерации и их туристско-рекреационное развитие (Приложение Б).

Центральный ФО является самой густонаселенной частью России с максимальными рекреационными потребностями населения и разнообразными рекреационными ресурсами для их удовлетворения. В данной части России стал развиваться так называемый сельский туризм, а одним из самых популярных видов туристического транспорта стал автомобиль или автобус. Так, на автомобиле или автобусе жители центральной части России могут доехать до ближайших городов или небольших деревень и отвлечься от городской суеты.

Центральная часть России наиболее урбанизирована и инфраструктура туризма развита относительно хорошо; эта зона характеризуется лучшими транспортными связями в России. Имеется широкая сеть железнодорожных и автомобильных дорог, авиационное сообщение, судоходство по рекам и каналам.

Южный ФО имеют стабильный поток туристов, для которых привлекательным является выход к морю. Этот регион всегда был популярен среди туристов благодаря лечебно-оздоровительным ресурсам, наличию курортных зон и развитой туристической, а также транспортной инфраструктурой. Высокая доступность территории, развитая сеть железнодорожных и автомагистралей, обеспеченность крупных городов аэропортами позволяют принимать многочисленных туристов, обустраивать современные гостиницы для круглогодичной работы, а также организовывать деятельность ресторанов и культурных учреждений по обслуживанию туристов.

Уникальная природа нашей огромной страны способствует развитию рекреации, оздоровительного и лечебного туризма на многих территориях. Северо-Западный округ с природными комплексами заповедников, природных заказников, памятников природы, национальных парков специализируется на экологическом туризме [7, 74].

Горные районы Карелии, Северного и Полярного Урала позволяют развивать горный туризм, скалолазание и спортивные сплавы, равнинные территории пригодны для пешего и конного туризма.

Огромная территория Сибири и Дальнего Востока слабо заселена и отличается суровыми климатическими условиями, это и является ограничивающим фактором рекреационного развития. Но Юг Сибири отличается богатством растительного и животного мира. Тут расположено озеро Байкал, которое так привлекает туристов, территория обеспечена минеральными водами и лечебными грязями, все это создает предпосылки для развития лечебного и спортивного туризма. Инфраструктура региона слабо развита, существующая Транссибирская магистраль и несколько автодорог федерального и местного значения, водные и воздушные пути не обеспечивают огромные территории хорошей транспортной доступностью.

Природно-рекреационные ресурсы Дальневосточного ФО крайне разнообразны и носят полифункциональный туристский характер: экологический, лечебный, спортивный, этнографический [82].

Влияние транспортного обслуживания на туризм может оказать существенную роль на устойчивое развитие территорий. С большой долей вероятности можно утверждать, что развитие транспортного обслуживания туризма позволяет решить некоторые социально-экономические проблемы той или иной территории.

Туристический потенциал России: богатая природа, обилие исторических и культурных объектов, развитая промышленность дают широкие возможности для развития всех видов туризма от промышленного до оздоровительного. Увеличившийся туристический поток приносит новым территориям значительные вливания в экономику – строятся новые дороги, аэропорты и вокзалы, что, в свою очередь, приводит к дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры и всех сфер жизни туристских территорий. Поэтому можно констатировать наличие прямой зависимости устойчивого развития территорий от интенсивности внутреннего туризма и развитости транспортного обслуживания. Внутренний

туризм стал основным драйвером развития гостиничного бизнеса. И если первым пунктом в туризме является транспорт, то вторым – средства размещения.

В связи с политической обстановкой некоторые международные сети заявили о своем уходе с российского рынка отелей в 2022 году. Президент Общенационального союза индустрии гостеприимства (ОСИГ) Алексей Волков не считает уход брендов из России катастрофой: «Уходят только бренды, ... 99 % объектов гостиничной сферы находятся в собственности российских компаний или бенефициаров. Все команды, которые работают на действующих объектах, продолжают это делать» [21].

Уход зарубежных брендов в сочетании с ростом внутреннего спроса – это стратегическая возможность для российских гостиничных сетей.

Так, выше представленные показатели оповещают о числе туристских поездок, рассмотрим количество туристов в российских регионах (рисунок 2.11).

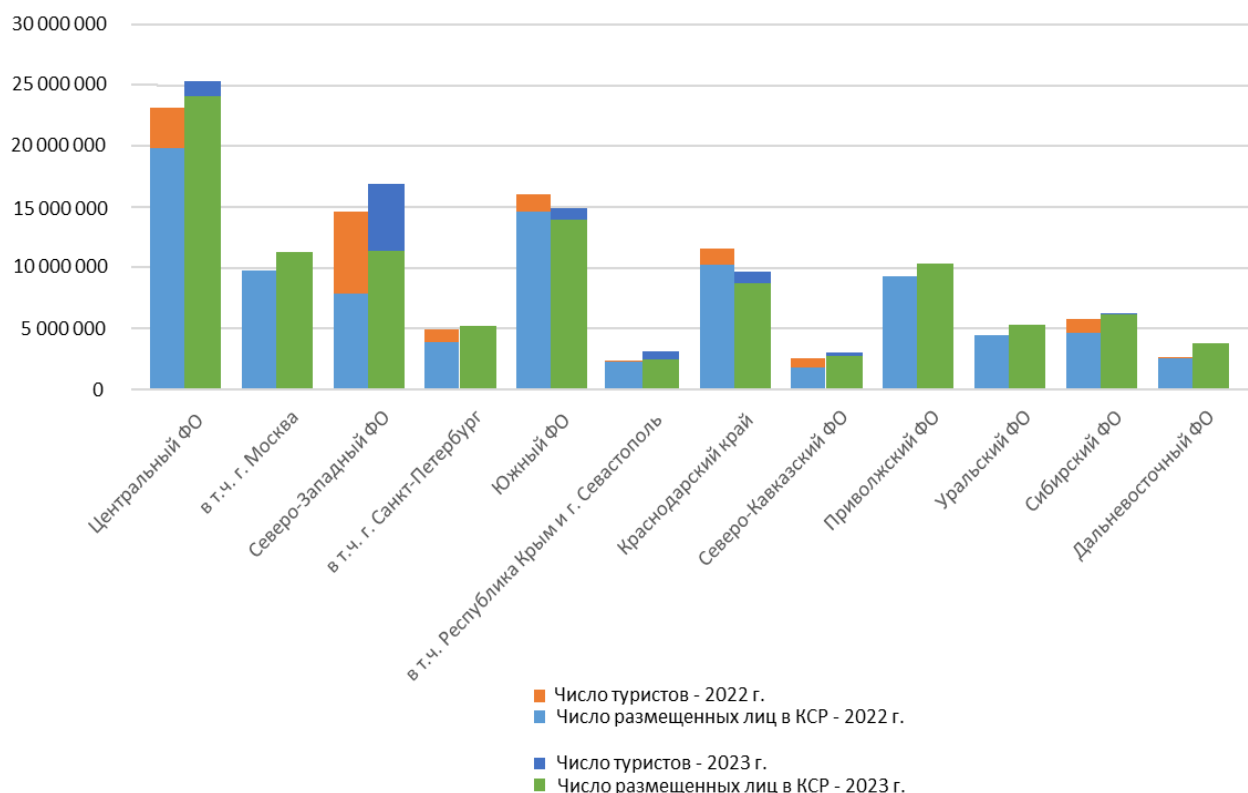


Рисунок 2.11 – Соотношение количества туристов и размещенных лиц в коллективные средства размещения (КСР)

Источник: составлено автором по данным [33]

Сравнивая значения приведенных показателей за последние годы, можно заметить, что в Москве, Санкт-Петербурге, Приволжском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах число размещенных лиц в коллективных средствах размещения больше или равно числу туристов, следовательно, в данных регионах средств размещения достаточно. В остальных федеральных округах и регионах число туристов превышает число лиц, пребывавших в коллективных средствах размещения. В связи с этим выделим несколько причин: существует нехватка коллективных средств размещения, туристы проживают у родственников или снимают частные дома и квартиры, путешествуют на «колесах» взяв с собой свои «удобства».

Всего по итогу 2022 года в коллективных средствах размещения поселилось 73,1 млн постояльцев, что больше, чем в 2021 году на 9,8 % (рисунок 2.12).

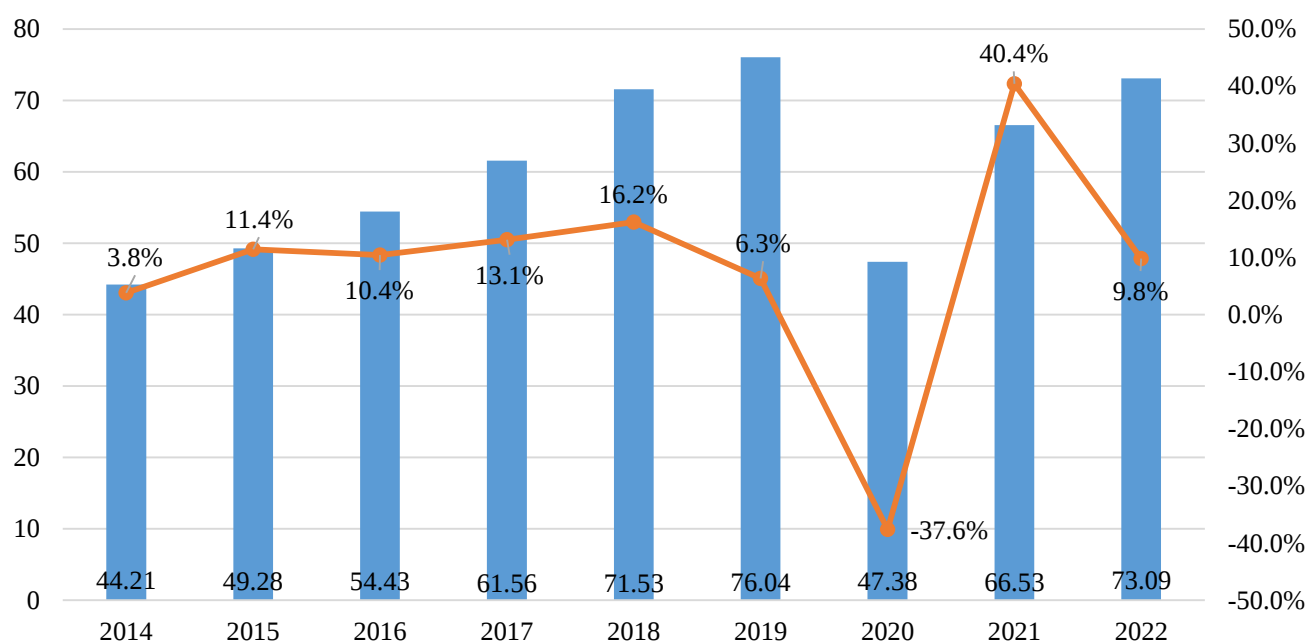


Рисунок 2.12 – Динамика изменений численности лиц, пребывавших в коллективных средствах размещения в России, млн чел.

Источник: составлено автором по данным [33]

Не смотря, на наметившуюся тенденцию увлечения численности туристических поездок, в 2023 году увеличилась численность иностранных

граждан в коллективные средства размещения на 43,4% по сравнению с предыдущим годом, а российских граждан, наоборот, было меньше на 1,0%, что и обусловило небольшой прирост размещенных лиц на 485 тыс. чел. или на 0,7% (рисунок 2.13).



Рисунок 2.13 – Динамика изменений численности лиц, пребывавших в коллективных средствах размещения в России, млн чел.

Источник: составлено автором по данным [109]

На основании имеющихся статистических данных проанализируем количество мест в коллективных средствах размещения на одного посетителя (таблица 2.2).

По результатам сравнения показателей таблицы 2.2 можно сделать вывод, что общее число коллективных средств размещения продолжает ежегодно увеличиваться, за исключение одного 2020 года по понятным причинам – ограничениям деятельности в условиях коронавирусной пандемии. Также продолжает увеличиваться число мест для размещения, но увеличение гостиничного фонда не способствовало снижению показателя количества туристов

на 1 место размещения, средняя цифра достигала в 2022 году количества 28 туристов на 1 гостиничное место, но в 2023 году снизилось до значения уровня 24,5.

Таблица 2.2 – Основные показатели деятельности средств размещения в РФ

| Показатели                     | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Число КСР (тыс)                | 15,4  | 20,1  | 20,5  | 25,3  | 28,1  | 28,3  | 27,3  | 29,0  | 29,5  | 31,5  |
| Число мест в КСР (млн)         | 1,57  | 1,76  | 1,84  | 2,16  | 2,41  | 2,49  | 2,47  | 2,63  | 2,65  | 3,0   |
| Число размещенных лиц (млн)    | 44,21 | 49,28 | 54,43 | 61,56 | 71,53 | 76,04 | 47,38 | 66,53 | 73,09 | 73,58 |
| Количество туристов на 1 место | 28    | 27    | 29    | 28    | 29    | 30    | 19    | 25    | 28    | 24,5  |

Источник: составлено автором по данным [109]

Для реализации задач по развитию туристской инфраструктуры, было создано акционерное общество «Корпорация Туризм.РФ». Основная задача корпорации – стать «единым окном» для инвесторов при создании новых объектов туризма и индустрии гостеприимства.

Рассмотрим детально, какие туристские территории привлекли путешественников, данные в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Запланированное развитие туристских территорий Российской Федерации

| Показатели            | Центральный      | Северо-Западный                                  | Южный                                                      | Приволжский          | Сибирский                           | Дальневосточный                        |
|-----------------------|------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|
| Номерной фонд (ед.)   | 1 018            | 13 500                                           | 19 142                                                     | 1 250                | 4 660                               | 3 648                                  |
| Турпоток (чел. в год) | 293 000          | 13 100 000                                       | 5 028 000                                                  | 620 000              | 1 061 000                           | 1 332 494                              |
| Регионы               | Тульская область | Ленинградская область<br>Калининградская область | Краснодарский край<br>Республика Адыгея<br>Республика Крым | Республика Татарстан | Алтайский край<br>Иркутская область | Сахалинская область<br>Камчатский край |

Источник: составлено автором по данным [98]

Согласно общедоступным данным на сайте компании «Корпорация Туризм.РФ» на сегодняшний день представлен 101 проект в 6 округах, которые подразумевают под собой создание современной туристской инфраструктуры: гостиницы, санаторные комплексы, морские гостевые марины, акватормальные комплексы, торгово-выставочные галереи, концертные залы, конгресс-центры и другое.

Проведя изучение и сравнения показателей гостиничного бизнеса России, можно сделать вывод о тенденциях роста, установившихся при увеличении туристского потока по внутренним направлениям. Заметно изменилось качество гостиничного сервиса в лучшую сторону. Однако за рассматриваемый период 2014-2023 годы российский рынок туризма подвергся серьезным испытаниям ограничений пандемии COVID-19, а введенные санкционные действия усложнили отраслевую деятельность, что нашло отражение на экономических показателях в большинстве российских регионов, и особенно центральных с обычно высокой численностью туристов.

В таких условиях начали формироваться новые тенденции и смена предпочтений путешествующих граждан РФ: зарубежный отдых сменил вектор направлений поездок на восточные и азиатские страны, большинство туров стали проводить в России, расширяя зоны поездок. Для обеспечения развития внутреннего туризма и проведения отдыха в российских регионах Правительством Российской Федерации в 2021 году была принята Государственная программа «Развитие туризма» [38]. В реализуемой государственной программе определены территории опережающего развития такие, как Алтай, Байкал, Камчатка, Карелия, Республика Татарстан и другие. А дополнительные и большие расходы, связанные с заграничными поездками, ориентируют российских туристов для посещения разнообразных уголков России, обеспечивая дальнейшее развитие внутреннего туризма, модернизации инфраструктуры и совершенствования обслуживания.

Изучение материалов исследования позволяет определить новые тенденции в сфере гостиничного бизнеса и оказания гостиничных услуг.

1. Применение передовых технологий, концепция бережливого потребления и экологической безопасности, создание «умных» номеров, что предусматривает построение процессов по инновационным технологиям, применение инструментов экономии топлива, энергии, воды, тепла и других ресурсы, требований по предотвращению загрязнения окружающей среды.

2. Персонализированное обслуживание и модернизация работы гостиниц с набором разнообразных услуг помимо проживания для повышения удовлетворенности и закрепления постоянства клиентов.

3. Использование цифровых технологий, улучшающих комплекс удобств качество обслуживания и выполнение требований безопасности.

Согласимся полностью с мнением Т. Е. Платоновой в том, что гостиничный бизнес, как сфера туризма, имеет «большой экономический потенциал и является одним из важнейших драйверов роста экономики, повышения благосостояния и качества отдыха российских граждан» [108, с. 242].

Однако при всех положительных проявлениях и драйверах роста выделим важные новые действенные элементы в организации отраслевой деятельности:

- электронные платежи, как способ оплаты приобретаемых услуг (бронирования, перелетов, размещения в отелях, трансферы, др.);
- взаимоотношения с поставщиком услуг – отелем, авиакомпанией, турфирмой – выстраиваются на выгодной договорной основе в зависимости от комиссионных (от 4 до 20 %).

На условиях финансовой нестабильности, которые затрагивают и туристскую сферу, и сферу транспортного обеспечения, акцентирует внимание А. А. Силаева, считая обязательным условием обеспечения дальнейшего «развития туристической отрасли является поддержка ... на государственном уровне» [129, с. 133]. Также отмечают туристские регионы России, которые стали более доступны для въездных туристских поездок и обустроены туристской и транспортной инфраструктурой.

Поддержка проектов обновления и модернизации инфраструктуры для внутреннего туризма в России реализуется государством на основе партнерства с

бизнесом не только в рамках национальных проектов и региональных программ развития, но и совместных разработок инновационного содержания.

Изменение системы управления туризмом направлено на определение и постоянное совершенствование мер экономической поддержки комплексного развития туризма в российских регионах для достижения стратегических целей развития туризма в нашей стране в целом, как в экономическом, так и в социальном аспектах.

Принимая во внимание текущее состояние, можно сделать вывод, что туристская отрасль характеризуется положительной динамикой, несмотря на влияние санкций. Государство осуществляет национальные проекты и вводит много разнообразных льготных программ для привлечения спроса на внутренний туризм, но некоторые туристские направления не готовы к принятию большого количества туристов ни в гостиничной, ни в туристской инфраструктуре. Транспортное обеспечение влияет на внутренний туризм, а это, в свою очередь, привлекает инвесторов для реализации комплексных туристских проектов в еще не оснащенных туристской инфраструктурой регионах.

В существующих условиях необходимо объединение всех элементов туристской индустрии: транспортной инфраструктуры, гостиничных комплексов, туроператоров, территориальных министерств для:

- повышения уровня качества и безопасности туристской и магистральной инфраструктуры, развитие транспортной доступности;
- увеличение уровня загрузки и снижение влияния фактора сезонности в использовании туристской инфраструктуры;
- повышение уровня сервиса и кадрового обеспечения развития туризма, развитие языковой подготовки работников в сфере туризма, активное вовлечение бизнеса в формирование образовательных программ для туристской отрасли;
- преодоление ограничений безопасности туристской деятельности, состоянию окружающей среды туристских регионов;

– достижение уровня мировых лидеров в развитии цифровой инфраструктуры, цифровых платформ для продвижения туристских услуг, цифровых средств навигации.

### **2.3 Исследование проблем транспортного обслуживания в сфере туризма**

Успешное развитие транспортного обслуживания в туристической сфере возможно только при комплексном мониторинге условий деятельности и показателей удовлетворенности туристов уровнем оказываемых транспортных услуг на основании не только статистических данных, но и результатов эмпирических исследований.

Для выявления потребностей туристов, оценки уровня удовлетворенности и определения перспективных направлений деятельности по достижению обозначенных стратегических целей проводятся исследования с применением дескриптивных методов. Использование методов наблюдений, сбора данных с помощью организованных опросов туристов обеспечивает получение определенной информации от потребителей услуг (мнений, оценок, предложений), выполнение анализа данных позволяют не только определить достигнутый уровень, но и выработать целенаправленные рекомендации по совершенствованию транспортного обслуживания в туризме.

Автором организовано и проведено исследование мнений жителей Южного, Центрального и Северо-Западного федеральных округов о проблемах транспортного обслуживания туристов. Для этого с декабря 2023 года по февраль 2024 года проведен опрос с помощью заполнения анкет, содержащих ряд вопросов о транспортном обслуживании во время туристических поездок.

На качество транспортного обслуживания влияет множество разнообразных факторов. При опросе изучены изменения туристского спроса (определение предпочтительного региона, приоритетного вида транспорта при планировании отдыха) и маршрутных потоков, свойств обслуживания и инфраструктуры перевозок.

Анкетирование проводилось в онлайн формате и направлено интернет пользователям, из которых сформировалась панельная выборочная совокупность. Анкета была размещена на таких сайтах как Survio, Яндекс Взгляд, Анкетки.ру, социальная страница Вконтакте. Такие сервисы представляют все необходимые для создания анкеты инструменты.

Алгоритм проведения опроса на вышеуказанных сайтах и получения результатов состоял из определенных действий (рисунок 2.14).



Рисунок 2.14 – Алгоритм проведения организованного онлайн опроса о проблемах транспортного обслуживания туристов

Источник: составлено автором

Для работы в сервисах респондентам необходимо было пройти регистрацию. Проведение анкетирования связано с разработкой вопросов и создания формы на сайте. Такие сайты как «Яндекс Взгляд» и Survio предлагает несколько шаблонов

форм, например, форма обратной связи – сбор отзывов пользователей; анкета – опрос на любую тему; др. При этом, если ни один из предложенных шаблонов форм не подошел, есть возможность создать форму самостоятельно, нажав на кнопку «с чистого листа» – такой способ и был выбран.

Далее автором была сформирована анкета из блока вопросов, в которых респонденты могут ответить на вопрос или ввести какие-либо данные. Для блоков можно задать ограничения или варианты ответов, а также настроить условия показа блоков в зависимости от того, как пользователь ответил на другие вопросы. Сервисы предлагали дополнительные типы вопросов, каждый вопрос можно редактировать и настроить условия показа для респондентов.

Сервисы позволяют настраивать способы сбора ответов. Можно использовать ссылку и отправлять ее респондентам, выполнить ответ в соцсетях, отослать приглашение на почту, добавить анкету на сайт, поделиться по кнопке или QR-коду или распечатать.

Подготовленный вариант анкеты представлен в Приложении В. Результаты анкетирования, а также их аналитика отображаются в личном кабинете на сайте.

В ходе анкетирования всего было опрошено много человек, но после рассмотрения и обработки, признаны пригодными и приняты для анализа 506 анкет, из них 419 опрошенных из Южного ФО, 33 – из Центрального ФО, 29 – из Северо-Западного ФО, 12 – из Приволжского и 10 – из Сибирского ФО. Респондентам была предложена анкета из 15 вопросов, которые можно поделить на блоки: социально-экономический портрет туриста, критерии при выборе путешествия, критерии к транспортному средству при путешествии, личное мнение респондентов о транспортном обслуживании в период путешествия.

В анкетировании участвовали респонденты обоих полов, 53 % женщин, 47 % мужчин (рисунок 2.15), возрастная категория респондентов от 18 до 55+ лет, большинство респондентов в возрасте от 41 до 54 лет, в процентном соотношении их доля составляет 38 % от общего числа респондентов (рисунок 2.16).

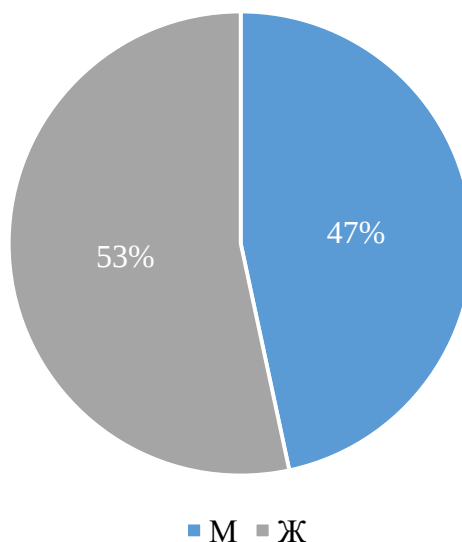


Рисунок 2.15 – Гендерная структура респондентов, принимавших участие в анкетном опросе

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

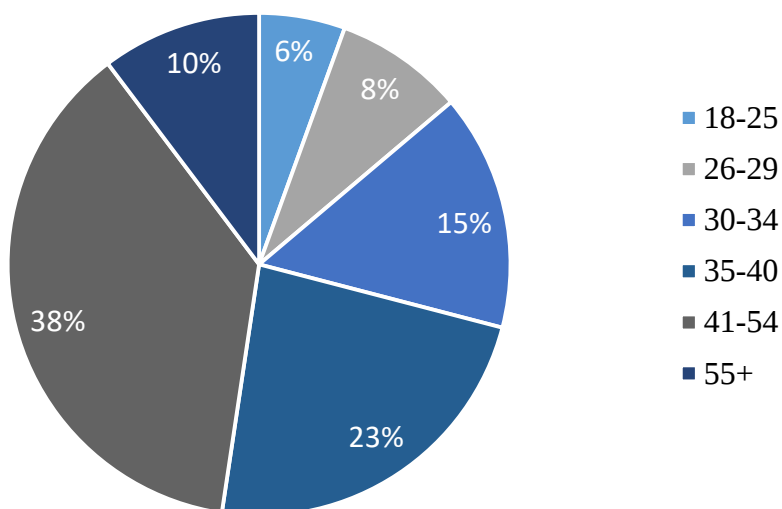


Рисунок 2.16 – Состав респондентов, принимавших участие в анкетном опросе, по возрастным группам

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

За исследуемый период в числе опрошенных отмечается более 35 % туристов в возрасте от 41 до 54 лет. 25 % опрошенных относятся к категории 35-40 лет, 15 % 30–34, 10 % и ниже показывают туристы в возрасте от 18 до 29 лет.

Анализ структуры респондентов по уровню получаемого дохода показал, что основная часть опрошенных имеет доход от 30 до 60 тыс. руб. (62 % опрошенных), 26 % респондентов получают доход до 30 тыс. руб. (рисунок 2.17).

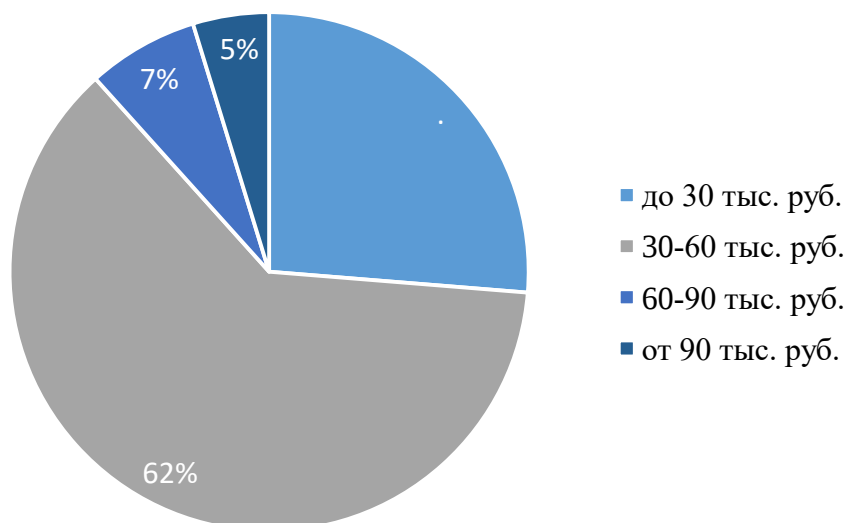


Рисунок 2.17 – Получаемый доход респондентов, принимавших участие в научном исследовании

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

Таким образом, был составлен «портрет» респондентов, основной сегмент потребителей туристских услуг в нашем исследовании составляют люди средней возрастной категории от 41 до 54 лет с уровнем дохода от 30 до 60 тыс. руб.

Исследование показало, что более 90 % респондентов предпочитают отдыхать в пределах России, а именно в Южном ФО. Лишь 5 % посещали другие страны. Такие показатели неудивительны, ведь 2023 год в России стал рекордным по внутреннему туристическому потоку, он составил 75 млн человек, тем самым превысил показатель 2022 года на 9,5 % [80].

Мнения респондентов представлены на рисунках 2.18 и 2.19.

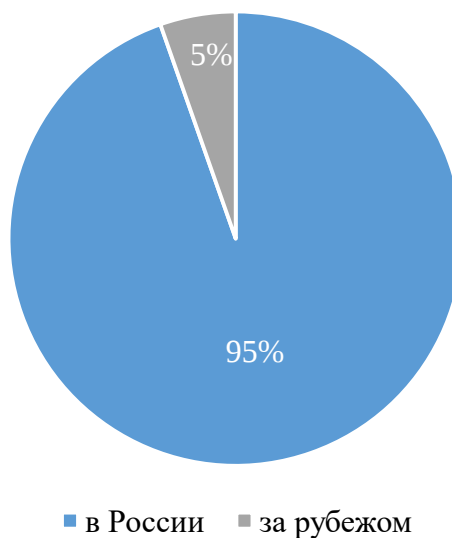


Рисунок 2.18 – Предпочитаемая страна отдыха респондентов, принимающих участие в опросе

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

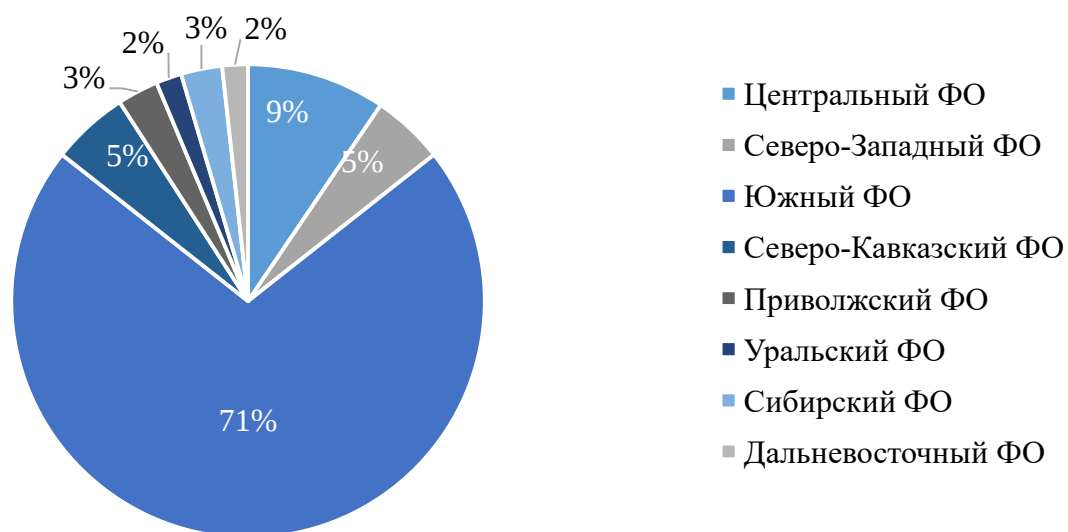


Рисунок 2.19 – Предпочитаемые респондентами регионы отдыха в России

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

Большинство респондентов, судя по результатам исследования, отпуск планируют спонтанно (50%), 11 % опрошенных указали, что начинают думать о планировании отпуска за месяц до поездки, 21 % туристов планируют свой отпуск за полгода и 18 % приступают к обдумыванию путешествия за год.

Графическое отображение полученных результатов в вопросе планирования отдыха представлен на рисунке 2.20.

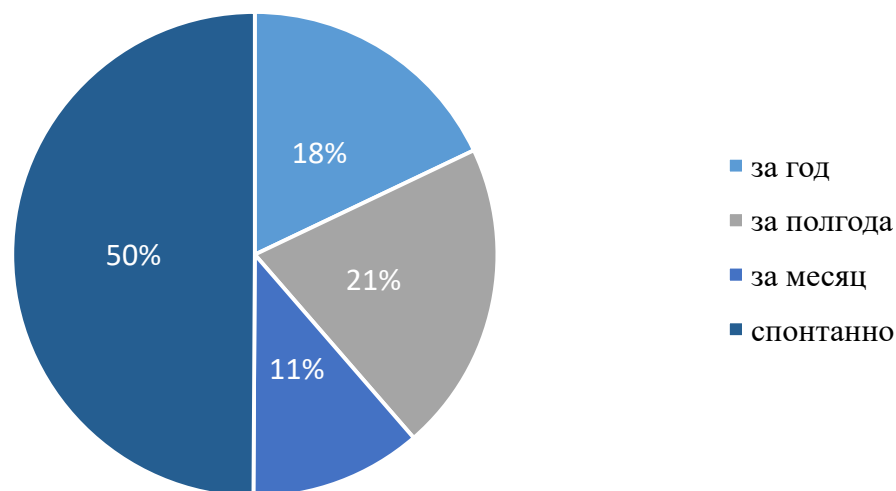


Рисунок 2.20 – Распределение респондентов по времени планирования отдыха

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

Следует отметить, что доход 62 % респондентов составляет 30-60 тыс. руб. По данным Росстата денежные доходы в среднем на душу населения в 2023 году составили 50,3 тыс. руб. в месяц [88]. В связи с этим большинство жителей нашей страны либо не имеют возможности четко выстраивать свой бюджет, либо рассчитывают его на срок не больше одного месяца. Возможно, именно поэтому, отвечая на вопрос о планировании отдыха, 50 % респондентов указали, что это спонтанное решение.

Транспортное поведение во многом обусловлено необходимостью осуществления каких-либо действий в пункте назначения, что само по себе оказывает влияние на выбор транспортного средства, маршрута перемещения, допустимых затрат времени. Так, в исследование были включены вопросы, касающиеся предпочитаемого вида транспорта, времени ожидания, а также осуществления перемещения по времени.

Туристам исследования нравится отдыхать в России. Большинство указали, что с удовольствием путешествуют по стране. Самым популярным видом проведения отдыха в России участники опроса назвали автомобильные путешествия по стране (54 % опрошенных использовали автомобиль для того, чтобы добраться до места отдыха). На втором месте оказался авиационный вид транспорта (на нем передвигались 16 %). Железнодорожный вид транспорта занял третье место (его для перемещения выбрали 15 %). 14 % опрошенных заявили, что отправляются в путешествие на автобусе и лишь 1 % предпочли морской вид транспорта.

Тенденция роста автопутешествий началась с 2022 года, когда между Южным ФО было перекрыто гражданское авиасообщение. Рост путешествия на автомобиле позволил придать ему приоритетный статус самостоятельного туризма, а также внести его в национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства» [98]. Графическое отображение полученных результатов представлено на рисунке 2.21.

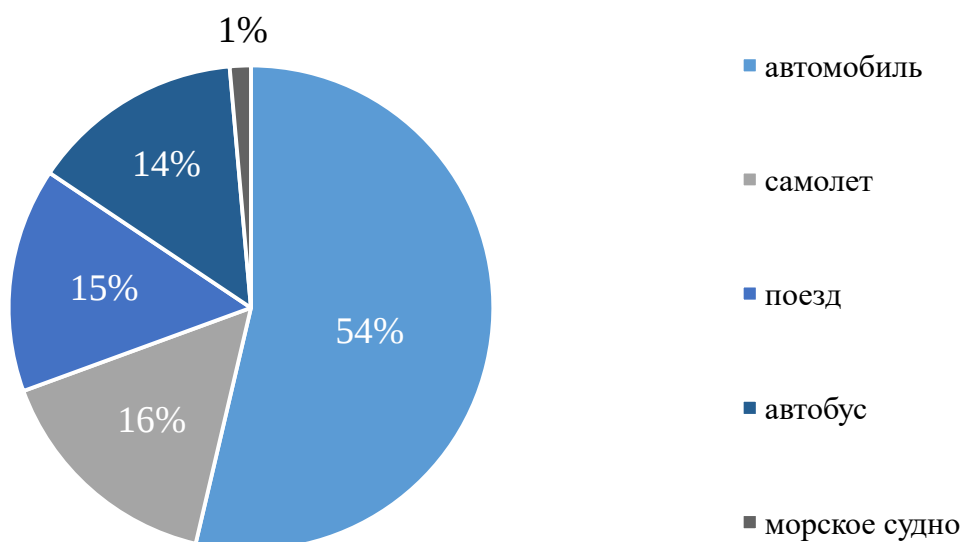


Рисунок 2.21 – Распределение респондентов по выбору приоритетного вида транспорта при планировании путешествия

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

Путешествующие общественными видами транспорта, а именно 46 % респондентов, при указании ожидания времени прибытия автобуса, троллейбуса, такси, метро для перемещения на аэровокзал, железнодорожную или автобусную станции отметили, что ждут нужный вид транспорта от 10 до 30 минут. Такой показатель не является нормой в соотношении всего времени в пути, который составляет менее 30 минут в большинстве случаев. Графическое отображение полученных результатов по вопросу времени ожидания общественного транспорта для осуществления поездки до станции представлено на рисунке 2.22.

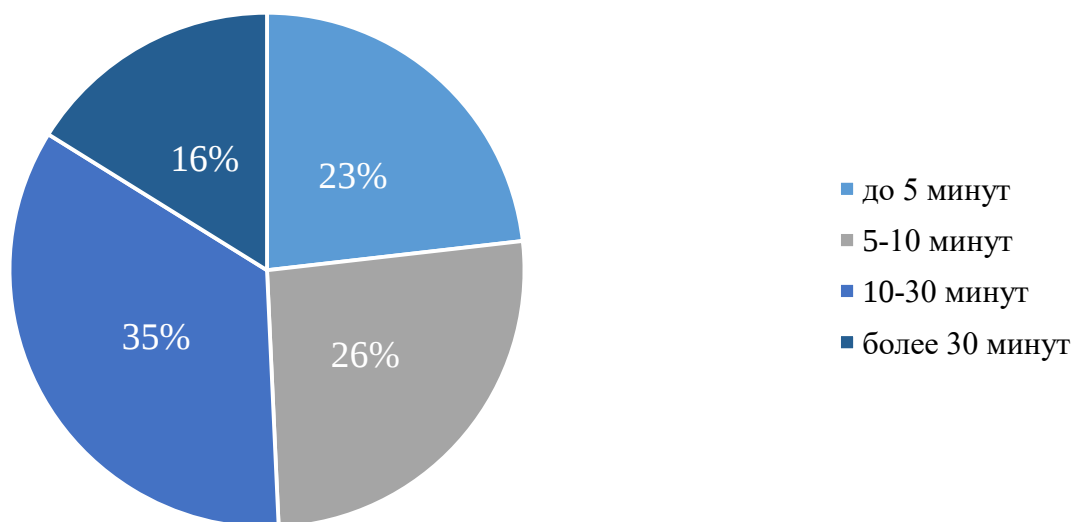


Рисунок 2.22 – Распределение респондентов по ожиданию транспорта для перемещения

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

Одними из основных критериев выбора транспортного средства является время в пути. По мнению большинства респондентов (63 % опрошенных), их путь от дома до вокзала, станции, аэропорта составляет до 30 минут. И этот показатель являлся минимальным среди ответов на данный вопрос (рисунок 2.23).

На основе вышеприведенных данных можно предположить, что российский туристский бизнес открыл в себе новое направление самостоятельного туризма – автомобильный.

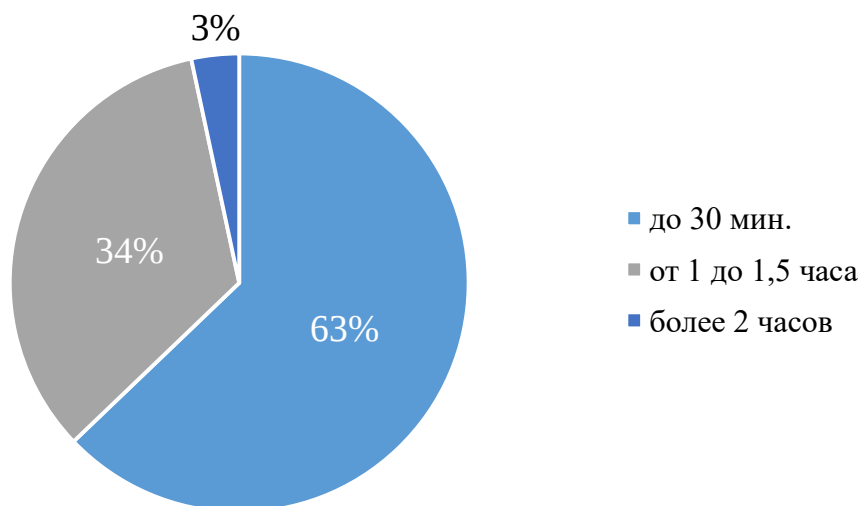


Рисунок 2.23 – Структура ответов респондентов о времени в пути от дома до вокзала, станции, аэропорта

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

В настоящее время особое внимание уделяется развитию туризма в регионах. Многие из них известны многовековой историей и уникальными природными условиями, благодаря чему обладают мощным туристским потенциалом. Среди наших респондентов большинство уже давно примерили на себя роль исключительно туриста российских достопримечательностей, природных и исторических, потому что 78 % респондентов за последние годы не заметили, что стали путешествовать чаще по стране. Тем не менее 22 % туристов уверены, что за последние годы увидели, насколько Россия большая страна.

В завершении анкеты респондентам были заданы вопросы, ответы на которые не были фиксированными. Открытые вопросы предполагают, что респондент в свободной форме излагает свои мысли касаясь тематики вопроса.

В соответствии с тем, что три открытых вопроса были связаны с использованием общественными транспортными средствами при передвижении на отдыхе, то выделим, что с разницей в 1,2 % респонденты пользуются воздушным, железнодорожным видами транспорта и автобусами, именно в такой последовательности, а добираются туристы до аэровокзала на автобусе.

Рассматривая вопросы об использовании общественного транспорта уже находясь на отдыхе, необходимо учитывать, что речь пойдет о наземных видах транспорта. В связи с тем, что автотуристы бьют рекорды, то ответы автолюбителей также учтены в анализе.

Респонденты испытывают неудобства в пользовании транспортом на отдыхе в связи с неправильно выстроенным расписанием. Сбои в расписании движения могут быть по разным причинам: поломки и аварии, сбои в движении из-за заторов и пробок, самовольный сход с рейса/отмена рейса. Несоблюдение расписания создает огромные неудобства для туристов, это могут быть «сгоревшие» билеты на экскурсию или упущенное место на пляже. Поскольку пассажиры не уверены в наличии рейсов в необходимое время, не уверены в соблюдении определенного интервала в расписании, происходит перераспределение пассажиров на другие временные интервалы вследствие чего транспорт может быть переполнен. Переполненный транспорт влияет на один из следующих важных критериев неудобства в использовании транспорта на отдыхе – отсутствие комфортных условий при осуществлении поездок. Неправильно выстроенное расписание также влияет на то, что пассажиры пересекаются на другие транспортные средства, например, такси, личный транспорт. Выбор альтернативных транспортных средств также влияет на второй по значимости показатель неудобств туристов – загруженность дорог.

Мнение респондентов о неудобстве в пользовании транспортом на отдыхе отражено на рисунке 2.24.

Респонденты максимально открыто отвечали на вопросы и делились своим мнением. Некоторые ответы включают в себя ряд пунктов, на которые стоит обратить внимание при дальнейшем анализе.

В таких критериях, как отсутствие комфортных условий при осуществлении поездки, респонденты указали на ряд недостатков:

- отсутствие кондиционеров/отопительных систем;
- отсутствие Wi-Fi;
- плохое состояние транспорта;

- некомфортный способ оплаты: не везде можно оплатить картой;
- отсутствие оборудованных мест для родителей с детьми;
- нет единой транспортной карты по видам транспорта, действующей на всей территории России.



Рисунок 2.24 – Неудобства туристов в пользовании транспортом на отдыхе  
 Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

Под транспортной инфраструктурой респонденты имели в виду следующие неудобства:

- отсутствие парковочных мест на вокзалах;
- отсутствие автостанций;
- отсутствие информационных указателей на пути следования;
- отсутствие достаточного количества АЗС на пути следования;
- некачественное покрытие дорог;
- отсутствие туристских автомаршрутов в горно-лесной местности или до необычных/интересных мест отдыха.

Несмотря на то, что респондентов беспокоит, в первую очередь, расписание, в вопросе об улучшении транспортного обслуживания большинство респондентов высказываются в сторону улучшения качества обслуживания. На рисунке 2.25 представлено следующее соотношение критериев по совершенствованию транспортного обслуживания в туризме.



Рисунок 2.25 – Предложения по совершенствованию транспортного обслуживания в туризме

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

По улучшению качества обслуживания отмечена необходимость: своевременной уборки, установке кондиционера и ремонта отопительной системы, разработки стандартной транспортной карты для всей страны, организации мест отдыха для семьи с детьми, пассажиров с багажом, улучшений мест ожидания.

При соблюдении регулярности движения транспорта предложено также ориентироваться на сезонность, праздничные дни и увеличение пассажиропотока, необходимо увеличить количество рейсов в расписании, увеличить время работы общественного транспорта.

Под улучшениями дорожной/придорожной инфраструктуры автотуристы предлагали создание мест отдыха и увеличение количества бесплатных парковочных мест.

Обеспечение информационной доступности туристов также является одним из основных критериев по улучшению транспортного обслуживания туристов. Выражены предложения по созданию доступного туристам расписания, доступной информации о достопримечательностях, информации о пути следования, а также рекомендовано разработать приложения для пользования общественным транспортом, организовать единую систему бронирования, обеспечивающую комфортные условия при смене транспорта (например, пересадка с самолета на поезд), создать единую сеть расписаний разных видов транспорта так, чтобы они имели стыковку между собой и не было ситуации, когда автобус ушел за пять минут до прихода поезда и прочее.

В завершающем вопросе анкеты респондентам необходимо было написать предложения по улучшению транспортного обслуживания. Предоставленные ответы изображены на рисунке 2.26.



Рисунок 2.26 – Предложения по улучшению транспортного обслуживания в туризме

Источник: составлено автором по данным анкетного опроса

Предложениями по улучшению качеств обслуживания были следующие:

- создание приложений для отслеживания маршрута и информирования пассажиров;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем;
- внедрение во все виды транспорта льготных программ по типу «Врач на борту»;
- бесплатные билеты для льготных категорий граждан;
- организовать места для колясок;
- создать единую систему бронирования билетов.

Под качественными и комфортными транспортными средствами имели в виду:

- расширение посадочных мест;
- комфортабельность зон ожидания на вокзалах;
- замена автопарка межгородских перевозчиков.

Усовершенствовать систему общественного транспорта респонденты предлагают следующим образом:

- добавление новых маршрутов;
- пересмотреть и улучшить логистику общественного транспорта в связи с расширением туристических мест отдыха;

Развитие транспортной инфраструктуры должно быть направлено на:

- выделение полосы для общественного транспорта в общем потоке;
- развитие инфраструктуры отдыха вдоль основных направлений;
- организацию карт туристов для проезда к достопримечательностям.

Результаты анализа позволяют прийти к следующим выводам:

1. Большинство туристов проводят свой отдых в России, а именно в Южном ФО.

2. Отдых в пределах России для респондентов является нормой, ведь они не стали путешествовать по стране чаще за последние годы.

3. Российские туристы планируют свой отдых на территории страны спонтанно, при планировании отдыха приоритетным видом транспорта является автомобильный.

4. От дома до вокзала, станции или аэропорта добираются на личном автомобиле. Респонденты, пользующиеся общественным транспортом, ожидают его от 10 до 30 минут, несмотря на то, что дорога до вокзала, станции или аэропорта занимает до 30 минут.

4. Неправильно выстиранное расписание общественного транспорта очень беспокоит туристов южного ФО. Одним из предложений по улучшению ситуации с расписанием было создать единую сеть расписаний разных видов транспорта с возможностью соотнесения их между собой.

5. Улучшить транспортное обслуживание необходимо и в плане клиентоориентированности. Предложения по улучшению направлены на информационную поддержку пассажиров за счет внедрения интеллектуальных систем, например, систем бронирования и разработку приложений.

Современные изменения в системе управления туризмом направлено на постоянное совершенствование мер экономической поддержки комплексного развития туризма. Для успешного развития туризма в конкретной местности важнейшей задачей является обеспечение устойчивых потоков туристов к ее рекреационным объектам с учетом их транспортно-географического положения [68].

В рамках федерального проекта «Развитие туристической инфраструктуры» были оборудованы туристические информационные центры, построены современные кемпинги и модульные отели для автолюбителей, разработаны различные приложения-путеводители по туристским маршрутам. То есть реализация некоторых предложений респондентов уже проходит этапы внедрения и ввода в эксплуатацию. Поддержка внутреннего туризма со стороны государства и развитие отраслевой деятельности, ориентированное на инновации, усовершенствует туристский сервис и сделает интереснее, разнообразнее и доступнее места отдыха и туристские маршруты.

### **Глава 3 Разработка и реализация механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма**

#### **3.1 Формирование механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма**

В условиях реализации стратегических задач развития внутреннего туризма в России и повышение численности туристов, путешествующих по стране, совершенствование транспортного обслуживания в сфере туризма приобретает повышенное значение. Выполненный в диссертации анализ свидетельствует о проводимых трансформациях на транспорте, изменениях в процессах обслуживания, которые влияют на повышение эффективности и улучшении качества транспортных услуг, способствуют увеличению туристской активности по многим направлениям.

Результаты исследования подтверждают спрос на инновационные транспортные услуги в сфере туризма, расширение применения информационно коммуникационных средств и технологий при планировании и дальнейшем осуществлении путешествий. В этой связи внимание уделяется не только развитию транспортных средств и применению новых типов (гибридных, электрических), модернизации туристской и транспортной инфраструктуры, но и внедрению инновационных технологий в процесс обслуживания туристов в период путешествия.

Анализ выявил, что качественное транспортное обслуживание оказывает влияние на доступность туристских территорий и экономическое развитие федеральных округов России. Что в свою очередь, вызывает интерес у бизнеса, способствует привлечению инвестиций в туристическую инфраструктуру,

созданию новых зон и комплексов обслуживания туристов. Особенно это касается регионов с мало организованной доступной средой, где приток инновационных транспортных сервисов может стать условием инфраструктурного обустройства территории и новой популярности у туристов.

Необходимы изменения в организации и управлении транспортными потоками в регионах, обеспечение согласованных действий на уровне региональных и федеральных властей, которые могут опираться на российские разработки в области инновационных транспортных технологий, имеющегося опыта реализации национальных проектов.

Ориентированность на инновации позволяет формировать условия для качественного и комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма, применения комбинированных маршрутов и использования разных видов транспорта при осуществлении путешествия, интенсивного развития транспортной инфраструктуры и обустройства ее объектов. В связи с этим актуализируется задача разработки инновационно ориентированного механизма транспортного обслуживания для выполнения обозначенных заданий по развитию внутреннего туризма в России.

Разработан и предложен для реализации механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма, нацеленный на создание условий перспективного интенсивного развития (рисунок 3.1).

Для его реализации принципами выбраны:

- адаптивность инноваций – использование опыта инновационной деятельности,
- комплексность – обслуживание на протяжении всей поездки различными видами транспорта,
- гибкость – оперативного реагирования на изменения,
- сбалансированность – достижение баланса между экономическими, социальными и экологическими параметрами,
- социальная направленность – удовлетворение увеличивающихся потребностей туристов в услугах перемещения,



Рисунок 3.1 – Механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма  
Источник: разработано автором

– экологичности – внедрение экологически оптимальных технологий, рациональное использование и ресурсосбережение.

В решении задач совершенствования деятельности на транспорте и в сфере туризма основными методами для применения определены программно-целевой и опережающего развития – разработка и реализация национальных проектов, целевых программ для обеспечения высоких темпов экономического роста в сфере туризма.

Регулирующее воздействие предусматривает совершенствование законодательной базы, введение стандартов и нормативов для транспортных организаций, а также экономическую помощь в развитии через финансовое участие в реализации конкретных мер.

Выполнение задач совершенствования деятельности на транспорте и в сфере туризма определяет внедрение инновационных решений и применения инструментов информатизации, цифровизации, интеграции и автоматизации, а также интеллектуальных систем для:

- управления транспортными системами при внедрении инноваций: технологических, организационных, процессных и продуктовых,
- воздействия на факторы: время, качество, операционная эффективность, доступность, безопасность, и издержки,
- применения автоматических алгоритмов и моделей в обслуживании.

В результате чего достигаются изменения на транспорте в эксплуатационной безопасности, согласованности параметров сети различных видов транспорта, изменение конфигурации транспортной сети, создание магистральных линий по туристским направлениям, транспортных хабов, бесшовных транспортных маршрутов, что обеспечит гибкость и адаптивность обслуживающей транспортной системы.

Достижение изменений в туризме (информационная доступность к выбору транспортных средств, новые технологические возможности реализации выполнения услуг, комбинированная транспортная мобильность, расширение

туристских направлений, безбарьерный доступ услуг) обеспечат возможности персонализации транспортных услуг с учетом индивидуальных предпочтений туристов, а также фокусирование внимания на аспектах безопасности и надежности транспортных средств.

Инновационно ориентированный подход транспортного обслуживания в туризме нацелен на внедрение инновационных решений. Инновации должны быть направлены на улучшение параметров сети всех видов транспорта, на создание мощных магистральных линий с улучшенными технико-экономическими показателями на направлениях с интенсивными перемещениями туристов, на увеличение плотности местной транспортной сети и улучшение ее конфигурации, на ликвидацию слабой транспортной обеспеченности отдельных регионов страны, на устранение несоответствия в уровнях развития взаимодействующих звеньев в пунктах стыка разных видов транспорта, на строительство разгружающих транспортных путей и линий.

Цифровизация является ключевой областью инноваций и развития транспортной инфраструктуры туризма. Цифровая трансформация основных процессов и внедрение новых технологий обеспечат повышение качества транспортных услуг, безопасность и надежность туристических поездок, внедрение сервисов для доступности и комфорта, активной мобильности туристов.

Проведенный в исследовании анализ свидетельствует, что наибольший потенциал для реализации механизма инновационного обслуживания в туристической сфере имеют такие направления, как развитие цифровых технологий в обеспечении поиска и покупки проездных билетов, повышение вариативности и доступности транспортных услуг, внедрение экологичных транспортных средств и разработка новых, в том числе транспортных продуктов, специально адаптированных под потребности туристов.

Перспективы развития связаны с интеграцией в пространстве и во времени предоставления транспортной услуги по перевозке туриста, включают взаимодействие различных видов транспорта в обеспечении оптимизации способов

перемещения, использования транспортных коридоров и дорожных сетей, создания автоматических алгоритмов в туристических агломерациях.

Для этого необходима организация сбора информации о данных конкретного туристского региона.

1. Общие, как описание: численность населения в стране, регионах, населенных пунктах; активность перемещения населения и поездок, оценка туристического потока; туристские районы региона; районы развития.

2. Характеристика транспортной системы: конфигурация путей сообщения автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного транспорта; свойства дорог; охват транспортных услуг, площадь территории регионов; доступ к транспортному сервису, расстояние от остановки/вокзала к пункту назначения; последовательность перемещения и действующее расписание.

3. Параметры регулирования: вместимость транспортных средств, численность спроса; периодичность обслуживания (высокая, умеренная, низкая частота); условия комфорта (по составляющим пунктам); скорость передвижения (средняя, максимально разрешенная); надежность; время в пути; модальная интеграция; ночное обслуживание; обмен информацией между транспортными службами по уровням управления в транспортной системе; функционирующие прямые переходы по видам общественного транспорта; созданный доступ к станциям передвижения.

4. Учитываемые дополнительные параметры: уровень занятости населения; уровень доходов населения; структура семьи; род занятий; другие данные.

5. Параметры контроля и анализа: составление маршрутной сети туристского транспорта; определение количественных, качественных и экономических показателей перевозок; формирование сводной статистической отчетности по маршрутам и общей.

6. Проведение мониторинговых и целевых исследований по перевозкам пассажиров может рассматриваться как основа для подготовки предложений по разработке актуальных нововведений в транспортное обслуживание туристов.

Одним из критичных аспектов является необходимость создания эффективной и доступной транспортной инфраструктуры в туристских регионах, что подразумевает интеграцию различных видов транспорта, включая современные цифровые технологии в области транспортного планирования и бронирования.

Необходимы изменения и трансформации в сфере логистических услуг, направленные на увеличение скорости перемещения, повышение комфорта, безопасности и, что немаловажно, на снижение стоимости транспортного обслуживания. Потребность в разработке и внедрении инновационных IT-решений, таких как мобильные приложения и платформы для совместного пользования транспортом, цифровые путеводители и карты, а также системы онлайн-бронирования и оплаты, которые значительно упрощают процесс планирования путешествий и делают туризм более доступным.

Критерии инновационного обеспечения транспортной доступности должны также включать в себя гибкость и адаптивность транспортной системы к сезонным колебаниям спроса, возможности персонализации транспортных услуг с учетом индивидуальных предпочтений путешественников, а также фокусирование внимания на аспектах безопасности и надежности транспортных средств.

В таком контексте важным направлением становится развитие многофункциональных транспортных хабов, которые объединяют различные виды транспорта и предоставляют дополнительные услуги для туристов, такие как информационная поддержка, багажные комнаты, сервисный центр и прочее. Подобные хабы способствуют повышению уровня сервиса и удобства путешественников, а также содействуют развитию местной экономики.

Таким образом, для формирования современного и эффективного механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма необходимы комплексные изменения и трансформации, охватывающие как технологические, так и экологические, экономические и социальные аспекты. Создание такой системы позволит улучшить транспортную доступность

туристических регионов, повысить эффективность и конкурентоспособность оказываемых услуг (рисунок 3.2).



Рисунок 3.2 – Критерии инновационного обеспечения транспортной доступности туристских регионов

Источник: составлено автором

В настоящее время выпускаемые транспортные средства совершенствуются благодаря инновациям, технологическим достижениям и инструментам цифровизации. Туристам это приносит дополнительные удобства при передвижении, сокращение времени в пути из-за новых скоростей, разрешенных транспортным средствам, повышение уровня комфорта, находясь в пути и в местах остановок. То есть технические и технологические совершенствования влияют также на удовлетворения потребностей путешественников.

Инновации в сфере транспорта – это новые усовершенствованные обновления и регулирования транспортной сети. Внедрение новых технологий и

подходов в данной области способствует развитию туристического потенциала и созданию комфортных условий для посетителей [52].

Одним из способов повышения уровня транспортного обеспечения с использованием инноваций является выпуск и применение новых видов транспорта. Такими примерами могут служить автобусы для перевозки пассажиров без участия водителя, а также электрические транспортные средства для перевозки туристов в определенных местах туристического назначения, которые не оснащены двигателями внутреннего сгорания, и им не требуется углеродное топливо. Такие инновационные подходы привлекают туристов и в качестве новинок, вызывающих желание попробовать, и для новых ощущений удобства и комфорта. Отдельными примерами могут служить экологически чистые виды транспорта (электро- и гибридного типа) без выбросов выхлопных газов в атмосферу, а значит снижающие вредное воздействие на окружающую среду. Современные достижения в области возобновляемых источников энергии позволяют создавать экологичные виды транспорта. Известны в настоящее время отечественные электрические легковые автомобили, автобусы и микроавтобусы Концепции NEXT electro и другие. А в воздушном транспорте в некоторых странах разработаны и проходят испытания гибридные самолеты, которые планируются вводить в эксплуатацию и для пассажирских перевозок. Все это способствует уменьшению негативного воздействия на окружающую среду и снижает уровень загрязнения в туристских регионах.

Следовательно, существенным фактором развития туристской индустрии стали инновационные подходы в организации транспортного обслуживания. Внедрение электрического и гибридного транспорта положительно влияет на экологию туристских территорий, что способствует уменьшению выбросов вредных веществ в атмосферу, помогает сохранить экологическую чистоту туристической зоны, а также создает комфортные условия для отдыхающих [121].

Новое предложение транспортных средств само по себе может заинтересовать туристов и вызвать желание самостоятельно использовать их во

время путешествия. Поэтому для туристов организуют прокат электрических автомобилей или отдельные услуги для передвижения на территориях туристических зон.

Использование электрического транспорта предполагает техническую эксплуатацию средств экологически чистого вид транспорта и необходимо для улучшения транспортной доступности туристских территорий.

Сравнение характеристик электромобиля и традиционного авто с выделением основных достоинств и имеющихся недостатков представлено в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – Сравнение характеристик автомобилей разных типов для использования в сфере туризма

| Сравнительная характеристика   | Электрический автомобиль                                               | Автомобиль с двигателем внутреннего сгорания                                                                     |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Стоимость автомобиля           | Высокая как у технических новшеств                                     | В разных диапазонах в зависимости от класса авто                                                                 |
| Стоимость обеспечения движения | Стоимость электрозарядки относительно невысокая                        | Стоимость бензина и дизельного топлива высокая, зависит от марки                                                 |
| Запас хода                     | Зависит от емкости аккумулятора, требует периодической электро зарядки | Зависит от емкости топливного бака, требует топливной дозаправки                                                 |
| Эксплуатация                   | Легкий запуск авто и комфорт в зимнее время года                       | Требуется прогрев двигателя обязательно в холодный сезон года                                                    |
| Состояние и комфорт            | Чистота салона и оборудования                                          | Возможны запахи и пятна от топлива                                                                               |
| Обслуживание                   | Относительная простота, в основном настройка электронных систем        | Регулярное, дополнительное для топливной системы                                                                 |
| Обязательный контроль          | Аккумуляторных батарей и замена при износе                             | Периодическая и обязательная замена масла и воздушных фильтров                                                   |
| Удобство и экономичность       | Для городских зон и туристических территорий                           | Для больших расстояний и длительных поездок                                                                      |
| Экологичность                  | Высокая, не выделяет вредных веществ и запаха                          | Низкая, движение сопровождается газовыми выхлопами, содержащими вредные для атмосферы веществ и неприятный запах |

Источник: составлено автором

К выделенным достоинствам электрических автомобилей можно отнести:

- простоту и надежность в использовании – не имеет агрегатов, подверженных механическому и термическому износу, требующих сложного технического обслуживания и периодического ремонта;

- чистоту при эксплуатации – не требуется внутренней и внешней чистки от следов жидкого топлива;

- низкую стоимость обслуживания и зарядки двигателя по сравнению с топливом для двигателя внутреннего сгорания, особенно в странах с дорогим топливом;

- высокую экологичность благодаря отсутствию выхлопа.

В целом, использование электрического транспорта позволяет значительно снизить уровень загрязнения воздуха и шума, сделать перевозку туристов комфортнее и безопаснее.

Сравнение показало не только существенные преимущества, но и слабые позиции в характеристиках электромобилей. Основными недостатками такого транспорта в настоящее время можно считать:

- изначально высокую стоимость электрического транспортного средства по сравнению с традиционным автомобилем, что обусловлено стоимостью инновационной технологии;

- небольшой запас хода на одной зарядке, но это временный пункт, так как технологии совершенствуются, а нынешние владельцы/пользователи используют факт регулярной подзарядки электрического автомобиля для короткого отдыха от движения, возможности питания в пунктах, оснащенных специальными станциями (парковки, торговые центры, автозаправочные станции и другое),

- высокую стоимость электрических батарей, которые при износе должны быть заменены для продолжения эксплуатации, однако их производство тоже совершенствуется и запас хода увеличивается.

Выполнив сравнительный анализ, рассмотрев достоинства и недостатки электромобилей, можно утверждать, что в настоящих условиях они выступают альтернативой традиционным автомобилям в осуществлении туристических

поездов, а с точки зрения распространения прогрессивных идей и инноваций – потенциальным направлением обслуживания в сфере туризма. Ведь использование экологического вида транспорта в туристскую сферу РФ сможет не только увеличить привлекательность регионов, но и сохранить их природу и экологию в целом.

В туристических регионах набирают популярность электрические виды транспорта: автобусы, поезда, велосипеды и электросамокаты. Это снижает количество автомобилей на дорогах и в отдельных туристических зонах, помогает улучшить состояние окружающей среды.

Еще одним критерием расширения инновационного обеспечения транспортной доступности туристских регионов выступает состояние инфраструктуры. Важны не только показатели современного инфраструктурного обеспечения, но и перспективные планы обновления, модернизации объектов, сроки их реализации. Строительство новых средств размещения, торговых объектов, развлекательных и спортивных комплексов будет способствовать привлечению большего потока туристов в определенные регионы, а обустройство современными автомобильными и железными дорогами, наличием аэропортов и портов позволит сделать доступными такие новые объекты для посещения и организации отдыха туристов. Инфраструктуру следует адаптировать к потребностям туристов, обеспечивая удобство, комфорт и безопасность при перемещениях.

Использование информационных и цифровых технологий также является критерием инновационного обеспечения транспортной доступности туристских регионов. Цифровые технологии теперь стали основным атрибутом продвижения туристских регионов страны. Показательным примером выступают мобильные приложения, которые предоставляют доступ к информации об организации движения, действующем расписании и тарифах на услуги различных видах транспорта в конкретном регионе, времени движения транспорта, остановках и перечне вносимых изменений в маршруты, другое. Все это позволяет туристам

пользоваться актуальными данными, самостоятельно планировать поездки, быстро оплачивать услуги, своевременно и удобно вносить коррективы при необходимости. Информационные системы и цифровые инструменты помогают оптимизировать работу общественного транспорта, улучшать координацию и надежность передвижения, осуществлять синхронизацию работы различных видов транспорта. Навигация по туристским объектам, чат-боты, искусственный интеллект, голосовые помощники – это примеры использования цифровых технологий в транспортном обслуживании туристской отрасли, которые продолжают совершенствоваться и развиваться [64].

Транспортное обслуживание туристов является сложной технической системой, в которую входят элементы инфраструктуры, разные виды транспорта с техническими характеристиками, графики и режим работы, программы управления расписанием – и все это «становится объектом активной цифровизации» [65]. Цифровизация стремительно распространяется и активно задействована в транспортном обслуживании туристов, «принося с собой и положительные, и отрицательные моменты» [36].

Важнейшей частью в транспортном обслуживании туристов в России является экономическая составляющая, которая проявляется в соответствующих показателях. За счет внедрения инноваций в процессы обслуживания и сокращения времени ожидания и в пути, уменьшается время поездки и увеличивается экономическая привлекательность путешествия. Применение новых моделей организации перемещения приводит к снижению расходов и задействованных средств, что улучшает уровень экономической эффективности, а также отражается на социальной эффективности, в целом дает положительное влияние на экономику регионов и на создаваемом внутреннем валовом продукте.

Благодаря росту внутреннего валового продукта повышается уровень жизни населения, которое будет организовывать свой отдых и реализовывать туристические поездки. Создание и внедрение новых инноваций, способствует развитию мобильности туристов. Заинтересованность у населения в путешествиях

становиться все больше. Это стимулирует развитие региональной транспортной системы, создание новых туристических маршрутов. В таких условиях активно формируются и выполняются инвестиционные проекты, расширяются бизнес инициативы, развиваются виды туризма, предлагая новые туристические услуги. Все эти факторы создают наилучшую атмосферу для развития транспортного обслуживания.

Устойчивое экономическое состояние и рост валового внутреннего продукта благоприятно влияют на перспективы развития транспортного обслуживания в туристских регионах страны, содействуют наращиванию инновационного потенциала транспортного обеспечения туристских регионов.

Критерии оценки состояния основываются на текущих трендах и изменениях в потребностях туристов, вызванных условиями среды. Совершенствования в обеспечении доступности транспортной инфраструктуры в регионах способствуют модернизации транспортной сети существующего транспорта, созданию зон для новых маршрутов, в том числе для разных видов транспортных средств, расширению информационного распространения, а, следовательно, росту популярности и посещаемости туристического региона.

Наиболее эффективными инструментами в обеспечении доступности территорий и управления туристическими поездками выступают автоматизация и совместимость используемых электронных систем. Создание инновационных платформ для туристического обслуживания улучшит обмен данными, необходимыми для планирования и осуществления путешествия. Обязательное и беспрепятственное функционирование различных онлайн-инструментов и приложений для бронирования проезда на транспорте и планирования маршрутов способны обеспечить бесплатные Wi-Fi зоны и доступ к высокоскоростному интернету.

В целом, составляющие элементы и цепочки взаимодействий при реализации механизма является результатом работы, направленной на удовлетворение туристского спроса и транспортного обслуживания в регионах страны.

Успешная реализация механизма инновационного ориентированного транспортного обслуживания сферы туризма включает ожидаемые результаты:

- персонализация обслуживания в период поездки,
- повышение качества услуг, надежности, уровня комфорта и безопасности для туристов,
- улучшение экологической ситуации в туристских регионах,
- увеличение количества туристских поездок и туристического потока,
- повышение экономических результатов и показателей деятельности в сфере туризма.

Механизм ориентирован на мониторинг изменений на транспорте и туризме, выделении туристских предпочтений, определении инновационных решений для внедрения по улучшению качества транспортного обслуживания, совершенствовании отраслевой деятельности и выполнения задач развития внутреннего туризма в стране.

Реализация механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма обеспечит возможности перспективного планирования и развития комплексной транспортной инфраструктуры, создания моделей оптимизации транспортных потоков и использования комбинации транспортных средств при осуществлении путешествия по экономически выгодным вариантам, что будет показано далее в диссертационной работе.

### **3.2 Инновационное развитие сервисных технологий при реализации транспортной комбинированной мобильности туристов**

Социальным приоритетом инвестиционного развития транспортного комплекса, согласно Транспортной стратегии Российской Федерации, определены «мобильность населения и доступность транспортных услуг» [142].

Эффективно организованная работа транспорта может быть гарантией повышения мобильности, а использование комбинированной формы мобильности туристов позволит сократить времени ожидания транспорта и высвободить его для поведения отдыха. Инструменты организации транспортной комбинированной мобильности туристов являются ключевыми индикаторами развития транспортного обслуживания в сфере туризма.

Мобильность, по мнению известного английского социолога Дж. Урри, используется для обозначения передвижения [146]. Российский исследователь М. Р. Якимов рассматривает мобильность как «количество реализованных транспортных потребностей», а мобильность населения (подвижность населения) – «как среднее количество поездок с использованием одного или нескольких видов транспорта в течение определенного периода времени, приходящееся на каждого жителя» [157].

Научный коллектив в составе Г.В. Галабурда, Е.А. Иванова и Т.А. Флягина, транспортную подвижность населения считают социальным показателем, связанным «с развитием экономики и уровнем жизни в стране», выделяя сетевую и маршрутную транспортную подвижность [34, с. 102].

Обобщая имеющиеся определения, будем рассматривать транспортную мобильность как процесс безопасного, комфортного, быстрого, доступного и экономически целесообразного перемещения человека или группы людей с

использованием одного или нескольких видов транспорта. Основные содержательные элементы транспортной мобильности отражены на рисунке 3.3.



Рисунок 3.3 – Элементы транспортной мобильности

Источник: составлено автором

1. Безопасность как защищенность в период осуществления транспортной мобильности характеризуют ее выделенные виды:

- эксплуатационная безопасность, которая устанавливается законодательно установленными нормами, предписывающими выполнение обязательных мероприятий, направленных на обеспечение сохранения жизни и здоровья всех участников транспортного процесса в ходе его реализации;

- транспортную безопасность определяет состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

- экологическую безопасность гарантируют меры защиты природной среды и жизни пассажиров во время передвижения на транспорте от негативного воздействия процессов деятельности.

2. Комфорт транспортной мобильности характеризуют условия:

- доступности и обустройства мест ожидания транспорта,
- внутреннего нахождения в транспортном средстве при передвижении.

3. Элемент транспортной мобильности – время характеризуется продолжительностью:

- доступа к транспортному обслуживанию (время ожидания),
- процессов транспортного обслуживания (время в пути).

4. Информация как элемент транспортной мобильности характеризуется уровнем информационного обеспечения процессов перемещения (доступностью информации по каналам связи, полнотой, степенью обновления и актуальностью размещенных для пользователей данных и др.). Как правило, ее формируют информационные потоки транспортной системы, и туристы могут ее получать не только непосредственно в транспортном средстве, но и в организованном доступе, начиная с планирования поездки, до ее полного завершения.

5. Стоимость как элемент транспортной мобильности характеризуется экономическими условиями и финансовыми показателями понесенных расходов. К таковым можно отнести: объем в денежном выражении расходов туриста на организацию передвижения, стоимость затрат на осуществление непосредственно самой поездки и перевозки багажа с использованием определенного вида транспорта.

Основными факторами, влияющими на транспортную мобильность населения, можно рассматривать следующие:

- развитие экономики региона,
- территориальный фактор – расположение объектов работы и отдыха и др.,
- благосостояние населения,
- демографическая ситуация,
- конфигурация транспортной системы,
- уровень сервиса общественного транспорта.

Оптимальный уровень мобильности можно оценить по результатам статистического исследования динамики внутренних пассажирских перевозок транспортом общего пользования за несколько лет (таблица 3.2).

Таблица 3.2 – Динамика внутренних пассажирских перевозок транспортом общего пользования и численность населения России

| Виды сообщения                                                                             | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Транспорт – всего, млрд чел, в том числе:                                                  | 18,4  | 18,1  | 17,8  | 12,5  | 13,7  | 14,4  | 15,2  |
| - железнодорожный                                                                          | 1,1   | 1,2   | 1,2   | 0,8   | 1,1   | 1,1   | 1,2   |
| - автобусный                                                                               | 11,2  | 10,9  | 10,7  | 7,7   | 8,0   | 8,5   | 9,0   |
| - трамвайный                                                                               | 1,3   | 1,3   | 1,2   | 0,9   | 1,0   | 1,0   | 1,0   |
| - троллейбусный                                                                            | 1,4   | 1,2   | 1,1   | 0,8   | 0,8   | 0,8   | 0,9   |
| - метрополитен                                                                             | 3,3   | 3,4   | 3,5   | 2,2   | 2,7   | 2,9   | 3,0   |
| - морской                                                                                  | 0,01  | 0,01  | 0,01  | 0,01  | 0,01  | 0,003 | 0,002 |
| - внутренний водный                                                                        | 0,01  | 0,01  | 0,01  | 0,01  | 0,01  | 0,01  | 0,01  |
| - воздушный                                                                                | 0,1   | 0,1   | 0,1   | 0,1   | 0,1   | 0,1   | 0,1   |
| Численность населения, млн чел.                                                            | 146,8 | 146,9 | 146,8 | 146,7 | 146,2 | 147,0 | 143,8 |
| Число прибывших в страну граждан других стран (включая туризм), млн чел                    | 24,40 | 24,6  | 24,4  | 6,4   | 7,1   | 8,2   | 12,0  |
| Общее число потенциальных пассажиров, млн чел.                                             | 171,1 | 171,4 | 171,2 | 153,0 | 153,2 | 155,2 | 155,8 |
| Число поездок в общественном транспорте в расчете на одного потенциального пассажира, тыс. | 1 077 | 1 056 | 1 041 | 816   | 893   | 930   | 976   |
| Количество собственных легковых автомобилей на 1000 чел., шт.                              | 305,0 | 309,1 | 315,4 | 321,0 | 327,6 | 326,9 | 332,1 |
| Междугороднее сообщение – всего, млн чел, в том числе:                                     | 291,6 | 285,2 | 300,2 | 196,1 | 264,1 | 278,1 | 304,9 |
| - железнодорожное                                                                          | 102,3 | 110,4 | 116,6 | 67,9  | 92,8  | 110,0 | 124,2 |
| - автобусное                                                                               | 111,7 | 95,7  | 101,1 | 65,2  | 77,8  | 85,0  | 93,0  |
| - морское                                                                                  | 11,5  | 7,3   | 5,9   | 4,5   | 4,4   | 3,3   | 2,5   |
| - водное                                                                                   | 0,8   | 0,8   | 0,8   | 0,4   | 0,7   | 0,9   | 1,0   |
| - воздушное                                                                                | 65,4  | 71,0  | 75,8  | 58,0  | 88,4  | 78,9  | 84,2  |

Источник: составлено автором по данным [141, с. 42]

Имеющиеся данные позволили вычислить транспортную мобильность населения, которая говорит нам о том, что в среднем за год осуществляется минимум 2 поездки в день.

Снижение подвижности, как можно заметить, произошло в 2020 году, но в этот период произошел рост количества собственных автомобилей, причины нам известны. В 2021 году нарастают темпы поездок дальнего следования и необходимо проанализировать, в каких направлениях путешествуют наши граждане.

Ситуацию с внутренними перевозками по территории страны характеризуют также показатели миграции населения, имеющиеся у Росстата за период 2015-2022 годы (таблица 3.3).

Таблица 3.3 – Миграция по территориям пребывания и выбытия, млн чел.

| Городские и сельские поселения | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Российская Федерация           | 4,13 | 4,13 | 4,18 | 4,35 | 4    | 3,5  | 3,6  | 3,4  |
| Центральный ФО                 | 1,08 | 1,04 | 1,12 | 1,20 | 1,10 | 0,91 | 0,91 | 0,94 |
| Северо-Западный ФО             | 0,51 | 0,53 | 0,56 | 0,57 | 0,53 | 0,46 | 0,48 | 0,44 |
| Южный ФО                       | 0,41 | 0,43 | 0,41 | 0,43 | 0,40 | 0,38 | 0,39 | 0,35 |
| Северо-Кавказский ФО           | 0,18 | 0,17 | 0,16 | 0,17 | 0,17 | 0,15 | 0,14 | 0,14 |
| Приволжский ФО                 | 0,77 | 0,78 | 0,75 | 0,76 | 0,73 | 0,64 | 0,67 | 0,62 |
| Уральский ФО                   | 0,37 | 0,37 | 0,37 | 0,37 | 0,34 | 0,31 | 0,31 | 0,29 |
| Сибирский ФО                   | 0,56 | 0,56 | 0,56 | 0,51 | 0,46 | 0,41 | 0,42 | 0,40 |
| Дальневосточный ФО             | 0,21 | 0,21 | 0,22 | 0,29 | 0,28 | 0,24 | 0,25 | 0,25 |

Источник: составлено автором по данным [26]

Данные в таблице 3.3 свидетельствуют о росте подвижности населения в Центральном федеральном округе в 2022 году, и рост составил 3,3% по сравнению с 2021 годом. Интересными также являются данные 2021 года по сравнению с

годом мировой пандемии (2020 год), когда путешественники увеличили показатели Северо-Западного (на 4,3 %) и Южного (на 2,6 %) федеральных округов.

С каждым годом рост потоков туристов увеличивается, что подтверждают данные таблиц 3.4 и 3.5.

Таблица 3.4 – Динамика показателей численности туристов в России и ежегодные темпы роста за 2018-2023 годы

| Период | Количество туристов, млн чел. | Ежегодные темпы роста, % |
|--------|-------------------------------|--------------------------|
| 2018   | 62,8                          | -                        |
| 2019   | 68,5                          | 109,1                    |
| 2020   | 53,0                          | 77,4                     |
| 2021   | 61,7                          | 116,4                    |
| 2022   | 67,8                          | 109,9                    |
| 2023   | 75,0                          | 110,6                    |

Источник: рассчитано автором по данным [33]

Таблица 3.5 – Оценка туристского потока (по числу поездок) в 2022 году

| Показатели                 | РФ  | Центр | Северо-Запад | Юг   | Северный Кавказ | Приволжье | Урал | Сибирь | Дальний Восток |
|----------------------------|-----|-------|--------------|------|-----------------|-----------|------|--------|----------------|
| Число поездок, млн         | 154 | 47    | 29           | 32   | 5               | 17        | 7    | 12     | 5              |
| Доля в общем количестве, % | 100 | 30,5  | 18,8         | 20,8 | 3,3             | 11,0      | 4,5  | 7,8    | 3,3            |

Источник: составлено автором по данным [109]

Данную аналитику Росстат отражает с 2022 года, поэтому дальнейшую динамику изменений будем продолжать отслеживать, но даже по этим данным видно лидерство Центрального федерального округа с большим отрывом, что неудивительно, т. к. именно в этой части находится самый большой транспортный узел по всем видам транспорта.

Немаловажный фактор, такой как благосостояние населения, играет достаточно большую роль в мобильности. Подобные данные собирают банковские

сервисы. Например, одним из подобных показателей анализа является детализация по месту жительства. Составленный топ-10 регионов России по сумме трат, по данным Сбербанка России, также подтверждает лидерство Центрального федерального округа, отражен на рисунке 3.4.



Рисунок 3.4. – Сумма покупок по месту жительства (регионам) населения, % от общей величины

Источник: составлено автором по данным [124]

Детальная аналитика по покупкам населения позволяет отследить важные по назначению траты, чтобы использовать эти данные и превратить их в результат предоставления услуг в отношении транспортного передвижения населения (в аэропортах, вокзалах, станциях и вне), необходимых для путешествующих пассажиров.

Распределение трат также следует уточнять по полу и возрасту покупателей, по расходным группам, детализировать по группам по числу визитов в аэропорт, перемещений между городами и регионами (структура потока перемещения и оценка сезонности потока перемещений).

Применяемые сервисные технологии в транспортном обслуживании позволяют обеспечивать полное сопровождение туриста от начала планирования

поездки и бронирования до возвращения назад, прибытия и закрытия всех потребностей.

Можно отметить, что в современных условиях транспортная мобильность может влиять на экономическое развитие агломераций, активизировать деятельность сферы услуг региональной экономики.

Поскольку транспортная мобильность реализуется с использованием различных видов транспорта, то необходимо обеспечивать выполнение требований каждого составного элемента и процесса транспортного обслуживания.

На основе анализа используемых в настоящее время видов транспорта сформированы типы организации комбинированной транспортной мобильности туристов как наборы комбинаций транспорта при формировании маршрутного пути для туристической поездки (рисунок 3.5).

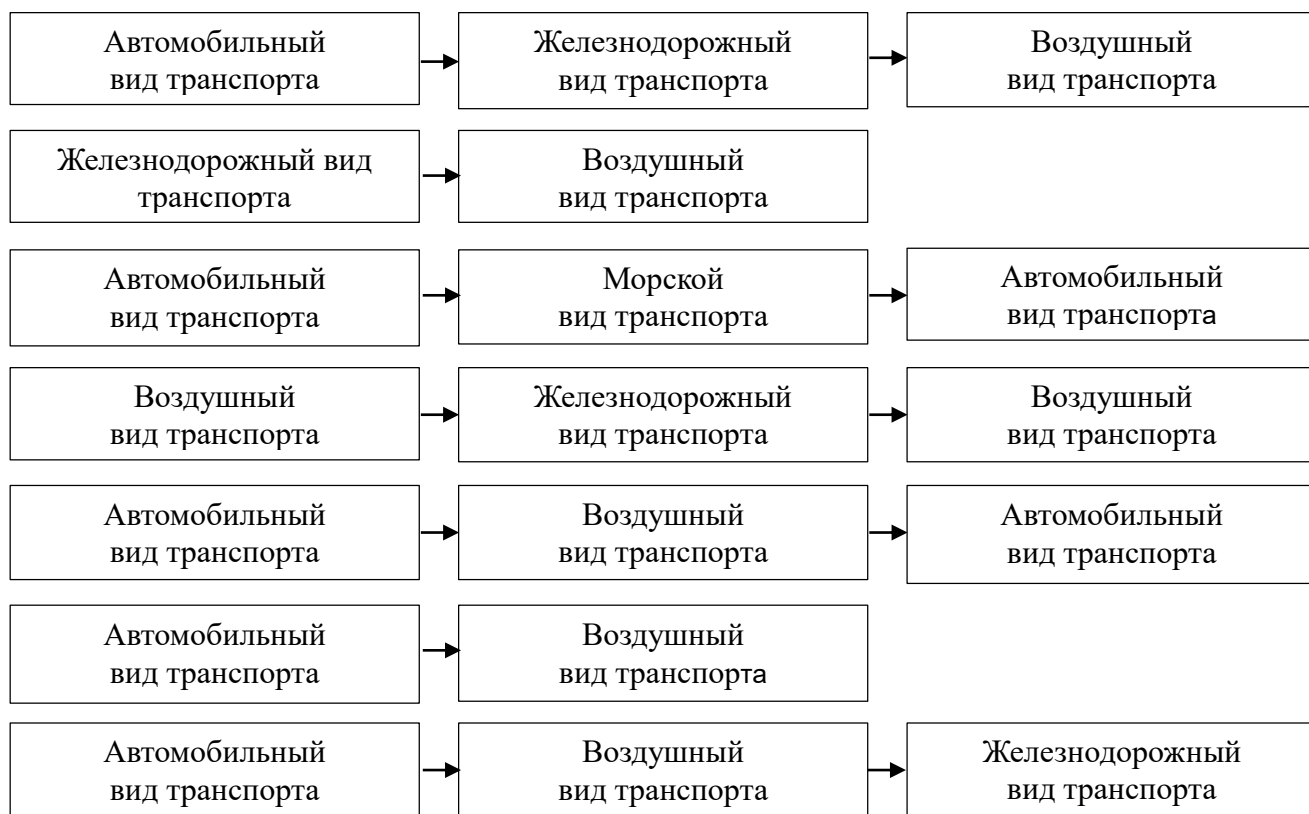


Рисунок 3.5 – Типы организации комбинированной транспортной мобильности туристов

Источник: составлено автором

Рисунок 3.5 отражает семь составленных типов самых распространенных комбинаций использования видов транспорта для использования туристами в поездках. Выбор определенного вида транспорта, а также использование в различных комбинациях, определяется мотивами перемещения туристов, расстоянием и условиями поездки и при этом учитывает набор технических характеристик транспорта, финансово-экономических возможностей туриста и экологические приоритеты. Воздушный, железнодорожный, автомобильный и водный виды транспорта чаще всего используются для доставки туристов в дестинацию, автомобильный, автобусный – для трансфера и посещения туристских объектов, водный и автобусный – для выполнения маршрутных туров (транспортно-экскурсионное обслуживание).

Выбор конкретного типа комбинированной мобильности зависит от региона пребывания, пунктов путешествия и возможностей транспортного обеспечения по пути следования, тарифов за проезд и стоимости услуг, выделенного на поездку бюджета туристов, вариантов стыковок звеньев мобильности и времени пересадки.

Изучение публикаций с названием «комбинированная мобильность» отражает концепцию о едином проездном билете сразу на несколько видов транспорта, который может быть инструментом для осуществления поездки и беспрепятственному допуску к использованию различных видов транспорта.

Однако на данный момент большинство туристов рассматривают использование до пункта назначения одного вида транспорта, что и определяет основные туристские направления и делает зависимыми туристические поездки от сформированных на транспорте маршрутов и сезонных, т.е. временных, изменений в расписаниях движения видов транспорта. Но это не всегда и не везде возможно, особенно в привлекательных для туристов регионах, где есть достопримечательности, но отсутствует развитая транспортная маршрутная сеть. В таких условиях путешествие осуществляется с использованием нескольких видов транспорта. И именно в таких случаях важны факторы времени в пути, удобств при пересадках и комфортного нахождения на транспорте.

Транспортное обслуживание – это начало путешествия и турист может получить услуги, которые настроят на отдых и обустроят его, а на обратном пути – закрепят хорошие воспоминания в условиях удобства и комфорта, улучшат впечатления от поездки и сформируют желания продолжать путешествия, несмотря на сложность маршрута, сглаживание которого достигается умело составленной комбинацией необходимых видов транспорта.

Поэтому основным направлением организации транспортной комбинированной мобильности туристов следует считать управление работой видов транспорта, создание единого органа, который будет согласовывать маршруты движения, отвечать за обеспечение безбарьерного сопровождения туристов в поездке.

Построенная единым органом управления система обмена информацией по транспортному обеспечению позволит упорядочить графики движения, рационально построить транспортные маршруты, гибко реагировать на изменения и будет способствовать развитию сферы туризма и обслуживания в регионах и отрасли.

В современных условиях действия объявленных зарубежных санкций создание собственных информационно-коммуникационных технологий обеспечит процесс обмена информацией внутриотраслевой и межотраслевой и надежность условий транспортного обслуживания туристов. Развитие инструментов цифровизации способствует объединению элементов транспортной мобильности туристов, совершенствованию технологий обслуживания и управленческой деятельности. Информационные потоки концентрируются на цифровых платформах, отражают актуальную информацию, необходимую как для организации процессов обслуживания, так и для пользователей при планировании поездки [86].

Попытки построения процессов обмена информацией и знаниями предпринимаются многими ведомствами в России. Среди ключевых инструментов с сильной культурой обмена знаниями выделяют:

- понимание стратегической важности знаний на всех уровнях организационной структуры;
- содействие сотрудничеству и обмену знаниями в организации со стороны руководства;
- обеспечение положительной атмосферы для обмена знаниями;
- включение обмена знаниями в видение и стратегию организации;
- обеспечение повышения ценности рационального и систематического обмена знаниями путем моделирования поведения наиболее эффективной практики [169].

Организация транспортной комбинированной мобильности туристов может повлиять на финансовый результат (прибыль) деятельности по обслуживанию, так как будет способствовать активности туристических поездок и приносить доход, а его использование позитивно повлияет на процессы развития транспортного обеспечения видов транспорта в качестве внутреннего инвестиционного ресурса.

Рассмотренные инструменты объединены общим пониманием того, что прибыль является конечным результатом транспортного обеспечения туризма, то есть отражением ее эффективности с точки зрения получения доходов с учетом затрат, понесенных для получения этих доходов.

Кроме того, показатель прибыли может быть использован в рамках экономико-математических моделей для оценки деятельности транспортного обеспечения туризма, которые из-за их высокой сложности и необходимости обработки большого количества экономических и технических данных используются крайне редко.

Такие модели анализируют развитие в течение длительного периода времени и позволяют идентифицировать определенные модели развития, например, зависимость от прибыли от факторов производства, других внутренних факторов деятельности или факторов окружающей среды.

Еще один инструмент организации транспортной комбинированной мобильности туристов является стратегическое планирование, представляющее

собой основу долгосрочного и успешного развития. Рациональное планирование стратегии обязательно включает в себя анализ внешней и внутренней среды организации транспортной комбинированной мобильности туристов.

Стратегическое планирование является основой долгосрочного стабильного развития транспортного обеспечения туризма. В стратегическом видении устанавливаются долгосрочные цели, выделяются перспективные приоритеты деятельности, прогнозируются ожидаемые результаты и разрабатываются механизмы их достижения. Первоначальным этапом такого планирования является анализ среды, в которой функционирует транспортное обеспечение. Среда функционирования транспортного обеспечения представляет собой комплексное воздействие факторов внутреннего и внешнего окружения на рост и развитие бизнеса. Понимание и анализ влияния данных факторов является ключевым условием принятия рациональных управленческих решений в организации транспортной комбинированной мобильности туристов.

Таким образом, туристская мобильность в условиях глобальных перемен является одним из важных элементов жизнедеятельности общества, а также направлением развития туризма. Туристская мобильность подразумевает под собой совершение перемещения между туристскими регионами как внутри страны, так и внутри одного региона используя комбинированные виды транспорта. В данном пункте диссертации сформированы и представлены комбинированные виды транспорта, которыми пользуется турист, а также определены показатели, влияющие на выбор того или иного вида транспорта и включение его в комбинацию при осуществлении путешествия. Для обеспечения транспортной комбинированной мобильности туристов необходимо создание эффективного управления транспортной системой с конкретными направлениями деятельности управляющего органа, обеспечивая безопасность, комфорт и доступность передвижения в определенный временной интервал, так как мобильность туристов зависит от скорости перемещения (рисунок 3.6).



Рисунок 3.6 – Направления деятельности органа, управления транспортной системой для организации комбинированной мобильности туристов

Источник: составлено автором

Организация управления объектами транспорта в каждом виде (воздушном, наземном, водном) важна для обеспечения мобильности туристов. При это такое управление занимается корректировкой маршрутов и графиков движения под меняющиеся потребности туристов, например, сезонные изменения в перевозках по направлениям зимнего и летнего отдыха, или праздничных периодов. Постоянно меняющиеся потребности связаны с изменениями устоев поколений: «серебряное» поколение, представители которого ратуют за стабильность и определенность, вырастили новое поколение (Z, A, W), для которых важны открытость, собственное мнение и цифровая идентичность. Digital-трансформация

туристского пространства открывает интерес человечества к дальнейшему развитию индустрии туризма.

В настоящее время цифровые технологии влияют не только на процессы обслуживания, но планирования числа перемещений, расчета ожидаемых туристических потоков. Такое прогнозное рассмотрение требуется для рационального использования ресурсов, формирования необходимых запасов, в том числе по транспортному составу, достаточному для выполнения обслуживания туристов в регионах страны даже в «пиковые» сезоны.

Следовательно, доход от туризма увеличивается вследствие мобильности туристов. Рассматривая влияние инструментов цифровизации на эти процессы, следует отметить, что их применение является уже обязательным элементом в обслуживании, потенциал и возможности продолжают расти в следствии технологического развития, растет популярность мобильных приложений у туристов, которые оценили их удобство и полезность при планировании маршрутов путешествий и осуществления поездок.

Маршрутные потоки туристов – это пути передвижения группы туристов от места отбытия до места прибытия, связанные между собой определенными направлениями, различными видами транспорта и имеющие между собой ряд отличий: характеристика передвижений, скорость доставки туриста и время обслуживания. Инструменты цифровизации управления маршрутными потоками туристов – это средства и методы, посредством которых осуществляется определение новых маршрутных потоков туристов или усовершенствование имеющихся при помощи выявления красных зон и поиска решения в нивелировании загрузки транспортной системы [81].

Маршрутные потоки туристов – это пути передвижения группы туристов от места отбытия до места прибытия, связанные между собой определенными направлениями, различными видами транспорта и имеющие между собой ряд отличий: характеристика передвижений, скорость доставки туриста и время обслуживания.

Сложности при планировании туристских маршрутов обусловлены необходимостью учета проявлений многих факторов, к основным из которых относятся уже упомянутые ранее: предпочтения туристов и их изменения, инфраструктурная обеспеченность и ее развитость, сезонные проявления повышенного спроса и периоды «низких сезонов», другие аспекты. Технологии и инструменты цифровизации предоставляют расширенные возможности в работе с большими объемами данных для выполнения анализа спроса на услуги в туризме, прогнозных расчетов, которые принимаются во внимание при составлении производственных программ, что существенно повышает точность и эффективность процессов обслуживания. Планирование туристических потоков с использованием современных инструментов и методов в условиях цифровой революции может и оказывает существенное влияние на экономическое развитие регионов страны [154]. Планирование маршрутных потоков туристов как на региональном уровне, так и в целом по территории страны способствует организованному развитию туристической отрасли.

В последние годы внутренний туризм имеет стабильные темпы роста, а улучшение туристического обслуживания может способствовать увеличению интереса к путешествиям, делая их более частыми, тем самым обеспечивая рост числа и потоков туристов в страны. Более того, из-за неудобств, потери времени в пути и высокой стоимости переездом, многие жители страны не осуществляли туристические поездки, не знакомились с достопримечательностями, посещая их, а только проявляли интерес к познанию объектов туризма через средства информации, не имея возможности сформировать собственное представление.

Инновационные технологии позволяют не только хорошо осмотреть и ознакомиться с подробной информацией об объекте показа, но и внести вклад в обеспечение доступности таких объектов. Использование мобильных приложений дает онлайн информацию при наличии связи через интернет в любое удобное время, голосовые помощники облегчат поиск и повысят информированность туристов, новые и оснащенные современными технологиями средства

передвижения улучшат условия пребывания на транспорте, целевое развитие транспортной инфраструктуры в согласовании с программами развития внутреннего туризма совершенствуют процессы обслуживания и улучшают элементы транспортной мобильности туристов.

В процессе планирования маршрутных потоков туристов и результативного применения инструментов цифровизации, следует выполнять определенные действия:

1. Использование цифровых технологий и платформенных решений. Такие средства улучшают мобильность туристов, облегчая действия по составлению маршрута поездки, согласования остановок и мест проживания, посещения достопримечательностей и мероприятий на отдыхе.

2. Сбор и анализ данных. Информация о целевых интересах поездок и предпочтениях туристов из источников по бронированию и предварительной оплате заказов, позволяет выявлять востребованные туристические регионы, своевременно составлять маршруты или корректировать графики движения, создавать условия для привлечения новых посетителей и формирования потоков туристов.

3. Межрегиональное взаимодействие и межотраслевое сотрудничество дает возможность согласовывать периоды напряженного движения и решать проблемы транспортного обеспечения, в том числе по транзитному пути, совместно разрабатывать общие туристические маршруты, составлять совместные мероприятия, событийные фестивали и др.

4. Привлечение инвестиций в развитие туристической инфраструктуры достигается популяризацией туризма и широкой информированностью об объектах посещения и достопримечательностях. Постоянный поток туристов привлекает бизнес структуры для оказания услуг и удовлетворения разнообразного спроса. Обустройство инфраструктурное создает удобные и комфортные условия пребывания, обеспечивает качественный отдых и приятные впечатления для

туристов, которые будут оплачивать услуги, создавая источники регионального инвестирования.

5. Маркетинговые мероприятия. Для привлечения туристов, увеличения туристических потоков осуществляется продвижение регионального туристического продукта и отдельных услуг, для этого практикуется маркетинговые активности: реклама, скидки, кешбэк и прочее.

Схема планирования маршрутных потоков для туристов по составляющим действиям представлена на рисунке 3.7.



Рисунок 3.7 – Планирование маршрутных потоков для туристов в условиях цифровизации

Источник: составлено автором

Важность планирования маршрутных потоков определяется и экономическими задачами – обеспечение доходов по деятельности, ресурсной эффективности и финансовой успешности. Бюджеты регионов значительно пополняются при состоявшихся туристических сезонах не только от одной отрасли, но и смежных отраслей, и имеют прирост для обеспечения социально-экономического развития территории в целом. Большая территория с нашей страны, регионы с уникальными достопримечательностями могут привлекать

туристов для многократных поездок, как в новые места, так и в посещенные ранее. Поэтому программы развития внутреннего туризма востребованы и актуальны, должны поддерживаться не только на региональном уровне, но и федеральном. При этом важен обмен опытом и передача успешных практик в обслуживании туристов, в том числе на транспорте. Планирование маршрутных потоков и развитие экономики туристических регионов в условиях цифровизации открывают большие возможности для большего потока туристов [87].

Межрегиональное сотрудничество помогает обустроить согласованное транспортное сообщение, совместными усилиями привлекать туристов на региональные туры и обустраивать отдых и комплексное обслуживание. Такие меры расширяют привлекательность, насыщают программы пребывания для туристов, вносят разнообразие в маршруты.

В условиях цифровизации планирование маршрутных потоков туристов играет важную роль в развитии экономики смежных федеральных регионов. Это связано с тем, что оптимальное распределение туристического потока позволяет эффективно использовать туристические ресурсы и создавать благоприятные условия для развития туристической отрасли в данных регионах.

Одним из методов планирования маршрутных потоков является геоинформационная система, которая позволяет анализировать данные о туристических объектах, их доступности, спросе и предложении. Используя эту информацию, можно определить оптимальные маршруты для туристов, воспользовавшись геопорталами. Географическая информационная система используется для записи, хранения, редактирования, анализа и воспроизведения пространственных или географических данных [7]. Таким образом, географическая информационная система хорошо волилась в систему туристической отрасли. Благодаря системе перед туристами открываются новые горизонты. Она предоставляет точную информацию о местонахождении и особенностях путешествия, что в значительной степени способствует достижению их целей и реализации задуманных планов для отдыха.

Для распределения и предварительной оценки загрузки маршрутных потоков туристов необходим анализ, и он осуществляется путем сбора информации с систем видеоконтроля, где основным критерий – это степень заполнения маршрутов. Инструменты цифровизации управления маршрутными потоками туристов – это средства и методы, посредством которых осуществляется определение новых маршрутных потоков туристов или усовершенствование имеющихся при помощи выявления красных зон и поиска решения в нивелировании загрузки транспортной системы [81].

Создание общего виртуального пространства с помощью нескольких цифровых инструментов позволяет объединить рабочие места, сотрудников и операционную деятельность на цифровой платформе. Для координации работы с постоянными потоками туристов автоматизированная система управления маршрутами использует искусственный интеллект и осуществляет удаленный контроль за туристами.

Системный подход к цифровизации в управлении маршрутами туристов, несмотря на ограничения и санкции к программному обеспечению и устройствам, приведет к отраслевым выгодам в сфере туризма и его транспортного обеспечения. Данный подход будет также способствовать и повышению социально-экономического благополучия общества в целом.

Инновационное обеспечение развития транспортного обслуживания в сфере туризма – это необходимость в постановке новых исследовательских вопросов, которые трансформируют понимание феномена туризма в современном мире и в условиях распространения глобальных трендов.

### **3.3 Применение модели оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма**

Туризм определяется функционированием и взаимодействием между видами транспорта, которые обеспечивают перемещение по туристическим маршрутам с точки зрения пассажиропотока в направлении и из пунктов назначения, а также и возможностью предоставления соединительных видов транспорта в регионе, генерирующем туризм.

Полезными вариантами для транспортного обслуживания в сфере туризма обладают мультимодальные транспортные системы, координирующие использование разных видов транспорта для перемещений. Туристы могут совмещать поездки на автобусе, трамвае, поезде, выбирая более удобный маршрут в зависимости от своего желания, потребности и возможностей. Мультимодальность, как логически выстроенная система транспортных узлов, делает путешествия по России комфортнее и доступнее.

Еще в 2020 году в Париже в рамках Международного транспортного форума был рассмотрен отчет по интеграции общественного транспорта в мобильность как услугу Mobility as a Service (далее – MaaS). MaaS – это модель, предоставленная широкому спектру услуг пассажирских перевозок через единый цифровой интерфейс для клиентов. MaaS объединяет виды общественного транспорта и коммерческие транспортные услуги, прокаты, каршеринг, такси, в единое мультимодальное мобильное приложение с интегрированными системами продажи билетов и оплаты для всех видов транспорта и поставщиков сопутствующих услуг. Такое приложение улучшить доступность и обеспечит более устойчивую мобильность [163].

В России также приоритетное внимание уделяется улучшению туристического транспорта и инфраструктуры. Благодаря развитию

мультимодальных маршрутов по нацпроекту «Туризм и индустрия гостеприимства» добраться до места назначения можно с минимальным количеством пересадок. Мультимодальные перевозки позволяют не только повысить интенсивность использования транспортных средств, но и сократить время поездки пассажира. Основная задача организации мультимодальных перевозок – максимально удовлетворить спрос населения на транспортные услуги при наиболее эффективном использовании подвижного состава [75].

Одним из инновационных предложений, способствующих позитивным изменениям в экономике туризма путем улучшения взаимодействия между участниками рынка транспортных услуг для туристов, является бесшовная модель транспортного обслуживания туристских регионов и зон рекреации.

Цель бесшовной модели транспортного обслуживания – оптимизация организации обслуживания путем соединения различных видов транспорта и уменьшения времени на переход между ними, не потеряв качество, комфорт и безопасность передвижения.

Авторский проект бесшовной модели оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма отражен на рисунке 3.8.

Бесшовная модель, сформированная путем оптимизации достижения и связности всех составляющих процессов транспортного обслуживания, применима для минимальной потери времени и непрерывности движения туриста до пункта назначения. В рамки бесшовной модели транспортного обслуживания туристов входит система, где все компоненты и этапы находятся в тесной взаимосвязи и интегрированы друг с другом. Туристы могут получить все необходимые услуги в одном месте, а главное – иметь гарантированное и плавное перемещение с комфортом, сэкономив время и усилия на организацию поездки [152].

В сфере туризма организация бесшовной модели предлагает построение процессов подбора и сочетания элементов транспортного обслуживания в пространстве и времени с целью достижения эффективного конечного результата

– качественного обеспечения и технологического сопровождения перемещения туристов.

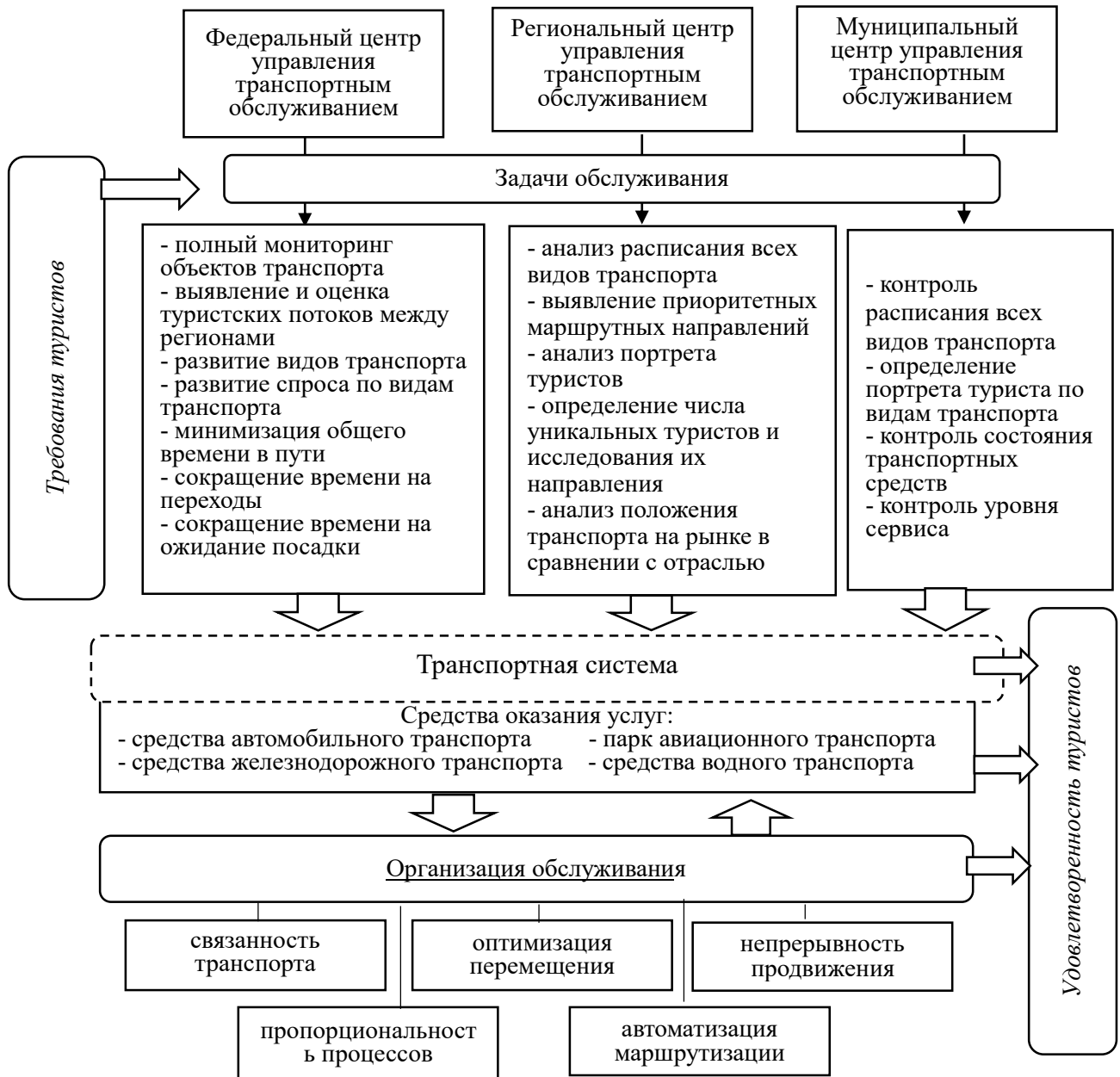


Рисунок 3.8 – Проект бесшовной модели оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма

Источник: разработано автором

Организация бесшовной модели оптимизации транспортного обслуживания включает подготовку новых и модернизацию существующих операционных процессов, совершенствование процессов обслуживания, текущее регулирование и

контроль работы всех операционных звеньев. Такая организация процессов позволит выполнять их все, но при этом потребитель не будет испытывать прерывания в обслуживании.

Модель охватывает все стадии оказания услуг, начиная с места проживания пассажиров и расширяя до зон конечного пункта следования пассажиров, носит системный характер, подчиняя все частные задачи главной – максимальному удовлетворению потребностей туристов при перемещении и результату – сокращению времени и затрачиваемых средств пассажиров, приобретающих транспортные услуги.

Основными элементами бесшовного обслуживания являются правильно выстроенные операционные процессы на всех объектах движения, которые делятся на основные и вспомогательные. К основным относятся такие процессы, прямым результатом которых является предоставление бесшовного обслуживания потоков туристов, а к вспомогательным – те, в ходе которых создаются элементы обслуживания (планирование, алгоритмы, протоколы), а также выполняются работы, обеспечивающие нормальное течение основных процессов.

Основной функцией данной модели является объединение транспортных объектов и тех элементов транспортного обслуживания, которые позволят проанализировать и усовершенствовать непрерывное движение потоков туристов в зоны отдыха.

Большое значение имеют степень развития транспортной сети и готовность организации бесшовной оптимизационной модели обслуживания потоков туристов между муниципальным, региональным и федеральным уровнями.

При том что, средства оказания услуг на всех уровнях задействованы схожие – средства видов транспорта, задачи транспортного обслуживания на каждом уровне собственные и отличаются по масштабам распространения выполнения.

Модель объединяет процессы, влияющие на обслуживание туриста и работу центра, управляющего данными, поступающих от транспортных объектов. Логика функционирования такой модели включает работу центров управления, которые

принимают и обрабатывают показатели по четырем основным видам транспорта, используемых туристами, анализируют существующую логистику и формируют готовый план маршрута, которым может пользоваться турист каждый раз, когда едет в другой город или регион.

Результатом качественного управления процессами и их распределением будет сокращение времени и средств пассажиров, приобретающих транспортные услуги. Это достигается синхронной организацией и согласованием процессов по выбранным параметрам, когда туристу будет предложен оптимальный вариант поездки с учетом разных видов задействованного транспорта вариант поездки. То есть турист будет знать, что перемещение от места проживания до места отдыха займет наименьшее время, потому что спроектированный вариант предлагает комплекс транспортного обслуживания: выйдя из дома в определенное время, он может воспользоваться автобусным сообщением, которое по существующему расписанию доставит его до автостанции, где прибудет нужный автобус и отвезет пассажира до железнодорожного вокзала, а оттуда электропоезд довезет пассажира до аэропорта ко времени регистрации на воздушное судно и т.д.

Основные требования, предъявляемые к организации бесшовной модели оптимизации транспортного обслуживания – это достижение непрерывности процессов и пропорциональности всех звеньев, тем самым можно достичь непрерывного потока пассажиров с полным анализом его потребностей и предпочтений. Непрерывность процесса движения туриста через хотя бы два объекта движения включает использование модели с минимальными потерями времени, безостановочное продвижение через все стадии бесшовного транспортного обслуживания.

Пропорциональность процесса непрерывного обслуживания туристов подразумевает взаимное соответствие пропускной способности смежных видов транспортных средств, позволяющее полностью использовать их производственные мощности.

Для внедрения предложенной бесшовной модели в текущую транспортную систему необходимо:

- улучшить управляемость субъектов туристического транспортного комплекса через горизонтально-вертикальную интеграцию;
- создать орган управления, который будет отвечать за бесшовное обслуживание туристического транспортного комплекса;
- разработать нормативные акты для регулирования функционирования бесшовного обслуживания туристического транспортного комплекса.

Создание единой межрегиональной системы управления транспортом доставки туристов в места отдыха позволит выйти на новый уровень в развитии транспорта как ключевого фактора в развитии туризма и экономики страны [98]. Успех развития бесшовного транспортного обслуживания будет зависеть от того, насколько транспортные организации смогут удовлетворить выбранным пользователями критериям качества. Важными факторами будут сокращение времени поездки, высокий уровень безопасности, готовность технических систем, постоянная информированность и комфорт пассажиров.

Успешность развития бесшовной транспортной системы в соответствии с критериями качества, выбранными пользователями, будет зависеть от возможности предоставления транспортными организациями маршрутов, обеспечивающих сокращение времени, высокий уровень безопасности, технической готовности, постоянной информированности и уровнем комфорта.

Сформированная бесшовная модель транспортного обслуживания для путешествий туристов без переходов между видами транспорта объединяет ряд ключевых параметров:

$$\left\{ \begin{array}{l} T \rightarrow \max \\ R \rightarrow \text{opt} \\ A \rightarrow \min \\ V \rightarrow \max \\ E \rightarrow \text{opt} \\ L \rightarrow \min \end{array} \right. \quad (3.1)$$

где  $T$  – доход туристов;  $R$  – стоимость туристской поездки;  $A$  – виды задействованного транспорта;  $V$  – удобство расписания;  $E$  – безопасность и комфорт передвижения;  $L$  – время затраченного ожидания на туристическую поездку.

Согласно условий модели доход туристов (учитывается доход туриста для планирования путешествия с учетом затраченных финансов на транспортное передвижение и проживание) не будет превышать обозначенной максимальной величины.

Стоимость туристической поездки, включая транспорт, проживание, питание, отдых, личные потребности, может сильно варьироваться в зависимости от различных факторов, таких как выбранный тур, транспорт, размещение, длительность поездки, питание, дополнительные экскурсии и развлечения, страховка и другие расходы. В стоимость туристической поездки обычно включают: 1) стоимость авиабилетов или железнодорожных билетов, если поездка включает перемещение на дальние расстояния, 2) проживание в отеле или гостинице, 3) питание (зависит от условий тура – все включено, полупансион и т. д.), 4) трансферы и транспортные расходы на месте (например, аренда автомобиля, такси), 5) экскурсии и развлечения, 6) медицинская страховка.

Все виды задействованного транспорта могут быть актуальными для туристической поездки, включая авиатранспорт, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, морской транспорт, электротранспорт.

Прибытие на конечный пункт, время отправления на начальном транспортном звене и общее время поездки включены в приемлемые частоты предлагаемой услуги бесшовной транспортной системы и характеризуют удобство расписания.

Безопасность и комфорт передвижения учитываются как полный комплект удобств и безопасности передвижения туристов во время путешествия в зависимости от пожеланий туриста при бронировании туристической поездки.

В модели учитывается время, затраченное на ожидания в туристической поездке, как полное затраченное время поездки от пункта отбытия до пункта прибытия.

Применение бесшовной модели транспортного обслуживания позволит туристу сразу оценивать время в пути как сумму затраченного времени на: 1) выбор маршрута и покупку билета на каждый вид транспорта; 2) переход от/к квартиры/работы до/от вокзала/станции/остановки/ или до/от гаража/парковки/велосипеда; 3) ожидание посадки в каждое транспортное средство; 4) переход на другие виды транспорта; 5) нахождение в каждом транспортном средстве. Общее время в поездке определяется по формуле 3.2.

$$R_{\text{united}} = \sum_{i=1}^x R_{\text{time}(1)} + R_{\text{movement}} + \sum_{i=1}^x R_{\text{wait}(1)} + \sum_{i=1}^{x-1} R_{\text{instrument}(i)} + \sum_{i=n}^x R_{\text{finding}} \quad (3.2)$$

где  $R_{\text{united}}$  – общее время в поездке;

$x$  – количество транспорта, задействованного в бесшовную транспортную систему;

$R_{\text{time}(1)}$  – запланированное время, маршрут и приобретение билетов для различных видов транспорта;

$R_{\text{movement}}$  (движение) – время, использованное на переходы от места жительства/места нахождения/ до остановки/вокзала/автовокзала/аэропорта/порта/автостоянки;

$R_{\text{wait}(1)}$  – затраченное количество времени на посадку в любой из используемых видов транспорта;

$R_{\text{instrument}(i)}$  – затраченный период времени на переход с одного вида транспорта на другой;

$x-1$  – сумма переходов;

$R_{\text{finding}}$  – общее время нахождения в каждом транспортном средстве.

Для обеспечения туриста полным комплектом удобств и более точного расчета времени в пути необходима эффективно функционирующая транспортная бесшовная система обслуживания.

По данным анализа туристу обязаны предоставить возможность выбора комфортного маршрута бесшовной транспортной системы совместно с пересадками, единого билета между видами транспорта и необходимого комфорта. Следовательно, турист будет затрачивать один раз время на выбор маршрута и приобретение билета с соответствующими переходами между пунктами. И важнейшим элементом при расчете является затраченное и объединенное время в пути (3.3).

$$R_{\text{united}} = R_{\text{time}} + R_{\text{movement}} + \sum_{i=1}^x R_{\text{wait}(1)} + \sum_{i=1}^{x-1} R_{\text{instrument}(i)} + \sum_{i=n}^x R_{\text{finding}} \quad (3.3)$$

где  $R_{\text{united}}$  – объединенное время в пути.

Так как объединенное время в пути является главным из точных показателей качества транспортных услуг, будем рассчитать показатели гибкости спроса с затраченным временем на пассажирские перевозки в туристских маршрутах по формуле:

$$MR_{\text{united}} = \Delta F / \Delta R_{\text{united}} \quad (3.4)$$

где  $MR_{\text{united}}$  – гибкость спроса на пассажирские, туристские перевозки по времени;

$\Delta F$  – процентное изменение величины спроса на перевозки;

$\Delta R_{\text{united}}$  – изменение процентного соотношения затраченного времени в пути.

Для конкретного учета затраченного времени в поездке, его можно рассчитать по следующей формуле:

$$R_{\text{united}} = \sum_M^A R_n + \sum_{x-1}^x R_{\text{wait}(1)} + R_{\text{finding}} + R_{\text{transport}} + R_{\text{movement}} \quad (3.5)$$

где  $R_{\text{united}}$  – общее время поездки;

$A$  – возрастная категория пассажира;

$M$  – планируемая сумма на затраченную поездку;

$x$  – количество задействованного транспорта в поездке;

$x-1$  – общее количество переход между видами транспорта;

$R_{\text{wait}(1)}$  – затраченное количество времени на посадку в любой из используемых видов транспорта;

$R_{\text{finding}}$  – общее время нахождения в каждом транспортном средстве;

$R_{\text{transport}}$  – виды задействованного транспорта;

$R_{\text{movement}}$  – (движение) – время, использованное на переходы от места жительства/места нахождения/ до остановки/вокзала/автовокзала/аэропорта/порта/автостоянки.

Также необходимо учесть время на возможные сбои при передвижении при поездке:

$$T = \frac{R_{\text{united}} + R_{\text{failures}}}{R_{\text{transport}}} \quad (3.6)$$

где  $T$  – туристическая поездка;

$R_{\text{united}}$  – общее время поездки;

$R_{\text{failures}}$  – сбои при поездке;

$R_{\text{transport}}$  – виды задействованного транспорта.

Приведенные параметры для расчетов предложены в качестве рекомендации по созданию модели бесшовного транспортного обслуживания, которая позволит сформировать бесшовные планы движения пассажирского транспорта по выбранному туристическому маршруту, обеспечивать достаточное качество во всех звеньях транспортной цепочки с учетом возможностей межтранспортных

интерфейсов и перспективных направлений для улучшения качества комплексных услуг в сфере туризма, соответствующее потребительскому спросу.

Практическое проведение расчетов по данным 2024 года применим на примере популярного туристского региона России – Республики Крым.

В условиях расчетов примем часто встречающийся состав путешествующих – семья численностью 3 человека (2 взрослых, 1 ребенок). Место проживания – г. Москва. Пункт назначения – г. Алушта, Республика Крым.

Варианты такой туристической поездки с использованием разных видов транспорта составлены с учетом профессионального мнения представителей транспортных компаний (опрошенных в качестве экспертов по составлению транспортных маршрутов и комбинаций видов используемого транспорта) и представлены в таблицах 3.6-3.8.

Таблица 3.6 – Первый вариант туристической поездки с использованием пяти видов транспорта

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Доход респондентов               | 122 800 руб.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Стоимость туристической поездки  | Такси: 2 561 руб.<br>Самолет: 16 595 руб.<br>Электричка: 798 руб.<br>Поезд: 12 155 руб.<br>Троллейбус: 345 руб.<br>Такси: 360 руб.<br><br>ИТОГО стоимость поездки до курортного города в одну сторону - 32 814 руб.                                                                                                                                 |
| Виды задействованного транспорта | Такси, самолет, электричка, поезд, троллейбус                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Выбранный маршрут                | Такси: 4:00 – 4:50 (50 мин.)<br>Промежуток: 1 ч. 30мин.<br>Самолет: 6:20- 9:55 (3 ч.35 мин.)<br>Промежуток: 1 ч.<br>Электричка: 10:55 – 11:05 (10 мин.)<br>Промежуток: 3ч. 35 мин.<br>Поезд: 14:30 – 8:50 (16 ч. 46 мин.)<br>Промежуток: 30 мин.<br>Троллейбус: 9:20 – 10:35 (1 ч. 15 мин.)<br>Промежуток: 2 мин.<br>Такси: 10:37 – 10:53 (16 мин.) |

Продолжение таблицы 3.6

|                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Общее время поездки на каждом транспортном средстве                                                                                  | <p>Такси от места жительства до терминала вылета – 50 мин.</p> <p>Самолет Москва – Сочи (Адлер) – 3 ч. 35 мин.</p> <p>Электричка Аэропорт Сочи (Адлер) – Ж/д вокзал Адлер – 10 мин.</p> <p>Поезд Сочи – Симферополь – 16 ч. 46 мин.</p> <p>Троллейбус Симферополь – Алушта – 1 ч. 15 мин.</p> <p>Такси Троллейбусная остановка (Алушта) – пункт назначения (Гостиница) – 16 мин.</p> <p>ИТОГО = 22 ч. 52 мин.</p> |
| Запланированное время, маршрут и приобретение билетов для различных видов транспорта;                                                | <p>Время на выбор маршрута – 1 ч.</p> <p>Время на приобретение билетов – 36 мин.</p> <p>ИТОГО – 1 ч. 36 мин.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Время, использованное на переходы от места жительства/места нахождения/до остановки/вокзала/автовокзала/аэропорта/порта/автостоянки; | <p>Место жительства – остановка такси – 2 мин.</p> <p>Остановка такси – терминал аэропорта (Москва) – 3 мин.</p> <p>Терминал аэропорта Сочи (Адлер) – ж/д пути аэропорта Сочи (Адлер) – 7 мин.</p> <p>Ж/д пути – ж/д вокзал – 3 мин.</p> <p>Ж/д вокзал Симферополя – остановка троллейбусов, Симферополь – 7 мин.</p> <p>ИТОГО: 22 мин.</p>                                                                       |
| Затраченное количество времени на посадку в любой из используемых видов транспорта;                                                  | <p>Такси – 2 мин.</p> <p>Самолет – 20 мин.</p> <p>Электричка – 2 мин.</p> <p>Поезд – 7 мин.</p> <p>Троллейбус – 1 мин.</p> <p>Такси – 2 мин.</p> <p>ИТОГО: 34 мин.</p>                                                                                                                                                                                                                                            |
| Затраченный период времени на переход с одного вида транспорта на другой;                                                            | <p>Такси – Самолет – 1 ч. 5 мин.</p> <p>Самолет – Электричка – 49 мин.</p> <p>Электричка – Поезд – 3 ч. 25 мин.</p> <p>Поезд – Троллейбус – 22 мин.</p> <p>Троллейбус – Такси – 5 мин.</p> <p>ИТОГО: 5 ч. 41 мин.</p>                                                                                                                                                                                             |
| Сумма переходов                                                                                                                      | 10                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Общее время нахождения в каждом транспортном средстве                                                                                | 22 ч. 52 мин.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

Источник: рассчитано автором

По первому варианту туристической поездки с использованием пяти видов транспорта (таблица 3.6) общее время поездки составляет:

$$R_{\text{united}} = 1 \text{ ч. } 36 \text{ мин.} + 22 \text{ мин.} + 34 \text{ мин.} + 5 \text{ ч. } 41 \text{ мин.} + 22 \text{ ч. } 52 \text{ мин.} = 31 \text{ ч. } 5 \text{ мин.}$$

Из выше представленных (составленных и расчетных) данных по первому варианту, семейное путешествие начинается с поездки в такси из дома в 4-00 часов и заканчивается на следующие сутки в 10-53 часов прибытием в гостиницу г. Алушта, составляет общее время в пути 31 час 05 минут (1 сутки 7 часов и 5 минут), при этом содержит 10 переходов между 5 видами транспорта. Сумма поездки в одну сторону составляет 32 841 руб. за 3-х человек, что составляет 27% от доходной части семьи.

Рассмотрим следующий вариант, используя минимальное количество общественного транспорта до курортного города, и проведем сравнение полученных данных.

По второму варианту туристической поездки с использованием трех видов транспорта (таблица 3.7) общее время поездки составляет:

$$R_{\text{united}} = 36 \text{ мин.} + 13 \text{ мин.} + 12 \text{ мин.} + 48 \text{ мин.} + 29 \text{ ч. } 46 \text{ мин.} = 31 \text{ ч. } 35 \text{ мин.}$$

Второй вариант поездки получился дольше и дороже, но отметим, что РЖД позволяет выбрать более дешевый билет, но более продолжительный по времени. В данном исследовании мы ориентируемся на временной промежуток и хотим доставить туристов за более короткое время к месту заслуженного отдыха. Продолжительность поездки составила 31 час и 35 минут (1 сутки 7 часов и 35 минут), при этом маршрут состоит из 4 переходов между 3 видами транспорта. Сумма поездки в одну сторону составляет 42 790 руб. за 3-х человек, что составляет 35% от доходной части семьи.

Таблица 3.7 – Второй вариант туристической поездки с использованием трех видов транспорта

|                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Доход респондентов                                                                                                                    | 122 800 руб.                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Стоимость туристической поездки                                                                                                       | Такси: 2 561 руб.<br>Поезд: 39 525 руб.<br>Троллейбус: 345 руб.<br>Такси: 360 руб.<br><br>ИТОГО стоимость поездки до курортного города в одну сторону – 42 791 руб.                                                                                                |
| Виды задействованного транспорта                                                                                                      | Такси поезд, троллейбус                                                                                                                                                                                                                                            |
| Выбранный маршрут                                                                                                                     | Такси: 7:10 – 8:00 (50 мин.)<br>Промежуток: 40мин.<br>Поезд: 8:40 – 12:25 (27 ч. 25 мин.)<br>Промежуток: 25 мин.<br>Троллейбус: 12:50 – 13:05 (1 ч. 15 мин.)<br>Промежуток: 2 мин.<br>Такси: 13:07 – 13:23 (16 мин.)                                               |
| Общее время поездки на каждом транспортном средстве                                                                                   | Такси от места жительства до ж/д вокзала – 50 мин.<br>Поезд Москва – Симферополь – 27 ч. 25 мин.<br>Троллейбус Симферополь – Алушта – 1 ч. 15 мин.<br>Такси Троллейбусная остановка (Алушта) – пункт назначения (Гостиница) – 16 мин.<br><br>ИТОГО = 29 ч. 46 мин. |
| Запланированное время, маршрут и приобретение билетов для различных видов транспорта;                                                 | Время на выбор маршрута – 20 ч.<br>Время на приобретение билетов – 16 мин.<br><br>ИТОГО – 36 мин.                                                                                                                                                                  |
| Время, использованное на переходы от места жительства/места нахождения/ до остановки/вокзала/автовокзала/аэропорта/порта/автостоянки; | Место жительства – остановка такси – 2 мин.<br>Остановка такси – ж/д вокзал – 4 мин.<br>Ж/д вокзал Симферополя – остановка троллейбусов, Симферополь – 7 мин.<br><br>ИТОГО: 13 мин.                                                                                |
| Затраченное количество времени на посадку в любой из используемых видов транспорта;                                                   | Такси – 2 мин.<br>Поезд – 7 мин.<br>Троллейбус – 1 мин.<br>Такси – 2 мин.<br><br>ИТОГО: 12 мин.                                                                                                                                                                    |
| Затраченный период времени на переход с одного вида транспорта на другой;                                                             | Такси – Поезд – 29 мин.<br>Поезд – Троллейбус – 17 мин.<br>Троллейбус – Такси – 2 мин.<br>ИТОГО: 48 мин.                                                                                                                                                           |
| Сумма переходов                                                                                                                       | 3                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Общее время нахождения в каждом транспортном средстве                                                                                 | 29 ч. 46 мин.                                                                                                                                                                                                                                                      |

Источник: рассчитано автором

Следующий (третий) вариант путешествия по выбранному маршруту, но уже с использованием одного вида транспорта – автомобиля, уточним условие – личное авто. Важным фактором, лежащим в основе тенденции автотуризма, является повышение уровня жизни населения, и сегодня не редкость встретить семью с автопарком из двух автомобилей. Максимальная мобильность может стать реальностью, по крайней мере, мобильность, связанная с наличием автомобиля. Несмотря на то, что исследование направлено на изучение транспортного обслуживания в общественном транспорте нельзя исключать фактический рост автотуристов. Анализ такого показателя в туризме так же необходимо изучать и строить инновационно ориентированное обслуживание с учетом выявленных данных.

Таблица 3.8 – Третий вариант туристической поездки с использованием одного видов транспорта

|                                                                                                                                        |                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Доход респондентов                                                                                                                     | 122 800 руб.                                                                                     |
| Стоимость туристической поездки                                                                                                        | Авто: 9 636 руб.<br><br>ИТОГО стоимость поездки до курортного города в одну сторону – 9 636 руб. |
| Виды задействованного транспорта                                                                                                       | Такси поезд, троллейбус                                                                          |
| Общее время поездки на каждом транспортном средстве                                                                                    | Авто: 21 ч.<br><br>ИТОГО = 21 ч.                                                                 |
| Запланированное время, маршрут и приобретение билетов для различных видов транспорта;                                                  | 0 ч. 0 мин.                                                                                      |
| Время, использованное на переходы от места жительства/места нахождения/ до остановки/вокзала/автовокзала/аэро-порта/порта/автостоянки; | 0 ч. 0 мин.                                                                                      |
| Затраченное количество времени на посадку в любой из используемых видов транспорта;                                                    | 0 ч. 0 мин.                                                                                      |
| Затраченный период времени на переход с одного вида транспорта на другой;                                                              | 0 ч. 0 мин.                                                                                      |
| Сумма переходов                                                                                                                        | 0                                                                                                |
| Общее время нахождения в каждом транспортном средстве                                                                                  | 21 ч.                                                                                            |

Источник: составлено автором

По третьему варианту туристической поездки с использованием одного вида транспорта (таблица 3.8) общее время поездки составляет:

$$R_{\text{united}} = 21 \text{ ч.}$$

Безусловно, последний вариант путешествия является самым быстрым 21 ч. и не содержит переходов, но попробуем включить промежуток отдыха от дороги на 10 ч. и новые данные почти не отстают от предыдущих – 1 сутки 7 ч. В случае добавления времени отдыха правильным будет добавить стоимость отдыха, например, 5000 руб. за стандартный номер в придорожной гостинице. Также следует не забывать износ транспортного средства, который будет увеличивать последнюю расчетную величину в зависимости от марки автомобиля. Примем при расчетах использование автомобиля отечественного производства и, исходя из правил начисления амортизации, определим величину износа около 19 000 руб. В итоге сумма поездки составляет 33 636 руб. за 3-х человек или 12% семейного бюджета. А время в пути может быть увеличено, в то числе по непредвиденным ситуациям на дорогах, особенно в летний период, когда даже магистральные трассы переполнены транспортом и скорость передвижения не будет большой.

Выведем сводную таблицу 3.9 с полученными данными по трем вариантам туристической поездки.

Таблица 3.9 – Итоговые результаты вариантов проекта туристической поездки

| Показатели                                                               | Вариант 1                                     | Вариант 2                | Вариант 3         |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------|-------------------|
| Количество видов транспорта                                              | 5                                             | 3                        | 1                 |
| Виды задействованного транспорта                                         | Такси, самолет, электричка, поезд, троллейбус | Такси, поезд, троллейбус | Автомобиль личный |
| Количество переходов                                                     | 10                                            | 4                        | 0                 |
| Общее время поездки                                                      | 31 ч. 5 мин.                                  | 31 ч. 35 мин.            | 31 ч.             |
| Доля стоимости поездки на транспорте от доходной части семейного бюджета | 27%                                           | 35%                      | 28%               |

Источник: составлено автором

Данные свидетельствуют о том, что самый долгий маршрут, с множеством переходов и переездов на разных видах транспорта является может быть выгодным по часам и стоимости в условиях бесшовного транспортного обслуживания.

Транспортное обслуживание не может развиваться без ориентации на текущий спрос туристской сферы и внедрения инноваций. Из-за интенсивного использования транспортный сектор является важным компонентом экономики и распространенным инструментом, используемым для развития. Это особенно актуально в условиях глобальной экономики, где экономические возможности больше связаны с мобильностью людей. Экономический рост все больше связан с развитием транспорта, а именно с его инфраструктурой и обслуживанием, а также с опытом менеджеров и управленцев. Таким образом, транспорт является инновационно ориентированным видом деятельности, его возможности расширяются и своими инновационными решениями способен влиять на развитие сферы туризма.

Реализация сформированного механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в туристических агломерациях и применение бесшовной модели оптимизации транспортного обслуживания способствуют выполнению задач развития внутреннего туризма в России. Внедрение средств цифровизации для координации потоков туристов в российской транспортной отрасли и индустрии туризма приблизит к технологическому лидерству. Использование цифровой среды для управления маршрутами туристов изменит операционные процедуры на транспорте и в обслуживании туристских регионов.

## Заключение

В диссертационной работе отражены разработки в развитии теоретических и методических подходов к обеспечению инновационного развития отраслей сферы услуг, реализация которых связана с применением механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма.

1. Изучение исторических этапов формирования транспортного пространства и маршрутной сети в России позволило проанализировать процессы постепенного развития и технического совершенствования транспортных средств, увеличения количества услуг и масштабов деятельности, а также использования для туристских поездок.

На основе анализа научной литературы были выделены основные закономерности в развитии транспортного обслуживания внутреннего туризма в России. Установлено, что транспортное обслуживание основано на стандартных принципах, но в связи с изменениями во внешней среде выросла необходимость в добавлении инновационных принципов, определяющих инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма.

Цели и задачи транспортного обслуживания внутреннего туризма направлены на техническое совершенствование с применением инновационных подходов для обеспечения предоставления качественных транспортных услуг. Выполнение целей и задач организации транспортного обслуживания в сфере туризма формируют важные и прогрессивные изменения в процессах обслуживания, в том числе с применением инновационных подходов, для повышения качества и востребованности услуг, позволит увеличить туристский поток внутри страны и ее регионов.

2. Инновации занимают ключевую роль во всех отраслях экономики страны и повышают их эффективность работы. Инновационная деятельность в

туристском комплексе страны является первостепенной по значимости научной и практической задачей. Разработка и обоснование основных принципов, обеспечивающих инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации в различных регионах страны, обеспечит основные направления стратегического развития туристской деятельности в современных условиях.

Действие факторов инновационно ориентированного развития создает условия функционирования транспортной инновационно активной системы. Выделены и обоснованы факторы, определяющие инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания в сфере туризма, действие которых создает условия функционирования транспортной инновационно активной системы и направлено на увеличение объемов перевозок, улучшение уровня обслуживания пассажиров, повышение безопасности, снижение стоимости поездки, повышение гибкости и эффективности деятельности.

Инновационные принципы развития транспортного обслуживания помогают определить направления развития, а также устанавливают стандарты и требования к транспортным услугам. Они помогают обеспечить эффективное взаимодействие различных видов транспорта, новые скорости перемещения, повышения уровня безопасности, комфорта и удобств в пути, а обслуживающим организациям – создавать автоматические алгоритмы, прогнозировать результаты и точно определять технологические процессы в обеспечении комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма.

3. Сформирован инновационно ориентированный подход к обеспечению комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма, который базируется на применении инновационных технологий и решений в достижении полной доступности транспорта, организации безбарьерной транспортной среды, формирования оптимальности вариантов транспортного обеспечения, эффективной и устойчивой системы обслуживания.

Инновационно ориентированный подход транспортного обслуживания в

туризме нацелен на внедрение инноваций:

- цифровых технологий (мобильные приложения, чат-боты, технологии искусственного интеллекта, смарт-карты, др.),
- решений по усовершенствованию, обновлению, доработке инфраструктуры (современные транспортные развязки, автомобильные и железные дороги, комплексов в аэропортах и портах водного транспорта),
- электрический вид транспорта (электромобили, электросамокаты, электроавтобусы).

Совершенствование транспортного обслуживания на основе инноваций влияет на развитие регионов и федеральных округов России, так как на туристических территориях реализуются услуги по новым технологиям, с применением новых транспортных средств, что сказывается на улучшении экологической ситуации, а повышение уровня комфорта и безопасности на транспорте повышает интерес туристов в посещении интересных мест, локальных путешествий и способствует проведению длительного отдыха в местах пребывания. Все это отражается на улучшении показателей экономики регионов: повышается эффективность использования инфраструктуры, растет деловая активность и увеличиваются финансовые результаты отраслей хозяйствования.

4. Инновационное развитие экономики и современные цифровые трансформации определяют направления инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма. Результаты исследования свидетельствуют о том, что в последние годы спрос на инновационные транспортные услуги в сфере туризма и рекреации значительно возрос. Это обусловлено как ростом интереса к путешествиям среди населения, так и повышением требований к качеству и комфорту транспортного обслуживания.

Разработан механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма для реализации регулирующего воздействия на организацию отраслевой деятельности по созданию условий для активного применения инновационных решений и инструментов в транспортном

обслуживании на территории туристских регионов. В решении задач совершенствования деятельности на транспорте и в сфере туризма основными методами для применения определены программно-целевой и опережающего развития – разработка и реализация национальных проектов, целевых программ для обеспечения высоких темпов экономического роста в сфере туризма.

Регулирующее воздействие предусматривает совершенствование законодательной базы, введение стандартов и нормативов для транспортных организаций, а также экономическую помощь в развитии через финансовое участие в реализации конкретных мер. Выполнение задач совершенствования деятельности на транспорте и в сфере туризма определяет внедрение инновационных решений и применения инструментов информатизации, цифровизации, интеграции и автоматизации, а также интеллектуальных систем для управления транспортными системами при внедрении инноваций.

В результате чего достигаются изменения на транспорте в эксплуатационной безопасности, согласованности параметров сети различных видов транспорта, изменение конфигурации транспортной сети, создание магистральных линий по туристским направлениям, транспортных хабов, бесшовных транспортных маршрутов, что обеспечит гибкость и адаптивность обслуживающей транспортной системы.

Достижение изменений в туризме (информационная доступность к выбору транспортных средств, новые технологические возможности реализации выполнения услуг, комбинированная транспортная мобильность, расширение туристских направлений, безбарьерный доступ услуг) обеспечат возможности персонализации транспортных услуг с учетом индивидуальных предпочтений туристов, а также фокусирование внимания на аспектах безопасности и надежности транспортных средств.

5. Реализация инноваций в транспортной индустрии предоставляет возможность улучшения качественного обслуживания в сфере туризма. Создание

и внедрение инноваций на транспорте также способствует большей мобильности туристов.

Полезными вариантами для транспортного обслуживания в сфере туризма обладают мультимодальные транспортные системы, координирующие использование разных видов транспорта для перемещений. Туристы могут совмещать поездки на автобусе, трамвае, поезде, выбирая более удобный маршрут в зависимости от своего желания, потребности и возможностей. Мультимодальность, как логически выстроенная система транспортных узлов, делает путешествия по России комфортнее и доступнее.

Перспективы развития связаны с интеграцией в пространстве и во времени предоставления транспортной услуги по перевозке туриста, включают взаимодействие различных видов транспорта в обеспечении оптимизации способов перемещения, использования транспортных коридоров и дорожных сетей, создания автоматических алгоритмов в туристических агломерациях.

Предложена бесшовная модель оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма по организации обслуживания путем соединения различных видов транспорта и уменьшения времени на переход между ними, не потеряв качество, комфорт и безопасность передвижения. Такая модель определяет построение процессов подбора и сочетания элементов транспортного обслуживания в пространстве и времени для обеспечения качественного и технологического сопровождения перемещения туристов при взаимодействии различных видов транспорта и применении автоматических алгоритмов.

Организация бесшовной модели оптимизации транспортного обслуживания включает подготовку новых и модернизацию существующих операционных процессов, совершенствование процессов обслуживания, текущее регулирование и контроль работы всех операционных звеньев. Модель охватывает все стадии оказания услуг, начиная с места проживания пассажиров и расширяя до зон конечного пункта следования пассажиров, носит системный характер, подчиняя все частные задачи главной — максимальному удовлетворению потребностей

туристов при перемещении и результату – сокращению времени и затрачиваемых средств пассажиров, приобретающих транспортные услуги.

Основными элементами бесшовного обслуживания являются правильно выстроенные операционные процессы на всех объектах движения, которые делятся на основные и вспомогательные. К основным относятся такие процессы, прямым результатом которых является предоставление бесшовного обслуживания потоков туристов, а к вспомогательным – те, в ходе которых создаются элементы обслуживания (планирование, алгоритмы, протоколы), а также выполняются работы, обеспечивающие нормальное течение основных процессов. Бесшовная модель, сформированная путем оптимизации достижения и связности всех составляющих процессов транспортного обслуживания, применима для минимальной потери времени и непрерывности движения туриста до пункта назначения.

Информированность туриста предоставляет возможность выбора комфортного маршрута бесшовной транспортной системы совместно с пересадками, единого билета между видами транспорта и необходимого комфорта. Практическое проведение расчетов по вариантам туристической поездки с использованием разных видов транспорта показало, что результатом качественного управления процессами и их распределением будет сокращение времени и средств туристов во время поездки.

Транспортное обслуживание является инновационно ориентированным видом деятельности, его возможности расширяются и своими инновационными решениями способно влиять на развитие сферы туризма. Реализация сформированного механизма инновационно ориентированного транспортного обслуживания в туристических агломерациях и применение бесшовной модели оптимизации транспортного обслуживания способствуют выполнению задач развития внутреннего туризма в России.

## Список литературы

1. Автоваз готовит облегченные комплектации автомобилей // ООО «Сеть городских порталов». – 2023. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://v1.ru/text/auto/2022/03/29/70725677/> (дата обращения: 28.08.2024).
2. Автопроизводители ушли, а гарантия осталась? Да! Но... // Интернет издание «За рулем». – 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.zr.ru/content/articles/933793-ushli-brendy-garantiya-ne-dejs/> (дата обращения: 28.08.2024).
3. Агеев, В. Россиян лишают перелетов в Турцию / В. Агеев // Интернет-газета «Радиус». – 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ridus.ru/rossiyan-lishayut-pereletov-v-turciyu-poddastsya-li-ankara-shantazh-mintorga-ssha-399314.html> (дата обращения: 28.08.2024).
4. Александрова, А. Ю. Международный туризм: учебник / А. Ю. Александрова. – Москва: Аспект Пресс, 2002. – 470 с.
5. Александрова, А. Ю. Туризм в условиях кризиса: монография / А. Ю. Александрова, А. А. Кокшарова. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство "КноРус"», 2022. – 168 с.
6. Алексеева, Н. Д. Разновидности и функции инноваций в туризме / Н. Д. Алексеева // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. – 2021. – № 1 (64). – С. 59-63.
7. Аликаева, М. В. Туристско-рекреационный потенциал курортов Северо-Кавказского федерального округа / М. В. Аликаева, Л. О. Асланова, М. Б. Ксанаева // Экономика и предпринимательство. – 2018. – №2(91). – С. 310-315.
8. Аникин, Б. А. Развитие транспорта и туризма в современных условиях / Б. А. Аникин, Г. В. Мохова, Ю. М. Коренко, Н. В. Лапшина, Н. А. Офицерова // Инновации и инвестиции. – 2021. – № 3. – С. 381-385.

9. Аракелян, Н. Р. О роли транспортной доступности в системе маркетингового продвижения Кавказских Минеральных Вод / Н. Р. Аракелян, Ю. Е. Головина, Цей М. А. // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2017. – № 2. – С. 105-111.

10. Архипов, А. Ю. Рыночно-инфраструктурные условия развития инновационно-ориентированных институтов в сфере внешнеэкономической деятельности российских регионов / А. Ю. Архипов, С. В. Гладкая, М. В. Калугина // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2015. – № 1 (56). – С. 73-78.

11. Архипова, Е. Ю. Инновационные технологии в российской экономике, ориентированные на потребителя / Е. Ю. Архипова, М. С. Оборин // В сборнике: Экономика 5.0: коллективный интеллект и развитие. материалы VIII Пермского экономического конгресса. – Пермь: Пермский государственный национальный исследовательский университет, 2024. – С. 109-113.

12. Архипова, Е. Ю. Экономическое развитие в строительстве автомобильных дорог: инновации и статистика за последние десять лет / Е. Ю. Архипова // В сборнике: Актуальные проблемы и перспективы развития потребительского рынка. Материалы XII Международной научно-практической конференции. Пермь, 04-12 декабря 2023 года. – Пермь: Пермский институт (филиал) ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», 2023. – Том 1. – С. 21-25.

13. Афанасьева, А. В. Железнодорожные перевозки как составляющая туристского ресурсного потенциала: мировой и российский контекст / А. В. Афанасьева, О. В. Гончарова, Ю. М. Лагусев, Л. В. Семенова, Е. В. Юдина // Сервис в России и за рубежом. – 2020. – Т. 14. № 1 (88). – С. 43-61.

14. Ахремчик, Д. В. Интеграционные процессы в российской туристической отрасли / Д. В. Ахремчик, А. М. Ветитнев // Финансовый бизнес. – 2024. – № 7 (253). – С. 3-5.

15. Ахремчик, Д. В. Туристическая отрасль в новых экономических условиях – поиск новых возможностей и направлений / Д. В. Ахремчик // Экономика, предпринимательство и право. – 2022. – Том 12. – № 6 – С. 1781-1790.

16. Ахремчик, Д. В. Туристические агрегаторы в России: эволюция, текущие тенденции и стратегии развития / Д. В. Ахремчик, А. М. Ветитнев // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2024. – № 2 (78). – С. 1-15.

17. Баранова, И. В. Формирование цифровой среды инновационно-ориентированной кластерной структуры / И. В. Баранова, С. В. Майоров // Вопросы инновационной экономики. – 2017. – Том 7. – № 3. – С. 235-246.

18. Берлин, С. И. Системные проблемы туризма в России и пути их решения / С. И. Берлин, С. Х. Берлина, Х. Ш. Хуако, Н. А. Шишкина // Курорты. Сервис. Туризм. – 2015. – №2 (27). С. – 62-67.

19. Бланк, И. А. Основы финансового менеджмента: в 2-х т. / И. А. Бланк. – М.: Омега-Л, 2011. –1330 с.

20. Большой экономический словарь / под ред. А. Н. Азрилияна. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rus-big-economic-dict.slovaronline.com/> (дата обращения: 28.08.2024).

21. Бронтвейн, С. Меняются только названия: как уход международных отелей влияет на индустрию туризма / С. Бронтвейн // Сетевое издание «forbes.ru». – 2022. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.forbes.ru/forbeslife/473407-menautsa-tol-ko-nazvania-kak-uhod-mezdunarodnyh-otelej-vliaet-na-industriu-turizma> (дата обращения: 12.09.2024).

22. Ветитнев, А. М. Информационные технологии в туристской индустрии : учебник / А. М. Ветитнев, В. В. Коваленко, В. В. Коваленко. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 340 с.

23. Ветитнев, А. М. Удовлетворенность российских туристов услугами курортных дестинаций / А. М. Ветитнев Г. М. Романова, А. А. Торгашева //

Известия сочинского государственного университета. – 2013. – №3 (26). – С. 28 – 37.

24. Ветитнев, А. М. Формирование инновационной активности в сервисных организациях / А. М. Ветитнев, Г. П. Довлатова // Фестиваль науки Сочинского государственного университета. Материалы Международной научно-практической конференции. Сочи, 22-28 апреля 2024 года. – Сочи: Сочинский государственный университет, 2024. – С. 22-25.

25. Внутренний туризм: учебник / Е. А. Аникудинова, Е. М. Белый, Н. А. Восколович [и др.]; под ред. Е. М. Белого. – Москва: КноРус, 2023. – 240 с.

26. Внутрirosсийская миграция по территориям прибытия и выбытия, 2015-2022 гг. / Федеральная служба государственной статистики. – 2023. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения 24.03.2025).

27. Волгин, А. В. Транспортно-тарифная доступность рекреационных объектов Московской области / А. В. Волгин, М. Ю. Евдокимов, П. М. Крылов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. – 2019. – №3. – С. 27-40.

28. Волгина, К. А. Ретро-транспорт в туризме на примере проекта «Московский трамвай-кафе в стиле ретро» / К. А. Волгина, Н. А. Санченко, Н. А. Замятина // В сборнике: Олимпийское наследие и крупномасштабные мероприятия: влияние на экономику, экологию и социокультурную сферу принимающих дестинаций. Материалы XIV Международной научно-практической конференции. – Сочи: Сочинский государственный университет, 2023. – С. 19-21.

29. Волошинова, М. В. Критерии, функции и классификация инноваций в туризме / М. В. Волошинова // Гуманитарные и социально-экономические науки. – 2024. – № 5 (138). – С. 122-124.

30. Воробей, Е. К. Реализация системы государственной поддержки сферы рекреации и туризма региона в условиях новой реальности XXI века: монография / Е. К. Воробей. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Русайнс», 2023. – 214 с.

31. Воробей, Е. К. Формирование «Умных туристско-рекреационных территорий» в процессе цифровой трансформации регионов / Е. К. Воробей // Инновации и инвестиции. – 2023. – № 5. – С. 466-470.

32. Всемирная туристская организация [официальный сайт]. – Режим доступа: <http://www2.unwto.org/> (дата обращения 21.08.2023).

33. Въездные и выездные туристические поездки // Федеральная служба государственной статистики. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/turizm> (дата обращения: 26.08.2024).

34. Галабурда, В. Г. Роль транспортной подвижности населения в повышении качества жизни и развития общества / В. Г. Галабурда, Е.А. Иванова, Т. А. Флягина // Транспортное дело России. – 2016. – №5. – С. 101-104.

35. Галазова, С. С. Проектный подход к управлению инновационной деятельностью / С. С. Галазова // Экономические и гуманитарные науки. – 2016. – № 10 (297). – С. 13-18.

36. Галанина, Ю. А. Новые возможности для ведения бизнеса в условиях цифровой экономики / Ю. А. Галанина, В. И. Найденков // Наука и общество. – 2018. – № 2 (31). – С. 18-22.

37. Герасимов, В. В. Управление инновационным потенциалом производственных систем: Учеб. пособие / В. В. Герасимов, Л. С. Минина, А. В. Васильев. – Новосибирск: НГАСУ, 2003. – 64 с.

38. Государственная программа Российской Федерации «Развитие туризма». Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 24.12.2021 №2439. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403236467/> (дата обращения 15.09.2024).

39. Гришин, В. В. Управление инновационной деятельностью в условиях модернизации национальной экономики: учеб. пособие / В. В. Гришин. – М.: Дашков и К, 2009. – 366 с.

40. Гуров, А. В. Интернет-инновации в сфере туризма Краснодарского края / А. В. Гуров // Актуальные исследования. – 2024. – № 27-2 (209). – С. 55-57.
41. Давыдович, А. Р. Транспортная инфраструктура Краснодарского края: современное состояние и перспективы развития / А. Р. Давыдович, Н. В. Баль, А. В. Малышев // Экономика, предпринимательство и право. – 2022. – Т. 12. № 8. – С. 2227-2240.
42. Дементьев, В. С. Динамика въездного и выездного туризма в России в период 2014-2022 гг. / В. С. Дементьев, А. А. Андреев // Псковский регионологический журнал. – 2023. – №1. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/dinamika-vezdnogo-i-vyeznogo-turizma-v-rossii-v-period-2014-2022-gg> (дата обращения: 19.02.2025).
43. Динамика спроса на туристические услуги в России на фоне пандемии COVID-19: бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. – [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: [https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/BRE/BRE\\_68.pdf](https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/BRE/BRE_68.pdf) (дата обращения: 08.12.2024).
44. Егорова, И. Г. Консолидация работы с клиентами по оформлению полного спектра транспортных услуг с применением цифровых инноваций / И. Г. Егорова, Ю. В. Иванова, К. А. Губинская, В. И. Батаев // Актуальные проблемы современного транспорта. – 2023. – № 3 (13). – С. 32-41.
45. Заборовская, О. В. Развитие ресурсов инновационного потенциала региона как основная задача региональной инновационной политики / О. В. Заборовская, О. Д. Старченкова // Вестник Академии знаний. – 2023. – № 3 (56). – С. 97-103.
46. Замятина, Н. А. Специфика инновационной деятельности в туризме эпохи новой реальности / Н. А. Замятина, А. В. Збарская // Вестник университета. – 2021. – № 9. – С. 112-121.
47. Западные авиакомпании неожиданно захотели летать через Россию: «проигрывают конкуренцию» // ООО «РУПОСТЕРС». – 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ruposters.ru/news/12-12-2022/zapadnie->

aviakompanii-neozhidanno-zahoteli-letat-cherez-rossiyu-proigrivayut-konkurenciyu (дата обращения: 28.11.2024).

48. Ибрагимов, Э. Э. Проблемы развития железнодорожного туризма в Российской Федерации / Э. Э.Ибрагимов, О. И. Говорова // В сборнике: Приоритетные направления и проблемы развития внутреннего и международного туризма. Материалы IX Международной научно-практической конференции. – Симферополь: Издательство: ИТ«АРИАЛ», 2024. – С. 168-173.

49. Иванов, С. Цены на иномарки установили рекорд: что будет с ценами в 2023 году / С. Иванов, А. Распопова // АО «РОСБИЗНЕСКОНСАЛТИНГ». – 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/65780e3a9a79472598b09405>. (дата обращения: 10.10.2024).

50. Ивашечкина, А. В. Инновации в туристской отрасли как фактор повышения качества предоставления услуг / А. В. Ивашечкина // Наука XXI века: актуальные направления развития. – 2022. – № 2-1. – С. 138-142.

51. Индикаторы инновационной деятельности: 2024: статистический сборник / В. В. Власова, Л. М. Гохберг, Г. А. Грачева и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: ИСИЭЗ ВШЭ, 2024. – 260 с.

52. Инновации в сфере транспорта // Образовательный портал «Справочник». — Дата написания статьи: 22.11.2022. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://spravochnick.ru/innovacionnyy\\_menedzhment/innovacii\\_v\\_sfere\\_transporta/](https://spravochnick.ru/innovacionnyy_menedzhment/innovacii_v_sfere_transporta/).(дата обращения: 26.11.2023).

53. Инновационная деятельность организаций за 2021 год // Федеральная служба государственной статистики. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/science> (дата обращения: 28.08.2024).

54. Исламов, У.Ф.У. Инновации в транспортной системе / У.Ф.У. Исламов // Academy. – 2019. – № 6 (45). – С. 27-30.

55. Использование цифровых технологий организациями по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации и видам экономической

деятельности / Федеральная служба государственной статистики. – 2024. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения 14.03.2025).

56. Карнаух, А. Л. Развитие индустрии гостеприимства в современных экономических условиях / А. Л. Карнаух, М. М. Романова // Проблемы и перспективы развития фундаментальных исследований в сферах физической культуры, спорта, туризма и гостеприимства: сборник материалов XVI Межд. науч.-практ. конф. – М.: МГУСиТ, 2022. – С. 115-121.

57. Карпова, Г. А. Проблемы и факторы развития технологических инноваций в индустрии туризма в России / Г. А. Карпова, П. С. Бурцев // Профессорский журнал. Серия: Рекреация и туризм. – 2023. – № 1 (17). – С. 10-19.

58. Карпова, Г. А. Проблемы цифровой трансформации сферы услуг: инновационный, экономический и социальный аспекты / Г. А. Карпова, Л. В. Хорева, А. В. Шраер // Журнал правовых и экономических исследований. – 2023. – № 2. – С. 192-201.

59. Карпова, Г. А. Сервис и туризм в условиях цифровизации российской экономики: монография / Г. А. Карпова, Е. Е. Шарафанова, М. М. Морозов [и др.]. – Санкт-Петербург: СПбГЭУ, 2018. – 176 с.

60. Карпова, Г. А. Современное состояние транспортного обслуживания в туризме / Г. А. Карпова, Е. О. Валеева // В сборнике: Цифровая трансформация в экономике транспортного комплекса. Развитие цифровых экосистем: наука, практика, образование. материалы II-ой международной научно-практической конференции. – Москва, 2020. – С. 142-147.

61. Карпова, Г. А. Стратегическое развитие российской индустрии туризма в условиях инновационной экономики / Г. А. Карпова // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2022. – № 5-1 (137). – С. 72-78.

62. Карпова, Г. А. Транспортное обеспечение как фактор развития туристских проектов на территории ЦФО РФ / Г. А. Карпова, Е. О. Валеева, В. В. Соцков // В сборнике: Экономика и управление на транспорте: стратегические

приоритеты и цифровая трансформация. Материалы международной конференции. – Москва: Издательство: ООО "Научно-издательский центр Инфра-М", 2022. – С. 293-297.

63. Комогорцева, Е. П. Инновационно ориентированная экономика как предпосылка инновационного развития / Е. П. Комогорцева // Российский академический журн. – 2012. – № 2. – Т. 20. – С. 11-13.

64. Кошелева, Т. Н. Направления формирования бизнес- модели транспортных инфраструктурных систем сервисного обслуживания в цифровом пространстве / Т. Н. Кошелева, В. Н. Смотуга // Трансформация бизнеса и общественных институтов в условиях цифровизации экономики: Сборник научных трудов V Национальной (русской) научно-практической конференции. – Санкт-Петербург, 2023. – С. 49-57.

65. Кошелева, Т. Н. Направления цифрового развития в сфере сервисного обслуживания на транспорте в формате введения экономических санкций / Т. Н. Кошелева, Л. Ф. Отверченко // Основные процессы сервиса в условиях неустойчивости мировой экономики: монография. – Санкт-Петербург: ООО «НИЦ АРТ», 2023. – 41-45 с.

66. Кравченко, М. В. Развитие международных транспортных коридоров в условиях санкционных ограничений / М. В. Кравченко, О. Г. Солнцева // В сборнике: Актуальные проблемы управления – 2023. Материалы 28-й Международной научно-практической конференции. – Москва: Государственный университет управления, 2023. – С. 116-119.

67. Крылов, П. М. Проблемы реализации федеральных целевых программ в Республике Крым (транспортно-географические и логистические аспекты) / П. М. Крылов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. – 2018. – №4. – С. 80-89.

68. Крылов, П. М. Транспортные системы регионов России: географический анализ проблем и приоритеты развития территорий (по материалам стратегий

развития транспорта и автомобильных дорог) / П. М. Крылов. – М.: РУСАЙНС, 2021. – 202 с.

69. Кудашов, В. И. Экономика и управление инновациями: учеб. пособие / В. И. Кудашов, Е. В. Иванова, Т. Г. Машковская. – Минск: Изд-во МИУ, 2012. – 239 с.

70. Курочкина, А. Ю. Управление потребительским опытом в диджитал среде / А. Ю. Курочкина. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2019. – 67 с.

71. Кутепова, Г. Н. Организация транспортного обслуживания в туризме / Г. Н. Кутепова // ТДР. – 2011. – № 4. – С. 179-181.

72. Лавров, В. В. Развитие инновационных технологий в системе транспортного обслуживания туристов / В. В. Лавров // Современные аспекты экономики. – 2021. – № 6 (286). – С. 76-80.

73. Лопарева, И. Ю. Показатели качества транспортного обслуживания грузовладельцев / И. Ю. Лопарева // Актуальные проблемы экономики и управления на водном транспорте: материалы научно-практической конференции. – СПб: ФГБОУ ВПО Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, 2014. – С. 166-169.

74. Макаренко, О. М. Институциональная основа развития туризма на Северном Кавказе / О. М. Макаренко, Л. А. Морева // Вестник Северо-Осетинского государственного университета им. К. Л. Хетагурова. – 2014. – № 3. – С. 332-336.

75. Малахова, Т.А. Перспективы развития мультимодальных перевозок в дальнем пассажирском сообщении / Т. А. Малахова, Я. В. Кукушкина // Транспортные системы и технологии. – 2019. – Т. 5. – № 4. – С.16-24.

76. Мартынов, А. А. Инновации в сфере транспортных услуг / А. А. Мартынов, К. А. Скобелев // В сборнике: Современная наука: актуальные вопросы, достижения и инновации. XXXV Международная научно-практическая конференция. Пенза, 10 февраля 2024 года. – Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2024. – С. 52-56.

77. Мединский, В. Г. Инновационный менеджмент / В. Г. Мединский. – М.: Инфра-М, 2004. – 295 с.

78. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения. – М.: НИИ автомобильного транспорта, 2017. – 72 с.

79. Мильнер, Б. З. Инновационное развитие: экономика, интеллектуальные ресурсы, управление знаниями / Б. З. Мильнер, В. Л. Макаров, В. И. Маевский и др.; под общ. ред. Б. З. Мильнера. – М.: ИНФРА-М, 2023. – 624 с.

80. Минин, Е. В. Влияние инновационно ориентированного транспортного обслуживания на развитие туристских территорий и федеральных округов России / Е. В. Минин // Регион: системы, экономика, управление. – 2024. – № 2(65). – С. 180-185.

81. Минин, Е. В. Влияние планирования маршрутных потоков туристов в развитии экономики двух и более смежных федеральных регионов в условиях цифровизации: инструменты, способы, методы / Е. В. Минин // Современные проблемы отраслевой экономики и управления: матер. XVIII нац. научно-практ. конф. обучающихся в магистратуре и аспирантуре. Калининград, 17-18 мая 2024 года. – Калининград: Калининградский государственный технический университет, 2024. – С. 196-201.

82. Минин, Е. В. Влияние транспортного обслуживания на развитие внутреннего туризма: особенности территорий / Е. В. Минин // Глобальные вызовы: природа, общество, технологии: Сборник научных трудов Международной научной конференции. Симферополь, 25-27 апреля 2024 года. – Симферополь: Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского, 2024. – С. 258-266.

83. Минин, Е. В. Задачи транспортного обеспечения в развитии внутреннего туризма России / Е. В. Минин // Научные исследования 2023: актуальные теории и

концепции: сборник материалов XXIX международной научно-практической конференции. Москва. 24 мая 2023 г. В 4-х т. – М.: НИЦ «Империя», 2023. – Т. 3. – С. 49-51.

84. Минин, Е. В. Инновационные принципы организации транспортного обслуживания населения в сфере туризма и рекреации / Е. В. Минин // Российская наука, инновации, образование (РОСНИО-II-2023): сборник научных статей II Всероссийской научной конференции. Красноярск, 15-17 июня 2023 года. – Красноярск: Общественное учреждение "Красноярский краевой Дом науки и техники Российского союза научных и инженерных общественных объединений", 2023. – С. 380-385.

85. Минин, Е. В. Многофункциональность транспортного обслуживания в сфере туризма: инновационно ориентированный подход обслуживания / Е. В. Минин // Экономика, предпринимательство и право. – 2025. – Т. 15. № 1. – С. 417-436.

86. Минин, Е. В. Направления организации транспортной комбинированной мобильности туристов / Е. В. Минин // Проблемы и перспективы развития туризма в Российской Федерации: Сборник трудов VIII Всероссийской (с международным участием) научной конференции. Севастополь, 01-02 ноября 2023 года. – Москва: Издательство "Перо", 2023. – С. 201-205.

87. Минин, Е. В. Перспективы реализации механизма инновационного транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации / Е. В. Минин // Экономическая среда. – 2024. – Т. 13, № 3. – С. 53-63.

88. Минин, Е. В. Развитие внутреннего туризма в России: тенденции изменения транспортного обслуживания / Е. В. Минин // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2024. – Т. 14, № 5-1. – С. 327-332.

89. Минин, Е. В. Транспортное обеспечение новых туристских агломераций в России / Е. В. Минин // XXI век: фундаментальная наука и технологии. Материалы XXXIII международной научно-практической конференции, Бангалор, Индия, 02-03 октября 2023 года. – Бангалор: Pothi.com, 2023. – С. 183-188.

90. Минин, Е. В. Трансформация транспортного обслуживания в сфере туризма России при действии экономических санкций: задачи и результаты / Е. В. Минин // Экономика, предпринимательство и право. – 2024. – Т. 14, № 4. – С. 1327-1340.

91. Миротин, Л. Б. Транспортная логистика: учебник для транспортных вузов / Л. Б. Миротин. – М.: Экзамен, 2003. – 512 с.

92. Монгуш, Юлия Дмитриевна. Развитие инновационной деятельности сельскохозяйственных организаций : на материалах Иркутской области : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Монгуш Юлия Дмитриевна. – Новосибирск, 2016. – 25 с.

93. Морозов, Д. И. Принципы инновационного развития предприятия / Д. И. Морозов // Актуальные вопросы экономических наук. – 2010. – № 15-1. – С. 181-185.

94. Морозов, Ю. П. Инновационный менеджмент / Ю. П. Морозов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 466 с.

95. Морозова, Е. И. Интегральная оценка инновационных проектов высокоскоростного наземного транспорта : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Е. И. Морозова. – Санкт-Петербург, 2018. – 23 с.

96. Морозова, Н. С. Инновационное развитие индустрии туризма и гостеприимства в рамках ESG-концепции / Н. С. Морозова, М. А. Морозов // Вестник Академии права и управления. – 2024. – т. № 3 (78). – С. 173-178.

97. Мурзабулатов, А. С. К вопросу о сущности транспортного обеспечения и транспортного обслуживания туристской деятельности / А. С. Мурзабулатов // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2015. – №1. – С. 70-73.

98. Национальные проекты / информационный ресурс о планах развития страны на ближайшее будущее и мерах по улучшению качества жизни людей. – Москва, 2020-2024. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://национальныепроекты.пф/news/v-otpusk-po-edinomu-biletu-cto-nuzhno-znat-o-multimodalnykh-marshrutakh> (дата обращения: 02.04.2025).

99. Оборин, М. С. Кластерно-сетевое взаимодействие как инструмент организации функционирования рынка лечебно-оздоровительного туризма в региональной экономике / М. С. Оборин // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. – 2025. – Т. 20. № 1. – С. 88-100.

100. Овсова, О. В. Роль транспорта в развитии туризма / О. В. Овсова // Проблемы научно-практической деятельности. Перспективы внедрения инновационных решений: Сб. ст. всероссийской научно-практической конференции (г. Ижевск. 17.12.2019 г.). – Уфа: OMEGA SCIENCE, 2019. – С. 167-169.

101. О развитии внутреннего туризма в Российской Федерации. Постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 02.12.2020 №546-СФ. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: pravo.gov.ru (дата обращения 18.12.2024).

102. Осипова, О. Я. Транспортное обслуживание: учеб. пособие / О. Я. Осипова. – М.: Академия, 2012. – 376 с.

103. Панченко, Е. Л. Проблема трафика и развитие туристической индустрии в городе-курорте Сочи в условиях постпандемии / Е. Л. Панченко // Вестник Университета Российской академии образования. – 2021. – № 1. – С. 97-104.

104. Паршикова, Н.Г. Национальные туристские маршруты: значение для развития туристско-рекреационного потенциала региона в контексте опыта Кемеровской области – Кузбасса / Н. Г. Паршикова, Л. В. Семенова // В сборнике: Развитие производительных сил Кузбасса: история, современный опыт, стратегия будущего. Материалы Международной научно-практической конференции. – Москва: Российская академия наук, 2024. – С. 475-480.

105. Паспорт национального проекта «Туризм и гостеприимства». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/info/54310/> (дата обращения: 02.04.2025).

106. Паспорт национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» (утв. Ростуризмом в редакции от 10.11.2021). – [Электронный

ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/403085286/> (дата обращения: 08.02.2025).

107. Платонова, А. В. Формирование инновационноориентированной интегрированной среды в авиастроении / А. В. Платонова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2021. – Т. 15, № 3. – С. 132-138.

108. Платонова, Т. Е. Российский гостиничный бизнес - состояние, проблемы и перспективы развития в современной экономике / Т. Е. Платонова // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2023. – №6-2. – С. 238-242.

109. Показатели развития туризма в Российской Федерации / Федеральная служба государственной статистики. – 2025. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/turizm/publications> (дата обращения: 14.03.2025).

110. Полешкина, И. О. Методология обеспечения авиационной доступности регионов Восточной Арктики Российской Федерации: автореф. дис. ... докт. техн. наук : 2.9.1. / И. О. Полешкина. – Москва, 2023. – 43 с.

111. Полухина, А. Н. Инновации в экономике туризма: социо-культурный аспект "устойчивого туризма" / А. Н. Полухина // В сборнике: Россия: Тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Ответственный редактор В.И. Герасимов. – Москва: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2019. – Выпуск 14. Часть 1. – С. 362-366.

112. Полухина, А. Н. Оценка национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» как способа достижения устойчивого развития российских регионов / А. Н. Полухина // В сборнике: Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Материалы XXI Национальной научной конференции с международным участием. Отв. редактор В.И. Герасимов. – Москва: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2022. – С. 1222-1227.

113. Полухина, А. Н. Финансовые инновации в сфере туризма: цифровые сервисы и экосистемы / А. Н. Полухина // Инновационное развитие экономики. – 2023. – № 5 (77). – С. 116-125.

114. Попова, А. Н. Внедрение инновационных технологий на воздушном транспорте / А. Н. Попова, В. А. Попов // Аллея науки. – 2023. – Том 1. №3 (78). – С. 662-668.
115. Портер, М. Конкуренция: учеб. пособие / М. Портер [пер. с англ.]. – М.: Вильямс, 2001. – 495 с.
116. Потехина, Е.Н. Инновационный фактор развития в управлении конкурентоспособностью региона / Е. Н. Потехина // Научный вестник: финансы, банки, инвестиции. – 2021. – № 4(57). – С. 186-199.
117. Розанова, Т. П. Инновации в социально-культурном сервисе и туризме / Т. П. Розанова // В сборнике: Актуальные проблемы и перспективы инновационного развития. XI международная научно-практическая конференция. – Москва: Издательство "Перо", 2016. – С. 5-14.
118. Савицкая, Г. В. Комплексный анализ хозяйственной деятельности предприятия : учебник / Г. В. Савицкая. 7-е изд. – М.: ИНФРА-М, 2016. – 608 с.
119. Савченко-Бельский, В. Ю. Организационно-экономические параметры совершенствования транспортно-логистического обеспечения городских агломераций с участием железнодорожного транспорта / В. Ю. Савченко-Бельский, К. А. Савченко-Бельский, М. В. Мальцева, А. П. Маслова // Транспортное дело России. – 2022. – № 2. – С. 65-67.
120. Савченко-Бельский, В. Ю. Особенности организации международных автомобильных перевозок / В. Ю. Савченко-Бельский, М. В. Мальцева // В сборнике: Транспорт и логистика устойчивого развития территорий, бизнеса, государства (драйверы роста, тренды и барьеры). Материалы II Международной научно-практической конференции. Москва, 30 марта 2023 года. – Москва: Государственный университет управления, 2023. – С. 335-338.
121. Сакульева, Т. Н. Роль электротранспорта в городской транспортной системе/ Т. Н. Сакульева, В. В. Сотникова // Вестник ГУУ. – 2022. – №5. – С. 108-113.

122. Санто, Б. Инновация как средство экономического развития / Б. Санто; Пер. с венг. с изм. и доп. авт.; общ. ред. и вступ. ст. Б. В. Сазонова. – Москва : Прогресс, 1990. – 296 с.

123. Сафаров, Ф. А. Факторный анализ эффективности инноваций в сфере услуг на примере Республики Узбекистан / Ф. А. Сафаров // Экономика и предпринимательство. – 2022. – № 11 (148). – С. 458-465.

124. СберАналитика. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sberanalytics.ru/> (дата обращения: 28.08.2024).

125. Селезнева, В. В. Роль цифровых инноваций в развитии рынка туристских услуг / В. В. Селезнева // Финансовый бизнес. – 2024. – № 10 (256). – С. 50-52.

126. Сергей Собянин рассказал о новых видах общественного и личного транспорта // Официальный портал Мэра и Правительства Москвы. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mos.ru/mayor/themes/10812050/>. (дата обращения 14.10.2024).

127. Сердюков, С. Д. Информационное обеспечение и продвижение туристской дестинации в условиях цифровой трансформации: монография / С. Д. Сердюков, Н. К. Сердюкова, Г. М. Романова. – М.: Общество с ограниченной ответственностью "Первое экономическое издательство", 2022. – 172 с.

128. Сидоркова, И. Еврокомиссия призвала Россию отменить транссибирские платежи с авиакомпаний / И. Сидоркова // Сетевое издание Ведомости. – 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/01/17/959272-evrokomissiya-prizvala-rossiyu-otmenit-transsibirskie-platezhi> (дата обращения: 28.08.2024).

129. Силаева, А. А. Проблемы развития туристских стартапов на современном этапе: финансовый аспект / А. А. Силаева // Сервис в России и за рубежом. – 2014. – №9 (56). – С. 128-139.

130. Склизкова, Ю. С. Сервисные инновации как ключевой фактор эффективного развития сферы услуг / Ю. С. Склизкова, А. И. Пахомова // Теория и практика современной науки. – 2016. – № 3 (9). – С. 880-883.

131. Соловьев, Д. А. Новые системы информационных технологий в сфере обслуживания автосервиса / Д. А. Соловьев, Л. В. Семенова // Научный результат. Технологии бизнеса и сервиса. – 2024. – Т. 10. № 1. – С. 108-117.

132. Соломина, И. Ю. Контроль качества оказания туристских услуг и обслуживания туристов: учебник / И. Ю. Соломина – Москва: КноРус, 2024. – 162 с.

133. Стиглиц, Д. Люди, власть и прибыль. Прогрессивный капитализм в эпоху массового недовольства / перевод с англ. В. Ионов; науч. ред. Н. Злобин. – М.: Альпина Пабlishер, 2020. – 430 с.

134. Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.09.2019 №2129-р. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/FjJ74rYOaVA4yzPAshEulYxmWSpB4lrM.pdf> (дата обращения 11.12.2024).

135. Структура пассажирооборота по видам транспорта по Российской Федерации / Федеральная служба государственной статистики. – 2024. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения 18.03.2025).

136. Сфера услуг региона в современном мире: драйверы, инновации в управлении и экономике, перспективы устойчивого развития: колл. монография / под науч. ред. д.э.н., проф. О. В. Заборовской / А. В. Варнаев, О. В. Заборовская, Н. В. Иванова [и др.]. – Гатчина: Изд-во ГИЭФПТ, 2024. – 166 с.

137. Твисс, Б. Управление научно-техническими нововведениями / Б. Твисс. – М.: Экономика, 1989. – 271 с.

138. Тимофеев, Д. Н. Качественные изменения инновационно ориентированной стратегии управления предприятием с использованием новых информационных технологий / Д. Н. Тимофеев // Вестник экономической интеграции. – 2013. – № 9 (66). – С. 71-75.

139. Тимофеев, Д. Н. Разработка стратегий инновационно-ориентированного управления в промышленных компаниях / Д. Н. Тимофеев // В сборнике: Формирование рыночного хозяйства: теория и практика. сборник научных статей. – Оренбург: Издательско-полиграфический комплекс "Университет", 2013. – С. 249-255.

140. ТПП РФ и Корпорация ТУРИЗМ.РФ // Корпорация "Туризм.РФ". – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://new.tourrf.ru> (дата обращения 18.10.2024).

141. Транспорт в России. 2024: Стат.сб. / Росстат. – М., 2024 – 100 с.

142. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена Распоряжением Правительства от 27.11.2021 РФ № 3363-р // Министерство транспорта РФ. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577> (дата обращения: 28.01.2025).

143. Трансформация туристской деятельности в условиях развития цифровой экономики: монография / под редакцией Чудновского А. Д. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью "Издательство "КноРус", 2021. – 188 с.

144. Управление устойчивым развитием индустрии туризма и гостеприимства в цифровой среде: монография / под ред. Цёхла С.Ю., Полищук Е.А. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2023. – 248 с.

145. Уровень инновационной активности организаций / Федеральная служба государственной статистики. – 2024. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения 16.03.2025).

146. Урри, Дж. Мобильности / Дж. Урри // Мониторинг общественного мнения. – 2012. – № 5 (111). – С. 197-252.

147. Федеральный закон «О науке и государственной научно-технической политике» от 23.08.1996 №127-ФЗ (с изменениями и дополнениями). –

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/135919/> (дата обращения 12.12.2024).

148. Федоров, Л. С. Развитие транспортно-логистической системы придорожного сервиса на автомобильных магистралях России / Л. С. Федоров, А. В. Кормишова, М. В. Мальцева, А. Д. Чудновский, М. М. Гамбург // Инновации и инвестиции. – 2020. – № 12. – С. 230-232.

149. Хорева, Л. В. Сервисная экономика: международные рынки услуг и инновации: монография / Л. В. Хорева, А. В. Архипов, М. В. Волошинова [и др.]. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2018. – 145 с.

150. Цёхла, С. Ю. Задачи инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации Республики Крым / С. Ю. Цёхла, Е. В. Минин // В сборнике: Региональная экономика: технологии, экономика, экология и инфраструктура. Материалы IV-й Международной научно-практической конференции. – Кызыл: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов Сибирского отделения Российской академии наук, 2023. – С. 160-164.

151. Цёхла, С. Ю. Инновационно ориентированное развитие транспортного обслуживания туристов в России: тенденции и перспективы / С. Ю. Цёхла, Е. В. Минин // В сборнике: Инновационные аспекты развития сервиса и туризма. материалы XII Международной научно-практической конференции. – Ставрополь: Ставропольский государственный аграрный университет, 2024. – С. 121-124.

152. Цёхла, С. Ю. Создание модели оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма: бесшовная организация процессов / С. Ю. Цёхла, Е. В. Минин // Сервис в России и за рубежом. – 2023. – №6 (108). – С. 176-187.

153. Цёхла, С. Ю. Цифровые сервисы в туризме: применение и перспективы / С. Ю. Цёхла, Е. В. Плугарь // Геополитика и экогеодинамика регионов. – 2024. – Т. 20. № 3. – С. 152-161.

154. Шацкая, И. И. Текущие проблемы и перспективы транспортного обеспечения индустрии туризма / И. И. Шацкая, Л. М. Малешина // Европейский журнал естественной истории. – 2022. – № 6. – С. 26-31.

155. Шилин, А. Н. Анализ основных показателей транспортного обслуживания туристов в крупных мегаполисах мира / А. Н. Шилин // Транспортное дело России. – 2012. – №1. – С. 67-70.

156. Шумпетер, Й. Теория экономического развития: исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры / Й. Шумпетер. – М.: Прогресс, 1982. – 455 с.

157. Якимов, М. Р. Транспортное планирование: терминологический словарь / М. Р. Якимов. – М.: Агентство РАДАР, 2022. – 86 с.

158. Яковец, Ю. В. Ускорение научно-технического прогресса: теория и экономический механизм / Ю. В. Яковец. – М.: Экономика, 1988. – 333 с.

159. Якунин, П. Н. Оценивание транспортной доступности для целей организации предпринимательской деятельности по доставке туристов в удаленные дестинации / П. Н. Якунин // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. – 2011. – Т. 6. №. 4. – С. 160-170.

160. Adeleke, B. O. Public transport accessibility and information to nature tourism destinations in Lagos, Nigeria / B. O. Adeleke, K. Ogunsusi // African Research Review. – 2019. – Vol. 13(2), S/№ 54. – P. 1-15.

161. Davydovich, A. Transport and logistics infrastructure of the Krasnodar krai: problems and solutions / A. Davydovich, A. Karamova, O. Fesenko, N. Anisimova // E3S Web of Conferences. Topical Problems of Green Architecture, Civil and Environmental Engineering, TPACEE 2019. – 2020. – С. 07007.

162. Ignatieva, T. A. The Formation Features of Sustainable Tourism in the Russian Federation / T. A. Ignatieva, G. A. Karpova, V. P. Pilyavsky // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. – 2021. – Vol. 666(3). – P. 032035.

163. ITF. Integrating Public Transport into Mobility as a Service: Summary and Conclusions. ITF Roundtable Reports. // Paris: OECD Publishing, 2021. – 184 p.

164. Kuchumov, A. Smart destinations for advanced development of tourism / A. Kuchumov, G. Karpova, Y. Testina / Digital Transformation: What are the Smart Cities Today? - Switzerland: Springer Nature, 2024. – Vol. 846. Cham. – P. 49-62.

165. Kuchumov, A. V. Application of smart technologies for the development of a region: a case study on tourism industry in St. Petersburg / A. V. Kuchumov, G. A. Karpova, Y. S. Testina // ACM International Conference Proceeding Series. Proceedings Papers. 3rd International Scientific and Practical Conference, 2020. – St. P.: DEFIN, 2020. – C. 3389076.

166. Kuvalin, D. B. Problems and prospects of development of the resort city of Sochi under modern conditions / D. B. Kuvalin, E. K. Vorobey, V. V. Semikashev, K. V. Yankov, G. D. Bryukhanova // Studies on Russian Economic Development. – 2023. – T. 34. № 6. – C. 880-889.

167. Litman, T. Evaluating Accessibility for Transport Planning Measuring People's Ability to Reach Desired Services and Activities Victoria / T. Litman. – Victoria Transport Policy Institute, 2021. – 64 p.

168. Mandych, O. Innovative tools for socio-economic systems' development / O. Mandych, A. Ostenda. – Katowicach: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej, 2019. – 271 s.

169. Manning, R. Principles of Sustainable Transportation in the National Parks / R. Manning, S. Lawson, P. Newman, J. Hallo, C. Monz // The George Wright Forum. – 2014. – Vol. 31. № 3. – P. 345-358.

170. Oborin, M. S. Directions of development of the digital tourism environment / M. S. Oborin // II International Scientific Forum on Sustainable Development and Innovation (WFSDI 2023). – Ekaterinburg: Institute of Digital Economics and Law LLC, 2024. – P.18-22.

171. Semenova, L. Storytelling and its potential in the development of tourist destinations in the post-pandemic age / L. Semenova, T. Klimova, I. Bogomazova // E3S Web of Conferences. IV International Scientific and Practical Conference “Sustainable

Development and Green Growth on the Innovation Management Platform” (SDGG 2021). – 2021. – P. 06002.

172. Semenova, L.V. Digital technologies and robotization as a factor of sustainable tourism development / L.V. Semenova, S.M. Konyushenko // E3S Web of Conferences. IV International Scientific and Practical Conference “Sustainable Development and Green Growth on the Innovation Management Platform” (SDGG 2021). – 2021. – P. 04003.

173. Shahparan, M. Exploring Tourism Industry Influence: A Transportation Mode-Centric View through Artificial Intelligence / M. Shahparan, E. Salnikova, S. Kuvandikov, A. Klykov // International Conference on Advances in Computing, Communication and Applied Informatics (ACCAI), 2024. – P. 1-6.

174. Sheresheva, M. Russian tourism enterprises' marketing innovations to meet the COVID-19 challenges/ M. Sheresheva, L. Valitova, G. Laptev, M. Efremova, A. Polukhina // Sustainability. – 2021. – Vol. 13. № 7. – P. 3756.

175. Tidd, D. Managing innovation / D. Tidd, D. Bessant, K.Pavitt. – Chichester: John Wiley & Sons, LTD, 2011. – 627 p.

176. Tsohla, S.Y. Analysis of preferences and problems in the transport service of tourists / S. Y. Tsohla, E. V. Minin // Services in Russia and Abroad. – 2024. – Vol. 18. № 3 (112). – P. 200-209.

177. Zbarskaya, A. V. Digitalization of society as a factor of changing consumer preferences in tourism / A. V. Zbarskaya, E. A. Frolova, J. O. Tsunaeva // Lecture Notes in Networks and Systems. – 2022. – T. 398 LNNS. – C. 429-436.

## Приложение А

Таблица А1 – Показатели развития туризма в Российской Федерации

| Показатели                                                                                                           | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Доля валовой добавленной стоимости туристской индустрии в валовом внутреннем продукте Российской Федерации, %        | 3,4     | 3,3     | 3,4     | 2,7     | 2,7     | 2,8     | 2,4     | 2,6     | 2,6     | 2,8     |
| Объем услуг туристических агентств, туроператоров и прочих услуг по бронированию и сопутствующих им услуг, млрд руб. | 147,5   | 158,3   | 161,3   | 166,5   | 172,1   | 179,8   | 91,9    | 149,8   | 217,6   | 285,9   |
| Объем услуг гостиниц и аналогичных услуг по предоставлению временного жилья, млрд руб.                               | 175,7   | 189,0   | 213,3   | 219,9   | 255,7   | 247,7   | 183,4   | 284,5   | 350,2   | 428,9   |
| Объем услуг специализированных коллективных средств размещения, млрд руб.                                            | ...     | ...     | ...     | 137,0   | 159,7   | 170,5   | 131,1   | 205,6   | 260,5   | 286,7   |
| из них объем услуг санаторно-курортных организаций, млрд руб.                                                        | 92,3    | 110,5   | 120,0   | 112,3   | 129,1   | 133,9   | 101,9   | 150,7   | 188,9   | 198,7   |
| Число коллективных средств размещения                                                                                | 15 590  | 20 135  | 20 534  | 25 292  | 28 074  | 28 302  | 27 328  | 28 979  | 29 547  | 31 488  |
| Число номеров в коллективных средствах размещения, тыс.                                                              | 670,8   | 770,4   | 794,8   | 884,3   | 975,6   | 992,6   | 977,4   | 1 027,0 | 1 058,7 | 1 117,4 |
| Число мест в коллективных средствах размещения, тыс.                                                                 | 1 573,3 | 1 762,6 | 1 848,1 | 2 167,9 | 2 415,3 | 2 495,7 | 2 473,0 | 2 634,4 | 2 760,1 | 2 997,9 |

|                                                                                                      |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Число ночевок в коллективных средствах размещения, млн                                               | 184,0       | 212,2       | 216,8       | 253,0       | 274,6       | 283,2       | 191,2       | 275,6       | 318,5       | 358,0       |
| Численность граждан Российской Федерации, размещенных в коллективных средствах размещения, тыс. чел. | 33<br>798,5 | 43<br>656,9 | 48<br>338,7 | 53<br>534,4 | 60<br>921,3 | 65<br>185,8 | 45<br>223,2 | 63<br>644,0 | 70<br>326,8 | 69<br>610,4 |
| Численность иностранных граждан, размещенных в коллективных средствах размещения, тыс. чел.          | 4 607,9     | 5 627,3     | 6 092,2     | 8 028,8     | 10<br>616,8 | 10<br>856,0 | 2 159,2     | 2 895,8     | 2 766,2     | 3 968,0     |
| Число въездных туристских поездок, тыс. поездок                                                      | 25 438      | 26 852      | 24 571      | 24 390      | 24 551      | 24 419      | 6 359       | 7 080       | 8 243       | 8 210       |
| Число выездных туристских поездок, тыс. поездок                                                      | 42 921      | 34 390      | 31 659      | 39 629      | 41 964      | 45 330      | 12 361      | 19 199      | 22 487      | 25 336      |
| Число туристских фирм                                                                                | 11 614      | 11 893      | 12 395      | 13 579      | 13 674      | 12 690      | 12 463      | 13 076      | 13 608      | 14 102      |
| Численность граждан России, отправленных в туры по России, тыс. чел.                                 | 1 974,2     | 2 628,2     | 3 284,2     | 3 285,4     | 3 374,6     | 4 373,1     | 4 126,8     | 5 994,7     | 6 921,9     | 6 987,4     |
| Численность граждан России, отправленных в зарубежные туры, тыс. чел.                                | 6 512,9     | 5 261,0     | 3 422,1     | 5 630,0     | 5 486,3     | 7 452,7     | 2 335,8     | 4 463,4     | 4 781,6     | 6 396,6     |
| Экспорт услуг по статье «Поездки», млрд долл. США                                                    | 11,8        | 8,4         | 7,8         | 8,9         | 11,6        | 11,0        | 3,9         | 4,0         | 5,5         | 6,7         |
| в % от общего объема экспорта услуг                                                                  | 17,9        | 16,3        | 15,4        | 15,5        | 17,9        | 17,7        | 8,1         | 7,2         | 11,4        | 16,3        |

Источник: [94]

## Приложение Б

Таблица Б1 – Особенности территорий (по федеральным округам РФ) и их туристско-рекреационное развитие

| Федеральные округа РФ | Виды туризма                                                                                           | Проблемы рекреационного развития                                                                                                                                                                                                         | Перспективы рекреационного развития                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Центральный ФО        | Дачная рекреация, организация кратковременного отдыха, познавательный и лечебно-оздоровительный туризм | Расширение зон промышленной и гражданской застройки; Неравномерность рекреационного освоения территорий; Экологические проблемы; Отсутствие действующей системы регулирования рекреационных нагрузок на пригородные комплексы зон отдыха | Создание сети рекреационных парков; Уделить внимание развитию туризма в новые туристские аллигации – заводы, фабрики, бизнес-центры и современные корпорации                                                                          |
| Северо-Западный ФО    | Познавательный и лечебно-оздоровительный туризм                                                        | Трудная доступность многих исторических памятников; Недостаточная продолжительность теплого сезона; На большей части территории слабо развитая дорожная сеть                                                                             | Строительство дорог и объектов инфраструктуры на удаленных перспективных территориях; Организация уникальных круизов по северным морям                                                                                                |
| Южный ФО              | Лечебно-оздоровительный отдых                                                                          | Загрязнение моря в портовых городах (Новороссийск, Туапсе); Хрупкость береговой линии; Недостаточная площадь береговой линии для такого количества населения                                                                             | Расширение рекреационных лечебно-оздоровительных территорий за счет освоения Азовского побережья и предгорной части Краснодарского края; Завершение строительства автодороги, связывающей внутренние районы с побережьем Черного моря |

| <i>Продолжение таблицы Б1</i> |                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Северо-Кавказский ФО          | Лечебный, спортивный и экологический туризм                                                                   | Неразвитость транспортной сети в Горно-Кавказском районе;<br>Ограниченная туристская инфраструктура;<br>Низкий уровень рекреационной освоенности                                                                                                                                                                                    | Строительство новых турбаз                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Приволжский ФО                | Познавательный и лечебно-оздоровительный туризм                                                               | Инфраструктурная необустроенность;<br>Отсутствие обслуживания туристов по автодорогам                                                                                                                                                                                                                                               | Образование локальных туристских центров в исторических малых городах;<br>Общерегionalное рекреационное обустройство дорожной инфраструктуры                                                                                                                                                                                                                                     |
| Уральский ФО                  | Спортивный, лечебно-оздоровительный и экологический туризм                                                    | Расширение зон промышленной и гражданской застройки;<br>Экологические проблемы                                                                                                                                                                                                                                                      | Образование локальных туристских центров в исторических малых городах;<br>Внедрение нетрадиционных форм отдыха (баз спелеологов и дельтапланеристов, широкое развитие зимних маршрутов на снегоходах и др.)                                                                                                                                                                      |
| Сибирский ФО                  | Лечебный, оздоровительный отдых, спортивный туризм: водный, пешеходный, горный, альпинизм и горнолыжный спорт | Слабо развита инфраструктура<br>Недостаточная транспортная обеспеченность;<br>Неоднородное развитие инфраструктуры туризма;<br>Большие расстояния и труднодоступность большинства рекреационных мест;<br>Экологические проблемы, связанные со строительством электростанций;<br>Экстремальные климатические условия зимнего периода | Развитие районов с ориентацией на общероссийского потребителя;<br>Превращение Прибайкалья в основную туристскую зону;<br>Активизация спортивного туризма;<br>Поиск новых путей освоения (использование вертолетов, речные сплавы);<br>Привлечение государственного интереса к развитию туризма;<br>Растущая популярность в экологическом туризме, привлечение к северным широтам |

| <i>Продолжение таблицы Б1</i> |                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Дальневосточный<br>ФО         | Экологический,<br>лечебный,<br>спортивный и<br>этнографический<br>туризм | Точечное<br>географическое<br>расположение<br>учреждений отдыха;<br>Хозяйственная<br>неразвитость<br>территорий;<br>Слабая степень<br>урбанизации;<br>Низкое развитие<br>инфраструктуры;<br>Низкая плотность<br>населения,<br>определяющая<br>незначительные<br>потребности в отдыхе;<br>Экстремальные<br>климатические<br>условия зимнего<br>периода;<br>Неразвитость<br>материальной базы<br>туризма | Привлечение<br>государственного<br>интереса к развитию<br>туризма;<br>Появившийся интерес к<br>природным территориям;<br>Развитие новых<br>железнодорожных<br>направлений |

Источник: составлено автором

## Приложение В

### Анкета опроса мнений по транспортному обслуживанию в туристской сфере

*Уважаемый респондент!*

*Просим ответить на вопросы, которые задействованы в научном исследовании проблем транспортного обслуживания в туристской сфере.*

|   |                                        |                                                                                                                                          |    |                                                                 |                                                                                        |
|---|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Регион проживания                      | -                                                                                                                                        | 7  | Планируете свой отдых за                                        | - год<br>- полгода<br>- месяц<br>- спонтанно                                           |
| 2 | Пол                                    | -                                                                                                                                        | 8  | 8. При планировании отдыха приоритетным является вид транспорта | - автомобильный<br>- автобусный<br>- железнодорожный<br>- авиационный<br>- морской     |
| 3 | Возраст                                | -                                                                                                                                        | 9  | От дома до вокзала, станции, аэропорта я добираюсь на:          | - лично авто<br>- такси<br>- автобусе<br>- троллейбусе<br>- трамвае<br>- аэроэкспрессе |
| 4 | Получаемый доход                       | -                                                                                                                                        | 10 | Сколько ждете нужный транспорт?                                 | - до 5 минут.<br>- 5-10 мин.<br>- 10-30 мин.<br>- более 30 мин.                        |
| 5 | Свой отдых проводите                   | - за рубежом<br>- в России                                                                                                               | 11 | Сколько времени занимает дорога до вокзала, станции, аэропорта? | - до 30 мин.<br>- от 1 до 1,5 часа<br>- более 2 часов                                  |
| 6 | В России предпочитаете отдых в регионе | - Центральном<br>- Северо-Западном<br>- Южном<br>- Северо-Кавказском<br>- Приволжском<br>- Уральском<br>- Сибирском<br>- Дальневосточном | 12 | 14. В последние годы стали путешествовать чаще по стране?       | - да<br>- нет                                                                          |

13 Какие неудобства испытываете в пользовании транспортом на отдыхе?

14 Что необходимо улучшить в транспортном обслуживании туристов?

15. Ваши предложения по улучшению транспортного обслуживания туристов:

*Спасибо за ваши ответы!*

## Приложение Г

**Справка о внедрении результатов диссертационного исследования  
Министерством курортов и туризма Республики Крым**



**МИНИСТЕРСТВО КУРОРТОВ И ТУРИЗМА  
РЕСПУБЛИКИ КРЫМ**

Міністерство курортів і Къырымджумхуриети туризм  
туризму РеспублікиКрим ве курорт назирлиги  
295011, г. Симферополь, ул.Самокиша, 30,  
тел.: (3652) 54-46-68. факс: (3652) 24-81-22

<http://mtur.rk.gov.ru> e-mail: [minkurort@mtur.rk.gov.ru](mailto:minkurort@mtur.rk.gov.ru)

**Минину Е.В.**

от 04.02.2025 № 01-27/257/1  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Справка  
о внедрении результатов научного исследования  
Минина Евгения Викторовича  
по теме «Механизм инновационно ориентированного  
транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации»

Инновационное развитие общественного производства и цифровые трансформации являются факторами инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере рекреации и туризма. Взаимодействие новшеств и технологий, ориентированных на совершенствование процессов транспортного обслуживания на базе сформированного инновационного потенциала отрасли обеспечат высокую активность в сфере внутреннего туризма и повышение эффективности туристской деятельности в целом.

Предложенный в диссертации Минина Е.В. комплекс мер по повышению эффективности системы транспортного обслуживания в крупных туристских районах: модернизация инфраструктуры, цифровизация маршрутов и графиков движения транспорта, внедрение новых технологий и систем управления, др., позволяет оптимизировать маршруты и ресурсы при планировании отдыха, улучшить качество обслуживания туристов и повысить конкурентоспособность региона в сфере туристского обслуживания.

Методические положения и практические рекомендации Минина Е.В. могут быть использованы Министерством в подготовке программных документов и создании условий для дальнейшего функционирования санаторно-курортного комплекса Республики Крым.

**Министр**

Саваневский Д.В.  
+79788700151

**С.А. ГАНЗИЙ**

## Продолжение Приложения Г

### Справка о внедрении результатов диссертационного исследования Министерством транспорта Республики Крым



**МІНІСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТУ  
РЕСПУБЛІКИ КРИМ**

**МИНИСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТА  
РЕСПУБЛИКИ КРЫМ**

**КЪЫРЫМ  
ДЖУМХУРИЕТИНИНЪ  
НАКЪЛИЯТ НАЗИРЛИГИ**

ул. Киевская, д. 81, г.Симферополь, Республика Крым, 295034, (3652) 544-263  
<http://mtrans.rk.gov.ru/> e-mail: [mtrans@mtrans.rk.gov.ru](mailto:mtrans@mtrans.rk.gov.ru)

от 27.01.2025 № 01-03/132  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

#### Справка о внедрении результатов научного исследования Минина Евгения Викторовича

В диссертационной работе Минина Евгения Викторовича на тему «Механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации» выявлены ключевые тенденции инновационного развития транспортного обслуживания туристов, определены бизнес-процессы, направленные на повышение надежности и безопасности транспортного обеспечения. Эти результаты открывают новые перспективы для совершенствования качества услуг и усиления привлекательности отечественного туризма.

Внедрение современных технологий, включая цифровизацию процессов, использование мобильных приложений для бронирования и оплаты, а также развитие устойчивых транспортных решений, способствует формированию более комфортной и безопасной среды для туристов. Оптимизация пропускной способности основных и новых туристических коридоров через инновационное взаимодействие между центрами организации транспортного обслуживания туристических агломераций представляется целесообразной и экономически обоснованной.

Методические разработки и практические рекомендации, предложенные Мининым Е.В., могут быть успешно применены Министерством транспорта при подготовке программных документов и создании условий для эффективного функционирования транспортного комплекса Республики Крым.

Кроме того, в рамках исследования Минина Евгения Викторовича был проведен анализ международного опыта в области инновационного

транспортного обслуживания, что позволило выявить лучшие практики, которые могут быть адаптированы под российские условия. Особое внимание уделено использованию экологически чистых видов транспорта и созданию интегрированных транспортных систем, которые позволяют сократить время в пути и снизить нагрузку на окружающую среду. Эти усилия направлены на гармонизацию интересов туристов и местных сообществ, обеспечивая долговременное и устойчивое развитие региона.

Кроме цифровизации, предполагается активное внедрение новых подходов в управление транспортной инфраструктурой, включая применение автоматизированных систем для мониторинга и управления потоками пассажиров. Такие технологии помогут не только оптимизировать логистику, но и улучшить качество обслуживания благодаря быстрой адаптации к изменяющимся условиям и потребностям туристов. Особое внимание уделяется также развитию инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов, что соответствует современным тенденциям на создание городов, благоприятных для жизни.

Рекомендации, изложенные в диссертации, могли бы стать основой для долгосрочной стратегии развития транспортного сервиса, ориентированного на инновации. Это позволит не только повысить удовлетворенность клиентов, но и привлечь дополнительные инвестиции в туристический сектор. Таким образом, работа Минина Евгения Викторовича имеет важное практическое значение и может служить надёжной основой для будущих исследований и разработок в области транспортного обеспечения туризма и рекреации.



Заместитель министра

А.ОВДИЕНКО

## Продолжение Приложения Г

### Справка о внедрении результатов диссертационного исследования в учебный процесс ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского»



**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ  
И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
**«КРЫМСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени В.И. Вернадского»**  
(ФГАОУ ВО «КФУ им. В.И. Вернадского»)  
проспект Академика Вернадского, 4  
г. Симферополь, 295007  
Тел.: +7(3652) 54-50-36  
E-mail: cfuv@crimeaedu.ru  
http://cfuv.ru

18 АПР 2025

№ 10/3-12/502

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

#### СПРАВКА

**об использовании результатов диссертационного исследования**

**Минина Евгения Викторовича**

Материалы диссертации соискателя Минина Евгения Викторовича по теме «Механизм инновационно ориентированного транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономика сферы услуг), используются в процессе выполнения НИР кафедры менеджмента предпринимательской деятельности НИОКТР-АААА-А21-121011990128-3 «Устойчивое развитие социально-экономических систем в цифровой среде» (2021-2025 гг.).

Также результаты диссертационного исследования использованы в учебном процессе ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского» при ведении дисциплин «Ресурсное обеспечение досуговой деятельности», «Основы анализа процессов обслуживания в сфере гостеприимства», «Технологические новации в сфере гостеприимства и общественного питания».

Проректор по научной деятельности



Н.В. Любомирский