

УДК 338.48(656.072) EDN: IUZZSH
DOI: 10.5281/zenodo.10445286

ЦЁХЛА Светлана Юрьевна

*Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь, Респ. Крым, РФ)
доктор экономических наук, профессор; e-mail: s.tsohla@yandex.ru*

МИНИН Евгений Викторович

*Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь, Респ. Крым, РФ)
аспирант; e-mail: evgeniy.v.minin@gmail.com*

СОЗДАНИЕ МОДЕЛИ ОПТИМИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В СФЕРЕ ТУРИЗМА: БЕСШОВНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ

В статье представлены методологические основы и практические рекомендации для создания модели бесшовного транспортного обслуживания в сфере туризма. В ходе исследования выполнен анализ данных по транспортному обслуживанию России в сфере туризма, выделены задачи по организации согласованного комплексного транспортного обслуживания туристов, разработаны рекомендации по созданию модели бесшовного транспортного обслуживания в сфере туризма, которая может повлиять на эффективность процессов и повысить экономические преимущества транспортной отрасли. Основной функцией бесшовной модели является объединение транспортных объектов и элементов транспортного обслуживания, которые позволят анализировать и совершенствовать непрерывное движение потоков туристов в зоны отдыха. Результатом качественного управления процессами транспортного обслуживания и их распределением будет сокращение времени и затрачиваемых средств пассажиров, приобретающих транспортные услуги. Научная новизна состоит в разработке подхода к оптимизации процессов транспортного обслуживания в сфере туризма и планирования движения авиационного, железнодорожного, водного и автомобильного видов сообщения. Практическую значимость имеют рекомендации по организации мультимодальных перевозок, формированию безбарьерных и бесшовных процессов обслуживания туристов. Полученные результаты могут быть полезны для руководителей органов управления сферы туризма при разработке моделей развития туристических кластеров и зон рекреации, транспортным организациям при проектировании оптимизации процессов обслуживания, а также исследователям, занимающимся туристским потенциалом территорий, инновационным развитием.

Ключевые слова: *сфера туризма, транспортное обслуживание, инновационное развитие, бесшовная модель организации процессов*



Для цитирования: Цёхла С.Ю., Минин Е.В. Создание модели оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма: бесшовная организация процессов // Сервис в России и за рубежом. 2023. Т.17. №6. С. 176–187. DOI: 10.5281/zenodo.10445286.

Дата поступления в редакцию: 16 августа 2023 г.

Дата утверждения в печать: 15 декабря 2023 г.

Svetlana Y. TSEKHLA

*V. I. Vernadsky Crimean Federal University (Simferopol, Republic of Crimea, Russia)
PhD (Dr.Sc.) in Economics, Professor; e-mail: s.tsohla@yandex.ru*

Evgeny V. MININ

*V. I. Vernadsky Crimean Federal University (Simferopol, Republic of Crimea, Russia)
Postgraduate Student; e-mail: evgeniy.v.minin@gmail.com*

CREATING A MODEL FOR OPTIMIZING TRANSPORT SERVICES IN THE TOURISM SECTOR: SEAMLESS ORGANIZATION OF PROCESSES

Abstract. *The article presents methodological foundations and practical recommendations for creating a model of seamless transport services in the field of tourism. The study analyzes the data on Russian transport services in tourism, the identifies tasks of organizing coordinated integrated transport services for tourists, and develops recommendations for creating a model of seamless transport services in the field of tourism, which can affect the efficiency of processes and increase the economic benefits of the transport industry. The main function of the seamless model is to combine transport facilities and elements of transport services, which will allow analyzing and improving the continuous tourist flow to recreation areas. The result of high-quality management of transport service processes and their distribution will be a reduction in the time and money spent by passengers purchasing transport services. The scientific novelty consists in developing an approach to optimizing the processes of transport services in the field of tourism and planning the movement of aviation, rail, water and automobile types of communication. Recommendations on the organization of multimodal transportation, the formation of barrier-free and seamless tourist service processes are of practical importance. The results obtained can be useful for the heads of tourism management bodies when developing models for the development of tourist clusters and recreation areas, transport organizations when designing optimization of service processes, as well as researchers involved in the tourism potential of territories, innovative development.*

Keywords: *tourism, transport services, innovative development, seamless process organization mode*



Citation: Tsekhla, S. Y., & Minin, E. V. (2023). Creating a model for optimizing transport services in the tourism sector: Seamless organization of processes. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 17(6), 176–187. doi: 10.5281/zenodo.10445286. (In Russ.).

Article History

Received 16 August 2023

Accepted 15 December 2023

Disclosure statement

No potential conflict of interest
was reported by the author(s).

© 2023 the Author(s)

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



Введение

Российская Федерация имеет большой потенциал для развития внутреннего туризма, но при этом необходимы комплексные транспортные изменения в регионах, принимающих туристов, улучшение транспортной доступности и повышения привлекательности туристских дестинаций.

Формирующаяся экосистема внутреннего туризма нуждается, как в совокупности инженерных, транспортных сетей, обеспечивающих деятельность в туристских регионах, так и напрямую транспорта, его надёжности, скорости и комфорте, предоставляемых во время путешествия, где время в пути является важным элементом при принятии решения о туристической поездке.

В рамках нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства» на развитие туристической инфраструктуры направлено 749,3 млрд руб.¹ И, несмотря на имеющиеся в последние годы успехи в восстановлении индустрии туризма, в стране продолжается работа «по повышению доступности услуг воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного транспорта в целях развития внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации»².

Основной акцент в стратегических программах развития транспортных систем в стране сделан на комплексном подходе к развитию инфраструктуры различных видов транспорта, созданию мультимодальных туристических перевозок, формированию организации перевозок без преград и переходов между видами транспорта, а также устранению проблем, связанных с развитием доступности туристических зон и рекреационных объектов. Происходящие значительные и позитивные изменения связаны «с продвижением цифровизации и формированием цифровой

среды» [9, с. 6].

В современных условиях хозяйствования «ориентация на инновационное развитие ... приобретает особый смысл, поскольку является не только атрибутом современной политики и стратегией развития, но и ориентиром проведения в России экономических реформ» [2, с. 1362].

По мнению учёных, «развитие инновационных экосистем на современном этапе необходимо рассматривать через призму цифровизации, платформенного и сетевого взаимодействия участников», и «наряду с непосредственно транспортной инфраструктурой развивать информационно-интеллектуальные системы, обслуживающие транспортные системы, что в перспективе должно позволить оптимизировать взаимодействие элементов транспортных систем» [11, с. 882; 3, с. 2307].

Одним из важных вопросов в транспортном обслуживании туристов является удобства при перемещении, в том числе разными видами транспорта, комбинировании и поиска подходящих вариантов. Эти проблемы влияют на эффективность транспортного обслуживания в туризме и отдыхе, связаны с возможностями доступности и ещё несовершенной (мало согласованной) системой межрегионального движения транспорта. Из-за чего происходит большая потеря времени, увеличиваются финансовые затраты по поездке, а также негативно сказываются на других факторах.

Необходимость «восстановления российской туристической индустрии» диктует «условия для создания собственных инновационных и цифровых решений» [10, с. 2718]. Поэтому важно разработать новые модели оптимизации транспортного обслуживания во избежание несогласованности и преград во время путешествий.

Актуальность исследуемой проблемы связана с необходимостью решения проблем

¹ Паспорт национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Одобрен на заседании президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам. Протокол от 28.04.2021 №3. URL: <https://www.economy.gov.ru/>

² О развитии внутреннего туризма в Российской Федерации. Постановление Совета Федерации Федерального Собрания РФ от 02.12.2020 №546-СФю. URL: pravo.gov.ru

улучшение транспортной инфраструктуры и качества услуг транспортного обслуживания туристов.

Цель исследования – разработка методологических основ и практических рекомендаций для создания модели бесшовного транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации. Основные задачи исследования:

- 1) выполнение статистического анализа данных по транспортному обслуживанию в туризме,
- 2) определение задач согласованного комплексного транспортного обслуживания в сфере туризма и рекреации,
- 3) разработка рекомендаций по созданию модели бесшовного транспортного обслуживания в туризме.

Структура статьи определена решением поставленных задач, методологически базируется на анализе отечественных и зарубежных литературных источников, статистических данных с применением научных методов исследования (наблюдений и сравнения), принципов развития и системности.

Основная часть

1. Статистический анализ данных по транспортному обслуживанию в туризме

О важности транспортной составляющей в туризме свидетельствует её преобладающая часть в выручке оказываемых туристских услуг – пассажирские перевозки занимают 51% по данным за 2021 г.³

При сравнении динамики потребительских цен можно отметить наибольший рост на услуги транспортные, опережающий с 2016 года по темпам услуги в сфере внутреннего туризма и туризма в целом (табл. 1).

Исследователи отмечают, что транспортные услуги имеют определённые особенности по сравнению с другими услугами, такие как: высокая восприимчивость к техническому прогрессу, необходимость масштабных инвестиций, влияние на развитие отраслей экономики и уязвимость при кризисах [5, с. 169], что

подтверждается динамикой развития, а также проявлениями в условиях коронавирусных ограничений и обстоятельствах меняющейся геополитической ситуации.

Таблица 1 – Индексы потребительских цен на отдельные группы и виды услуг³

Год	Услуги в сфере		Услуги пассажирского транспорта
	туризма	внутреннего туризма	
2014	118,0	108,4	107,3
2015	114,0	111,2	110,7
2016	104,1	105,6	106,6
2017	103,0	102,6	106,8
2018	105,4	103,8	104,3
2019	103,1	104,3	106,1
2020	100,7	101,1	101,1
2021	107,0	108,8	109,6

Каждый вид транспорта имеет свои особенности, и выбор конкретного вида, а также использование в различных комбинациях, определяется мотивами перемещения туристов и наиболее подходящими для этого техническими, экономическими, экологическими характеристиками транспорта. Рассматривая динамику перемещения пассажиров по внутренним направлениям следования, можно отметить наибольшее использование железнодорожного, воздушного и автобусного транспортного сообщения (табл. 2). При этом до 2017 г. автобусное сообщение выполняло максимальное количество перевозок, а затем уступило первенство железнодорожному, и в 2021 г. – воздушному, оставшись на третьем месте.

Воздушный, железнодорожный, автомобильный и водный виды транспорта чаще всего используются для доставки туристов в destination, автомобильный, автобусный – для трансфера и посещения туристских объектов, водный и автобусный – для выполнения маршрутных туров (транспортно-экскурсионное обслуживание).

По имеющимся статистическим данным можно наблюдать существенную задействи-

³ Показатели развития туризма в Российской Федерации. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/turizm/publications>

ванность водного транспорта на экскурсионно-прогулочных маршрутах – максимальное значение 18,5% от перевозок пассажиров в 2018 г., и ежегодно увеличивающийся пассажиро-

оборот на туристских маршрутах, за исключением периода ограничений по борьбе с распространением коронавирусной инфекции (табл. 3).

Таблица 2 – Динамика перевозки пассажиров междугородного сообщения транспортом общего пользования по отдельным видам в России, млн чел.³

Виды сообщения	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Междугородное сообщение – всего	293,9	263,4	288,3	291,6	285,2	300,2	196,1	264,0
в том числе:								
железнодорожное	104,5	98,0	101,5	102,3	110,4	116,6	67,9	92,8
автобусное	134,1	101,2	114,0	111,7	95,7	101,1	65,2	77,8
морское	6,5	9,4	12,7	11,5	7,3	5,9	4,5	4,4
водное	0,8	0,7	0,9	0,8	0,8	0,8	0,4	0,7
воздушное	48,0	54,1	59,2	65,4	71,0	75,8	58,0	88,4

Таблица 3 – Структура перевозок и пассажирооборот внутреннего водного транспорта на туристских и экскурсионно-прогулочных маршрутах³

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Общая численность пассажиров водного транспорта, %	100	100	100	100	100	100	100	100
в т.ч.								
туристских	2,2	2,4	2,6	2,6	3,0	3,3	1,2	2,7
экскурсионно-прогулочных	17,3	16,0	14,7	14,9	18,5	15,3	8,6	14,8
Пассажирооборот внутреннего водного транспорта, млн пасс.-км	522,6	496,0	550,5	562,6	570,6	553,9	231,8	418,3
в т.ч.								
туристских	315,8	285,8	337,2	363,9	373,6	375,9	115,4	261,8
экскурсионно-прогулочных	51,8	49,3	50,4	44,3	49,6	36,4	10,5	22,5

Во внутренних перевозках автобусного транспорта в 2021 г. наибольшее пассажиро-туристов было перевезено по внутригородским туристско-экскурсионным маршрутам – 62,7% пассажиров при среднем расстоянии 20 км (табл. 4).

Таблица 4 – Перевозки пассажиров и пассажирооборот на туристско-экскурсионных маршрутах автобусного транспорта в 2021 г.³

Виды автобусного сообщения	Перевезено пассажиров, %	Пассажирооборот, млн пасс.-км	Среднее расстояние, км
Всего	100,0	119,9	82,4
в т.ч.:			
международное	0,001	0,1	1280
междугородное	12,9	70,1	373,7
пригородное	24,3	30,6	86,4
внутригородское	62,7	19,1	20,9

Проведённый анализ показал, что в пассажирских перевозках присутствует высокая неоднородность транспортной подвижности туристов, и в целом каждый вид транспорта имеет существенный потенциал для увеличения пассажиропотока на внутренних туристских направлениях.

2. Задачи согласованного комплексного 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. Это

две взаимосвязанные цепочки событий, где туристы нуждаются в транспортных услугах, за которые они платят из своего бюджета, должны быть быстрыми, комфортными и безопасными.

Развитие инфраструктуры региона повышает туристическую значимость с развитием транспортной отрасли. Среди регионов России в 2022 г. Южный и Центральный федеральные округа традиционно лидируют по приёму туристов, также популярным становится туризм в северных территориях (рис. 1).



Рис. 1 – Топ 10 туристических направлений по России за 2022 г., млн чел.³

Ориентируясь на Транспортную стратегию Российской Федерации, можно отметить, что в выделенных туристических направлениях реализуются ключевые проекты по развитию транспортного комплекса по таким видам транспорта: автомобильный, воздушный и железнодорожный.

Транспорт является направляющей туристических потоков, которая одновременно позволяет разгружать, оптимизировать их. Реализация обозначенной стратегической цели – «удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах», включает⁴:

1) повышение пространственной связан-

ности и транспортной доступности территорий;

2) повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;

3) увеличение объёма и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;

4) цифровую и низкоуглеродную трансформацию отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

Цифровая трансформация сопровождается «формированием гибких производственных сетей и апеллирует к новым формам сотрудничества между всеми участниками национальных инновационных систем» [11, с. 883]. Активное развитие цифровых технологий приводит «к существенным изменениям традиционных экономических процессов» [6, с. 47]. Модернизация транспортной отрасли экономики обеспечит качественно иной уровень мобильности населения. Именно в условиях цифровизации и внедрение новых технологий на транспорте обеспечивают долгосрочное инновационное развитие, возможности создания оптимальных моделей транспортного обслуживания в туризме, повышая качество, комфорт, удобство и безопасность. Применение цифровых технологий «не только упрощает отдельные функции и ускоряет многие процессы, но и обеспечивает непрерывное коммуникационное взаимодействие ... в реальном режиме, позволяя преодолевать географические, временные, трансграничные препятствия в различных областях» [7, с. 149].

Основываясь на конкретных данных и сопоставляя их (предпочитаемые виды транспорта, направления туристов), а также прогнозируя рост мобильности населения в виду развития транспортных технологий, обеспечивающих использование наикратчайших маршрутов движения, не менее важным становится вопрос управления и организации всех процессов на объектах транспорта.

⁴ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утв. распоряжением Прав-ва РФ от 27.11.2021 №3363-п. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>

Технологическое развитие «создало условия и сделало неизбежным появление инновационных коммуникационных, интеграционных технологий управления» [1, с. 421]. Управление можно значительно улучшить с помощью внедрения новых бесшовных моделей оптимизации транспортного обслуживания в сфере туризма и отдыха. Это, в свою очередь, потребует улучшений во всей транспортной системе. Для этого необходимы разумные и эффективные изменения в организационно-экономическом механизме управления туристическим транспортом на всех уровнях системы.

К сожалению, на данный момент в России отсутствует комплексный подход к развитию транспортного обслуживания туристических потоков и зон отдыха, каждый вид транспортных объектов рассматривается отдельно и не учитывает многие данные и имеющиеся взаимосвязи:

- в предложении услуг, где существенную роль играет зависимость объёма и эксплуатационный ассортимент определённого вида транспортного обслуживания от комплексной финансовой стратегии и ценовой политики в туристских регионах и зонах рекреации,
- в спросе, который зависит от платёжеспособности и потребностей пользователей туристских регионов и зон рекреации;
- данные по активности туристов, из мотивации и ориентированности поставщиков транспортного обслуживания;
- данные специализации и разделения видов транспортного обслуживания по потребностям пользователей туристских регионов и зон рекреации;
- данные операционного превосходства, производственных прямых и косвенных потерь, финансовой эффективности;
- данные соотношения доходов и расходов на одного туриста;
- данные рынка рентабельности и трудоёмкости услуг, и многие другие.

Исходя из выше обозначенного, только согласованная обработка массива данных и

учёт всех обозначенных факторов развития видов транспорта как единой транспортной системы и совершенствование взаимодействия между ними, обеспечат освоение возрастающих туристских перевозок с минимальными материальными, трудовыми и энергетическими ресурсами и рассматривается как генеральное направление развития туристских транспортных бесшовных перевозок.

Для оптимизации обслуживания и организации комплекса процессов необходимо соблюдать следующие принципы:

- фиксации за каждым муниципальным, региональным и федеральным уровнем, однородной группы объектов движения – транспортных средств или строго определённого вида перевозок;
- обеспечения движения потока туристов от места проживания и расширяясь на муниципальный, межмуниципальный, региональный и федеральный уровень без задержек и долгосрочных остановок;
- согласованности в продолжительности и производительности всех взаимосвязанных цепочек обеспечения операционного транспортного обслуживания;
- единовременного проведения процессов и операций по обслуживанию потоков туристов;
- обеспечения цепочек потоков движения наикратчайшими маршрутами по всем стадиям и операциям операционного производственного процесса;
- систематичности и устойчивости хода предоставления одинакового или равномерно увеличивающегося количества объектов движения – транспортных средств за равные промежутки времени;
- быстрой адаптации процессов обслуживания к изменению организационно-технических условий, связанных с переходом на предоставление новых услуг, моделей и конечного результата.

В настоящее время существует заинтересованность по всем видам транспорта и прилагаются значительные усилия не только для

сохранения, но и увеличения пассажиропотока в туризме. Конкуренция за клиентов, как между различными транспортными компаниями, так и между перевозчиками внутри каждого вида транспорта, стимулирует процесс улучшения транспортного обслуживания туристических регионов и зон отдыха.

3. Создание модели бесшовного транспортного обслуживания в туризме

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

Концепция бесшовной интеграции управленческих систем описана В.В. Сафроновым и соавторами, указывая, что она обеспечивает «взаимодействия двух и более программных систем ... за счёт формирования структурированной совместно используемой базы данных; ...преобразования и передачи данных в исходное программное решение, с сохранением его стабильности и целостности; создание и использование межмодульных интерфейсов» [8, с. 37].

В сфере туризма организация бесшовной модели включает построение процессов подбора и сочетания элементов транспортного обслуживания в пространстве и времени с целью достижения эффективного конечного результата – качественное обеспечение и технологическое сопровождение перемещения туристов.

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 бесшовная организация процессов позволит выполнять их все, но при этом потребитель не будет испытывать прерывания обслуживания. Модель охватывает все стадии оказания услуг, начиная с ме-

ста проживания пассажиров и расширяя до зон конечного пункта следования пассажиров, носит системный характер, подчиняя все частные задачи главной, максимальному удовлетворению потребностей туристов при перемещении.

Основными элементами бесшовного обслуживания являются правильно выстроенные операционные процессы на всех объектах движения. Все операционные процессы делятся на основные и вспомогательные. К основным относятся те 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 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. На рис. 2 представлен проект(вариант) бесшовной модели транспортного обслуживания туристов при организации на муниципальном, региональном и федеральном уровнях.

Модель объединяет процессы, влияющие на обслуживание туриста и работу центра управляющего данными предоставляемых от транспортных объектов. Логика функционирования такой модели включает работу центров управления, которые принимают и обрабатывают показатели по четырём 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.

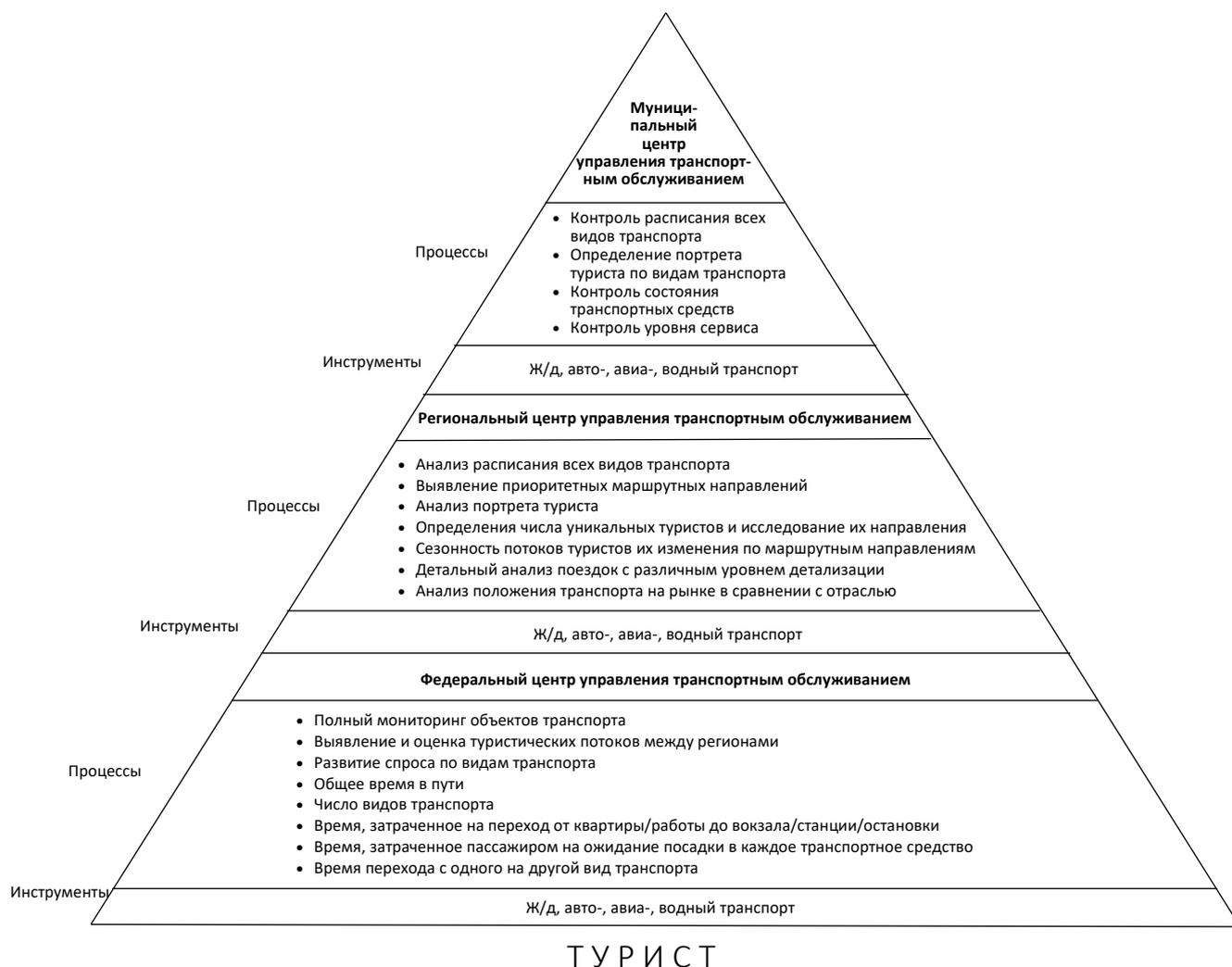


Рис. 2 – Проект бесшовной модели транспортного обслуживания в сфере туризма на муниципальном, региональном и федеральном уровнях

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 учётом разных видов задействованного транспорта вариант поездки. То есть турист будет знать, что перемещение от места проживания до места отдыха займёт наименьшее время, потому что спроектированный вариант предлагает комплекс транспортного обслуживания: выйдя из дома в определённое время, он может воспользоваться автобусным сообщением, которое по

существующему расписанию доставит его до автостанции, где прибудет нужный автобус и отвезёт пассажира до железнодорожного вокзала, а на вокзале электропоезд везёт пассажира в аэропорт 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 движения – 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 к/от мест отдыха позволит ... выйти на новый уровень в развитии транспорта как ключевого фактора в развитии туризма и экономики страны» [4, с. 50]. Успех развития бесшовного транспортного обслуживания будет зависеть от того, насколько транспортные организации смогут удовлетворить выбранные пользова-

телями критерии качества. Важными факторами будут сокращение времени поездки, высокий уровень безопасности, готовность технических систем, постоянная информированность и комфорт пассажиров.

Заключение

Инновационно-ориентированная модернизация российской экономики предполагает широкомасштабное внедрение инновационных технологий для развития отраслей и повышения уровня жизни населения страны. Цифровые трансформации транспортного обслуживания обеспечивают улучшение транспортной доступности, способствуют развитию внутреннего туризма.

Выполненный анализ свидетельствует о том, что при перемещении туристов проблемы транспортной доступности возникают в узлах пересечения транспортных сетей разных видов транспорта (авиационный, железнодорожный, водный и автомобильный). Предложены рекомендации по созданию модели бесшовного транспортного обслуживания, которая позволит формировать бесшовные планы движения пассажирского транспорта по выбранному туристическому маршруту, обеспечивать достаточное качество во всех звеньях транспортной цепочки с учётом возможностей межтранспортных интерфейсов и перспективных направлений для улучшения качества комплексных услуг в сфере туризма, соответствующее потребительскому спросу.

Список источников

1. Гордиенко С.В. Инновации в технологиях управления туристских технологических платформ // Вопросы инновационной экономики. 2022. Т.12. №1. С. 411-424. DOI: 10.18334/vines.12.1.114178.
2. Маслюкова Е.В. Инновационная инфраструктура: сущность и концептуальные подходы к исследованию в контексте инновационно-ориентированного развития российских регионов // Креативная экономика. 2016. Т.10. №12. С. 1361-1372. DOI: 10.18334/ce.10.12.37145.
3. Макаров И.Н., Пивоварова О.В., Евсин М.Ю., Селищев О.Н. Развитие транспортной и информационной инфраструктуры неурбанизированных территорий и городских агломераций: роль организационно-управленческих инноваций // Вопросы инновационной экономики. 2022. Т.12. №4. С. 2299-2314. DOI: 10.18334/vines.12.4.116689.
4. Минин Е.В. Задачи транспортного обеспечения в развитии внутреннего туризма России // В сб.: Научные исследования 2023: актуальные теории и концепции. М., 2023. С. 49-51.

5. Овсова О.В. Роль транспорта в развитии туризма // Проблемы научно-практической деятельности. Перспективы внедрения инновационных решений: Сб. ст. Всерос. науч.-практич. конф. (17.12.2019, г. Ижевск). Уфа: OMEGA SCIENCE, 2019. С. 167-169.
6. Печаткин В.В., Вильданова Л.М. Уровень цифровизации видов экономической деятельности как фактор их конкурентоспособности в условиях пандемии // Вопросы инновационной экономики. 2021. Т.11. №1. С. 47-60. DOI: 10.18334/vinec.11.1.111893
7. Стрелец И.А. Изменения в поведении экономических субъектов в условиях цифровой трансформации // Вопросы инновационной экономики. 2023. Т.13. №1. С. 149-158. DOI: 10.18334/vinec. 13.1.117013.
8. Сафронов В.В., Барабанов В.Ф., Поваляев А.Д., Гаганов А.В. Концепция бесшовной интеграции управленческих систем // Вестник Воронежского гос. технич. ун-та. 2013. Т.9. №6-1. С. 34-40.
9. Управление устойчивым развитием индустрии туризма и гостеприимства в цифровой среде: Монография / Под ред. С.Ю. Цёхла, Е.А. Полищук. Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2023. 248 с.
10. Харченко Д.Е., Лебедева С.А. Импортозамещение цифровых технологий в туристическом бизнесе в эпоху экономических трансформаций // Вопросы инновационной экономики. 2022. Т.12. №4. С. 2717-2730. DOI: 10.18334/vinec. 12.4.116375.
11. Янченко Е.В. Региональная инновационная экосистема: оценка эффективности функционирования в условиях цифровизации // Вопросы инновационной экономики. 2023. Т.13. №2. С. 881-900. DOI: 10.18334/vinec. 13.2.117913.

References

1. Gordienko, S. V. (2022). Innovatsii v tekhnologiyakh upravleniya turistskikh tekhnologicheskikh platform [Innovations in management technologies of tourist technological platforms]. *Voprosy innovatsionnoy ekonomiki [Issues of innovative economy]*, 12(1), 411-424. doi: 10.18334/vinec. 12.1.114178. (In Russ.).
2. Maslyukova, E. V. (2016). Innovatsionnaya infrastruktura: sushchnost' i kontseptual'nyye podkhody k issledovaniyu v kontekste innovatsionno-oriyentirovannogo razvitiya rossiyskikh regionov [Innovative infrastructure: the essence and conceptual approaches to research in the context of innovation-oriented development of Russian regions]. *Kreativnaya ekonomika [Creative Economy]*, 10(12), 1361-1372. doi: 10.18334/ce.10.12.37145. (In Russ.).
3. Makarov, I. N., Pivovarova, O. V., Evsin, M. Yu., & Selishchev, O. N. (2022). Razvitiye transportnoy i informatsionnoy infrastruktury neurbanizirovannykh territoriy i gorodskikh aglomeratsiy: rol' organizatsionno-upravlencheskikh innovatsiy [Development of transport and information infrastructure of non-urbanized territories and urban agglomerations: the role of organizational and managerial innovations]. *Voprosy innovatsionnoy ekonomiki [Issues of innovative economy]*, 12(4), 2299-2314. doi: 10.18334/vinec. 12.4.116689. (In Russ.).
4. Minin, E. V. (2023). Zadachi transportnogo obespecheniya v razvitii vnutrennego turizma Rossii. [Tasks of transport support in the development of domestic tourism in Russia]. In: *Nauchnye issledovaniya 2023: aktual'nye teorii i koncepcii [Scientific research 2023: Current theories and concepts]*. Moscow: Scientific and Publishing Center "Empire", 49-51. (In Russ.).
5. Ovsova, O. V. (2019). Rol' transporta v razvitii turizma [The role of transport in tourism development]: *Problemy nauchno-prakticheskoy dejatel'nosti. Perspektivy vnedreniya innovatsionnykh reshenij [Problems of scientific and practical activity. Prospects for the introduction of innovative solutions]*: Collection of articles of the All-Russian Scientific and Practical Conference (December 17, 2019, Izhevsk). Ufa: Omega Sciences LLC, 167-169. (In Russ.).
6. Pechatkin, V. V., & Vildanova, L. M. (2021). Uroven' tsifrovizatsii vidov ekonomicheskoy deyatel'nosti kak faktor ikh konkurentosposobnosti v usloviyakh pandemii [The level of digitalization of economic activities as a factor of their competitiveness in a pandemic]. *Voprosy innovatsionnoy ekonomiki [Issues of innovative economy]*, 11(1), 47-60. doi: 10.18334/vinec.11.1.111893. (In Russ.).

7. Strelets, I. A. (2023). Izmeneniya v povedenii ekonomicheskikh sub'yektov v usloviyakh tsifrovoy transformatsii [Changes in the behavior of economic entities in the context of digital transformation]. *Voprosy innovatsionnoy ekonomiki [Issues of innovative economy]*, 13(1), 149-158. doi: 10.18334/vinec. 13.1.117013. (In Russ.).
8. Safronov, V. V., Barabanov, V. F., Povalyaev, A. D., & Gaganov, A. V. (2013). Kontsepsiya besshovnoy integratsii upravlencheskikh system [The concept of seamless integration of management systems]. *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta [Bulletin of the Voronezh State Technical University]*, 9(6-1), 34-40. (In Russ.).
9. Tsekha, S. Y., & Polishchuk, E. A. (2023). *Upravleniye ustoychivym razvitiyem industrii turizma i gostepriimstva v tsifrovoy srede [Managing the sustainable development of the tourism and hospitality industry in a digital environment]: A monograph*. Simferopol': Publishing house printing "Arial". (In Russ.).
10. Kharchenko, D. E., & Lebedeva, S. A. (2022). Importozameshcheniye tsifrovyykh tekhnologiy v turisticheskoy biznese v epokhu ekonomicheskikh transformatsiy [Import substitution of digital technologies in the tourism business in the era of economic transformations]. *Voprosy innovatsionnoy ekonomiki [Issues of innovative economy]*, 12(4), 2717-2730. doi: 10.18334/vinec. 12.4.116375. (In Russ.).
11. Yanchenko, E. V. (2023). Regional'naya innovatsionnaya ekosistema: otsenka effektivnosti funktsionirovaniya v usloviyakh tsifrovizatsii [Regional innovation ecosystem: assessment of the effectiveness of functioning in the conditions of digitalization]. *Voprosy innovatsionnoy ekonomiki [Issues of innovative economy]*, 13(2), 881-900. doi: 10.18334/vinec. 13.2.117913. (In Russ.).