

УДК 338.47: 656

СПОСОБЫ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТУРИСТСКИХ ПОТОКОВ В РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ

Ваховская М. Ю., Стебловская В. В.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, Симферополь, Российская Федерация

E-mail: margo_vah@mail.ru

В статье предлагается диверсифицировать способы организации транспортного обеспечения туристских потоков Республики Крым путем включения морского транспорта в процесс смешанной перевозки пассажиров по «единому билету» как альтернативы автобусу по маршруту Анапа–Ялта и в обратном направлении в курортный сезон. В статье проведено исследование процесса организации перевозки по «единому билету» с применением нотации IDEF0 процессного подхода «как есть» в настоящее время и «как будет» с использованием морского транспорта, раскрыты особенности организационного и информационного взаимодействия участников смешанной перевозки, выявлены преимущества и недостатки использования перевозочного процесса несколькими видами транспорта. В качестве способа преодоления такого недостатка морского транспорта, как зависимость от погодных условий предложен алгоритм реализации процесса «гибкой» перевозки пассажиров с участием морского транспорта.

Ключевые слова: транспортное обеспечение, процесс, организация, туристские потоки, смешанная перевозка, «единый билет», морская перевозка, взаимодействие, единый оператор, IDEF0.

ВВЕДЕНИЕ

При изучении существующего характера движения пассажирских и материальных потоков в Крым и из Крыма становится очевидным несоответствие между имеющимися предпосылками к использованию морского транспорта, обусловленными природно-географическими, инфраструктурными и прочими факторами, и сложившейся в последние годы структурой транспортной системы Крыма и соседних по Черноморскому бассейну регионов. Попытки организовать морское сообщение между Крымским полуостровом и материковой частью РФ предпринимались в 2014–2015 гг., но сообщение было прервано в связи с его убыточностью. При этом проблема совершенствования процесса организации транспортного обеспечения турпотоков по-прежнему остается острой и актуальной для Крыма, а идея использования потенциала полуострова для ее решения представляется весьма привлекательной. В связи с этим целесообразна попытка разработки такого организационно-управленческого механизма организации морских перевозок на территории Крымского полуострова, который позволил бы максимально использовать имеющиеся возможности для совершенствования сложившейся системы транспортного обеспечения турпотоков и, если не выйти на безубыточное состояние морских перевозок, то минимизировать затраты на них.

Предстоящее в 2018 г. открытие автомобильного сообщения (а со временем – и железнодорожного) по Крымскому мосту сулит существенные перемены в организации перевозочного процесса на/с территории Республики Крым за счет снижения роли паромной переправы. Большинству жителей РФ и гражданам других стран известно о возможности добраться с территории материковой России в Крым

и из Крыма по «единому билету». В рамках сложившейся системы транспортного обеспечения Крыма морской транспорт может быть встроен в процесс перевозки пассажиров по «единому билету» как альтернатива автобусу по маршруту Анапа–Ялта и в обратном направлении, а также может функционировать как самостоятельный вид транспорта для регулярной работы на этом маршруте в курортный сезон.

Цель исследования состоит в разработке способа диверсификации транспортного обеспечения туристских потоков в Республике Крым, который заключается во включении морского транспорта в процесс смешанной перевозки по «единому билету». Достижение поставленной цели предполагает решение ряда задач, среди которых:

- выявление особенностей организационного и информационного взаимодействия участников процесса смешанной перевозки пассажиров по «единому билету» между Крымом и материковой частью России;
- формулирование предложения о включении морского транспорта в процесс смешанной перевозки по «единому билету» как альтернатива автобусу по маршруту Анапа–Ялта и в обратном направлении в курортный сезон;
- исследование процесса организации перевозки по «единому билету» с применением нотации IDEF0 процессного подхода «как есть» в настоящее время и «как будет» с использованием морского транспорта;
- выявление преимуществ и недостатков перевозочного процесса с использованием нескольких видов транспорта;
- предложение способа преодоления зависимости от погодных условий путем организации «гибкой» перевозки пассажиров с участием морского транспорта.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Перевозка по «единому билету»: суть, маршруты, тарифы

«Обращаясь к истории вопроса, отметим, что в мае 2014 г. по поручению Правительства РФ Министерством транспорта было принято решение обеспечить транспортную доступность Крымского полуострова со стороны материковой части России. Важность проблемы транспортного обеспечения для Крыма в тот момент являлась беспрецедентной и остается таковой, а его значение как фактора развития туризма неоднократно раскрывалось во многих работах» [1–4; 9].

Для организации перевозок на Крымский полуостров была привлечена АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр», ранее занимавшаяся транспортным обеспечением Универсиады в Казани в 2013 г. и Олимпийских игр в Сочи в 2014 г. Эта организация была переименована в АНО «Единая транспортная дирекция» (далее – АНО «ЕТД»), и перед ней была поставлена задача в сжатые сроки подготовить Керченскую переправу к курортному сезону 2014 г. при помощи ответственных ведомств [5]. В ходе этой подготовки были разработаны схемы движения транспорта, организованы 6 перехватывающих парковок на 6 тыс. машиномест, автоматизирован процесс выдачи талонов, созданы условия для проведения досмотровых мероприятий пассажиров и транспорта, увеличено количество касс в портах Керчь и Кавказ,

СПОСОБЫ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ...

обеспечено информирование пассажиров, организована инфраструктура придорожного сервиса, а также создан круглосуточный Единый диспетчерский центр с бесплатным федеральным номером.

В рамках обеспечения транспортной доступности полуострова для пассажиров, в т. ч. туристов в курортный сезон, был разработан и процесс перевозки по «единому билету». Пассажирская перевозка с использованием «единого билета» – по своей сути смешанная перевозка пассажиров и их багажа с использованием нескольких видов транспорта по единому проездному документу. С организационной точки зрения перевозка пассажиров по «единому билету» является сложным процессом, так как предполагает согласование работы нескольких видов транспорта с учетом ряда ограничений – времени, вместимости пассажиров и багажа, погодных условий, обеспечения комфорта, безопасности и пр.

В настоящее время смешанные пассажирские перевозки между Крымским полуостровом и материковой частью России осуществляются только в период туристического сезона – с 30 апреля по 30 сентября ежегодно. «Единый проездной документ состоит из двух частей: 1) билет на поезд и 2) билет (талон) для проезда на автобусе/пароме» [6]. До открытия автомобильного сообщения с материком по Крымскому мосту перевозка в Крым осуществляется по схеме «поезд–паром–автобус», т. е. по прибытию поезда в Анапу или Краснодар пассажир с багажом совершал пересадку на автобус, который довозил его до паромной переправы, где необходимо было произвести пересадку на паром, следующий из порта «Кавказ» в порт «Керчь». По прибытию в порт «Керчь» пассажир пересаживался в автобус, который следовал до выбранного при покупке билета города Крыма. «Единый билет» можно приобрести на сайте и в кассах РЖД. Возможные маршруты следования пассажиров и действующие тарифы представлены в табл. 1.

Таблица 1

Маршруты и тарифы по «единому билету» в 2018 году

Маршрут	Тариф, руб.	Маршрут	Тариф, руб.
Анапа – Керчь	380	Краснодар – Керчь	560
Анапа – Феодосия	460	Краснодар – Феодосия	590
Анапа – Судак	540	Краснодар – Судак	660
Анапа – Симферополь	590	Краснодар – Симферополь	710
Анапа – Евпатория	690	Краснодар – Евпатория	810
Анапа – Севастополь	690	Краснодар – Севастополь	810
Анапа – Ялта	700	Краснодар – Ялта	820

Источник: [6].

Министерство транспорта РФ субсидировало перевозки по «единому билету» на основе договора на предоставление субсидий в размере от 90 до 438 руб. на 1 пассажира стоимости парома и от 398 до 820 руб. на 1 пассажира стоимости автобуса [8]. Всего с 2014 г. по «единому билету» перевезено порядка 1,5 млн пассажиров [5].

Количество туристов, воспользовавшихся «единым билетом» в 2015–2017 гг., представлено на рис. 1.

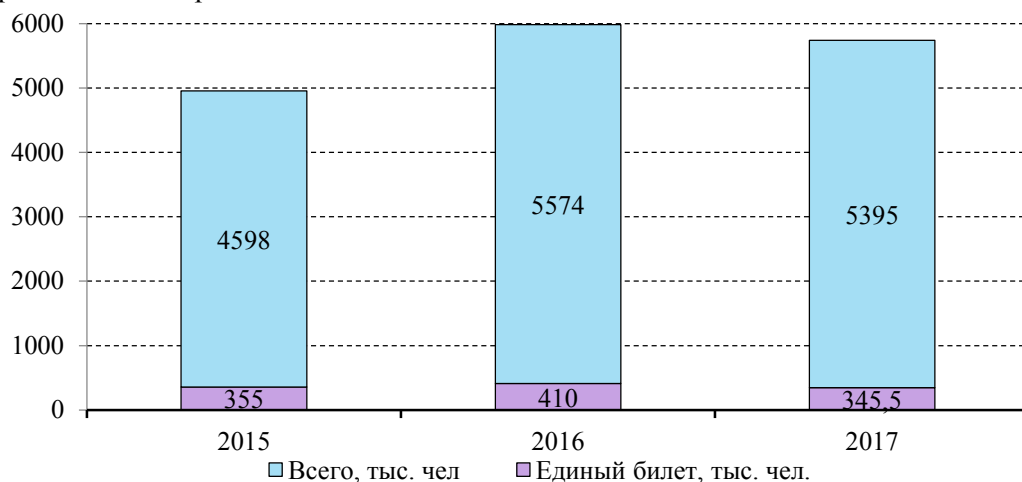


Рис. 1. Количество туристов, перевезенных по «единому билету» в 2015–2017 гг. Источник: составлено авторами.

В процентном соотношении доля туристов, использовавших «единый билет» из общего количества прибывших, в 2015 году составила около 7,7 %, в 2016 году – 7,4 %, в 2017 году – 6,4 %.

Процесс взаимодействия участников при реализации смешанной перевозки по «единому билету» «КАК ЕСТЬ»

В ходе осуществления перевозки по «единому билету» АНО «ЕТД» выступает единым оператором перевозочного процесса, координируя работу всех его участников.

До начала курортного сезона на конкурсной основе выбираются автотранспортные предприятия, которые обеспечивают автобусные перевозки пассажиров, по итогам конкурса с ними заключается договор оказания транспортных услуг. С ООО «Морская дирекция» – оператором паромной переправы, контролировавшим движение судов на Керченской паромной переправе, заключался договор фрахта судов. В этой схеме ОАО «РЖД» выступало партнером и в качестве перевозчика по железной дороге, и в качестве агента по продаже билетов.

Организация смешанной перевозки стала возможной в том числе в результате взаимодействия нескольких автоматизированных систем управления. Внесение данных о пассажире, непосредственная выдача билета, передача данных в «Единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности» («ЕГИС ОТБ») и в АСУ «Единый билет» о факте реализации билета, а также контроль посадки по штрих-коду на билете объединяется в АСУ «Экспресс-3», за которую отвечает ОАО «РЖД». Обеспечение логистики пассажиров, состоящее в формировании заявок-нарядов на автобусы, контроле штрих-кода при посадке, формировании групп пассажиров, а также передаче полученной информации в ООО «Морская дирекция», осуществлялось АНО «ЕТД» через АСУ «Единый билет». ООО

СПОСОБЫ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ...

«Морская дирекция» и АСУ «ПТП» реализовали функции по контролю посадки пассажиров, а также по передаче данных о перевозке пассажиров в «ЕГИС ОТБ».

Такое взаимодействие дает определенные преимущества для пассажира, пользующегося «единым билетом»:

- используется единая форма билета на протяжении всего путешествия;
- вся необходимая информация зашифрована в штрих-коде билета;

– обмен информацией между всеми участниками перевозки (ОАО «РЖД», ООО «Морская дирекция», АНО «ЕТД») позволяет идентифицировать пассажира на каждом этапе перевозки, будь то железная дорога, автобус или паром.

В связи с решением о ликвидации, связанным с предстоящим открытием движения по мосту и снижением потока грузов и пассажиров через Керченскую паромную переправу, с 01.06.2018 ООО «Морская дирекция» прекратит свою работу.

Для детального представления модели транспортного обеспечения турпотоков с использованием «единого билета» наилучшим образом подходит процессный подход и его нотация IDEF0, что обосновано в [10]. Визуализация применения нотации IDEF0 для изучения процесса организации транспортного обеспечения турпотоков с использованием «единого билета» представлена на рис. 2.

Изучение особенностей организации процесса пассажирских перевозок по «единому билету» позволило определить, что преимуществами нового вида пассажирского сообщения между материковой частью России и Крымом стали:

- низкая стоимость проезда от/до Краснодара/Анапы до/от городов Крыма;
- разветвленная схема маршрутов (до любого города Крыма);
- удобство приобретения билета (в кассах РЖД или через Интернет);
- один билет на все виды транспорта;
- квалифицированный персонал (координаторы).

Очевидно, что открытие пассажирских перевозок по «единому билету» с использованием описанной схемы было вынужденной мерой для обеспечения транспортной доступности и привлечения туристов в Крым на время постройки мостового перехода.

Изучение особенностей организации процесса пассажирских перевозок по «единому билету» и результаты опросов пассажиров позволили выявить следующие его недостатки:

- длительность поездки в целом;
- отсутствие комфорта в автобусах и на паромах;
- длительное время ожидания пересадки на/с одного вида транспорта на другой (поезд–автобус, автобус–паром, паром–автобус);
- необходимость выгрузки-погрузки багажа при пересадках в связи с малоэффективной работой службы поддержки пассажиров с багажом при пересадке;
- непригодность действующих паромов для массовой перевозки пассажиров, в том числе с детьми, багажом и пассажиров с ограниченными возможностями (необходимость подниматься по высоким ступенькам на пароме);
- в проездных документах места указаны лишь для проезда на поезде, а на автобусе и пароме билет без мест, что является существенным фактором стресса для отечественного пассажира.

После открытия автомобильного сообщения между полуостровом и материком по Крымскому мосту схема перевозок по «единому билету» сохранится с модификацией за счет исключения паромов, при этом цена билета останется неизменной. Бесспорно, что при использовании двух видов транспорта (поезд–автобус) вместо трех сокращается количество пересадок, выгрузок-погрузок багажа, а, следовательно, и общее время в пути. Однако велика вероятность, что некоторые существующие проблемы, «узкие места» процесса, останутся неразрешенными, например, связанные со стыковкой времени прибытия поезда/автобуса – отправления автобуса/поезда и отсутствием указания места в автобусе. При этом смешанная перевозка играет важную роль в диверсификации способов транспортного обеспечения пассажиропотоков, в частности турпотоков в курортный сезон, и имеет большую социальную значимость.

При изучении существующего характера движения пассажирских и материальных потоков в Крым и из Крыма очевидно несоответствие между имеющимися предпосылками к использованию морского транспорта, обусловленными природно-географическими, инфраструктурными и прочими факторами, и сложившейся в последние годы структурой транспортной системы Крыма и соседних регионов. Как известно, попытки организовать морское сообщение между Крымским полуостровом и материком предпринимались в 2014–2015 гг., но сообщение было прервано в связи его убыточностью. При этом проблема совершенствования процесса организации транспортного обеспечения турпотоков по-прежнему остается острой и актуальной для Крыма, а идея использования существующих возможностей полуострова для ее решения представляется весьма привлекательной. В связи с этим целесообразна попытка разработки такого способа диверсификации транспортного обеспечения туристских потоков в Республике Крым, который позволил бы максимально использовать имеющиеся возможности морского транспорта для совершенствования существующей практики транспортного обеспечения турпотоков и, если не выйти на безубыточное состояние морских перевозок, то минимизировать затраты на них.

По мнению авторов, в рамках существующей системы транспортного обеспечения Крыма морской транспорт может быть встроен в процесс перевозки пассажиров по «единому билету» как альтернатива автобусу по маршруту Анапа–Ялта и в обратном направлении, а также как самостоятельный вид транспорта для регулярной работы на этом маршруте в курортный сезон.

Процесс взаимодействия участников при реализации смешанной перевозки по «единому билету» «КАК БУДЕТ» с использованием морского транспорта

Процесс перевозки по «единому билету» с использованием морского транспорта, представленный в нотации IDEF0, показан на рис. 3.

Преимущества перевозок по «единому билету» с использованием морского транспорта:

- диверсификация способов транспортного обеспечения турпотоков;
- сокращение времени в пути (вследствие отсутствия пробок, имеющихся ограничений скоростного режима и сокращения расстояния пути);
- сокращение количества наземного транспорта в курортный сезон;

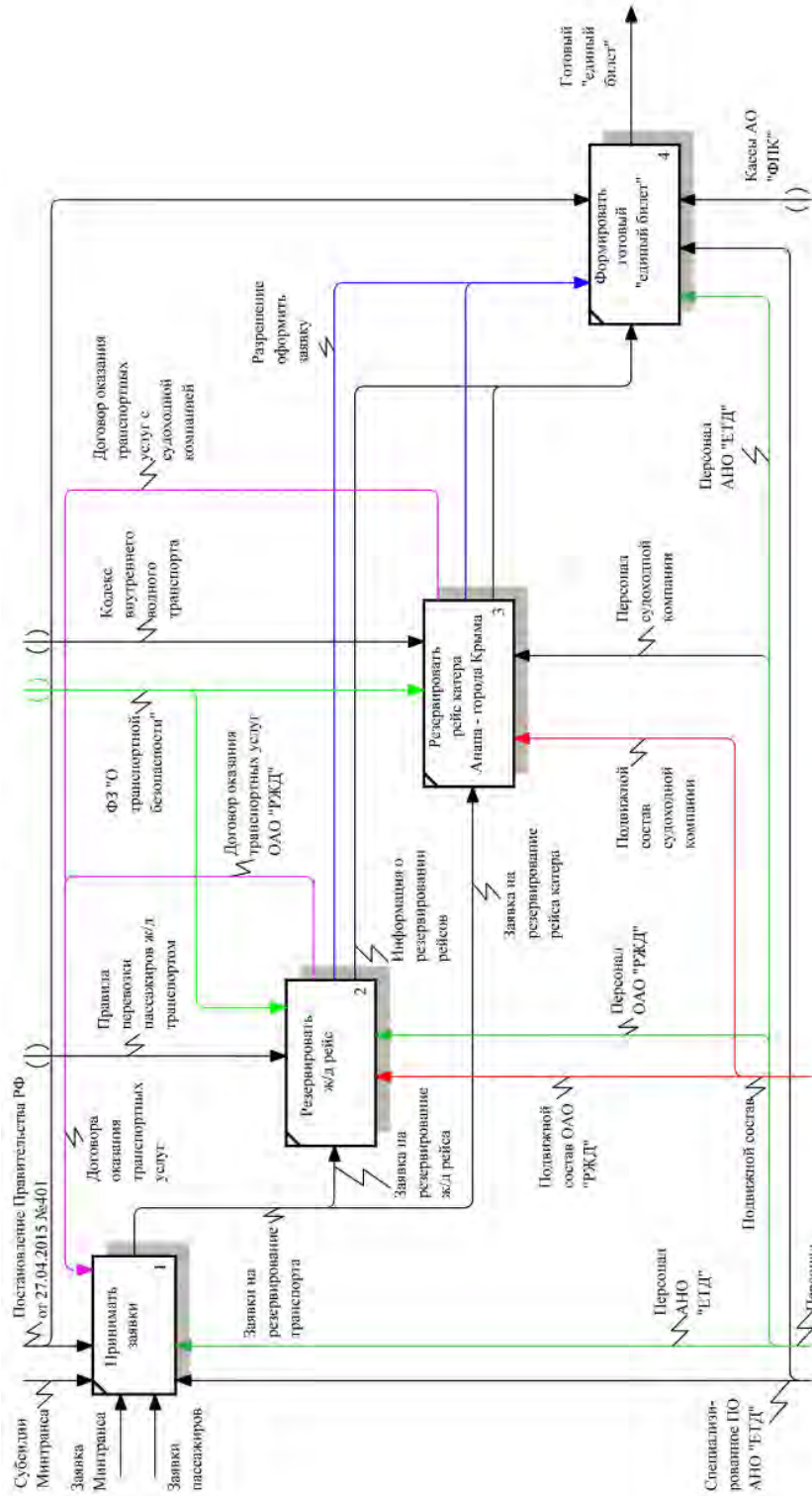


Рис. 3. Процесс перевозки по «единому билету» «КАК БУДЕТ» с использованием морского транспорта
 Источник: составлено авторами.

СПОСОБЫ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ...

– привлечение дополнительного потока туристов в связи: со зрелищностью поездки; с возможностью получения экскурсии на борту; с началом отдыха еще до прибытия в пункт назначения.

Недостатки использования морского транспорта:

– большие капитальные вложения и длительный срок окупаемости морских судов, что обуславливает высокую стоимость проезда;

– зависимость осуществления рейсов от погодных условий;

– индивидуальная непереносимость качки пассажирами, или «морская болезнь».

Способы преодоления недостатков использования морского транспорта

При планировании поездки стоимость билета для большинства пассажиров, в т. ч. туристов, является определяющим фактором для выбора вида транспорта и во многих случаях места отдыха, а коммерческая эффективность транспортного маршрута решает его жизнеспособность и обуславливает механизмы реализации идеи на практике. В этой связи расчет коммерческой эффективности предложений, описанных выше, требует учета множества специфических деталей, характерных для перевозок вообще и морских перевозок в частности, что является темой для отдельного исследования.

Одним из существенных недостатков использования морского транспорта является его зависимость от погодных условий. Действительно, пассажиры, приобретшие билет на морское судно, рейс которого может быть отменен из-за погодных условий, рискуют не попасть в место назначения вовремя, что снижает уровень привлекательности морского транспорта. Однако по данным [11], вероятность выполнения основных задач функционирования морского транспорта составляет 0,963 по показателю погодных условий на Черном море у берегов Анапы и Ялты в курортный сезон. В случае, если неблагоприятные погодные условия все же не позволят судну выйти в море по расписанию, возможен вариант пересадки пассажиров на ближайший автобус, следующий в тот же населенный пункт – морской порт, что и судно. Алгоритм реализации процесса «гибкой» перевозки пассажиров с участием морского транспорта представлен на рис. 4.

При использовании предложенного алгоритма на практике необходимо предусмотреть также способ компенсации пассажиру разницы в цене билета на морское судно и на автобус, если замена вида транспорта произошла по погодным условиям. Таким образом, использование «гибкой» перевозки пассажиров позволит свести к минимуму негативные последствия отмены рейсов морских судов по погодным условиям, а, следовательно, и неудовлетворенность пассажиров.

Еще одним существенным моментом, в связи с которым пассажиры, в частности туристы, отказываются от использования морского транспорта, является индивидуальная непереносимость качки, или «морская болезнь». Бесспорно, этот недостаток может свести на нет все прочие достоинства морских путешествий, однако современные суда, предназначенные для морских акваторий и прибрежного плавания, оборудованы эффективными системами снижения качки для комфортного пребывания пассажиров на борту. Поэтому на этапе планирования маршрутов морских перевозок при выборе типа судна необходимо принимать в расчет и этот момент.

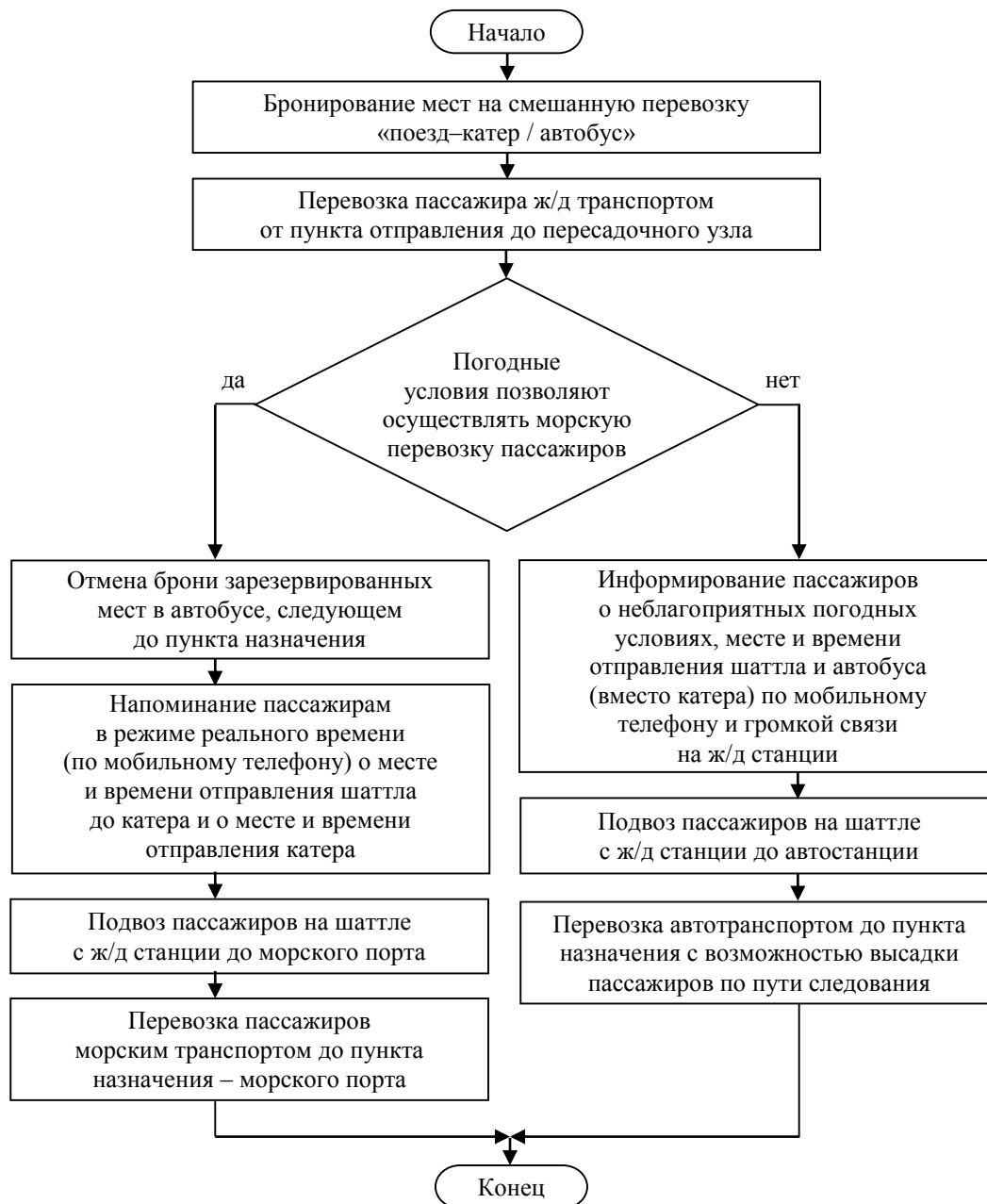


Рис. 4. Алгоритм реализации процесса «гибкой» перевозки пассажиров с участием морского транспорта

Источник: составлено авторами.

ВЫВОДЫ

Поскольку транспортная составляющая имеет особое значение в обеспечении потребностей туризма – бюджетообразующей отрасли в экономике Республики Крым, специфика бизнес-процессов туристической сферы требует особого подхода к качеству, комфорту и привлекательности в организации транспортного обеспечения туристских потоков. Очевидно, что от особенностей организации транспортных процессов в значительной степени зависит интенсивность туристских потоков в Республику Крым, что стало определяющим при выборе темы исследования.

Подводя итог вышесказанному, отметим, что предложенный способ диверсификации транспортного обеспечения туристских потоков Республики Крым, не является принципиально новым, особенно учитывая предыдущий неудачный опыт в 2014–2015 гг. При этом включение морских перевозок в схему транспортного обеспечения рекреационного полуостровного региона, в том числе в схему смешанных перевозок, представляется логичным и целесообразным, однако требует особого внимания и взвешенного подхода при выборе типа судна с учетом стоимости постройки, пассажироместимости, эксплуатационных расходов, частоты рейсов и прочих параметров. Обязательным условием при планировании и организации морских перевозок является не только оценка их коммерческой, но и социально-экономической, региональной, отраслевой, бюджетной эффективности, в том числе необходимости в прямой и косвенной поддержке государства, что является темой отдельного масштабного исследования.

Список литературы

1. Стебловская В. В., Ваховская М. Ю. Транспортное обеспечение как фактор развития туризма // Логистика – евразийский мост: материалы 12-й Международной научно-практической конференции (Красноярск, 18–20 мая 2017 г.). Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2017. С. 192–195. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29092355> (дата обращения: 22.01.2018).
2. Биржаков М. Б. Введение в туризм. Издание 10-е, переработанное и дополненное. СПб.: Издательский дом Герд», изд-во Невский Фонд, 2014. 544 с.
3. Герасименко В. Г., Галасюк С. С. Організація надання туристичних послуг: навчальний посібник. Одеса: Атлант, 2014. 242 с.
4. Уокер Дж. Введение в гостеприимство: Учебник / Пер. с англ. М.: ЮНИТИ, 1999. 463 с.
5. Официальный сайт АНО «ЕТД». URL: <http://transdir.ru/about/> (дата обращения: 22.01.2018).
6. Официальный сайт РЖД. URL: http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5282 (дата обращения: 22.01.2018).
7. Единый билет в Крым. URL: <https://aviaseller.su/kupit-edinyj-elektronnyj-bilet-v-krym-onlajn-na-sajte/> (дата обращения: 22.01.2018).
8. Постановление от 27 апреля 2015 г. N 401 «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидий автономной некоммерческой организации "Единая транспортная дирекция" на организацию перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении на территориях Республики Крым и г. Севастополя и в обратном направлении государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» (с изменениями и дополнениями). URL: <http://base.garant.ru/70993388/> (дата обращения: 23.01.2018).
9. Стебловская В. В., Ваховская М. Ю. Метод анкетирования в совершенствовании процесса организации транспортного обеспечения туристских потоков Республики Крым // III научная конференция профессорско-преподавательского состава, аспирантов, студентов и молодых ученых «Дни науки КФУ им. В. И. Вернадского» (Симферополь, 1–3 ноября 2017 г.): сборник тезисов

участников. Симферополь: КФУ им. В. И. Вернадского, 2017. Т. 5. С. 887–888. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32355271> (дата обращения: 23.01.2018).

10. Ваховская М. Ю., Стебловская В. В. Процессный подход как концепция управления: сущность, принципы, преимущества, недостатки // Устойчивое развитие социально-экономической системы РФ: материалы XIX региональной научно-практической конференции, г. Евпатория, 01–02 декабря 2017 г. / под общ. ред. В. М. Ячменевой. Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2017. С. 55–59. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32391872> (дата обращения: 23.01.2018).

11. Нгуен Г. Х. Определение экономических показателей быстроходных пассажирских судов на начальных этапах проектирования // Судовождение. 2013. Вып. 22. С. 164–173. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sudovozhdenie_2013_22_19 (дата обращения: 24.01.2018).

Статья поступила в редакцию 08.02.2018