

С позиции развития туризма особый интерес представляет категория здравниц, в которых представляются различные оздоровительные и медицинские услуги. В функциональной структуре рекреационного комплекса преобладают базы отдыха и другие учреждения. К другим учреждениям отнесены: курортная поликлиника, бальнеогрязелечебница, детские оздоровительные загородные учреждения круглогодичного действия и т.д.

В Крыму осуществляют туристическую деятельность 208 туроператоров. В реестр специалистов туристского сопровождения внесено 1147 специалистов туристского сопровождения (экскурсоводов и гидов-переводчиков). В базу экскурсионных туров и маршрутов, разработанных субъектами предпринимательства, включено около 200 маршрутов.

Таким образом, можно выделить следующие проблемы развития курортно-рекреационного комплекса Республики Крым:

1. Отсутствие целостной системы государственного регулирования туризма в регионе, недостаточность государственной поддержки и комплексного подхода к рекламированию национального тур-продукта на внутреннем и международном рынке туристских услуг;
2. Несовершенство правовых актов, регулирующих туристскую деятельность, отсутствие законодательного регулирования процессов приватизации учреждений курортной отрасли государственной и коммунальной собственности;
3. Отсутствие цивилизованных условий для пересечения границы и неблагоприятный визовый режим для иностранных туристов;
4. Нестабильность налоговой политики, которая не способствует вложению инвестиций в инфраструктуру рекреационного комплекса, проблемы в системе регионального управления;
5. Проблема теневой экономики;
6. Недостаточное обеспечение курортно-рекреационного комплекса отрасли высококвалифицированными специалистами;
7. Недостаточность методической, организационной, информационной и материальной поддержки субъектов предпринимательства туристской отрасли со стороны государства;
8. Незаконный захват и застройка парковых территорий и пляжей;
9. Экологические проблемы;
10. Низкий уровень развития туристской, сервисной и информационной инфраструктуры, низкий уровень материально-технической базы рекреационного комплекса;
11. Низкое качество рекреационных услуг;
12. Наличие множества объектов незавершенного строительства курортно-рекреационной сферы;
13. Неплатежеспособность отечественных потребителей туристских услуг.

Часть данных проблем может быть решена в ближайшее время, что непосредственно связано с воссоединением Крыма с Россией и планируемом создании на территории Республики Крым свободной экономической зоны.

Источники и литература:

1. Крымстат [Электрон. ресурс]. – Электрон. текстовые данные (9998 bytes). – Симферополь., 2014. – Режим доступа : <http://gosstat.crimea.ru>.
2. Министерство курортов и туризма Республики Крым [Электрон. ресурс]. – Электрон. текстовые данные (9998 bytes). – Симферополь., 2014. – Режим доступа : <http://minkurort.ru>.
3. Санаторно-курортне лікування, організований відпочинок та туризм в АР Крим у 2011/2012 році ; 2010/2011 році ; 2009/2010 році ; 2008/2009 році ; 2007/2008 році : Стат. зб. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики в АР Крим. – Сімферополь, 2012 ; 2011 ; 2010 ; 2009 ; 2008 ; 2007. – Режим доступу : <http://www.sf.ukrstat.gov.ua>.

Зеленая Н.В.

УДК 338.47(477.75)

СОВРЕМЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КРЫМСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

***Аннотация.** В данной статье рассмотрены проблемы транспортной системы Крымского Федерального округа. Выявлена и обоснована необходимость модернизации в совершенствовании системы городских пассажирских перевозок. Создания новых систем управления, применение современных управленческих решений. Проанализированные организационные проблемы деятельности транспортной инфраструктуры. На основе проведенного анализа автором предложены способы развития городского пассажирского транспорта и этапы решения главных проблем городских пассажирских перевозок для достижения эффективности, конкурентоспособности, безопасности и качества транспортного обслуживания населения.*

***Ключевые слова:** пассажирские перевозки, транспортная политика, транспортные услуги.*

***Анотація.** В даній статті розглянуто проблеми транспортної системи Кримського Федерального округу. Виявлено та обґрунтовано необхідність модернізації у вдосконаленні системи міських пасажирських перевезень. Створення нових систем управління, застосування сучасних управлінських рішень. Проаналізовані організаційні проблеми діяльності транспортної інфраструктури. На основі проведеного аналізу автором запропоновано способи розвитку міського пасажирського транспорту та етапи вирішення головних проблем міських пасажирських перевезень для досягнення ефективності, конкурентоспроможності, безпеки та якості транспортного обслуговування пасажирів.*

***Ключові слова:** пасажирські перевезення, транспортна політика, транспортні послуги.*

Summary. In this article the transport system problems of the Crimean Federal District are considered. The need for city passenger traffic system modernization (or improvement - просто модернизация и совершенствование - синонимы), new control system creation and modern management decision making is revealed and proved. The organizational problems of transport activity infrastructure have been analyzed. Based on the analysis being conducted the author proposed different ways of city passenger transport development and the solution stages of the main city passenger traffic problems to achieve efficiency, competitiveness, safety and quality of transport service of the population.

Keywords: passenger traffic, transport policy, transport services.

Городской пассажирский транспорт (ГПТ) является необходимым критерием развития народного хозяйства и жизни населения. Транспортная система определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения.

ГПТ является составной частью инфраструктуры города. Его работа оказывает существенное влияние на формирование баланса общественного времени, расширение территориальных связей, размещение производительных сил [1, с. 1].

В разных странах мира проводится активная работа по развитию транспорта общего пользования, повышению его комфортности и безопасности. Рыночные условия требуют постоянного поиска современных оперативных методов управления пассажирскими перевозками. Это необходимо для сохранения положения и функционирования транспортных предприятий на рынке перевозок, снижения эксплуатационных расходов и увеличения доходов.

Цель данной статьи – выделить наиболее значимые проблемы в современной транспортной системе Крымского федерального округа для определения перспективных направлений его развития, повышения эффективности, безопасности и качества транспортного обслуживания населения, улучшения экологической обстановки в городах.

Статистика современного состояния и динамики развития пассажирского транспорта Республики Крым показывает, что на 31 марта 2014 г. более 93 процентов всех пассажиров региона перевозилось автомобильным транспортом, троллейбусами и трамваями. Автомобильным транспортом перевозилось 50,4 процента общего количества пассажиров, воспользовавшихся пассажирским транспортом Республики Крым, что обеспечивало 51,2 процента пассажирооборота [2].

Наиболее распространенным видом наземного городского и междугородного пассажирского транспорта в Республике Крым и в городе Севастополь является автобус. Все города соединены с другими населенными пунктами автобусными маршрутами. При этом, в связи с высоким износом и малой численностью парка автобусов, происходит бурное развитие частного парка микроавтобусов, осуществляющих перевозки пассажиров с остановками по требованию [2].

За последние 20 лет большинство коммунальных автотранспортных предприятий Крымского федерального округа было закрыто. Более 99 процентов парка автобусов принадлежат частным перевозчикам. В Республике насчитывается около 2000 официально зарегистрированных единиц автобусов и маршрутных такси. Нормы по срокам эксплуатации автобусов давно превышены. В городе Севастополь износ троллейбусов составляет более 60 процентов. В настоящее время перевозка пассажиров трамваями сохранилась только в городе Евпатория. Возраст некоторых вагонов составляет более 50 лет. Существующие производственные мощности транспортных организаций определяются физически и морально устаревшей техникой. Текущий объем потребности в обновлении парка пассажирской техники (ППТ) значительно превышает финансовые возможности транспортных организаций. Транспортные организации не располагают значительными собственными финансовыми ресурсами для обновления основных фондов и не имеют возможности привлечь кредитные ресурсы по ставкам, позволяющим сохранять приемлемые для населения тарифы. Кроме того, существенная нехватка ППТ (в первую очередь, автобусов) на городских маршрутах, приводит к снижению качества транспортного обслуживания, к высокому проценту аварийности автобусов, росту расходов на финансирование эксплуатационных и инвестиционных затрат, ухудшению экологической безопасности и безопасности дорожного движения [2].

По данным, полученным открытым акционерным обществом "Государственная транспортная лизинговая компания" от органов исполнительной власти Республики Крым и г. Севастополь, потребность в обновлении и увеличении ППТ техники транспортных организаций составляет 955 единиц, в том числе:

в автобусах - 651 единица, из них 610 единиц - Республика Крым, 41 единица - г. Севастополь;
в троллейбусах - 277 единиц, из них 166 единиц - Республика Крым, 111 единиц - города Севастополь;
в трамваях - 27 единиц - Республика Крым, в связи с тем, что нормативный срок их эксплуатации истек [2].

Основными проблемами пассажирского транспорта являются:

1. несоответствие системы пассажирского транспорта потенциальным потребностям населения и качество транспортного обслуживания (износ подвижного состава, отсталость материально-технической базы, затраты времени на передвижения особенно в часы «пик»);
2. несогласованность работы различных видов транспорта в обеспечении пассажирских перевозок [3];
3. недоступность транспортных услуг (низкая скорость и длительное время сообщения, отсутствие альтернативных маршрутов проезда, высокая стоимость проезда) [4, с. 3];
4. устаревшая транспортная инфраструктура (контактные сети, депо и парки).

Функционирование транспортных организаций характеризуется рядом негативных тенденций, для устранения которых требуются значительные объемы капиталовложений, оздоровление финансового состояния организаций, совершенствование нормативно-правовой базы и усиление государственной поддержки [2].

Наличие статистической информации о пассажиропотоках за 2011 - 2014 гг. показывает нам картину востребования населением междугородного пассажирского транспорта [5].

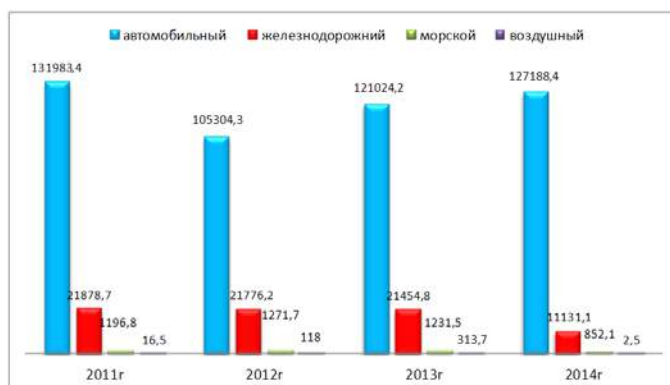


Рис.1¹. Динамика междугородных пассажирских перевозок за 2011 – 2014 годы

Для того чтобы проанализировать, насколько интенсивно население пользуется тем или иным видом транспорта, применяется показатель транспортной подвижности населения, который равен отношению пассажирооборота к общему количеству населения в нашем случае, полуострова [6].

Таблица 1. Показатель транспортной подвижности населения (млн. пас. км)¹ за 2011 – 2014 годы

Вид транспорта	2011г.	2012 г.	2013 г.	2014г.
Железнодорожный	0,002	0,002	0,002	0,0006
Автомобильный	0,001	0,001	0,001	0,001
Морской	0,00001	0,000007	0,000005	0,000004
Воздушный	0,000002	0,00005	0,0002	0,000004

¹ Рассчитано на основе данных [5].

Исходя из данной статистики, мы видим, что объём перевозок морским и воздушным транспортом является низким. Большим спросом пользуются частные автоперевозчики.

Востребование городского общественного транспорта представлено на рисунках 2, 3.

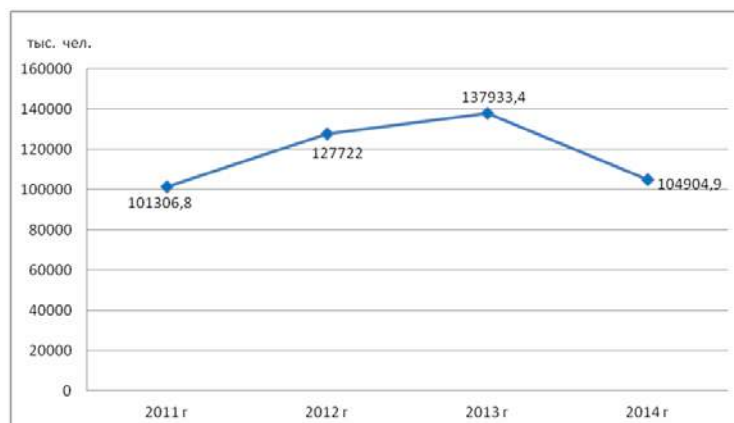


Рис. 2. Динамика пассажирских перевозок троллейбусом за 2011 – 2014 годы

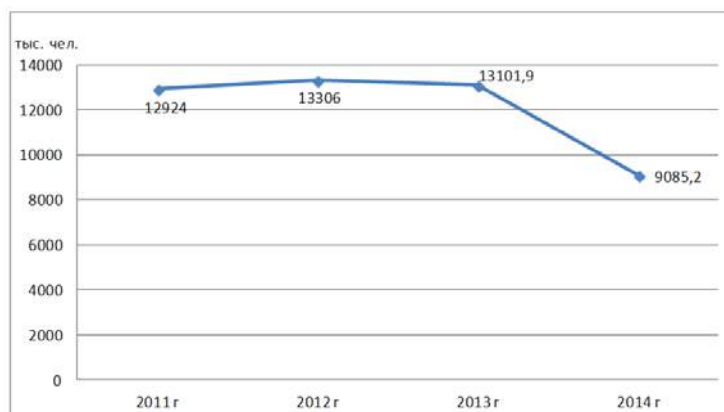


Рис. 3. Динамика пассажирских перевозок трамваем за 2011-2014 годы

¹ Данные приведены с учетом объемов автомобильных пассажирских перевозок, которые выполняют физические лица-предприниматели.

Представленные данные показывают требованность такого общественного транспорта, как трамвай и троллейбус. Мы видим, что потребность снизилась и продолжает снижаться.

Таким образом, без значительных инвестиций в расширение и обновление парка электрического наземного пассажирского транспорта Республики Крым через несколько лет ППТ почти на 100 процентов будет подлежать выбытию (с учетом текущего износа ППТ). Это может привести к тому, что социально значимое пассажирское сообщение в городах полностью вытеснят маршрутные такси, которые являются малодоступными для социально незащищенных групп населения (пенсионеры, инвалиды, учащиеся, многодетные семьи) из-за своих высоких тарифов [2].

На существующем этапе развития полуострова (в том числе крупных городов) возникает четко выраженная проблема модернизации, совершенствования системы городских пассажирских перевозок [7]. Требуется создание новых систем управления, применение современных управленческих решений. Необходимо проанализировать организационные проблемы деятельности инфраструктуры, наличие рыночных отношений между всеми участниками логистической системы (рис. 4). **Логистическая система** - это относительно устойчивая совокупность структурных (функциональных) подразделений компании, потребителей и логистических посредников, взаимосвязанных по основным и/или сопутствующим потокам и объединенных единым управлением для реализации стратегического (тактического) логистического плана [8].

Так же одной из важнейших задач является создание надежно работающей, экономичной, безопасной и экологически чистой системы ГПТ, ориентированной на интересы гражданина, предпринимателя, рынка и общества в целом [9, с. 3].

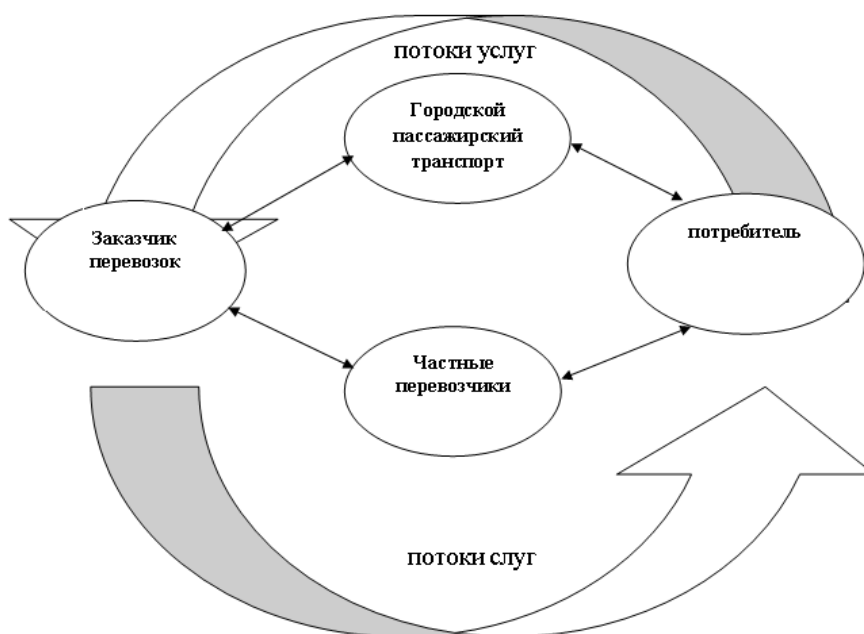


Рис. 4. Схема взаимодействия городского пассажирского транспорта как логистической системы [9]

Сегодня особенно актуально развивать логистическую систему городских пассажирских перевозок, основанных на применении современных технологий с использованием на практике развивающейся стратегии, тактики и методологий логистики [9, с. 3]. Ведь, при увеличении численности городского населения, развитии промышленных предприятий, расширении территориальных границ городов необходимо повышение конкурентоспособности и доступности пассажирских перевозок.

Развитие Крымского Федерального округа как объекта туристической инфраструктуры, с учетом того, что рекреационное обслуживание является крупнейшей отраслью экономики региона, требует:

1. расширения ППТ для обслуживания существующих и новых пассажирских маршрутов;
2. государственной поддержки для оздоровления финансового состояния организаций, совершенствования нормативно-правовой базы и реализации транспортной политики;
3. обновления парка автобусов транспортных организаций за счет ППТ на газомоторном топливе. В городе Севастополь автобусные перевозки обеспечивают 65 единиц автобусов и около 1000 единиц маршрутных такси. Городу требуется расширение парка автобусов, в том числе за счет ППТ на газомоторном топливе, при условии создания газозаправочной инфраструктуры;
4. проведения мероприятий по модернизации и обновлению парка трамваев, и реконструкции путей, так как серийно указанный тип городского пассажирского транспорта (узкоколейные трамвайные вагоны) не производится;
5. для улучшения экологической обстановки в городах Крымского федерального округа, необходимо решение задачи по обеспечению транспортных организаций экологическим транспортом. Это можно сделать путем замещения ППТ, работающих на дизельном и бензиновом топливе, и доведения численности пассажирской техники, работающей на газомоторном топливе, до 35 процентов парка пассажирской автомобильной

техники. Это позволит уменьшить выбросы в атмосферу вредных веществ (в 5 - 10 раз меньше угарного газа, в 1,5 – 2 раза меньше окислов азота, в 2 - 3 раза меньше углеводородов), снизить уровень шума, а также увеличить производительность техники (расход топлива на 100 км при движении автомобильного транспорта, работающего на газе, при скорости в пределах от 25 до 50 км в час в 2 раза меньше, чем у того же автомобиля, работающего на бензине) [2].

Качественного удовлетворения пассажиров в системе транспортного сообщения можно достигнуть при использовании научно-технических достижений. Понятие качества городских пассажирских перевозок неоднозначно и, как правило, оценивается как совокупный показатель, отражающий степень удовлетворения конкретных потребностей различных слоев населения, формирующих спрос на данный вид транспортных услуг. Основными требованиями к качеству услуг городского пассажирского транспорта являются: мобильность, высокая скорость передвижения, экологическая безопасность, экономичность [10]. Отдельным логистическим компонентом в секторе таких перевозок становится составляющая социального стандарта региона, в которой предусмотрены регламентируемые нормативы транспортного обслуживания населения с точки зрения социальной обеспеченности, уровня транспортной доступности, возможности участия нескольких видов транспорта в логистической цепи пассажирских перевозок [7, с. 2]. Основные направления развития логистики пассажирских перевозок в региональном развитии (развитии крупных городов и административных центров) должны предусматривать следующее:

- высокий уровень интеграции сервисных услуг в пассажирских перевозках для выполнения одним или несколькими видами транспорта;
- учет интересов пассажира в рамках складывающегося тарифа и соответствие условию «цена – качество» транспортных услуг на различных видах транспорта [7, с.2];
- развитие транспортной деятельности предприятий, связанной с перевозками пассажиров, которая должна максимально вписываться в логистические схемы пассажирских перевозок, а не наоборот [7, с. 3];
- адаптацию действующих технологий и схем выполнения пассажирских перевозок к новым логистическим условиям [3].

Итак, успешный рост, и развитие городов невозможно без развития инфраструктуры ГПТ. На основе проведенного анализа определены основные этапы решения главных проблем городских пассажирских перевозок, достижения эффективности и удовлетворения потребности населения ГПТ. Необходимо сделать пассажирские перевозки более доступными, комфортными и безопасными для населения. Это будет не только окупаемым, но и высоко рентабельным, и, как результат, обеспечит конкурентоспособность ГПТ и привлечет инвестирование.

Источники и литература:

1. Юрьева Т. П., Далека М. В., Щелкунова В. А. Проблемы обеспечения качества пассажирских перевозок на городском транспорте. Харьковская национальная академия городского хозяйства [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://eprints.kname.edu.ua/31813/1/48>
2. Програма некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, а также наземного электрического транспорта на территории Крымского Федерального Округа. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_173907/?frame=1
3. Аксенова Е. С. Развитие пассажирской транспортной системы как одного из условий совершенствования социальной инфраструктуры города [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.dissercat.com/content/razvitie-passazhirskoi-transportnoi-sistemy-kak-odnogo-iz-uslovii-sovershenstvovaniya-sotsia>
4. Основные принципы развития транспортных систем городов. Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://mapget.ru/uploads/docs/strategy/CityTransit_Principles
5. Государственный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Крым (Крымстат) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://gosstat.crimea.ru/ukotran2.php#_pas
6. Основы организации пассажирских перевозок. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://gbpouroktt.ru/tehnikum/mat_baza/umts_cd/osnovy_organizacii_pass_pervozok
7. О. А. Ходоскина. Логистика пассажирских перевозок в условиях городского и регионального развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://eprints.kname.edu.ua/29815/1/84>
8. Логистические системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.logsystems.ru/articles/logistic-systems>
9. Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ecsocman.hse.ru/data/654/522/1219/malxx5eikowa>
10. Лебедева А. С. Развитие городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге : проблемы и перспективы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.moluch.ru/archive/73/12415/>