

---

**УДК 338.48**  
**ББК 65.43(2Рос-4Кра)**  
**Ж 86**

**Б.М. Жуков**

*Доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой менеджмента организации Кубанского института международного предпринимательства и менеджмента, г. Краснодар. Тел.: (861) 211 11 30, e-mail: zhukovboris@mail.ru.*

**О.В. Белицкая**

*Кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента Кубанского социально-экономического института, г. Краснодар. Тел.: (861) 234 50 17, e-mail: aevus@rambler.ru.*

## **Совершенствование развития транспортно-информационной инфраструктуры на рекреационных территориях** *(Рецензирована)*

**Аннотация.** В статье анализируется текущее состояние транспортно-информационной инфраструктуры Краснодарского края как одного из ключевых факторов развития индустрии рекреации и туризма; на основе проведенных авторских исследований рассматриваются проблемы и перспективы ее развития; определены модернизационные пути ее совершенствования в период подготовки к Олимпийским Играм 2014 года в Сочи.

**Ключевые слова:** транспорт, туризм, инфраструктура, информационные технологии, Краснодарский край.

**В.М. Zhukov**

*Doctor of Economics, Head of Management, Marketing and Entrepreneurship Department, Southern Institute of Management, Krasnodar. Ph.: (988) 246-59-82, e-mail: zhukovboris@mail.ru.*

**O.V. Belitskaya**

*Candidate of Economics, Associate Professor of Management Department, Kuban Social and Economic Institute, Krasnodar. Ph.: (861) 234 50 17, e-mail: aevus@rambler.ru.*

## **Perfection of development of the transport-information infrastructure in recreational territories**

**Abstract:** An analysis is made of the current condition of a transport-information infrastructure of Krasnodar territory as one of the key factors of development of the recreation and tourism industry. The authors examine problematic aspects and prospects of its development and define modernization ways of its perfection in the period of preparation for Olympic Games of 2014 in Sochi.

**Keywords:** transport, tourism, an infrastructure, information technology, Krasnodar territory.

Транспортно-информационная инфраструктура выступает одним из наиболее значимых элементов индустрии туризма и одновременно — сдерживающим фактором ее развития. Оживление секторов экономики, развитие портов и рекреационных зон на территории края, подготовка к Олимпий-

ским Играм приводят к изменению состава транспортного потока и росту интенсивности движения. При ежегодно возрастающем туристском потоке и увеличении транспортных средств (прежде всего, автомобильных) возрастает интенсивность транспортных потоков, в полной мере соответствовать которым

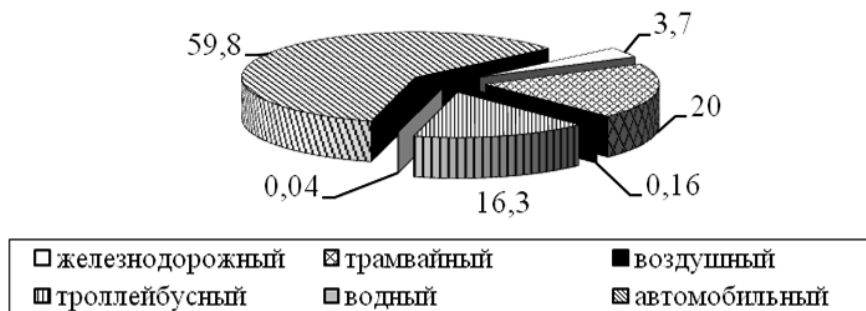
транспортная система Краснодарского края на данный момент не в состоянии. При этом состояние автомобильных трасс (в том числе федеральных) не удовлетворяет потребностям перевозок не только в объективно более сложных ландшафтных условиях горных районов края, но и на степных участках.

Краснодарский край занимает ведущее место по уровню автомобилизации в Южном федеральном округе и входит в первую пятерку среди субъектов Российской Федерации. Наиболее быстрыми темпами происходит рост легковых автомобилей (на 35% с 2003 по 2010 гг.), рост количества автобусов составил 8,9% (с 29523 до 32165 штук), количество грузовых автомобилей сократилось на 4,3% (с 178225 до 170474 штук). Наибольший удельный вес в структуре автотранспортных средств принадлежит легковым автомобилям (86,6%), на долю грузовых автомобилей приходится 11,3%.

Однако, несмотря на означенные положительные тенденции, автобус-

ный парк края характеризуется средней степенью износа. Так, по состоянию на 2009 г. 31,1% всех автобусов (не учитывая автобусы, находящиеся в собственности субъектов малого предпринимательства) находится в эксплуатации свыше 13 лет, 8,7% — свыше 10–13 лет, 9,5% — свыше 8–10 лет. Отставание развития сети автомобильных дорог Краснодарского края от темпов увеличения парка автотранспортных средств уже приводит к образованию системных транспортных заторов на участках подходов к крупным городам края. Время проезда этих участков в часы пик составляет до нескольких часов, сохраняется высокий уровень аварийности, увеличивается отрицательное воздействие на окружающую среду и негативно сказывается на психическом и физическом состоянии участников движения.

Структура пассажирских перевозок и пассажирооборота представлена на рисунках 1, 2.



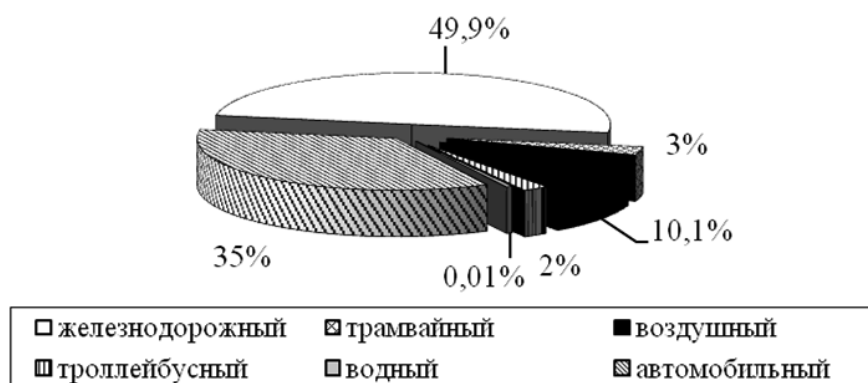
**Рисунок 1. Перевезено пассажиров по видам транспорта в 2010 г.**

В структуре пассажирооборота наибольший удельный вес приходится на железнодорожный (49,9%) и автомобильный транспорт (35%), при этом доля первого значительно возросла по сравнению с 2002 г. (42,3%). По количеству пассажирских перевозок ведущую роль играет автомобильный транспорт (59,8%), возросший на 19,9% по сравнению с 2002 г. На фоне растущего автомобильного потока, пик которого ежегодно приходится на летние месяцы, остро встает проблема пропускной способности автомобильных дорог общего пользования. Особенно ярко эта проблема проявляется на участке Сочи — Джубга — Новороссийск, про-

ходящем через плотную цепь населенных пунктов и имеющем весьма ограниченную пропускную способность.

В течение всего рассматриваемого периода возрастают затраты на ремонт автомобильных дорог и сооружений на них, однако проблема неразвитости транспортной инфраструктуры остается нерешенной. В 2003 г. на ремонтные работы было затрачено 3085 млн. руб., в 2006 г. — 5330 млн. руб., в 2008 г. — 6673 млн. руб., в 2009 г. — 7504 млн. руб., в 2010 г. — 8270 млн. руб. [1].

Применительно к туризму транспортную инфраструктуру необходимо рассматривать в двух аспектах. Во-первых, с точки зрения средства обе-



**Рисунок 2. Пассажилооборот по видам транспорта в 2010 г. [1]**

спечения доступности туристских ресурсов, для чего необходимо решать вопросы повышения пропускной способности дорог, улучшения их качества, обновления автобусного парка и т.д. Во-вторых, с точки зрения роста благосостояния людей в той части, которая зависит от уровня развития транспортной инфраструктуры. Ориентация на долгосрочные интересы общества должна выступать основой любой проводимой политики как на микро-, так и на макро-уровне, в связи с чем реконструкция транспортных путей сообщения должна иметь ярко выраженный инновационный характер, суть ко-

торого в достижении таких социально значимых показателей, как надежность дорожной сети, снижение неблагоприятного воздействия на окружающую среду, экономия времени на транспортировку товаров и, как следствие, сокращение естественной убыли и порчи товаров в пути.

Применительно к дорожной отрасли в рамках долгосрочной стратегии развития сети автодорог Краснодарского края с позиций устойчивого развития до 2035 года был предложен расчет показателя Минимального транспортного стандарта (МТС), представленный в таблице 1 [2].

**Таблица 1**

**Минимальный транспортный стандарт Краснодарского края**

Показатель	Рекомендуемое значение	Фактическое значение	Степень соответствия
Доля транспорта в загрязнении окружающей среды, %	≥10,0	70,0	Превышение нормы
в т.ч. вклад автотранспорта в суммарном транспортном загрязнении, %	≥60,0	96,88	Превышение нормы
Надежность дорожного обеспечения (уровень транспортной доступности), %	>100	95,6	Недостаток
Удельный потерянный фонд свободного времени (на 1 человека в неделю), час	≥0,5	2,91	Превышение нормы
Уровень ДТП (ед./100000 поездок)	≥0,01	0,26	Превышение нормы
Ежегодная подвижность населения с социально-культурными целями, %	100	64,58	Недостаток
Соотношение затрат на инфраструктуру и подвижной состав, %	70/30	60/40	Близко к норме
Доля общественного транспорта в пассажирских перевозках, %	85,0	39,9	Недостаток

Показатель	Рекомендуемое значение	Фактическое значение	Степень соответствия
Уровень развития мускульных видов транспорта (например, велосипед) в городских и пригородных сообщениях, %	22,0	0,1	Недостаток
Уровень транспортной дискриминации населения, %	0,0	1,34	Превышение нормы
Эффективность финансирования дорожного хозяйства	≤1,55	0,2	Недостаток

Показатель потерянного фонда свободного времени рассматривается во взаимосвязи с уровнем транспортной дискриминации и представляет собой те временные затраты, которые несут жители населенного пункта, перемещающиеся в условиях отсутствия дорог с твердым покрытием в целях получения социально гарантированного минимума услуг.

Суммарный потерянный фонд свободного времени в Краснодарском крае составляет порядка 15,5 млн. чел./час., что значительно выше европейских показателей. 22% населения края проживает вне нормативной зоны транспортной доступности. В тех случаях, когда даже в отдаленной перспективе (после 2015 года) не будет решена проблема транспортной дискриминации, целесообразно ввести дотации (надбавки) из краевого (или муниципального) бюджета за плохие транспортные условия (аналогично надбавкам за плохие экологические условия проживания или аналогично северным надбавкам). В отличие от заполярных районов власть должна быть заинтересована в том, чтобы сельские населенные пункты не обезлюдели, и если признается невозможность относительно скорого решения проблемы транспортной дискриминации, то необходимо компенсировать эти неблагоприятные условия. При этом стимулируется выполнение дорожной программы, т.к. только при достижении нормативов МТС дотации могут быть отменены.

Информационная инфраструктура — динамично развивающийся и наиболее подверженный технологическим изменениям элемент инфраструктуры туристской индустрии. Расширение

спектра предоставляемых услуг за счет использования достижений научно-технического прогресса резко увеличило доходы данного сектора экономики за последнее десятилетие. Так, среднегодовые темпы роста объема платных услуг населению составили 23,8%. За 9 лет данный показатель вырос на 423% и составил 30230 млн. руб. в 2010 г. Удельный вес показателя в экономике края в 2010 г. составил 17,4%. Структура доходов организаций от услуг связи выглядит следующим образом: наибольший удельный вес (73,5%) приходится на подвижную связь (сотовая и радиосвязь), 7,2% составляют услуги документальной электросвязи (телеграммы, телематические услуги, услуги в сети передачи данных), 4,8% принадлежат междугородной, внутризоновой и международной телефонной связи, 4% — почтовой связи (письменная корреспонденция, посылки, прием и доставка денежных средств, услуги EMS), 10,5% — прочие услуги (радиосвязь, телевидение, спутниковая связь, радиовещание, проводное вещание, присоединение и пропуск трафика). В структуре доходов организаций от услуг связи, оказанных юридическим лицам, наибольший удельный вес (52,2%) приходится на прочие услуги, 13,6% составляют услуги почтовой связи, 13,4% — услуги подвижной связи, 10,8% — междугородная, внутризоновая и международная связь, 10,0% — документальная электросвязь. Подобное распределение доходов от услуг связи демонстрирует тенденцию повышения значимости относительно новых услуг связи и потерю преферентного положения услуг почтовой связи.

Информационно-технологический прогресс выводит туристско-рекреационный бизнес на новый этап развития, и ведущая роль в этом процессе принадлежит сети Интернет. Преимущества использования глобальной сети очевидны как с позиции потребителей, так и с позиции производителя туристских услуг: это широчайший охват аудитории (так, за сентябрь 2010 г. частота запроса «Курорты Краснодарского края» в поисковой системе Yandex составила 392 тыс. По критерию релевантности лидирующую позицию занимает сайт Департамента комплексного развития курортов и туризма Краснодарского края), невысокие накладные расходы и малые усилия по поиску необходимой информации, возможность круглосуточного доступа, стимулирование продаж и совершенствование маркетинговых мероприятий, бронирование и резервирование в режиме on-line по принципу безбумажного офиса. Однако для того, чтобы продажа туров через Интернет была успешной, необходима постоянная работа по обновлению представленной на сайтах информации, индексирование в поисковых системах, регистрация в различных справочниках и каталогах, вложения в рекламное продвижение сайта в сети, а также совершенствование организации системы электронных платежей, развитие сотрудничества с различными финансовыми институтами. Тем не менее, организация on-line продаж и квалифицированное предоставление информации (начиная от внешнего вида страницы, удобства поиска, каталога меток и заканчивая полнотой и актуальностью размещенных данных) является необходимым условием продвижения как отдельной туристской фирмы, так и отрасли в целом.

Помимо использования сети Интернет, выделяют следующие направления развития информационных технологий в туризме:

- локальная автоматизация туристского офиса;
- внедрение прикладных программ автоматизации формирования, продвижения и реализации туристского продукта;
- использование систем управления базами данных;
- использование локальных компьютерных сетей;
- внедрение телекоммуникационных систем резервирования мест в отелях и бронирования билетов;
- внедрение мультимедийных маркетинговых систем [3].

Динамичное развитие информационных технологий в будущем может изменить саму структуру рынка туристских услуг, вывести из него посредников между туроператорами и конечными потребителями турпродукта. Имея возможность самостоятельно формировать свой тур, бронировать гостиницы, подбирать необходимые экскурсии, услуги и туристские маршруты, сопоставлять графики движения различных видов транспорта, осуществлять электронные платежи, потребитель может отказаться от услуг турагентов и перейти к непосредственному контакту с производителем услуг. В этих условиях формирование единого информационного пространства региональной туристской индустрии, развитие сотрудничества с расширяющимся спектром банковских учреждений, расширение межрегионального информационного сотрудничества представляются наиболее значимыми и актуальными.

#### Примечания:

1. Транспорт и связь Краснодарского края 2002-2009: стат. сб. Краснодар, 2010.
2. Долгосрочная стратегия развития сети автодорог Краснодарского края с позиций устойчивого развития до 2035 года. («Белая книга автодорог») // ЗАО «Центр управленческих, экономических и правовых инициатив «Стратегия». URL: <http://www.strategy-center.ru/>
3. Кут А.В. Основные аспекты совершенствования информационных систем для автоматизации деятельности туристских фирм // Стратегии социально-экономического развития рекреационных территорий: материалы международной науч.-практ. конф., 20-21 мая 2009 года. Анапа: Филиал ГОУ ВПО «Сочинский государственный университет туризма и курортного дела», 2009.

---

**References:**

1. Transport and communication of Krasnodar Territory in 2002-2009: statist. Compillation. Krasnodar, 2010.
2. Long-term strategy of development of a network of highways in Krasnodar Territory from positions of a sustainable development till 2035. ("The white book of highways") // JSC Centre of Governing, Economic and Legal Initiatives "Strategy". URL: <http://www.strategy-center.ru/>
3. Kut A.V. Main aspects of improvement of information systems for automation of activity of tourist firms // Strategies of social and economic development of recreational territories: Materials Intern. Sci. Conf., May 20-21, 2009. Anapa Branch of State University of Tourism and Resort Business in Sochi, 2009.