



Концепция интегративного формирования и функционирования системы пассажирского автотранспортного обслуживания в сезонно-циклических условиях региональных курортных агломераций



Алексей КРАВЧЕНКО

Алексей Евгеньевич Кравченко

Кубанский государственный технологический университет (КубГТУ), Краснодар, Россия.

✉ pupsan2003@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Актуальность темы исследования обусловлена процессом конкурентного и комплексного развития региональных курортных агломераций (РКА) в Российской Федерации, соответствующей сервисной инфраструктуры и сферы услуг.

Целью статьи является обоснование процесса конкурентного и комплексного развития сервисной инфраструктуры РКА за счет повышения скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная», учитывая сезонно-циклическую специфику объемов потребительской активности разнородных потребительских групп персонально-массового назначения и заявленный уровень качества сервисного сопровождения.

Повышение скоординированного взаимодействия указанных сфер услуг концептуально обеспечивается управляемым инициатором процессом формирования и функционирования интегративной бизнес-системы пассажирского автотранспортного обслуживания (ПАТО), в которую мотивационно вовлекаются хозяйствующие субъекты (с собственным ресурсным потенциалом) автотранспортного бизнеса и в которой осуществляются их рациональные маркетинговые взаимодействия в стратегических зонах хозяйствования РКА, учитывая указанную сезонно-циклическую специфику и факторы качества сервисного сопровождения.

В соответствии с авторскими предложениями, инициатором формирования и функционирования интегративной бизнес-системы ПАТО может выступать региональный хозяйствующий субъект со статусом опорного системного интегратора, использующий для организации своей хозяйственной деятельности различные формы маркетинговой интеграции и стратегии ведения автотранспортного бизнеса в условиях

скоординированного взаимодействия указанных сфер услуг в РКА.

Результативность исследования обуславливается следующими структурными компонентами: раскрыты сезонно-циклические особенности функционирования пассажирского автотранспорта в РКА; определен системообразующий фактор (инициатор), влияющий на повышение конкурентоспособности сервисной инфраструктуры РКА за счет формирования и эффективного функционирования интегративной бизнес-системы ПАТО; представлена структурная схема управления бизнес-процессами интегративного автотранспортного бизнеса инициатора в маркетингово-коммуникационном пространстве РКА; сформирован категориально управляемый сервисный потенциал и представлена модель системы скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» в РКА; предложен экономико-математический показатель «интегральный экономический эффект», суммарно структурированный операционными эффектами от функционирования интегративной бизнес-системы ПАТО в РКА.

Проведенный в статье анализ позволяет сделать вывод о том, что одним из эффективных способов решения проблемы обеспечения роста конкурентного и комплексного развития сервисной инфраструктуры региональных курортных агломераций является использование предлагаемой автором концепции, которая имеет важное социально-экономическое значение, поскольку вносит существенный вклад в развитие поведенческой экономики региона, обеспечивает повышение эффективности системы управления пассажирскими перевозками и качеством автотранспортных услуг в сезонно-циклических условиях РКА.

Ключевые слова: система, формирование, функционирование, персонально-массовый спрос, комплексное автотранспортное обслуживание, качество, конкурентоспособность, регион, курортная агломерация, экономический эффект.

Для цитирования: Кравченко А. Е. Концепция интегративного формирования и функционирования системы пассажирского автотранспортного обслуживания в сезонно-циклических условиях региональных курортных агломераций // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 64–72. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-1-9>.

Полный текст статьи в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.
English translation of the full text of the article is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Конкурентное развитие курортно-туристской сферы в Российской Федерации обеспечивается программами и стратегиями социально-экономического развития и является для региональных экономик источником роста инвестиционной привлекательности, доходов, налогооблагаемой базы, а также интегративным фактором развития маркетинговых взаимодействий между сегментными хозяйствующими субъектами пассажирского транспортного бизнеса [1]. Одним из ключевых сегментов регионального бизнеса курортно-туристской сферы является автотранспортный сегмент – пассажирское автотранспортное обслуживание (ПАТО) с сопутствующим инфраструктурно-сервисным обеспечением [2].

Системное развитие ПАТО является тем стратегическим инструментом, который оказывает значительное влияние на качественное функционирование индустрии отдыха и туризма, является гарантом обеспечения транспортной доступности территориального пространства всего курортного региона, особенно, если автомобильный транспорт является единственным средством для перемещения пассажиров к месту отдыха, лечения, развлечения и туризма, определяет рост подвижности местного населения, отдыхающих и туристов применительно к объектам потребительских целей за счет сезонного сопряжения рынков и сервисных инфраструктур транспортной и курортно-туристской сфер бизнеса, а также обеспечивает динамику, диверсификацию и эффективность регионального социально-экономического развития и повышение качества жизни его граждан [3].

Сезонно-циклическим условиям (зима-лето) региональных курортных агломераций (РКА) свойственна регулярная (систематическая) смена объемов (уменьшение – в зимний период и увеличение – в летний период) потребительского спроса персонально-массового назначения, что, в свою очередь, обеспечивает изменение и определяет адаптацию маркетингового поведения операционных субъектов перевозочных технологий в контексте рационального использования их ресурсно-технического потенциала под заявленный уровень качества ПАТО в стратегических зонах хозяйствования в РКА [4].

Импульсно-сезонный характер сезонно-целевого персонально-массового потреби-

тельского спроса, в совокупности с агломерационным типом развития региональных курортно-туристских территорий, вызванный ростом популярности сферы отдыха и туризма, определяет системообразующий взгляд на построение и ведение автотранспортного бизнеса операционными субъектами перевозочных технологий в условиях скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» в РКА для конкурентной траектории развития сервисной инфраструктуры РКА и обеспечения заявленного уровня качества сервисных услуг, что является актуальной проблемой [5–10].

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Существуют различные научные и практические точки зрения на решение проблемы повышения конкурентоспособности сервисной инфраструктуры РКА, которые лежат, в большинстве случаев, в плоскости совершенствования управления пассажирскими перевозками, но без должного учета специфики агломерационного фактора развития региональных курортных территорий, сезонно-циклического (импульсного) влияния потребительской активности населения на структуру пассажирских автотранспортных услуг и сопутствующего сервиса. В незначительной степени учитывается влияние туризма на процесс скоординированного совершенствования организации пассажирских перевозок различными видами транспорта в сезонно-циклических условиях разносегментной потребительской активности в РКА. Мало освещен и вопрос управления маркетинговыми коммуникациями между операционными субъектами перевозочных технологий, учитывая условия взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» в РКА.

Подтверждение вышесказанному находит свое категориальное отражение в исследовательских работах:

– организации, функционированию и развитию пассажирского автомобильного транспорта, а также рынков пассажирских транспортных услуг с сопутствующей сервисной инфраструктурой, в том числе в условиях прогнозирования потребительского спроса на уровне регионов и городов, посвящены работы [1–26];



– обеспечению качества и повышению эффективности ПАТО на уровне регионов и городов, посвящены работы [27–33];

– влиянию процессов интеграции (в туристской сфере и в области пассажирского транспорта) на повышение эффективности стратегического управления, бизнес-коммуникаций, операционных процессов, посвящены работы [34–42].

В связи с этим применение авторской концепции представляется актуальным, требует научно-теоретического обоснования.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

По результатам исследования региональных курортных агломераций (Сочинская, Анапская, Геленджикская, Новороссийская, Туапсинская) Краснодарского края было выявлено, что они меняют функциональный статус пассажирского автотранспорта на стратегический в связи со сменой сезонно-циклических условий (зима-лето), импульсно влияющих на рост объемов разносегментного потребительского спроса персонально-массового назначения (летом до 3-х и более раз превышающих зимний период) на перевозочные технологии в РКА [11–13].

Если подходить к значимости пассажирского автотранспорта с позиции только функционального статуса, то его роли – связующая и обеспечивающая [14–21]. Связующая роль обеспечивается транспортной доступностью территории РКА для местного населения, а обеспечивающая – оказывает влияние на динамику и структуру транспортной мобильности, также для местного населения. Причем связующая и обеспечивающая роли ограничиваются значимостью только для пассажирской транспортной системы не курортного периода, поскольку в большинстве случаев осуществляются перевозочные технологии к местам приложения труда, отдыха, развлечения и аналогичным для местных жителей.

Важно выделить, что практическое влияние на устойчивость функционирования пассажирской транспортной системы в зимний период не оказывает поток отдыхающих и туристов, поскольку прибывшие на курорт чаще всего используют свой личный автотранспорт для перемещения, а остальной поток не превышает 15–25 % от общего объема перевозки пассажиров в населенных пунктах РКА (кроме Сочинской агломерации, в которой курортный сезон является кругло-

годовым, и рост объемов перевозки пассажиров может достигать от 70 % до 100 %).

Если подходить к значимости пассажирского автотранспорта с позиции стратегического статуса, то следует говорить о курортном периоде, который может продолжаться до 6 месяцев (с мая по октябрь), и когда осуществляется перевозка уже не только местного населения, но и населения, прибывшего на курорт с различными целевыми установками [22–26]. Такое состояние вопроса уже затрагивает не только пассажирскую транспортную систему, но и индустрию отдыха, лечения, развлечения и туризма, и, как следствие, оказывает влияние на устойчивое функционирование всей социально-экономической системы РКА. В связи с чем к связующей и обеспечивающей роли пассажирского автотранспорта добавляется маркетингово-коммуникационная, финансово-экономическая и инвестиционно-имиджевая, образуя ролевой категориальный функционал, причем в связующую и обеспечивающую роли добавляются некоторые содержательные компоненты [27]:

– связующая роль оказывает влияние не только на транспортную доступность территории РКА, но и на доступность различных видов транспортных услуг для всех слоев местного населения, отдыхающих и туристов посредством территориально-пространственного сопряжения стратегических зон осуществления перевозочных технологий с их инфраструктурными объектами и сервисным обеспечением;

– обеспечивающая роль оказывает влияние на транспортную мобильность для всех персонально-массовых потребительских категорий, а также учитывает гибкость взаимодействия различных перевозочных технологий (влияет на выбор как для местного, так и приезжего населения мест отдыха, лечения, развлечения и туризма);

– маркетингово-коммуникационная роль оказывает влияние на динамику и структуру поведенческой экономики (маркетинговых автотранспортных коммуникаций и объемов перевозки пассажиров разностатусными субъектами перевозочных технологий, функционирующих в стратегических зонах хозяйствования РКА);

– финансово-экономическая роль оказывает влияние на ценовую доступность и привлекательность пассажирских автотранспортных

Маркетингово-коммуникационное пространство региональной курортной агломерации



Рис. 1. Структурная схема управления бизнес-процессами опорного системного интегратора в маркетингово-коммуникационном пространстве региональной курортной агломерации [разработана автором].

услуг и сопутствующего транспортного сервиса, а также на доходную часть опорных секторов экономики региона и городов-спутников; выступает резервом провозных возможностей и надежным ресурсно-сервисным (–технологическим) элементом всей региональной пассажирской транспортной системы, обеспечивая ее устойчивое функционирование в условиях летних внутрирегиональных, межрегиональных и глобальных потребительских нагрузок; определяет направления и уровень экономического и конкурентного развития курортного региона за счет финансовой обеспеченности развития всего сервисно-инфраструктурного потенциала курортно-туристской сферы; позволяет обеспечивать систематический прирост интегрального экономического эффекта для индустрии отдыха и туризма за счет обеспечения заявленного уровня качества сервиса;

– инвестиционно-имиджевая роль оказывает влияние на динамику и диверсификацию социально-экономического развития курортного региона и городов-спутников; повышает инвестиционную привлекательность РКА с ее ресурсно-сервисным потенциалом и инфраструктурой посредством участия в формировании гибких, технологически согласованных цепочек с высоким уровнем качества комплексного сервиса (в том числе комплексного персонально-массового назначения).

Вышесказанное позволяет концептуально говорить, что пассажирский автотранспорт, функционируя в РКА, приобретает стратеги-

ческое качество, что требует выработки дополнительных организационно-управленческих мер и стратегий ведения транспортного бизнеса для целей повышения конкурентоспособности сервисной инфраструктуры в сезонно-циклических условиях потребительской активности в РКА [28–34].

В связи с этим предполагается создание «опорного» системного интегратора (ОСИ) – регионального экономического хозяйствующего субъекта, позволяющего эффективно управлять формированием и функционированием коммуникационно-стратегической бизнес-системы ПАТО, а также рационально реализовывать операционные бизнес-процессы, базирующиеся на различных маркетинговых стратегиях ведения автотранспортного бизнеса в РКА. Структурная схема управления бизнес-процессами ОСИ в маркетингово-коммуникационном пространстве РКА показана на рис. 1: на входе используются совокупность сервисных ресурсов интегративных хозяйствующих субъектов стратегического партнерства, сегментированный потребительский спрос и определяются стратегические зоны хозяйствования (СЗХ); на выходе создается и реализуется конкурентоспособный формат услуг бизнес-системы ПАТО, оценивается их эффективность и качество.

ОСИ является управляющим агентом, координирующим всю бизнес-систему ПАТО с учетом внедрения эффективных маркетин-





Официальный портал города-курорта Сочи:
<https://sochi.tuipress.sbu.zhba/novosti/681728976/>.

Олимпийский парк в Сочи

говых стратегий ведения автотранспортного и сопутствующего бизнеса, руководствуясь рационально сформированной под объемы потребительского спроса посредством активизации интеграционных процессов ресурсно-сервисной базой, востребованным уровнем качества пассажирских автотранспортных услуг в РКА [35–38].

В данном случае, целевым ориентиром ОСИ является постоянное (систематическое) совершенствование бизнес-процессов по показателям эффективности, качества и результативности. По своей сути бизнес-процессы ОСИ предлагается классифицировать на базовые, субъект-инфраструктурные, развития, управления.

Базовые бизнес-процессы обеспечивают ОСИ основной частью прибыли за счет реализации пассажирского и сопутствующего ему автотранспортного сервиса (на регулярной и заказной основе с персональным, выборочным и (или) коллективным обслуживанием). Субъект-инфраструктурные бизнес-процессы поддерживают инфраструктуру и бизнес-коммуникации ОСИ. Бизнес-процессы развития обеспечивают для ОСИ усиление конкурентных позиций на рынке курортно-туристских услуг в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Бизнес-процессы управления связаны с осуществлением всех функций управления (планирования, прогнозирования, организации, диагностики, регулирования, координации, контроля, оценки, анализа и учета) ОСИ и являются центрами его издержек.

Предложенная автором классификация бизнес-процессов позволяет оптимизировать производственно-хозяйственную деятельность ОСИ по факторам: структура и взаимо-

связь бизнес-процессов, издержки бизнес-процессов, центры ответственности за эффективность бизнес-процессов, структура прибыли от бизнес-процессов и др.

ОСИ, помимо определения целевых установок для участников стратегического партнерства, посредством активизации и регулирования интеграционных процессов обеспечивает [39; 40]: а) ресурсно-технологическую сбалансированность на сопряженных рынках курортно-туристских и автотранспортных услуг в РКА; б) повышение эффективности использования ресурсных потенциалов системных бизнес-субъектов в стратегических зонах хозяйствования в РКА; в) комплексное повышение качества сервиса в РКА; г) получение и рациональное распределение между системными бизнес-субъектами интегрального экономического эффекта; д) моделирование маркетинговых стратегий управления бизнес-процессами под изменяемые условия персонально-массовой потребительской активности в РКА.

Своевременное достижение целевой установки ОСИ – повышение конкурентного и комплексного развития сервисной инфраструктуры РКА, учитывая сезонно-циклическую специфику объемов потребительской активности разносегментных потребительских групп персонально-массового назначения и заявленный уровень качества сервисного сопровождения, предлагается обеспечить за счет эффективного использования сервисного потенциала скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» с управляемыми основными и дополнительными конкурентными факторами (рис. 2) [41; 42].

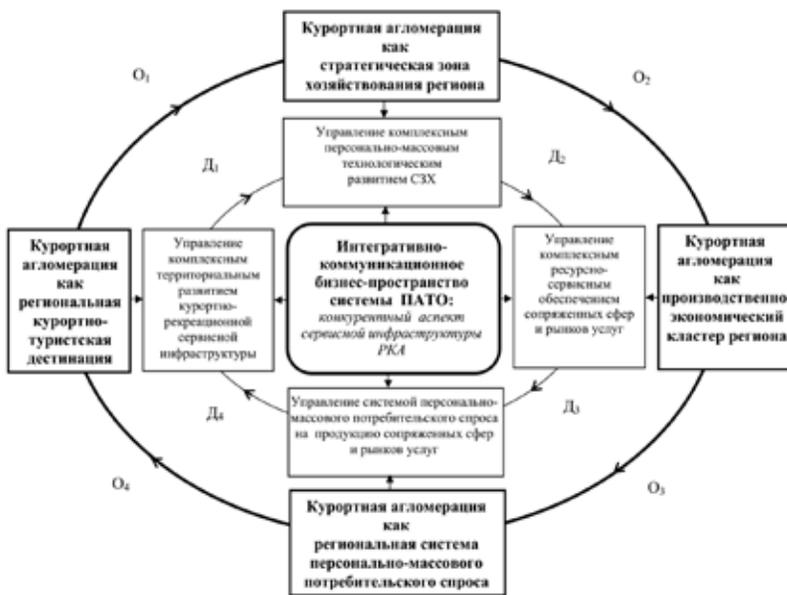


Рис. 2. Модель управляемого сервисного потенциала скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» в РКА: O_1, O_2, O_3, O_4 и D_1, D_2, D_3, D_4 – соответственно управляемые основные (O) и дополнительные (D) конкурентные факторы скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» [разработана автором].

Если основные конкурентные факторы образуют только естественный потенциал привлекательности РКА, с узкой предпринимательской активностью к развитию, то дополнительные конкурентные факторы, в совокупности с основными, на примере рассматриваемой сферы пассажирских автотранспортных услуг образуют комплексное конкурентное превосходство за счет диверсификации и эффективности системообразующих бизнес-процессов сервисного потенциала скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» в РКА (табл. 1). Такое состояние вопроса способствует не только повышению уровня социально-экономического развития и инвестиционной привлекательности курортного региона в целом, но и влечет за собой рост потока отдыхающих и туристов уже за счет своего курортно-туристского имиджа с регулярным приростом соответствующего интегрального экономического эффекта.

В целом, оценку результативности сформированной и функционирующей коммуникационно-стратегической бизнес-системы ПАТО в РКА предлагается определять с использованием экономико-математического показателя – «интегральный экономический эффект», который представлен следующей авторской формулой:

$$IE_{RZT} = \sum_{i=1}^n IE_{Ri} \cdot S_{Ri} + \sum_{j=1}^m IE_{Zj} \cdot S_{Zj} + \sum_{k=1}^r IE_{Tk} \cdot S_{Tk},$$

где IE_{Ri} , IE_{Zj} , IE_{Tk} – соответственно операционные эффекты (IE) от осуществления перевозочных технологий пассажирским автомобильным транспортом i -го, j -го, k -го персонально-массового назначения (на регулярной (R) и заказной (Z) основе, а также легковыми такси (T)) для разносегментных потребительских групп населения в РКА;

S_{Ri} , S_{Zj} , S_{Tk} – соответственно количество сезонно-временных циклов осуществления перевозок пассажиров регулярным, заказным автотранспортом и легковыми такси в РКА.

Интегральный экономический эффект (IE_{RZT}) объединяет все операционные эффекты, полученные от реализации интегративного ресурсно-сервисного потенциала взаимодействующих участников стратегического партнерства в РКА за определенные сезонно-временные циклы пассажирской автотранспортной специализации, что позволяет делать выводы (по результатам расчета) о сезонно-целевом всплеске (или спаде) потребительского спроса персонально-массового назначения и предпринимать соответствующие организационные меры, влияющие на систематический прирост интегрального экономического эффекта.





Таблица 1

Сервисный потенциал скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» в РКА с управляемыми конкурентными факторами [разработано автором]

Региональная курортная агломерация (РКА)		Конкурентные факторы и результаты от скоординированного взаимодействия сфер услуг «курортно-туристская – пассажирская автотранспортная» в РКА	
Категория / Потенциал назначения	Функционал назначения	Основные конкурентные факторы (О)	Дополнительные конкурентные факторы (Д)
Курортно-рекреационная дестинация Курортно-рекреационный потенциал	Формирование единого территориального пространства для развития курортно-рекреационной сервисной инфраструктуры	<i>Управление комплексным пространственно-территориальным развитием курортно-рекреационной сервисной инфраструктуры</i>	
		О ₁ : существующее географическое расположение, климат, сезонные циклы, рельеф, территориальный потенциал для развития курортно-рекреационной сервисной инфраструктуры, имиджевая и инвестиционная привлекательность территории РКА	Д ₁ : пространственно-территориальное развитие инфраструктуры пассажирской транспортной системы с сопутствующим сервисом в сочетании с сопряженными сферами курортно-туристского бизнеса в РКА
		Результат: комплексное пространственно-территориальное развитие всей курортно-рекреационной сервисной инфраструктуры РКА	
Стратегическая зона хозяйствования Рыночно-технологический потенциал	Формирование единого территориально-коммуникационного пространства для сопряженных сфер и рынков услуг	<i>Управление комплексным персонально-массовым технологическим развитием СЗХ</i>	
		О ₂ : наличие благоприятных экономических условий для сопряженного развития различных сфер и рынков услуг в территориально-коммуникационном пространстве РКА	Д ₂ : скоординированное персонально-массовое технологическое обеспечение в СЗХ РКА с заявленным уровнем эффективности и качества пассажирских автотранспортных услуг и сопутствующего сервиса
		Результат: комплексное повышение эффективности и качества персонально-массового технологического обеспечения в СЗХ РКА	
Производственно-экономический кластер Интегративно-ресурсный потенциал	Формирование единого маркетингово-коммуникационного бизнес-пространства для хозяйствующих субъектов сопряженных сфер и рынков услуг	<i>Управление комплексным ресурсно-сервисным обеспечением сопряженных сфер и рынков услуг</i>	
		О ₃ : наличие благоприятного административно-правового климата и компьютерных информационно-коммуникационных возможностей (систем) для управления интеграцией хозяйствующих субъектов сопряженных сфер услуг с их ресурсными возможностями с целью диверсификации и повышения эффективности услуг (производств)	Д ₃ : объединение и нормирование производственно-технических (и -трудовых) ресурсов у хозяйствующих субъектов сопряженных сфер услуг для формирования комплексного ресурсно-сервисного потенциала системы ПАТО под заявленный уровень эффективности и качества автотранспортных услуг в СЗХ РКА
		Результат: комплексное, нормированное под заявленный уровень эффективности и качества автотранспортных услуг и рациональное распределение интегративно-ресурсного обеспечения участников стратегического партнерства в СЗХ РКА	
Система персонально-массового потребительского спроса Потребительский спрос-ориентированный потенциал	Формирование единой базы данных об объемах потенциальных потребителей услуг в сопряженных сферах и рынках услуг	<i>Управление системой персонально-массового потребительского спроса на продукцию сопряженных сфер и рынков услуг</i>	
		О ₄ : сезонные циклы, национально-культурные особенности и потенциальные персонально-массовые объемы потребителей в сопряженных сферах бизнеса курортно-туристского сектора экономики региона	Д ₄ : выявление сегментного состава и потенциальных объемов персонально-массового потребительского спроса на транспортно-технологическую продукцию системы ПАТО для сопряженных рынков пассажирских транспортных услуг в РКА
		Результат: комплексно-систематическое удовлетворение требований персонально-массового потребительского спроса на качественное сервисное обеспечение в СЗХ РКА	

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современных рыночных условиях фактор туризма определяет новую сферу приоритетов и научных подходов к решению вопроса повышения конкурентного и комплексного развития региональных курортных агломераций с соответствующей сервисной инфраструктурой и сферами услуг, учитывая сезонно-циклическую специфику формирования объемов потребительской активности разносегментных потребительских групп персонально-массового назначения и заявленный уровень качества сервисного сопровождения. Достижение такой поставленной цели возможно за счет построения клиентоориентированной и ресурсно-сбалансированной бизнес-системы ПАТО в курортном регионе. Центральное место в этом вопросе отводится теории компромиссов в интегративной хозяйственной деятельности различных хозяйствующих субъектов, функционирующих в сопряженных курортно-туристских и пассажирских автотранспортных сферах услуг курортного региона. Реализация процесса системной интеграции дает возможность эффективно взаимодействовать в рыночном пространстве, а также использовать ресурсно-сервисный потенциал в стратегических зонах хозяйствования РКА с возможностью получения более высокого экономического результата (интегрального экономического эффекта).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Пистун Е. И., Блудян Н. О., Мороз Д. Г., Хейфиц П. И. Агломерационные проблемы организации эффективной транспортной системы // Автоматизация и управление в технических системах. – 2014. – № 2 (10). – С. 3–13. [Электронный ресурс]: auts.esrae.ru/ru/10-161. EDN: SXSAIH. Доступ 27.09.2023.

2. Kravchenko, A. E., Gura, D. A., Dernovoy, A. Yu. Passenger transport servis market functioning and development management in urban agglomerations based on integrated approach. *Amazonia investiga*. 2018, Vol. 7, Iss. 13, pp. 331–350. [Электронный ресурс]: <https://amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/view/566/534>. Доступ 27.09.2023.

3. Kravchenko, A. E., Gura, D. A. Motor transport development management in regional resort agglomerations: theoretical and methodological aspects. *Revista Cientifica Orbis*, 2023, Especial Internacional (año 14), pp. 35–45. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7896849>.

4. Попов А. А. Моделирование пиковых периодов транспортного обслуживания массовых мероприятий / В сб.: Проблемы функционирования систем транспорта. Материалы Всероссийской научно-практ. конференции студентов, аспирантов и молодых учёных (с международным участием). – 2014. – С. 202–205. EDN: TOZNFN.

5. Котельникова В. Е. Транспортная инфраструктура туризма // Мир транспорта. – 2012. – № 4 (42). – С. 118–

123. [Электронный ресурс]: <https://mirtr.elpub.ru/jour/article/view/713>. Доступ 27.09.2023. EDN: PFFKQN.

6. Кутепова Г. Н. Организация транспортного обслуживания в туризме // Транспортное дело России. – 2011. – № 4. – С. 179–181. EDN: QIPQJZ.

7. Кутепова Г. Н. Влияние транспортного обеспечения на качество туристского продукта // Транспортное дело России. – 2008. – № S6. – С. 100–102. EDN: SFWIMT.

8. Бутко И. И., Рубаник А. Н., Ситников В. А. Туризм и транспорт: Монография / под ред. И. И. Бутко; Ростов-на-Дону: РГУПС, 2014. – 150 с. ISBN 978-5-88814-352-0.

9. Смагулов Д. К., Садыкова Р. К. Основы кластерной организации рынка туристских услуг // Вестник университета «Туран». – 2016. – № 4 (72). – С. 150–154. EDN: UZMWAL.

10. Кравченко А. Е. Методика оценки конкурентного потенциала субъектов перевозочного бизнеса, осуществляющих гибкие транспортные услуги пассажирским автомобильным транспортом в курортных зонах // Транспорт: наука, техника, управление. – 2013. – № 1. – С. 80–83. EDN: PVEAMR.

11. Кравченко А. Е., Кравченко Е. А., Осенняя А. В. Геоинформационные системы в логистических процессах на пассажирском транспорте: теория и практика: Монография. – Краснодар: Изд. КубГТУ, 2018. – 228 с. ISBN 978-5-8333-0735-9.

12. Кравченко А. Е. Особенности транспортного обслуживания населения курортных зон пассажирским автобусным транспортом // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2010. – № 3. – С. 45–52. EDN: RSDSAN.

13. Богданова Т. В., Ощепкова Е. С. Исследование влияния процессов сезонности на качество обслуживания пассажиров авиакомпаний в аэропорту отправления // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2015. – № 11. – С. 83–89. EDN: VJFNNH.

14. Кравченко А. Е., Кравченко Е. А., Десятков Я. М. Основные инновационные направления развития науки в области экологии и транспорта будущего // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2010. – № 2. – С. 33–38. EDN: RSDRUJ.

15. Донченко В. В., Куравцев В. А. Исследование элементов городской инфраструктуры для безопасного передвижения средств индивидуальной мобильности. Вестник СибаДИ. – 2023. – № 20 (3). – С. 338–349. EDN: BVBDTX. DOI: <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2023-20-3-338-349>.

16. Герами В. Д. Методология формирования системы городского общественного транспорта / Дис... докт. тех. наук. – М.: МАДИ, 2001. – 328 с. EDN: QDMOQN.

17. Корчагин В. А., Гринченко А. В. Методы прогнозирования спроса на услуги городского пассажирского транспорта // Сб. тезисов докладов научн. конф. студентов и аспирантов ЛГТУ. – Липецк: ЛГТУ, 2004. – С. 142–145.

18. Мамаев Э. А., Хашев А. И. Моделирование транспортных систем: выбор системы поддержки принятия решений // В сб. «Транспорт и логистика: инновационное развитие в условиях глобализации технологических и экономических связей». – Ростов-на-Дону, РГУПС, 2017. – С. 172–176. EDN: ZGGLBF.

19. Максимова С. Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона / Автореф. дис... канд. экон. наук. – Ставрополь: Сев.-Кав. гос. техн. ун-т, 2010. – 21 с. EDN: NLHIXH.

20. Кравченко А. Е. Основные направления устойчивого развития и функционирования пассажирского автомобильного транспорта // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2010. – № 10. – С. 85–90. EDN: RSGFHV.

21. Кравченко Е. А., Кравченко А. Е. Современное состояние и перспективы устойчивого развития пасса-





жирского автомобильного транспорта в России // Успехи современного естествознания. – 2011. – № 2. – С. 130–134. EDN: NBFNYN.

22. Якимов М. Р., Арпеева А. А. Транспортное планирование. Особенности моделирования транспортных потоков в крупных российских городах: монография. – М: Логос, 2016. – 280 с. ISBN 978-5-98704-709-5.

23. Hensher, D. A., Golob, T. F. Bus rapid transit systems: a comparative assessment. Transportation, 2008, Vol. 35, Iss. 4, pp. 501–518. DOI: 10.1007/s11116-008-9163-y.

24. Odeck, J. The effect of mergers on efficiency and productivity of public transport services. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2008, Vol. 42, Iss. 4, pp. 696–708. DOI: 10.1016/j.tra.2007.12.004.

25. Sheth, Ch., Triantis, K., Teodorović, D. Performance evaluation of bus routes: a provider and passenger perspective. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Vol. 43, Iss. 4, pp. 453–478. DOI: 10.1016/j.tre.2005.09.010.

26. Boudali, I., Ben Jaafar, I., Ghedira, Kh. Distributed decision evaluation model in public transportation systems. Engineering Applications of Artificial Intelligence, 2008, Vol. 21, Iss. 3, pp. 419–429. DOI: 10.1016/j.engappai.2007.05.007.

27. Кравченко А. Е., Кравченко Е. А., Кравченко Е. Е. Основные направления транспортно-логистического обеспечения качественного уровня обслуживания населения и отдыхающих Краснодарского края автомобильным транспортом // Формирование транспортно-логистической инфраструктуры. Приграничное сотрудничество России и Казахстана: материалы 2-й междунар. науч.-практ. конф. – Омск: Изд. СибАДИ, 2007. – С. 133–136. EDN: VOAULX.

28. Гудков В. А., Бочкарева М. М., Дулина Н. В., Овчар Н. А. Качество пассажирских перевозок: возможность исследования методами социологии: Учеб. пособие. – Волгоград: ВолГТУ, 2008. – 163 с. ISBN 978-5-9948-0123-9.

29. Козлов И. Г., Кутепова Г. Н. Повышение качества транспортного обеспечения как метод повышения конкурентоспособности туристского продукта // Транспортное дело России. – 2013. – № 6–2. – С. 92–93. EDN: RYZRGE.

30. Шагинян С. Г., Радченко Е. В. Качество транспортного обслуживания как условие экономической безопасности предприятия-перевозчика // В сб. «Экономико-правовые механизмы обеспечения национальной безопасности». Материалы Всероссийской национальной научно-практ. конференции. – Ростов-на-Дону, РГУПС, 2017. – С. 88–91. EDN: VXODZR.

31. Трофименко Ю. В., Якимов М. Р. Методика оценки эффективности реализации транспортного

спроса на урбанизированной территории // Транспорт Урала. – 2010. – № 3 (26). – С. 34–39. EDN: MVLHWL.

32. Якунин Н. Н., Котов В. В., Якунина Н. В. Влияние подготовленности перевозчика на качество услуг пассажирского автомобильного транспорта // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2012. – № 6 (28). – С. 54–61. EDN: PJJMNB.

33. Богдарецкий А. В. Спрос и предложение на рынке транспортных услуг // Актуальные вопросы современной науки. – 2008. – № 3. – С. 351–357. EDN: RCCODB.

34. Будрина Е. В., Логинова Н. А. Механизм управления системой городского пассажирского транспорта // Транспорт Российской Федерации. – 2012. – № 3–4 (40–41). – С. 30–33. EDN: PBZHVf.

35. Анненков А. В. Организация производства и управление транспортной компанией в условиях конкуренции на транспортном рынке: Монография. – М.: РГОТУПС, 2003. – 245 с. ISBN 5-7473-0140-3.

36. Бусыгин А. В. Социальная ответственность бизнеса как результат социализации в современных экономических условиях // Вестник Московского университета МВД России. – 2014. – № 7. – С. 238–241. EDN: SKCPAJ.

37. Брагин Д. Ю. Управление взаимодействием туристских и транспортных предприятий / Автореф. дис. ... канд. экон. наук. – СПб.: С.-Петерб. гос. ун-т экономики и финансов, 2002. – 17 с.

38. Блинов А. О., Рудакова О. С. Механизм стратегического управления организациями в условиях неопределенности // Экономика. Налоги. Право. – 2015. – № 3. – С. 82–86. EDN: UC1KZJ.

39. Владимиров И. Г. Интеграционные процессы в развитии компаний: Монография. – М.: ГУУ, 2007. – 200 с. ISBN: 978-5-215-01948-1.

40. Макеев В. А. Интеграционные процессы в транспортной деятельности: целевые ориентиры и граничные параметры // В сб.: «Экономико-правовые механизмы обеспечения национальной безопасности». Материалы Всероссийской национальной научно-практ. конференции. – Ростов-на-Дону: РГУПС, 2017. – С. 125–129. EDN: YQTEQU.

41. Ситникова Л. В. Управление развитием интегрированной производственно-экономической системы на основе методологии структурной интеграции / Автореф. дисс... докт. экон. наук. – Уфа, УфГАТУ, 2011. – 41 с. EDN: QHTCUF.

42. Щепакин М. Б., Хандамова Э. Ф. Формирование интегративного мультипликативного эффекта в маркетинговом коммуникационном пространстве // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 6. – С. 894–899. EDN: TQVHUB. ●

Информация об авторе:

Кравченко Алексей Евгеньевич – доктор экономических наук, кандидат технических наук, доцент, профессор кафедры транспортных сооружений имени профессора К. А. Дарагана Кубанского государственного технологического университета, Краснодар, Россия, ripsan2003@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 22.09.2023, одобрена после рецензирования 22.03.2024, принята к публикации 25.03.2024.

От редакции: Редакция, отмечая актуальность заявленной автором темы, полагает, что в ходе дальнейших исследований заслуживают более детальной проработки вопросы построения инициатором коммуникационно-стратегической бизнес-системы, механизма реализации предложенной концепции на практике, влияния существующих регуляторных документов и практик и необходимости в будущем создания или изменения нормативной и правовой базы. В этом плане публикуемая статья и предложения автора могут стать основой для продолжения научного обсуждения данной проблематики.