

Санкт-Петербургский государственный университет

ЛЮБЧИК Александр Иванович

Выпускная квалификационная работа

Транспортное обеспечение туризма в городе Севастополе

Уровень образования: магистратура

Направление 05.04.02 «География»

Основная образовательная программа

ВМ.5840 «Экономическая география и цифровая пространственная
аналитика»

Научный руководитель:

к.г.н., доцент Шелест К.Д.

Рецензент:

к.г.н., доцент Каширина Е.С.

Санкт-Петербург

2022

Аннотация. В данном исследовании изучается роль транспортных перевозок в туризме и проводится оценка транспортного обеспечения для повышения конкурентоспособности туристской отрасли в городе Севастополе. В работе описаны различные виды транспорта: автомобильный, морской, железнодорожный и воздушный во внешних и внутренних перевозках туристов, а также выявляются перспективные направления развития транспортного обеспечения туризма Севастополя.

Annotation. This study aims to investigate the role of transportation in tourism and assesses transport provision to improve the competitiveness of the tourism industry in the city of Sevastopol. The paper describes various types of transport: road, sea, rail and air in the external and internal transportation of tourists, and also identifies promising areas for the development of transport provision for tourism in Sevastopol.

Содержание

Введение.....	4
ГЛАВА 1. Теоретические основы транспортного обеспечения в туризме	6
1.1 Транспортная составляющая туристского продукта.....	6
1.2 Методологические основы исследования транспортного обеспечения туризма	12
1.3 Правовые основы транспортного обеспечения туристов	16
ГЛАВА 2. Особенности транспортных перевозок в туризме города Севастополя и Республики Крым.....	26
2.1 Роль транспортных перевозок в туризме города Севастополя и Республики Крым	26
2.2 Автомобильные транспортные перевозки города Севастополя и Республики Крым.....	30
2.3 Морские транспортные перевозки города Севастополя и Республики Крым	35
2.4 Железнодорожные транспортные перевозки города Севастополя и Республики Крым	38
2.5 Воздушные транспортные перевозки города Севастополя и Республики Крым	42
3 Глава. Оценка транспортного обеспечения туризма в городе Севастополе	45
3.1 Оценка транспортного обеспечения туризма города Севастополя	45
3.2 Перспективы и проекты развития транспортного обеспечения для повышения конкурентоспособности туризма в городе Севастополе	52
Заключение	58
Список литературы	62
Приложения	68

Введение

Актуальность темы исследования состоит в том, что транспортное обеспечение туризма играет важную роль в общем впечатлении о туристском продукте и воздействует на развитие туризма, помогает создавать новые виды туризма и новые туристские направления. Также транспортное обеспечение является одним из значимых компонентов туристско-рекреационного потенциала территории и способствует экономическому развитию регионов. В зависимости от продолжительности и дальности туристической поездки, транспортные перевозки могут занимать основную долю в цене тура. Развитие транспортного обеспечения туризма необходимо для привлечения туристов, обеспечения потребностей населения в транспортных услугах, сохранения туристских и природных ресурсов, и устойчивого развития территории в целом. Транспортное обеспечение туризма в городе Севастополе необходимо для увеличения объемов туристических потоков, которые оказывают положительное воздействие на территориальное развитие и являются дополнительным конкурентным преимуществом экономики субъекта.

На сегодняшний день отрасли туризма и транспорта сталкивается с серьезными проблемами из-за пандемии COVID-19 и геополитики. Сохраняются серьезные ограничения на поездки, разрываются цепочки поставок, резко снижается количество международных туристов, а ограничения на полеты из России парализуют организованный выездной туризм. Все эти факторы делают исследования по решению проблем и способам восстановления отраслей туризма и транспорта, а также по поиску новых возможностей в развитии внутреннего туризма особенно актуальными.

Научная новизна исследования заключается в разработке методики по оценке транспортного обеспечения туризма на основе теоретического анализа, проведении социально-экономической оценки транспортного обеспечения туризма и выявлении особенностей транспортного обеспечения туризма в городе Севастополе. По результатам исследования выявлены перспективы развития транспортного обеспечения в туризме города Севастополя.

Цель исследования: определить роль транспортных перевозок в туризме и использовать методы исследования транспортного обеспечения для повышения конкурентоспособности туризма в Севастополе.

Задачи исследования:

1. Провести теоретический анализ и дать оценку транспортной составляющей туризма;

2. Проанализировать и обобщить основные научные методы исследования транспортного обеспечения в туризме,
3. Выявить экономико-географические особенности использования видов транспорта в перевозках туристов в городе Севастополя;
4. Дать социально-экономическую оценку транспортного обеспечения туризма в городе Севастополе;
5. Выявить перспективные направления развития транспортного обеспечения туризма города Севастополя.

Объектом исследования данной работы являются транспортные пассажирские перевозки города Севастополя, в контексте развития туризма.

Предметом исследования данной работы являются внутреннее и внешнее транспортное обеспечение в отрасли туризма в городе Севастополе.

Методы исследования. В работе использовались аналитический, сравнительно-географический, картографический, статистический и историко-географический методы, в сочетании с системным подходом к исследованию транспортного обеспечения туризма.

Апробация и внедрение результатов исследования. Результаты теоретического анализа научно-исследовательской работы использовались для подготовки и проведения лекции по теме исследования в рамках курса «География транспорта и основы логистики» для студентов 3 курса бакалавриата географии в Санкт-Петербургском государственном университете.

Структура выпускной квалификационной работы. Данная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Работа состоит из 87 страниц, 4 таблиц, 11 рисунков, 9 картосхем. Список литературы включает 84 наименования.

ГЛАВА 1. Теоретические основы транспортного обеспечения в туризме

1.1 Транспортная составляющая туристского продукта

Транспорт является одним из важнейших компонентов почти любой отрасли экономики, особенно такой как туризм. В основном, именно благодаря развитию скоростных видов транспорта, которые позволили быстро совершать поездки на большие расстояния и возник туризм в современном виде. Развитие туризма невозможно без совершенствования транспортного обеспечения, которое дает возможность расширять географию путешествий и формировать транспортную коммуникацию между территориями. Временные выезды посетителей в другие государства и регионы своей страны со своих мест проживания, а также в большинстве случаев с дальнейшим активным передвижением на этих территориях временного пребывания с целью отдыха, познания новых мест, оздоровления, профессионально-деловой деятельности, спорта и иных целей помимо трудоустройства – является сутью отрасли туризма, что непосредственно связано с транспортным обеспечением и требует развития транспортной инфраструктуры (Артемова, 2011).

Путешествие – перемещение людей во времени и пространстве, а человек, осуществляющий путешествие, вне зависимости от используемых средств передвижения, направлений и целей – называется путешественником (Лойко, 2001).

Туризм и путешествия – два неразделимо связанных понятия, описывающие определенный образ жизнедеятельности человека, при котором имеется отличительное действие, определяющее непосредственно путешествие от других сфер деятельности, такое как временное перемещение человека в другое место, регион или страну, отличную от его обычного проживания. Туристом, в свою очередь, называется человек, участвующий или совершающий туристскую поездку, путешествие или поход в группе или индивидуально. По определению ООН, турист – это лицо, пребывающее на определенной местности сроком более чем на одну ночь и менее чем на год. Таким образом, туризм – это особый массовый вид путешествий, совершаемых собственно туристами, и имеющий четко определенные цели туризма, а также это деятельность по организации и сопровождению таких путешествий. Туристская деятельность осуществляется различными предприятиями отрасли туризма и смежных отраслей, в том числе и транспорта. Также туризм, в отличие от путешествий испытывает сильное влияние экономики и политики, а также обладает дуализмом внутренней природы явления (Буйленко, 2008; Лойко, 2001).

Национальный туристский продукт складывается из всего что способна предложить дестинация, для удовлетворения потребностей туриста. Иными словами, это комплекс туристских ресурсов территории, таких как природно-климатические условия и культурно-историческое наследие, а также это могут быть отраслевые предприятия по предоставлению туристских услуг, товаров и смежные предприятия по обеспечению туризма, к примеру транспортные компании. За потребляемы туристский продукт турист расплачивается средствами, привезенными из другой местности, региона или государства, что формирует финансовые потоки, которые обеспечивают создание новых предприятий, рабочих мест и создает базу налогообложения. Оттого насколько качественно ведется управление туристскими ресурсами, зависит доходность отрасли туризма, транспорта и других смежных отраслей (Биржаков, 2007).

Туризм в значительной степени зависит от транспорта, его скорости, удобства и безопасности, предоставляемых во время передвижения туристу. Из-за того, что транспортные системы в некоторых странах и регионах не соответствуют мировым нормам и стандартам, а многие проекты строительства транспортной инфраструктуры требуют для своей реализации больших инвестиций и времени, развитие туризма сдерживается (Лойко, 2001).

В прошлом, до эпохи научно-технического прогресса XIX и XX века путешествия могли продолжаться годами и десятилетиями. Благодаря развитию скоростного транспорта сегодня можно довольно быстро, за часы или считанные дни, преодолевать большие расстояния и добраться практически до любой точки нашей планеты. Именно с начала эпохи научно-технического прогресса в сфере перевозок наступила эра туризма для миллионов человек. Наибольшей активности развитие туризма достигло во второй половине XX века с создания широкофюзеляжных воздушных пассажирских лайнеров способных осуществлять масштабные дальнемагистральные перевозки через океаны на дальние расстояния (Биржаков, 2007).

В СССР вплоть до 1991 года была единая транспортная система, включавшая в себя автомобильный, речной, морской, железнодорожный и авиационный транспорт и обеспечивавшая потребности как международного, так и внутреннего туризма. В общей структуре туристских услуг доля транспортного обслуживания составляла более 40%, а в туристской транспортной системе СССР было задействовано около 180 тыс. человек. В современной России рыночные отношения и антимонопольное законодательство поспособствовали децентрализации туризма, в особенности его транспортной системы. Все это привело к тому что на сегодняшний день не существует единой транспортной системы, обслуживающей туризм, а потребность в перевозках регулируется спросом по

каждому виду транспорта. Также многие транспортные предприятия и компании, помимо перевозки туристов, обеспечивают перевозку обычных пассажиров и грузов, не имеющих отношения к туризму, что вызывает серьезные проблемы для транспортных компаний из-за сезонного характера туризма (Гуляев, 2003).

В настоящее время основная задача туриста – как можно быстрее добраться к месту или стране путешествия, при этом сократив по времени основной этап перемещения, и совершить главную часть путешествия именно в месте дестинации. Однако также существуют и круизные маршруты, где перемещение составляет часть путешествия, а пассажир проживает на круизном лайнере, железнодорожном транспорте или автобусе. Стоит заметить, что круизных путешественников чаще приравнивают к экскурсантам, а не туристам, а сами круизные путешествия не относятся к типичным туристским.

Типичные туристские предприятия отличаются от не типичных туристских предприятий, тем, что обслуживание туристов составляет более 60% от их всего объема деятельности. Данный вопрос важен при решениях связанных с предоставлением льгот на налогообложение в особых туристско-рекреационных экономических зонах. Предприятия смежных отраслей также предоставляют свои услуги туристам, но вместе с тем и обслуживают другие категории населения. В туристско-рекреационных экономических зонах могут устанавливать свои минимальные объемы по деятельности связанной с туристами, в зависимости от характера деятельности и месторасположения.

Туристские услуги – элементы и комплексы элементов туристских продуктов в отраслях транспортных перевозок, средств размещения, питания и экскурсионных услуг, которые удовлетворяют потребности туриста в ходе путешествия. Отличие услуги от товаров заключается в том, что она возникает только в месте потребления. Материальные товары создаются заранее, и затем доставляется потребителю и потребляется в месте, обычно отличном от места его производства. Однако услуга также требует подготовки, такой как обучение персонала и подготовки оборудования необходимых для создания этой самой услуги. Туристскую услугу можно назвать невидимым товаром, а процесс ожидания этой услуги можно сравнить с временем доставки материального товара потребителю. Также большая доля услуг требует использования материальных предметов, к примеру, для осуществления услуги транспортной перевозки необходимо транспортное средство, обученный специалист по управлению этим транспортным средством и целая инфраструктура обеспечения перевозки (Биржаков, 2007).

Передвижение туриста в ходе путешествия может быть активное (осуществляемое силами самого человека – пеший туризм, велосипедное путешествие, гребля, плавание, скалолазания и т.д.) и пассивное, с помощью различных видов транспортных средств.

В процессе создания и потребления туристской услуги участвуют различные в средства и применяется большое количество способов и методов перевозки. Транспортные средства помимо основной функции перемещения туристов могут являться средством размещения (круизное судно, туристский железнодорожный транспорт, спальный автобус), развлекательным объектом (шоу, выставки, спортивные соревнования, поездка с целью развлечения), индивидуальным средством передвижения (аренда и прокат автомобилей, судов и т.д.) и оказывать, соответственно, услуги размещения, развлечения, аренды и проката.

На пассажиропоток туристов, путешествующих различными видами транспорта, влияют такие факторы как: длина маршрута и время до достижения дестинации, платежеспособность и мобильность туриста, развитость транспортной инфраструктуры, безопасность и комфорт поездки. Расстояние и время необходимое для осуществления путешествия играет важную роль при выборе средства передвижения и при выборе необходимо учитывать за какое время и с какой скоростью тот или иной вид транспорта преодолевает различные расстояния, так на маршрутах от 5 до 500 км. выгодно пользоваться автомобильным транспортом, маршруты от 30 до 1500 км. рационально преодолевать на железнодорожном транспорте, а от 500 км. использовать авиационный транспорт (Рисунок 1).

Еще одним немаловажным фактором при перевозке туристов и пассажиров является мобильность населения, которая зависит от его платежеспособности, образа жизни, обычаев и традиций. Стоимость перевозок в СССР была невысокой относительно платежеспособности населения, а многие также пользовались различными льготами на проезд, что приводило к высокой мобильности населения. (Галабурда, 2011).

В постсоветское время в России снизилась мобильность населения в связи с уменьшением платежеспособности населения и выросших транспортных тарифов. Уровень жизни и платежеспособность населения достаточно сильно влияют на такие факторы как доступность перевозок для населения, увеличение количества маршрутов и частоты поездок транспорта, повышение мобильности населения и массовости перевозок, а также увеличения количества туристов, что способствует созданию новых рабочих мест в транспортной отрасли.

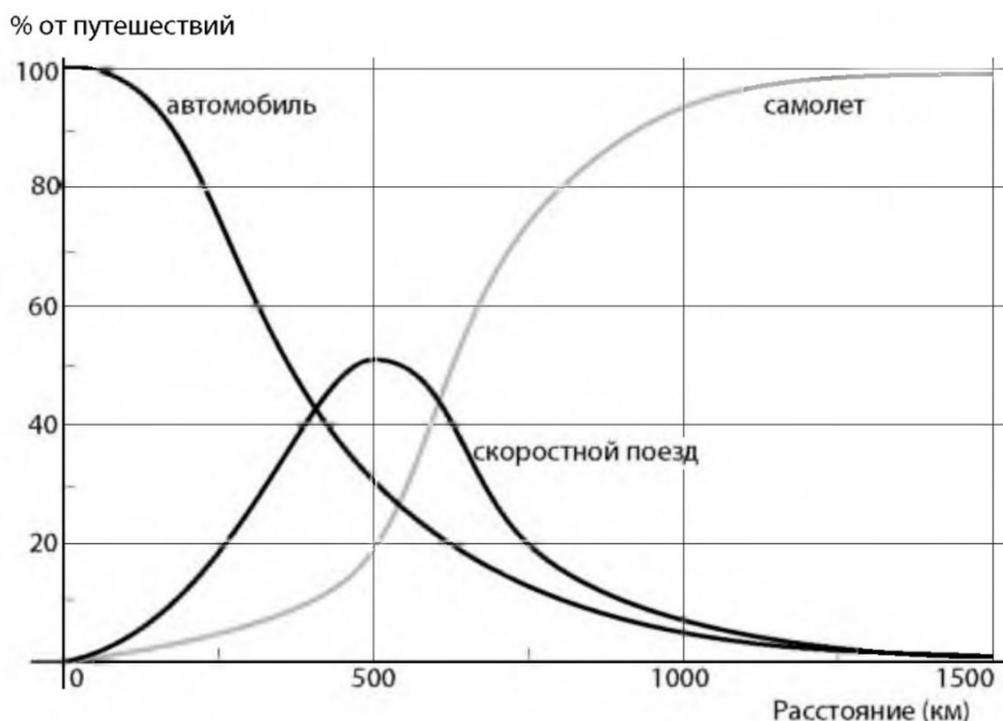


Рисунок 1. Сравнение эффективности наземных автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок. (Источник: Биржаков, 2007).

При выборе транспортного средства важным фактором также является уровень комфорта и безопасности. Самым комфортабельным транспортным средством считаются круизные суда, а самым опасным – автомобильный транспорт. В общем при осуществлении путешествия для туриста важнейшими факторами выбора транспортного средства является: стоимость поездки, скорость средства передвижения, услуги питания во время поездки, уровень комфорта и безопасности, наличие багажа, а также широкий обзор местности с транспортного средства (Артемьева, 2011).

Стоимость транспортных перевозок зависит от количества положительных факторов, однако никакое средство передвижения туристов не может удовлетворить сразу все требования. Например, скорость воздушного транспорта при высоком уровне сервиса связана с высокой ценой поездки, морской транспорт хоть и обладает большой пассажироместимостью и высоким уровнем комфорта, но при этом имеет низкую скорость и мобильность и т.д. В Таблице 1 представлена оценка автомобильного, водного, железнодорожного и воздушного транспорта по различным показателям.

Также большую значимость при выборе транспортного средства имеет фактор физического состояния туриста, его способность переносить нагрузки и возраст. Для среднестатистического человека какое-либо серьезное перемещение, отличающееся от ежедневного или часто совершаемого, связано с физической и моральной нагрузкой. Исключение составляет лишь небольшая группа населения, спокойно переносящая

процесс перевозки, которая чаще всего связана с командировочной деятельностью или работает в транспортной отрасли (Зорин, 2005).

Таблица 1. Балльная оценка транспортных средств по различным показателям (по 10-балльной шкале) (Составлено автором на основе источника: Артемьева, 2011).

Критерии оценки	Виды транспортных средств			
	Автомобильные	Водные	ЖД	Воздушные
Стоимость перевозки	6	3	8	1
Эксплуатационная скорость	4	2	6	10
Мобильность	10	1	1	5
Вместимость	1	8	6	7
Уровень комфорта	6	8	4	6
Безопасность движения	5	5	6	7
Возможность остановки по пути следования по желанию туристов	10	1	1	1
Возможность длительного жизнеобеспечения в пути	2	10	5	5
Удельные капитальные затраты	10	1	5	2
Экологическая безопасность	6	6	7	8

Еще один фактор, который стоит учитывать, это то, что в разных государствах сильно отличается степень развитости транспортной инфраструктуры и виды транспортных систем. В США хорошо развиты автомобильные перевозки и имеется множество автомагистралей, в Европе популярен железнодорожный и автомобильный транспорт, а в европейской части Российской Федерации достаточно хорошо развита железнодорожная сеть. Однако также существуют страны, такие как Афганистан, в которых полностью отсутствуют железные дороги.

В последние два столетия произошло становление и интенсивное развитие технических средств перевозок благодаря научно-техническому прогрессу. На сегодняшний день совершенствование транспортных средств и методов создания новых видов перевозок осуществляется в следующих направлениях:

- сокращение времени путешествия и увеличение скорости передвижения, посредством строительства новых скоростных транспортных средств, скоростных дорог и магистралей);
- совершенствование всех систем безопасности перевозок;
- повышение уровня комфорта и увеличение числа услуг в поездке;
- увеличения пассажироместимости транспортной единицы;
- использования продуктов новых технологий, материалов, энергоносителей и новых систем автоматизации;
- удешевления стоимости перевозки за счет массовости;
- уменьшения вредного влияния на окружающую среду.

Развитие транспортного обеспечения оказывает сильное влияние на развитие общества, расширение коммуникативных связей, развитие промышленности и хозяйства, создание рабочих мест, привлечение инвестиций, повышение мобильности населения, развитие туристской отрасли и инфраструктуры. Дороги соединяют города и населенные пункты, повышают оперативность управления регионами, что важно для государства, повышают доступность туристских регионов и туристских объектов, способствуют привлечению туристских потоков в регион или местность.

1.2 Методологические основы исследования транспортного обеспечения туризма

На сегодняшний день в работах, посвященных туризму преобладает системный подход, так как именно в рамках данного подхода были получены наиболее значимые результаты. Появление в середине прошлого века ситуационного и процессного подходов, а следом и других подходов отвергает универсальность системного подхода. Однако совсем отказаться от системного подхода, было бы нецелесообразно. Помимо системного подхода применяется сравнение, анализ и исторический подход, потому как рассмотрение опыта предыдущих поколений и исследование зарубежных примеров, а также их осмысление помогает сформировать проблему и направления собственного исследования (Гечебаев 2010).

При оценке транспортного обеспечения туризма возможно использование иерархии подходов, ряда подходов, или алгоритма подходов, сформированного на целеполагании и ранжировании подходов по всем четырем уровням методологии. На каждом уровне возможно использование нескольких подходов.

Одной из наиболее используемых методик в рамках системного подхода является системный анализ. Применение 12 этапов системного анализа в исследовании сформировать содержание проблемы и способы ее решения:

1. Формулировка проблемы.
2. Определение задач и целей
3. Установление границ системы.
4. Выделение элементов, переменных и факторов в пределах системы
5. Определение целостности системы.
6. Оценка возможностей элементов системы
7. Формирование структуры системы.
8. Установка функций.
9. Согласование целей системы и ее элементов.
10. Оценка аддитивности, эмергентности и синергии
11. Строительство системной модели и ее исследование
12. Построение комплексной программы развития системы (Ведерникова, 2018).

Элементы транспортной инфраструктуры туризма неразрывно связаны между собой. На транспортное обеспечение туризма рост пассажиропотока влияет таким образом, что увеличивает доходность деятельности всех элементов туризма и транспорта, и приводит к спросу на транспортные услуги транспортной и туристской отраслей, что в свою очередь вызывает конкуренцию из-за которой снижается стоимость услуг и улучшается качество обслуживания. Увеличение пассажиропотока ведет к росту числа туристов, и оказывает влияние на экономику территории, на количество рабочих мест, подъёму доходов местных жителей и как следствие росту мобильности населения что напрямую указывает на показатель социально-экономического развития территории. Тем не менее рост числа туристов и пассажиропотока имеет и недостатки, связанные с угрозами для туристских ресурсов и экологии, а увеличение доходов местных жителей будет также поддерживать не только внутренний, но и выездной туризм (Котельникова, 2014).

Главная цель управления транспортным обеспечением в туризме – это рост продуктивности экономической деятельности туризма, прибыльности предприятий в отрасли транспорта и туризма, числа рабочих мест и развитие туристского потенциала территории.

Основные задачи транспортного обеспечения туризма – это оказание трансферных услуг, обеспечение туристам доступа к туристским ресурсам,

использование дополнительных возможностей передвижения туристов на дестинации, а также обеспечение досуга, размещения, информационных услуг и места для питания.

Логичным дополнением системного подхода служат ситуационный и процессный подходы, а их использование в управлении транспортным обеспечением туризма целесообразно по той причине, что в отрасли транспорта и туризма большое внимание уделяется процессам, таких как например перевозки, планирования, обслуживания и организации. Таким образом процессный подход, использующий разбиение по процессам, усилением функциональности и эффективности, нацеленностью на результат, определении ответственных лиц за процессы, необходимо использовать в исследовании. Ситуационный подход может использоваться в управлении транспортным обеспечением в туризме, из-за сложностей в прогнозировании динамики транспортной и туристской систем, и возможности возникновения непредвиденных обстоятельств, требующих гибкости в управлении.

В системе туристского транспорта также используется логистический подход, преимущества которого заключаются в наличии большого числа потоков в условиях действия систем «Транспорт» и «Туризм», а также в их пересечении (Гечебаев М.Ю., 2010).

Транспортная инфраструктура туризма предоставляет транспортные и туристские услуги потребителям, а исходя из комплексности этой подсистемы можно определить ее уникальные свойства, которые необходимо принимать в расчёт при управлении предприятиями туристской системы.

1. Многозадачность, заключающаяся в том, что элементы транспортной инфраструктуры осуществляют широкий спектр услуг: перевозки, размещение, отдых, информация, связь и представляют часть туристского впечатления.

2. Коммуникативность – посредством элементов транспортной инфраструктуры туризма осуществляется связь между проводниками и потребителями транспортных туристских услуг.

3. Динамичность туризма и его подсистем

4. Сложносочиненная структура транспортного обеспечения туризма и отраслей транспорта и туризма, указывающая на зависимость транспортной инфраструктуры туризма от множества внутренних и внешних факторов влияния.

5. Вопрос безопасности в отрасли транспорта и туризма, занимающий одно из главных мест в транспортной инфраструктуре туризма, однако до сих пор туристы должным образом не информируются об угрозах для их жизни и здоровья.

6. Туристское впечатление складывается из множества различных элементов, а услуги транспортных предприятий занимают важную долю в общем туристском впечатлении от путешествия.

7. Туризм – это зона эластичного спроса, где изменяющиеся экономические условия заставляют элементы транспортной инфраструктуры туризма гибко реагировать на происходящие изменения.

Объектно-системный подход дает возможность исследовать каждый элемент транспортного обеспечения, как важную часть туристской системы и имеет все необходимые свойства как метод оценки транспортного обеспечения туризма. В качестве научного метода объектно-системный подход углубляет знания об объекте управления, его структуре, внешней и внутренней среде, а также системах, участвующих в деятельности объекта. Объектно-системный подход становится подходом нового уровня и способом управления, объединив в себе концепции и принципы научной школы, проектного, системного и маркетингового подходов.

В исследованиях транспортного обеспечения туризма также используется картографический метод, позволяющий визуализировать и моделировать характеристики транспортных сетей. Картографический метод в транспортном обеспечении связан со статистическим методом, который позволяет, проводить количественную оценку транспортной отрасли, провести анализ показателей густоты сети и концентрации тех или иных объектов транспортной инфраструктуры (Чибряков, 2014).

Различные подходы картографического метода в транспортном обеспечении туризма направлены на выявление и измерение географического распределения в потребностях транспорта и его сравнение с распределением качества услуг общественного транспорта. В целом известно, что большинство людей, сталкивающихся с проблемами транспортного обеспечения, проживают в местах с относительно плохим общественным транспортом. Эти районы лежат в основном на окраине города, а анализ транспортного обеспечения с помощью картографического метода позволяет определить приоритеты для корректировки услуг общественного транспорта или размещения социальных объектов для лучшего удовлетворения потребностей в поездках в обществе.

Ряд подходов картографического и математического методов для оценки транспортного обеспечения могут включать:

1. Моделирование сетевого питания (Network Supply Modeling). Включает в себя анализ и визуализацию сети автобусных маршрутов, остановок и расписаний, посредством определения расположения объектов, магазинов и т. д., а затем с помощью

транспортной модели измеряется качество поездок на общественном транспорте (маршруты, частота поездок, время в пути и стоимость проезда). В результате создается матрица обобщенных результатов затрат на поездки.

2. Измерение потребностей в транспорте в регионе (Area Transport Needs Measurement). Данный подход включает в себя сбор показателей транспортных потребностей для ряда областей и определение единой оценки потребностей для каждой области на основе относительных значений показателей, а затем визуализации этих данных в таблицах.

3. Анализ географических пробелов в потребностях транспорта (Needs Gap Analysis). Позволяет визуализировать территории с относительно низким количеством и качеством общественного транспорта.

Данные подходы можно удобно использовать при оценке транспортного обеспечения туризма, так как в основном туристы путешествуют на общественном транспорте в месте дестинации. Модель сети общественного транспорта измеряет доступность общественного транспорта для туристов, а подход географических информационных систем используется для отображения распределения выявленных пробелов между услугами и потребностями (Cuttie, 2004).

По мнению автора, наиболее эффективным способом визуализации оценки транспортного обеспечения туризма являются тепловые карты, показывающие геопространственные данные на карте в виде областей с разной концентрацией точек, разных цветов. Тепловые карты активно применяются в различных исследованиях динамики городской мобильности и хорошо известны для помощи в принятии решений и для выявления тенденций и необычных явлений в частных, общественных и общих видах транспорта. Присущий многомерный характер данных о городской мобильности потребовал разработки интерактивных методов визуализации, которые могут эффективно отвечать на аналитические задачи экспертов в предметной области и обеспечивать различные точки зрения на данные (Sobral, 2019; DeBoer, 2015).

1.3 Правовые основы транспортного обеспечения туристов

Формирование системы международных и внутренних пассажирских перевозок в любой стране мира не представляется возможным без присутствия правовой базы.

Базой для формирования международных договорно-правовых документов различных уровней, как многосторонних, так и двухсторонних, служат нормы и внутреннее законодательство отдельных стран, которые в разных странах существенно различаются. В зависимости от этого международные двусторонние и многосторонние

документы определяют в основном наиболее общие условия осуществления международных перевозок. В то же время внутренние нормативные документы и внутреннее законодательство определяют более конкретные условия их осуществления.

Международные перевозки – это перевозки, в которых средство передвижения пересекает границу хотя бы двух стран. Международные правовые документы часто включают конкретный круг вопросов: дорожное движение, условия работы экипажей, инфраструктура, налогообложение, требования к средствам передвижения, перевозка грузов и пассажиров, а также таможенные формальности (Кусков, 2008).

Правовое регулирование автомобильных перевозок.

В международном сообщении перевозка пассажиров регулируется Женевской международной конвенцией «Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа» от 1 марта 1973 г. В рамках Европейского Союза такие перевозки регулируются Европейской конференцией Министерства транспорта, Европейской экономической комиссией, Европейским соглашением о нерегулярных перевозках пассажиров автобусами, а также двусторонними правительственными соглашениями.

В данной конвенции указано, что при перевозке пассажиров перевозчик обязан выдать пассажиру или группе пассажиров индивидуальный или коллективный билет. Билет должен указывать имя и адресные данные перевозчика и содержать информацию о том, что при попадании договора под действие положений данной конвенции даже при любых имеющихся оговорках. В случае, когда перевозчиком выдается багажная квитанция, в ней указываются данные о характере и количестве багажа, сдаваемые перевозчику, а при просьбе пассажира данная квитанция должна быть обязательно выдана.

Перед перевозчиком стоит ответственность за ущерб, который связан со смертью, тяжелыми повреждениями или любого другого вреда, нанесенному пассажиру в результате происшествий, связанной с нахождением пассажира в транспортном средстве, даже во время его посадки и высадки или погрузкой и разгрузкой багажа. Если происшествие произошло из-за обстоятельств, которых перевозчик не мог избежать, то в таком случае он освобождается от ответственности.

По предъявлению исков и претензий в конвенции предусмотрены статьи. В отношении багажа претензии предъявляются перевозчику не позднее 7 дней со времени получения багажа. Иски, связанные с причинением вреда здоровью или смертью

пассажира, могут быть предъявлены в течении 3-х лет. Стоит сказать что Россия не утвердила эту конвенцию, но применяет часть ее положений при проведении международных перевозок. Следует отметить что Россия не ратифицировала данную конвенцию, но использует ряд ее положений при организации международных автоперевозок (Гвозденко, 2002).

- Регулярная перевозка – осуществляется с определенной частотой по обозначенному маршруту, высадка и посадка пассажиров осуществляется на специально отведенных местах остановок. Данные перевозки осуществляются только по заранее определенным тарифам и расписанию движения.
- Нерегулярная перевозка – осуществляется одним транспортным средством, на всем протяжении которой перевозиться одна и та же группа пассажиров и начинается, и заканчивается в месте назначения.

Достаточно часто производятся так называемые челночные перевозки, которые повторяют маршруты предварительно собранных пассажирских групп из точки отправления до точки назначения и обратно (Волошин, 2004).

Система регулирования автобусных перевозок пассажиров в мире начала формироваться с момента создания ООН в послевоенный период. В настоящее время в ООН работают 5 региональных комиссий, изучающих проблемы своих регионов в социально-экономической сфере, в которую входят и транспортные проблемы, а также рекомендует странам участницам и принимает участие в выполнении проектов развития.

- Российские организации в регламентации пассажирских перевозок автобусами
- Европейская экономическая комиссия (ЕЭК)
- Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)
- Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)
- Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) (Кусков, 2008).

Нормативно-правовые акты, регулирующие международные автобусные перевозки в Российской Федерации, включают:

1. Федеральный закон от 24 июня 1998 г. «О государственном контроле за осуществлением международных автобусных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (с изменениями от 2 января 2000 г.)
2. Приказ Минтранса России, ГТК России и ФПС России от 31 декабря 1999 г. №115/950/748 «О мерах по повышению эффективности взаимодействия

Российской транспортной инспекцией, Минтранса России, ГТК России и ФПС России в автомобильных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» и др.

3. Постановление Правительства РФ от 24 июня 1998 г. «О сборе за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам РФ» (с изменениями от 2 февраля 2000 г.).
4. Постановление Правительства РФ от 31 октября 1998 г. «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок» (с изменениями от 2 февраля 2000 г.) (Сиваков, 2000).

Во внутренних перевозках пассажиров автомобильным транспортом регулирующие документы включают:

- Положением об обеспечении безопасности перевозок пассажиров Министерства транспорта Российской Федерации и другими документами.
- Уставом автомобильного транспорта РФ (от 3 марта 1993 г.);
- Временными правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РФ (Артемова, 2011).

Правовое регулирование перевозок туристов морским транспортом.

Международные морские перевозки осуществляются в рамках межгосударственных соглашений и Афинской конвенции «О перевозке морем пассажиров и багажа», а также в рамках Международной Конвенции «Об охране человеческой жизни на море», принятой в Лондоне в 1974 г. и Международной Конвенции «Об унификации некоторых правил при перевозке морем пассажиров и их багажа», принятой в Брюсселе в 1967 г. (Гвозденко, 2002).

Россия является участницей афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и багажа. В данной конвенции определена ответственность за ущерб, возлагаемый на перевозчика в случае смерти пассажира или причинения физического вреда его здоровью, а также в случае повреждения или утраты багажа.

Морское судоходство находится в компетенции международной организации International Maritime Organization (ИМО). Данная организация формирует акты в вопросах морских перевозок, имеющих международный статус. Множество конвенций было ратифицировано именно благодаря ее деятельности:

- Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем;
- Международная конвенция об унификации некоторых правил перевозки морем багажа и пассажиров;
- Международная конвенция об охране человеческой жизни на море;
- Международная конвенция о поиске и спасении на море и др.

Документ кодекса торгового мореплавания Российской Федерации определяет понятие торгового мореплавания, согласно которому под ним подразумевается деятельность, в ходе которой используются суда для грузоперевозок, багажа и пассажиров, а также водного промысла различных биологических ресурсов, разведке и разработке ресурсов морского дна и недр, поисково-спасательной деятельности, ледокольной и лоцманской проводки, учебных, спортивных и культурных целей и т.д. (Спирин, 2001).

В случае, когда морская перевозка круизного характера, договор по ней дополняется рядом соглашений, которые касаются сферы обслуживания клиента, развлечения, питания и экскурсионной программы.

Правовое регулирование перевозок туристов речным транспортом.

Внутренний водный транспорт осуществляет перевозки пассажиров, согласно Кодексу внутреннего водного транспорта РФ, принятому в 2001 году. Положения данного кодекса действуют на внутренние водные пути Российской Федерации и находящиеся на них порты, судоходные сооружения, расположенные на водных путях, суда и другие плавучие объекты.

Кодексом предусмотрена возможность аренды судов на основании договора, заключенного между лицом, сдающим судно в аренду, и лицом, принимающим его в аренду. Детальнее эти вопросы рассмотрены в Правилах оказания услуг по перевозке пассажиров, грузов и багаже для личных нужд на внутреннем водном транспорте.

Международные перевозки и внутренние транзитные перевозки включают доставку туристов от места жительства до пункта обслуживания на маршруте, и от последнего пункта до места проживания, перевозки туристов во время путешествий и подвозку к началу маршрута турпохода, а также перевозку во время экскурсии.

Правовое регулирование железнодорожных перевозок туристов.

Под эгидой Лиги Наций в 1921 в испанском городе Барселона была принята Конвенция и Статут о свободе транзита. Страны принявшие эту конвенцию должны были способствовать между собой в осуществлении транзитных перевозок по железным дорогам и воздушным путям. Пограничные железнодорожные соглашения заключаются между железными дорогами граничащих стран.

Единая конвенция о международных перевозках (редакция 1980 г.), объединившая бернские конвенции, принятые в конце XIX в. рядом европейских государств. В ней отражены основные правила перевозки грузов и пассажиров на железных дорогах в международном сообщении.

Железнодорожные перевозки, осуществляемые между различными государствами, регулируются также рядом многосторонних и двусторонних соглашений, заключенных на правительственном уровне уполномоченными госорганами.

Объединения:

- Международный союз железных дорог, созданный в 1922 г. В 1975 г. была создана Международная конференция по пассажирским тарифам. Эта неправительственная организация занимается выработкой и согласованием тарифов на перевозки грузов и пассажиров между европейскими странами;
- Организация сотрудничества железных дорог, основанная в 1956 г. В настоящее время в нее входят более 19 государств;
- Международная ассоциация железнодорожных конгрессов, созданная еще в 1885 г. Ее основная цель - проведение конгрессов для обмена опытом по актуальным проблемам ж/д транспорта, опубликование и распространение технической информации.

Существует также целый ряд региональных объединений, занимающихся вопросами технического и технологического обслуживания пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок:

- Европейская конференция министров транспорта,
- Союз африканских железных дорог
- Латиноамериканская железнодорожная ассоциация
- Ассоциация высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте

Основными документами, регулирующими железнодорожные перевозки во внутреннем сообщении, являются Устав железнодорожного транспорта РФ (от 10 января 2003 г.), Федеральный закон от 25 августа 1995 г. "О федеральном железнодорожном транспорте", Федеральный закон от 17 августа 1995 г. "О естественных монополиях", Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, и грузов, для личных нужд на федеральном железнодорожном транспорте (от 11 марта 1999 г.) и др.

Последний Устав железнодорожного транспорта был принят Госдумой в январе 2003 г. Устав регулирует отношения, возникающие между пассажирами, перевозчиками, владельцами инфраструктур ж/д, владельцами ж/д путей необщего пользования, транспорта общего пользования и необщего пользования, а также устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Общие правила перевозки пассажиров в международном сообщении, в том числе и железнодорожным транспортом, регламентируются межправительственными соглашениями в рамках «Международной конвенции по контракту на путешествие» от 22 октября 1970 г., «Конвенция и статус о свободе транзита» от 20 апреля 1921 г., «Бернской конвенцией» 1961 г. и рядом других международных нормативных актов (Артемова, 2011).

Правовое регулирование перевозок туристов воздушным транспортом.

Воздушные сообщения как регулярные, так и нерегулярные проводятся для перевозок пассажиров и багажа. Перевозки воздушным транспортом чаще всего регулируются согласно с международным правом, когда перевозка является международной или национальным законодательством, когда она носит внутренний вид.

Воздушный транспорт имеет три уровня регулирования:

- международное регулирование;
- межправительственное регулирование;
- национальное регулирование.

Авиационные перевозки пассажиров в международном сообщении регулируются: Варшавской конвенцией "Соглашение для унификации основных правил международных воздушных перевозок" от 12 октября 1929 г. с изменениями и дополнениями 1955 и 1975 гг., а также Гаагским протоколом к ней и всеми текущими дополнениями и приложениями. Разработаны и применяются пакеты правил и норм, разработанные IATA. Национальное законодательство учитывает нормы Варшавской и

Гаагской конвенций. Варшавская конвенция является основой для страхования пассажиров, почты и багажа на международных авиаперевозках.

4 ноября 2003 г. вступила в силу Монреальская конвенция, заключенная в 1999 г., заключающаяся в внедрении двухуровневой системы ответственности и отмене лимитов определенных Варшавской конвенцией, по выплатам потерпевшим в авиакатастрофе, а также членам их семьи (Бутко, 2006).

Среди правовых документов:

- Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Рим, 1952)
- Соглашение о транзите по международным воздушным линиям (Чикаго, 1944)
- Соглашение о международном воздушном транспорте (Чикаго, 1944)
- Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 1963.).

Международные организации:

- Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
- Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

При выполнении международных полетов экипажи воздушных судов России руководствуются:

В воздушном пространстве России:

- Воздушным кодексом РФ, Положением об использовании воздушного пространства России, инструкцией по применению этого Положения;
- Основными правилами полетов в воздушном пространстве России и сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам. транспорт турист перевозка правовое

В воздушном пространстве иностранных государств:

- Воздушным кодексом РФ и Основными правилами полетов в воздушном пространстве России, если их положения не противоречат правилам, установленным в иностранном государстве;

- международными договорами России о воздушном сообщении и соответствующими разрешениями на полеты со стороны полномочных органов иностранных государств;
- Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенцией, 1944), соответствующими международными стандартами, рекомендациями, а также правилами полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых выполняется полет;
- сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам.

Право полетов над водным пространством регулируется Конвенцией по морскому праву в целом и двусторонними соглашениями между государствами при полетах над их территорией, на которую распространяется государственный суверенитет.

Правовое обеспечение внутренних авиаперевозок осуществляется регулированием воздушных перевозок во внутреннем сообщении России осуществляется Воздушным кодексом РФ, который был принят 19 февраля 1997 г.

Если перевозки осуществляются в чартерном режиме, то они регулируются чартерным соглашением, не вступающим в противоречия с Конвенцией и национальным законодательством. Исходя из 15 вышеперечисленных документов, приняты следующие определения:

- Внутренняя воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения, а также все пункты посадок, расположены на территории одной страны.
- Международная воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены на территории разных стран или если предусмотрены пункты посадки на территории другого государства (Артемова, 2011).

Рассматривая правовую деятельность в отношении города Севастополя и Республики Крым, необходимо рассмотреть вопрос международных санкции и ограничений в области туризма и транспорта.

По состоянию на сегодняшний день целый ряд транспортных предприятий на полуострове находятся под санкциями таких как: Севастопольский морской торговый порт, морской коммерческий порт Евпатории, морской порт Ялты, «Керченский морской торговый порт», морской торговый порт Феодосии.

Европейский союз ввел следующие ограничительные меры в отношении города Севастополя и республики Крым:

- приостановление всех инвестиций в Крым и Севастополь со стороны европейских физических и юридических лиц
- запрет на импорт из Крыма и Севастополя. ¹

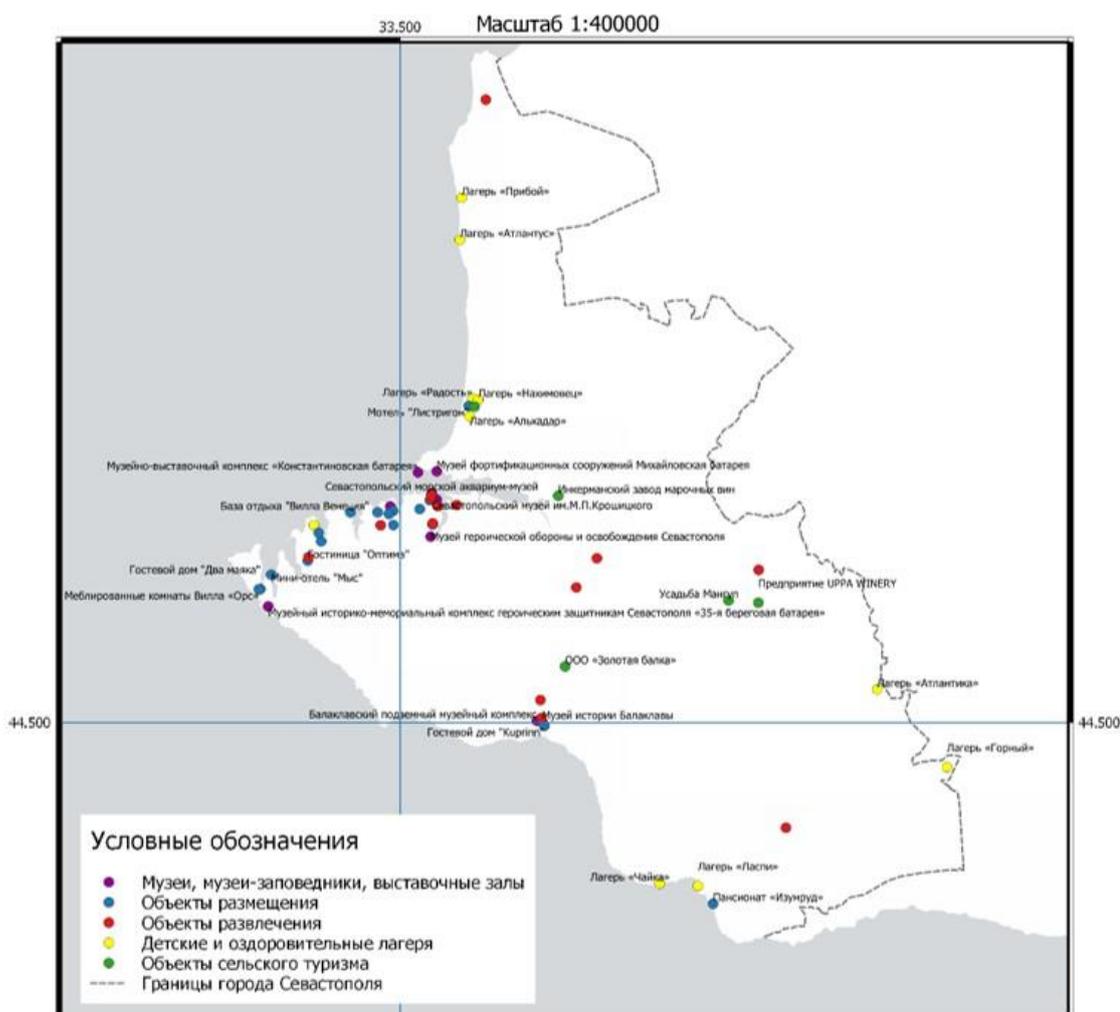
¹ https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/foraff/135804.pdf - EU Restrictive Measures, 29 April, 2014 / European union-EEAS. - 29.04.2014.

ГЛАВА 2. Особенности транспортных перевозок в туризме города Севастополя и Республики Крым

2.1 Роль транспортных перевозок в туризме города Севастополя и Республики Крым

Город Севастополь обладает богатыми туристско-рекреационными ресурсами, в городе находится 65 пляжей, 2175 культурно-исторических объектов, из которых 126 – объекты федерального значения и большое количество природных объектов, 1 объект наследия ЮНЕСКО. Численность населения города федерального значения Севастополя по данным Росстата на 2020 год – 529,8 тыс. человек, из которых в сфере туризма заняты 2%.²

В Приложениях 1-5 представлены данные по основным туристским объектам города Севастополя (Картосхема 1).



Картосхема 1. Основные туристские объекты города Севастополя (Составлено автором на основе Приложений 1-5).

² <https://nbc.rs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

Самыми посещаемыми музеями города являются «Государственный музей героической обороны и освобождения Севастополя» с средним годовым количеством посетителей в 671935 человек и «Государственно историко-археологический музей заповедник «Херсонес Таврический», который ежегодно посещает 551116 человек. Крупнейшим объектом размещения Севастополя по общему количеству номеров является пансионат «Изумруд» с 394 номерами, а самые большие детские лагеря по количеству мест это «Ласпи» (700 мест) и «Атлантус» (600 мест). Объектами сельского туризма выступают винодельческие предприятия. В Таблице 2 представлена информация о туристах, посещавших Севастополь.

Таблица 2. Портрет Севастопольского туриста и экскурсанта (Составлено автором на основе источника: <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ))

№	Наименование показателя	Турист	Экскурсант
1	Процент туристов в возрасте 18-30 лет	35	17
	Процент туристов в возрасте 30-55 лет	45	55
	Процент туристов в возрасте 55 лет	20	28
2	Сред. расходы в сутки гостя	2005 р.	1941 р.
3	Сред. кол-во человек, прибывших вместе	3	2,5
4	Сред. продолжительность пребывания в городе	3,6 дня	-
5	Процент гостей, путешествующих в одиночку	22	14
6	Процент гостей, путешествующих на личном автомобиле	29	34
7	Процент гостей, посетивших кафе и рестораны	52	72
8	Процент гостей, посещавших музеи	81	62
9	Процент гостей, посещавших объекты религиозного туризма и монастыри	22	24
10	Процент гостей, воспользовавшихся услугами катера или ялика	39	27
11	Процент гостей, посетивших город впервые	45	31
12	Процент гостей, в отелях и гостиницах	38	-
13	Процент гостей, арендовавших квартиру	35	-
14	Процент гостей, проживавших у друзей и родственников	6	-
15	Процент гостей, приехавших с детьми	22	28

Индустрия туризма в городе Севастополе является сложным межотраслевым комплексом, представленным большим числом предприятий из отрасли транспорта, турфирм, размещения, питания, а также развлечения и отдыха. По данным Правительства Севастополя за 2021 год объем туристского потока составил 560 тыс. человек.³ За 2020 год доля от деятельности гостиниц и предприятий общественного питания в валовом региональном продукте составила 4,6%, а деятельность предприятий в сфере культуры, развлечений, организации досуга и спорта составляла 1,8%. В 2016 году доля от деятельности гостиниц и предприятий общественного питания в валовом региональном продукте составляла 4,2%, а деятельность предприятий в сфере культуры, развлечений, организации досуга и спорта составляла 1,3%, что говорит о росте данных показателей и косвенно указывает на развитие отрасли туризма. Также с помощью других косвенных показателей виден активный рост туристского потока, к примеру, в коллективных средствах размещения Севастополя рост турпотока увеличился в 2 раза – в 2016 г. остановились 323 тыс. туристов, а в 2019 г. — 741 тыс. туристов. Транспортное сообщение в городе Севастополе также активно развивается. В планах на ближайшие несколько лет — реконструкция действующих транспортных узлов и расширение дорожной сеть (Каширина, 2020).

Транспорт играет важную роль в формировании отрасли туризма Севастополя и напрямую влияет на его социально-экономическое развитие. На сегодняшний день транспортная инфраструктура города Севастополя представлена железнодорожным, автомобильным, морским транспортом, а также воздушным транспортом через международный аэропорт Симферополя. Транспортная инфраструктура города сформировалась с учетом географических условий, характера распределения населения, специфики территориальной организации хозяйства, а также климата. Отличительной географической особенностью Севастополя является наличие незамерзающей морской акватории на юго-западном побережье Черного моря, изрезанной множественными бухтами, защищенными от ветров. Важнейшей задачей в развитии транспортной инфраструктуры Крыма и Севастополя является взаимодействие между полуостровом и материковой частью России. Современное экономико-географическое положение Крымского полуострова, определяемое, в том числе, и его транспортной составляющей, обусловлено на сегодняшний день не столько чисто географическими, сколько

³ <https://sev.gov.ru/info/news/> - Туристический поток в Севастополь 2021 / Правительство Севастополя, Официальный портал органов государственной власти.

геополитическими факторами (Концепция пространственного развития города федерального значения Севастополя, 2015).

Во второй половине XIX века связь Крымского полуострова с остальной частью Российской Империи осуществлялась через железную дорогу. В советское время усиливалась транспортная связь между Крымом и соседними регионами Украинской ССР, развивалось железнодорожное сообщение и автодороги. На протяжении XX века Крым активно развивался в качестве курортного региона и из-за этого отрасль транспорта становилась одной из важнейших в экономике полуострова. Каждый год Крымский полуостров посещало до 10 миллионов туристов, стремившихся как побывать на одном из курортов, так и посетить другие города Крыма. По этой причине на полуострове стремительно развивалась система региональных перевозок, железнодорожное и авиасообщение. Почти во всех районных центрах Крыма действовали аэропорты областных авиалиний, а в регулярных перевозках активно использовались вертолеты. Также в Крыму насчитывалось три больших гражданских аэропортов: «Центральный» и «Заводское» в Симферополе, а также аэропорт в Керчи, которые связывали полуостров со всеми регионами страны. После развала СССР транспортные связи Крымского полуострова претерпели сильные изменения, в частности, Крым стал сильнее ориентирован на транспортную систему Украины (Кодзова, 2015).

После присоединения Республики Крым и города Севастополя в 2014 году, во внешних транспортных связях полуострова вновь возникли изменения, связанные с геополитическими проблемами. Проблема транспортного сообщения с материковой Россией стояла наиболее остро до открытия автомобильной части Крымского моста в 2018 году и железнодорожной части в 2019 году. Так, из общего числа прибывших в Крым и Севастополь отдыхающих до 2014 г. большая часть использовали железнодорожный транспорт, а уже в 2015-2016 гг. подавляющее большинство туристов прибывали авиационным транспортом. Также, значительная доля туристов прибывали автотранспортом через Керченскую паромную переправу и границу с Украиной, затем - через Крымский мост. С открытием автомобильного и железнодорожного сообщения по Крымскому мосту значительная часть прибытий на Крымский полуостров осуществляется именно этим способом. При этом, доля авиатранспорта снизилась с 41 до 28% (Абибулаева, 2020).

В 2021 году Крым посетило 9 млн. туристов, что на 49% выше уровня 2020 и на 26% выше уровня 2019 года. Из числа туристов, посетивших Республику Крым 61%

осуществили поездку на автомобильном транспорте через Крымский мост, 30% воспользовались воздушным транспортом, 7% прибыло на железнодорожном транспорте и 2% прибыло на автомобильном транспорте через государственную границу Российской Федерации и Украины (Рисунок 2).⁴

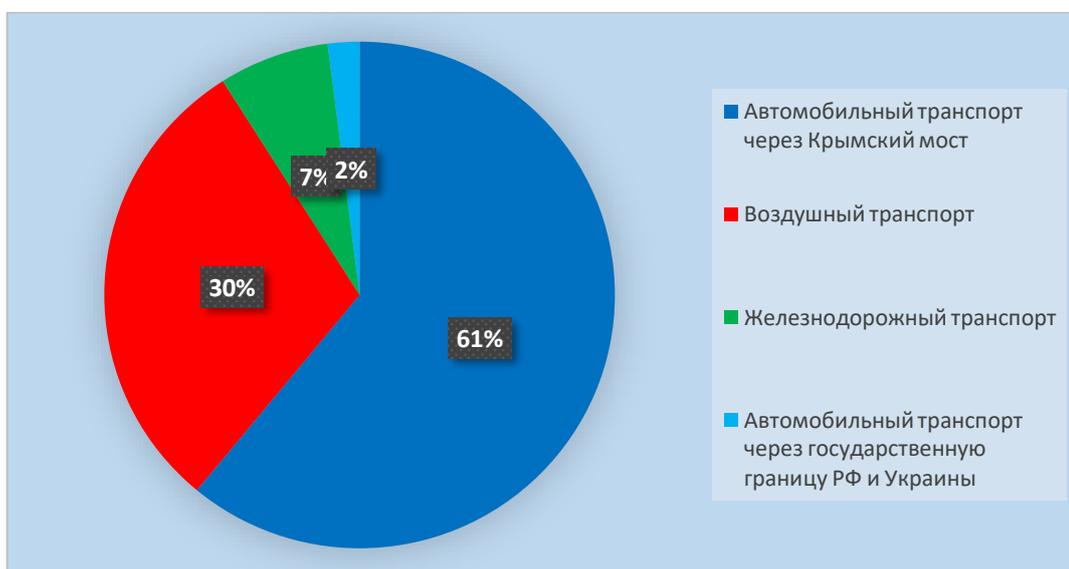


Рисунок 2. Структура туристского потока по видам транспорта в Республику Крым в 2021 году (Составлено автором на основе источника: <https://mtur.rk.gov.ru/ru/index> - Официальный сайт Министерства курортов и туризма Республики Крым.).

2.2 Автомобильные транспортные перевозки города Севастополя и Республики Крым

Автомобильные транспортные перевозки в туризме считаются одним из ключевых средств передвижения, благодаря их достаточно высокой скорости, мобильности, невысокой стоимости и свободе в установлении графиков передвижения. В туризме можно выделить три основных вида автомобильных перевозок:

- Автобусные транспортные перевозки;
- Аренда и прокат автомобилей;
- Путешествия на личном автотранспорте туристов.

Преимуществом автобусных транспортных перевозок является относительно низкие затраты и высокая эффективность использования, так как с их помощью можно перевозить большое количество туристов и обслуживать большее количество населенных пунктов, в сравнении с другими видами перевозок (Кусков, 2008).

⁴ <https://mtur.rk.gov.ru/ru/index> - Официальный сайт Министерства курортов и туризма Республики Крым.

Европейская конференция министров транспорта выделяет четыре вида автобусных перевозок туристов:

- Перевозки на рейсовых автобусах. Осуществляется в соответствии с расписанием, по фиксированным маршрутам и включает остановки и загрузку пассажиров на определенных стоянках;
- Перевозки на челночных автобусах. Также включают поездки по определенным маршрутам, но в отличие от предыдущего типа автобусных перевозок всегда возвращаются на место отправления;
- Специальные рейсы. Данный тип автобусных перевозок включает целый спектр различных услуг. На протяжении всего путешествия группа использует один и тот же автобус, а по окончании поездки группа возвращается на место отправления;
- внутренний туризм и поездки в течение дня с различными целями и видами транспорта (экскурсии в течение дня, челночное обслуживание аэропортов и т.д.) (Воскресенский, 2006).

Аренда автомобилей – это передача в пользование транспорта на длительный срок, определенный условиями договора. Прокат автомобилей, в свою очередь, является частным случаем аренды и осуществляется на более короткие сроки. Индустрия аренды и проката автомобилей в основном рассчитана на бизнес-туристов, однако отрасль туризма активно развивалась и вместе с тем, росла популярность пакетов услуг, к примеру, включающих в себя стоимость авиаперелета и аренды автомобиля. Для туристских предприятий аренда автомобилей не несет в себе расходов на приобретение и обслуживание собственных туристских автобусов, что может быть наиболее эффективным решением для начинающих компаний или предприятий с низкой выручкой (Биржаков, 2007).

Использование личного автотранспорта туриста – это особый вид туристских поездок, преимуществом которого является свобода в выборе маршрута и программы путешествия, а также сравнительно невысокая стоимость. Очень часть туристы не хотят передвигаться по конкретному маршруту и считают спонтанный путь более привлекательным: заезжать в различные города и осматривать достопримечательности, переезжать из мотеля в мотель или из кемпинга в кемпинг. Развитие гостиничной инфраструктуры, особенно мотелей, привело к росту популярности автотуров. В разных странах по традиционным туристским трассам построены целые цепи малых отелей и

кемпингов, ориентированных прежде всего на обслуживание туристов, путешествующих на личных автомобилях (Артемьева, 2011).

Автомобильному транспорту города Севастополя отводится большая роль, особенно в перевозках пассажиров на городских, междугородних и международных направлениях. Автомобильный транспорт осуществляет перевозки по самостоятельным маршрутам, а также является связующим звеном между другими видами транспорта.

Каркас сети автодорог полуострова Крым был окончательно сформирован к середине XX века и на сегодняшний день включает дороги общего пользования протяжённостью 6,26 тыс. км, из которых 1,8 тыс. км. федеральные трасы, остальное приходится на местные дороги и улично-дорожную сеть населенных пунктов. Основная ось – участок автомагистрали Харьков – Симферополь и ведущие транспортные артерии: Симферополь – Севастополь; Симферополь – Алушта – Ялта – Севастополь; Симферополь – Феодосия – Керчь; Симферополь – Алушта – Судак – Феодосия; Симферополь – Евпатория.

Существенная доля автодорог Крыма (2047 км.) проходит по горной местности, где строительство и эксплуатация связаны с серьезными проблемами, из-за сложного рельефа местности, большой крутизны склонов и возможных оползней и селей. Последующее усовершенствование территориальной структуры автодорожной сети связано с улучшением качества дорожного покрытия и сокращением многочисленных грунтовых дорог, которые дублируют движение по основным автомагистралям. Федеральная трасса «Таврида», открытая в 2020 г. открыла новые перспективы для транспортного обеспечения г. Севастополя и Республики Крым. Эта автодорога-трасса первой технической категории и пропускной способностью до 40 тыс. автомобилей в сутки, а также с современными развязками и объектами придорожного сервиса, выполненными в едином стиле, связала Керчь, Симферополь и Севастополь (Адашова 2016).

Общая протяженность автодорог города Севастополя по данным на 2020 год составляет 1095,647 км, из которых 975,823 км. с твердым покрытием. На графике Рисунка 3 видно увеличение плотности автомобильных дорог общего пользования Севастополя с твердым покрытием в период с 2014 по 2020 год, что благоприятно сказывается на транспортном обеспечении туризма в городе. По оперативным данным за январь-декабрь 2021 г. услугами автомобильного транспорта общего пользования г. Севастополя воспользовались 47040,1 тыс. пассажиров. Пассажирооборот в январе-

декабре 2021 г. увеличился на 3,6% по сравнению с январем-декабром 2020 года и составил 718468,8 тыс. пассажиро-километров.⁵

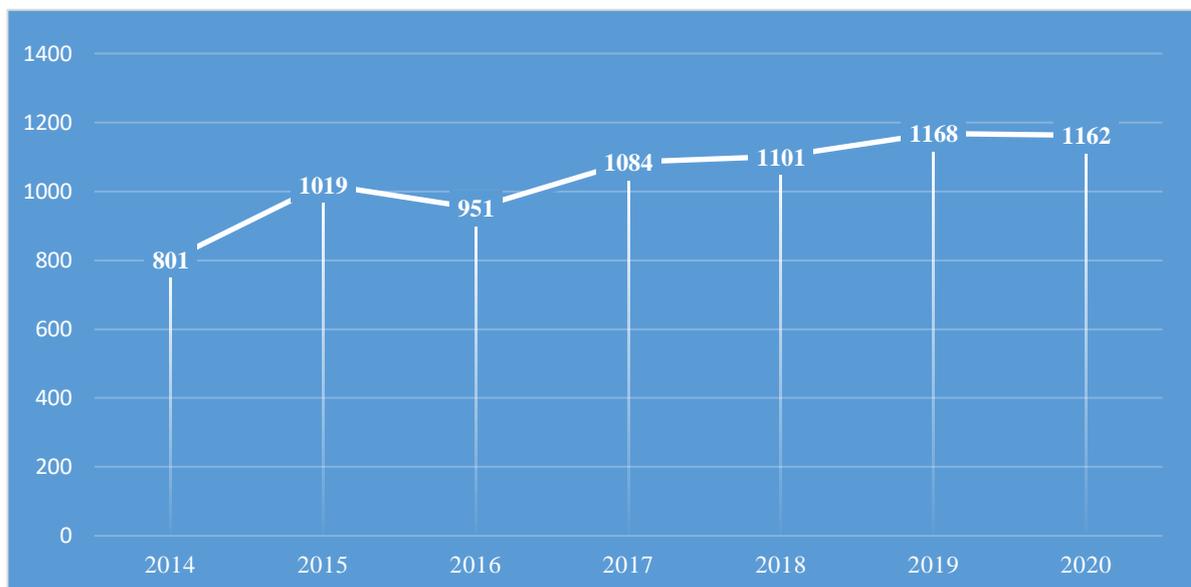


Рисунок 3. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км путей на 10000 кв. км территории) (Составлено автором на основе Таблицы 4).

Основные городские виды транспорта Севастополя - это троллейбусы, автобусы и микроавтобусы. Число перевозимых пассажиров автобусами общего пользования увеличивалось с 2014 года (Рисунок 4).

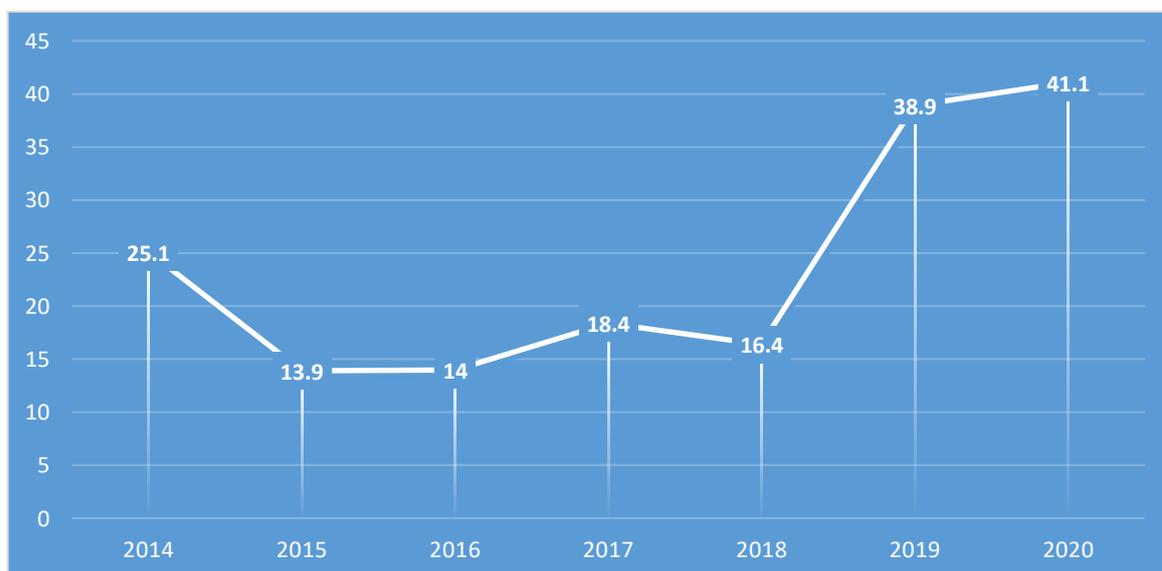


Рисунок 4. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км путей на 10000 кв. км территории) (Составлено автором на основе Таблицы 4).

⁵ <https://nbc.rs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

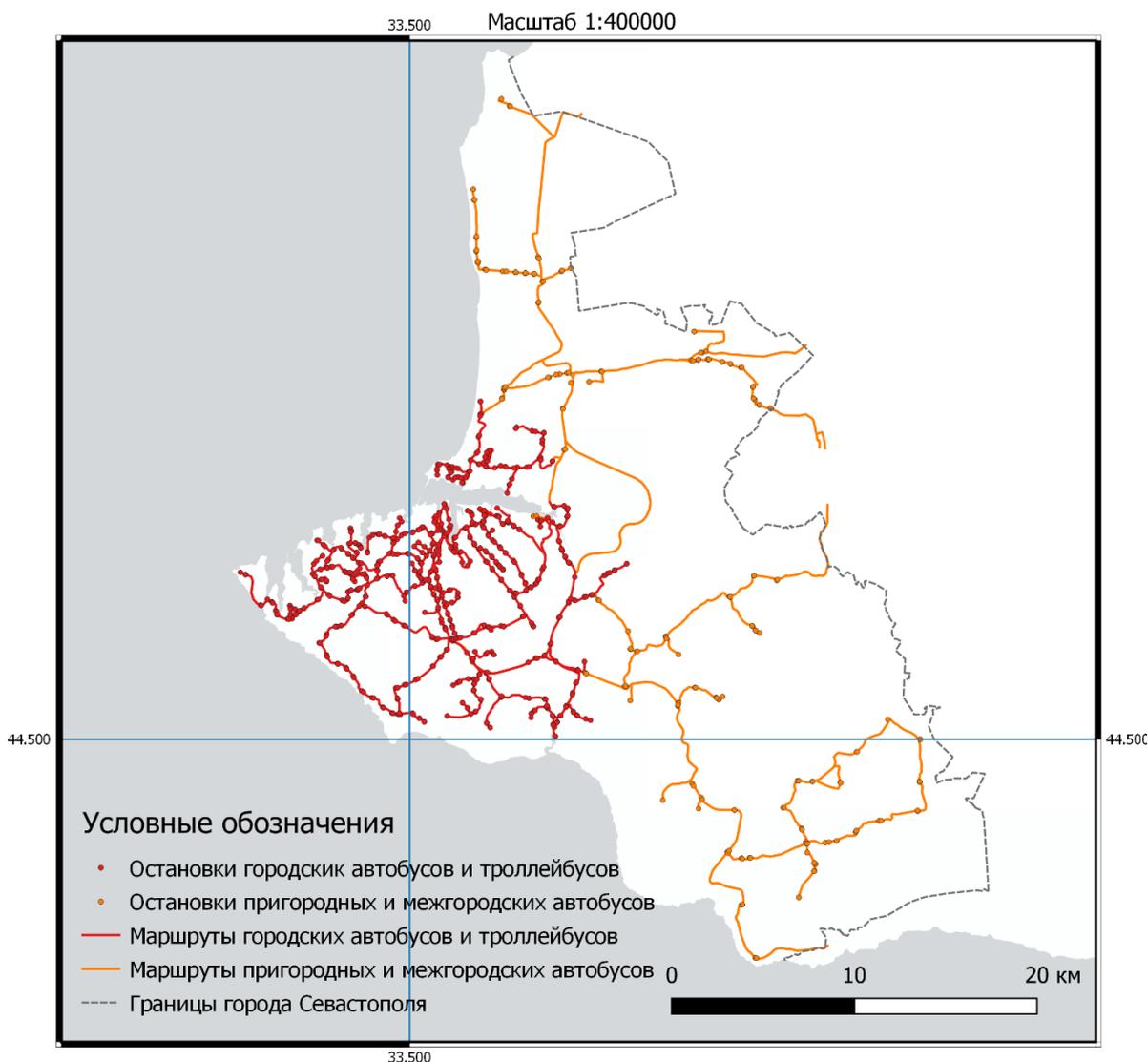
На Картограмме 2 представлена информация о маршрутах, остановках и вокзалах городских, пригородных и междугородних автобусов и троллейбусов города Севастополя. В сфере общественного транспорта Севастополя задействовано 13 предприятий, обслуживающих городские, пригородные и междугородние автобусные маршруты, на 1170 единицах подвижного состава.⁶

В настоящее время в городе Севастополе насчитывается 59 маршрутов городских автобусов, осуществляющих рейсы по 125 направлениям с 660 остановками и суммарной длиной всех маршрутов в 1835 км. (Приложение 6). Также в городе насчитывается 14 маршрутов троллейбусов, осуществляющих рейсы по 25 направлениям и суммарной длиной всех маршрутов в 400 км. Троллейбусы занимают особое место в структуре городского транспорта и являются социально значимым и экологически чистым видом транспорта (Приложение 7).

Автовокзал Севастополя обслуживает пригородные и междугородние автобусы по 58 маршрутам, осуществляющих рейсы по 116 направлениям и 183 остановками на территории города. В Севастополе действует регулярное автобусное сообщение со всеми городами Крыма, а также с такими городами Российской Федерации как Краснодар (554 км.), Ростов-на-Дону (861 км.), Волгоград (1334 км.) и Москва (1859 км.) (Приложение 8).

В настоящее время транспортное обеспечение является стратегической составляющей развития города Севастополя. На протяжении последнего времени автомобильный транспорт является наиболее популярным в туристических перевозках, благодаря его мобильности, удобству и независимости. В 2021 году почти 70% туристов прибыли на Крымский полуостров именно автомобильным транспортом, как по Крымскому мосту, так и через государственную границу Российской Федерации и Украины. Использование автотранспорта в туризме уступает воздушному только в объемах перевозки на большие расстояния и в экономии времени.

⁶ <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)



Картосхема 2. Маршруты, остановки и вокзалы городских, пригородных и междугородних автобусов и троллейбусов города Севастополя (Составлено автором на основе Приложений 6-8).

2.3 Морские транспортные перевозки города Севастополя и Республики Крым

Морские транспортные перевозки обеспечивают внешнеторговые связи государств и также удовлетворяют внутри страны потребности в перевозках. Перевозки туристов обеспечиваются круизными и пароходными компаниями осуществляющих экскурсионные поездки и пассажирские перевозки. Средства морского транспорта включают круизные суда, паромы, теплоходы, яхты и прогулочные суда, а иногда и экскурсионные подводные лодки (Биржаков, 2007).

Основными преимуществами морского транспорта являются широкие международные связи, невысокая стоимость перевозок, низкий расход топлива и энергии на единицу перевозок, возможности осуществлять перевозки на дальние расстояния, а также большая линейная пропускная способность, благодаря которой возможно

конструировать суда с высокой грузоподъемностью и вместимостью пассажиров. Однако у морского транспорта есть и ряд недостатков, среди которых необходимость больших вложений в морской транспорт и инфраструктуру портов и зависимость от метеорологических и географических условий, таких как ветра, течения и навигационные периоды (Ильина, 2002; Кусков, 2008).

Морские транспортные пути вдоль побережья Крыма начали закладываться еще с древности, из-за выгодного географического положения между Черным и Азовским морями, а также наличия удобных бухт для портов. В начале XX в. порт Севастополя занимался каботажными перевозками и в основном обслуживал пассажирские суда, осуществляющих перевозки по южному берегу Крыма, а также принимал на причале и рейде круизные суда. Во советское время активно наращивался пассажирооборот морского транспорта полуострова, путем организации регулярных рейсов по Черному морю в порты СССР и постройки морских вокзалов. Порт Ялты каждый год обслуживал около 6 млн. человек и являлся одним из наиболее значимых в Крыму. После распада СССР потребность в внутрирегиональных перевозках значительно снизилась, из-за необходимости модернизации портов и замены устаревших судов. Морские международные перевозки полуострова пострадали вследствие международных экономических и политических санкций, наложенных на Республику Крым и город Севастополь после присоединения к Российской Федерации в 2014 году, когда круизным компаниям и иностранным судам было не рекомендовано заходить в порты Крыма (Адашова, 2015; Валькова, 2019).

Севастополь разделен одноименной бухтой на 2 стороны – Южную и Северную, которые соединены между собой маршрутами городского морского транспорта. Каждый день по расписанию по Севастопольской бухте ходят катера и паромы, кроме случаев штормового предупреждения. Также благодаря частному морскому транспорту можно добраться практически до многих пляжей на побережье Севастополя.

В 2019 году городским морским транспортом было перевезено 8094,9 тыс. человек, из которых ГУП ГС «СМП» – 7039 тыс. пассажиров, ООО «Севастопольские транспортные системы» – 1055,9 тыс. пассажиров. ГУП ГС «СМП» обладает 14 катерами, пассажироместимостью по 250 человек.⁷

⁷ <https://nbc.rs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

Севастопольский морской порт имеет сооружения в Севастопольской, Стрелецкой, Круглой и Казачьей бухте. Порт включает в себя четыре круглосуточно работающих портово-перегрузочных комплекса по приему и переработке транзитных и экспортных грузов. С середины 1993 года Севастополь открыт для международных пассажирских и грузовых перевозок. Севастопольский порт находится в незамерзающей Севастопольской бухте, закрытой от ветров.

В настоящее время действуют постоянные перевозки пассажиров на катерах и пароммах по следующим маршрутам (Картосхема 3).

- Графская пристань – причал Северная (1,15 км)
- Причал Артбухта – причал Северная (1,94 км)
- Причал Артбухта – причал Радиогрока (1,62 км)
- Графская пристань — причал Троицкая (3,81 км)
- Графская пристань – причал Аполлонова бухта (4,81 км)

Также в летнее время можно добраться на частном водном транспорте до многих пляжей на побережье Севастополя. Помимо этого, в услугах водного транспорта города Севастополя распространена экскурсионная деятельность. Около 39% туристов и 27% экскурсантов воспользовались экскурсионной прогулкой на катере (Таблица 2). Существует множество маршрутов экскурсионных судов, часть из которых, осуществляемых в Севастопольской бухте представлена на Рисунке 5.



Рисунок 5. Экскурсионная карта маршрутов движения прогулочных катеров по бухтам Севастополя
(Источник: <http://bastion1783.ru/archives/44>)

зависимости от погодных условий и времени года, невысокая себестоимость перевозок, а также возможность сооружения практически на любой территории и возможность связи с отдельными, в том числе островными территориями посредством строительства мостов, тоннелей и паромов.

Конкурентные преимущества железнодорожных перевозок в туризме заключаются в высокой скорости, достаточно комфортных условиях передвижения, возможности широкого выбора различных тарифов и уровня сервиса, достаточно низких ценах для пассажиров, а также возможности обзора местности, увеличивающего познавательный характер путешествия. Учитывая все эти положительные факторы, можно говорить о том, что железнодорожный транспорт может конкурировать с другими видами транспорта в области групповых перевозок и имеет большой потенциал для развития железнодорожного туризма, благодаря его надежности по сравнению с автомобильным и воздушным транспортом, а также возможности совмещения передвижения и отдыха.

Однако железнодорожный транспорт имеет ряд недостатков, среди которых можно выделить большие затраты капитала и труда на строительство и обслуживание железных дорог, при невысокой окупаемости (Биржаков, 2007; Кусков, 2008; Шепелев, 2012).

Развитие туризма в Республике Крым и городе Севастополе в большой степени зависит от транспортного обеспечения железнодорожным транспортом, а также удовлетворяет потребности в передвижении у населения. Массовые перевозки пассажиров в пригородном и межрегиональном сообщении – это главная область применения железнодорожного транспорта.

Первые попытки строительства железнодорожного сообщения в Крыму были предприняты в середине XIX века, с началом строительства железной дороги от Москвы до Феодосии, однако полностью закончить данный проект не удалось из-за недостатка средств. Основной каркас железнодорожных путей был заложен уже только в годы гражданской войны. Железнодорожные ветки прокладывались к курортным зонам, портам, строящимся заводам и разработкам соляных месторождений (Адашова, 2016). К началу XXI в. общая протяженность железных дорог составляла более 1300 км, однако имеющейся эксплуатационной длине железных дорог дальнейшее увеличение числа перевозимых пассажиров и грузооборота сдерживалось качеством, не отвечающим возрастающим потребностям, - 67 % это однопутные и неэлектрифицированные

железные дороги, а проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры оставались нереализованными. Основные участки железной дороги⁸.

До 2014 года железнодорожная связь с материком осуществлялась через выход на Приднепровскую железную дорогу (Солёное Озеро - Сиваш) и Одесскую железную дорогу (Армянск - Вадим), однако после присоединения Республики Крым и города Севастополя к Российской Федерации было прекращены пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки с Украиной, что сильно осложнило железнодорожное сообщение Крыма с материком до строительства и открытия железнодорожной части Крымского моста в 2019 году.

На графике Рисунка 6 видно сокращение числа пассажиров, перевозимых железнодорожным транспортом в два раза в Республике Крым и городе Севастополе с 2014 по 2015 год. Однако с запуском железнодорожного сообщения между Крымом и материковой частью России выросло число пассажиров, использующих железнодорожным транспортом стало увеличиваться и есть большой потенциал для продолжения этого роста. На сегодняшний день все крупные города полуострова Крым связаны железнодорожными линиями, а основными транспортными узлами железнодорожного транспорта являются вокзалы Севастополя, Симферополя, Евпатории, Керчи и Феодосии.⁹

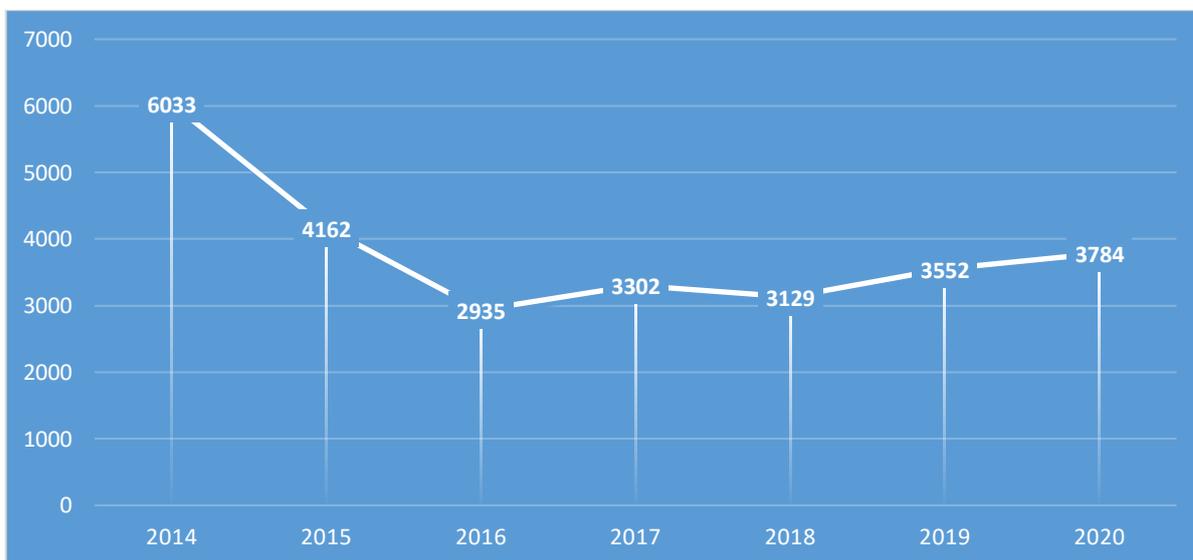


Рисунок 6. Число отправленных пассажиров железнодорожным транспортом в Республике Крым и городе Севастополе (тыс. чел.) (Составлено автором на основе Таблицы 4).

⁸ <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans25-25.html> - Транспортная стратегия XXI век. 2014. №25.

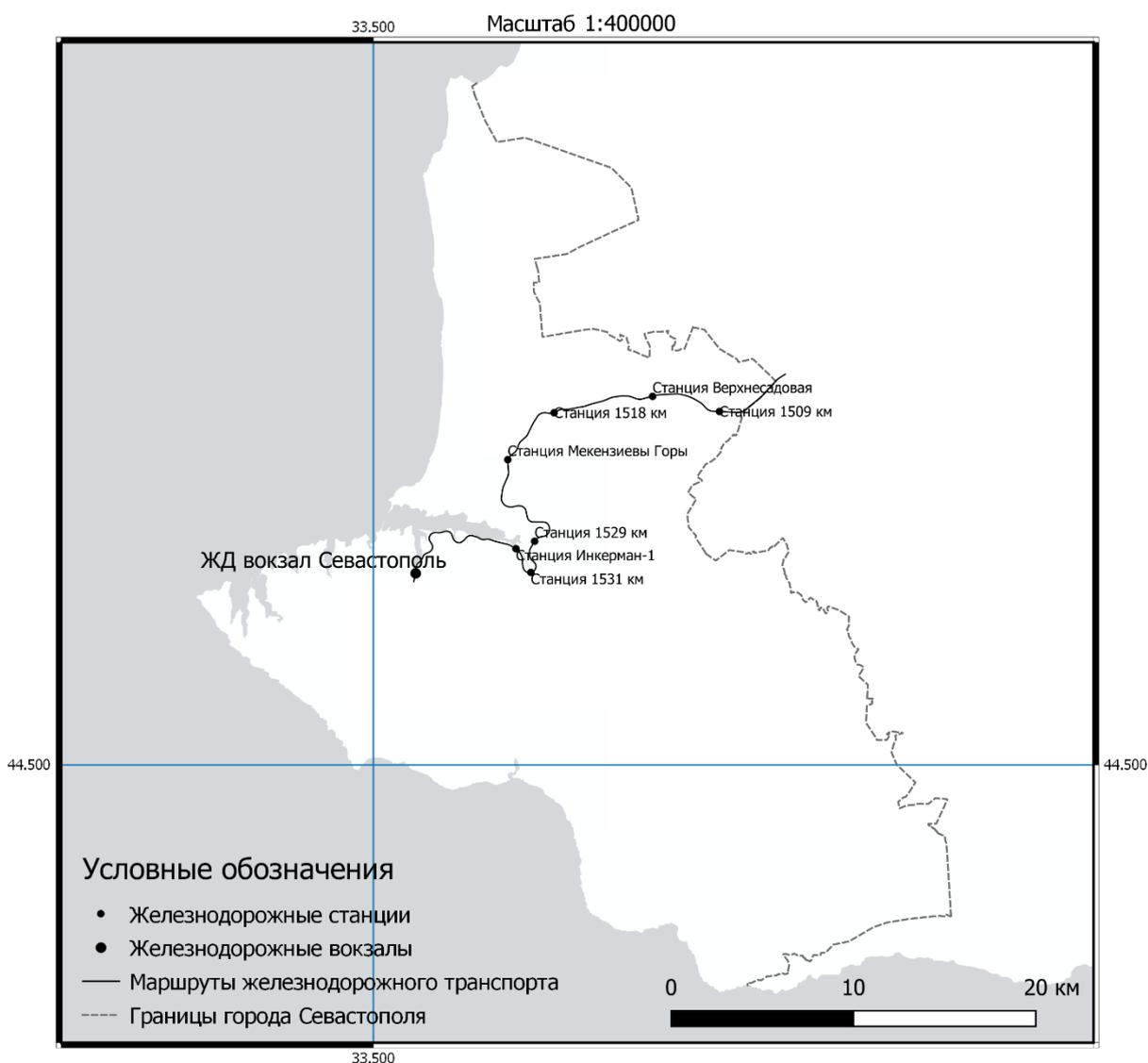
⁹ <http://mincrimea.gov.ru/> - Официальный сайт Министерства Российской Федерации по делам Крыма.

В 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги Украинских железных дорог, расположенных на территории Крыма, была основана Крымская железная дорога (КЖД), обслуживающая железные дороги на полуострове Крым и на Крымском мосту. Общая длина путей Крымской железной дороги составляет 1388 км, а деятельность предприятия обеспечивают 7424 человека. Каждый день в Крыму курсируют 82 электрички с остановками на 93 железнодорожных станциях и вокзалах, а железнодорожный транспорт является одним из наиболее доступных способов путешествия по полуострову.

На сегодняшний день перевозки железнодорожным транспортом осуществляет предприятие «Гранд Сервис Экспресс», а добраться до города Севастополя можно без пересадок на поезде из Бахчисарая (45 км.), Симферополя (77 км.), Евпатории (156 км.), Москвы (2128 км.), Санкт-Петербурга (2717 км.), Архангельска (3719 км.) и Мурманска (4584 км.) (Приложение 9), а в будущем сеть перевозок планируется расширить. Например, до Севастополя из Санкт-Петербурга можно добраться за 1 сутки и 19 часов, а перевозки осуществляют одноэтажные составы. Также добраться до Севастополя можно с пересадками в других городах, таких как Краснодар. Расписание поездов дальнего следования доступно на официальном сайте «Крымской железной дороги».¹⁰

Севастополь является конечной станцией всех железнодорожных путей, проходящих по Крымскому полуострову. На картосхеме 4 представлен маршрут электропоездов, курсирующих на территории Севастополя, а также месторасположение пассажирских вокзалов и станций города, которых в городе насчитывается 8: ЖД станция Севастополь, станция Инкерман-1, станция 1529 км, станция Верхнесадовая и станция 1509 км. На маршруте у севастопольских поездов находятся 6 тоннелей: Восточной-Инкерманский, Сухарный, Троицкий, Городской и Графский, а также Камышловский виадук.

¹⁰ <https://rlw.gov.ru/krymskaya-zd> - Крымская железная дорога. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации.



Картосхема 4. Маршруты, вокзалы и станции железнодорожного транспорта города Севастополя (Составлено автором на основе Приложения 9).

2.5 Воздушные транспортные перевозки города Севастополя и Республики Крым

Воздушный транспорт является одним из самых эффективных средств передвижения пассажиров и туристов на большие расстояния и по сути, почти не имеет альтернатив. Однако также авиационный транспорт популярен при перевозках на средние расстояния и на внутренних линиях, особенно в больших странах, например, таких как Россия или США. Преимуществами воздушного транспорта является: высокая скорость перевозок пассажиров и грузов, полеты по прямым авиамаршрутам которые сокращают дальность пути, автономность и мобильность полетов, а также независимость от дорожных сетей и сложной транспортной инфраструктуры, что не требует строительных работ и крупных средств на открытие новых авиалиний. Среди

недостатков можно выделить небольшую вместимость пассажиров и грузоподъемность (Ильина, 2005).

В России воздушный транспорт занимает весомую долю в пассажирских перевозках, из-за огромных расстояний перевозок, а также слабой развитости транспортной инфраструктуры на некоторых территориях. После распада СССР была разрушена крупнейшая и единственная монополия осуществляющая воздушные перевозки в стране – компания Аэрофлот. На сегодняшний день в России имеется около 300 авиакомпаний и 459 аэропортов, 82 из которых имеют международный статус, а 60 – федеральное значение (Биржаков, 2007; Кусков, 2008).

Для города Севастополя воздушный транспорт имеет важное значение. Главные аэропорты Крыма – это аэропорт Симферополь, основанный в 1936 году и аэропорт Бельбек в Севастополе, который был создан в 1941 году на базе военного аэродрома и использовался Министерством обороны СССР до середины 1980-х годов. Затем аэропорт был переоборудован для гражданских целей, однако основным аэропортом Крым с конца 1990-х годов по сегодняшний день остается аэропорт Симферополя. До 2014 года аэропорт Симферополя был сопоставим по объему перевозок с аэропортами Санкт-Петербурга, Москвы и Киева, а на его долю приходилось 72 % иностранных рейсов, 80% из которых были из России (Адашова, 2015; Багрова, 2001).

На сегодняшний день Симферопольский аэропорт обслуживает самолеты 17 авиакомпаний, которые выполняют рейсы из 47 городов России, однако в будущем планируется расширить географию полетов. В связи с отказом европейской организации безопасности аэронавигации признать переход воздушного пространства Крыма к России и ряда других санкций и ограничений, аэропорт Симферополя ориентирован на выполнение внутренних рейсов, следующих по направлению на материковую часть страны и обратно, международные рейсы не осуществляются. Аэропорт Симферополя один из новейших и самых современных аэропортов в России и обладает высоким уровнем комфорта и оснащения. По числу обслуживаемых пассажиров аэропорт Симферополя занимает 6-е место в Российской Федерации и позволяет удовлетворять потребности в авиаперевозках даже в самый напряженный летний период, когда количество рейсов существенно возрастает. В перспективе аэропорт Симферополь может стать одним из крупнейших аэропортов России и перевозить более 5 млн пассажиров в год. На графике Рисунка 4 показана динамика пассажиропотока аэропорта Симферополь в период с 2014 по 2022 год. Рост числа авиапассажиров в 2014 году, связан с тем, что до открытия Крымского моста в 2018 году авиатранспорт являлся

основным способом сообщения с материковой Россией. Регулярные прямые воздушные перевозки выполняются с такими крупными городами России, как Москва, Санкт-Петербург, Казань, Екатеринбург, Новосибирск, Ростов-на-Дону, Уфа, Самара, Краснодар, Сочи, Якутск, Новый Уренгой, Череповец и Минеральные Воды.¹¹

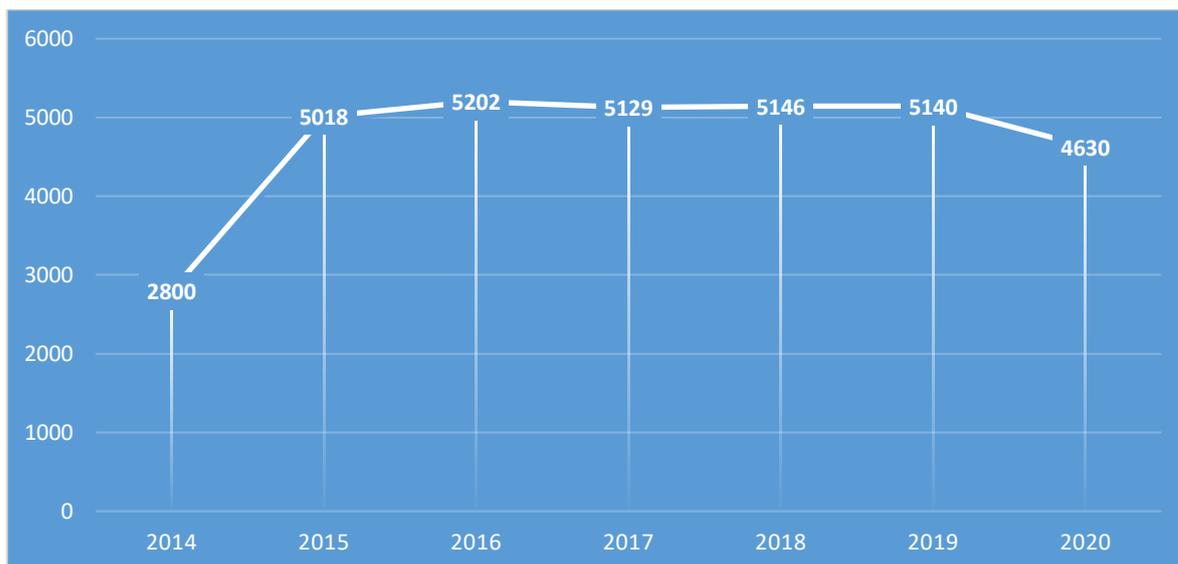


Рисунок 7. Динамика пассажиропотока Аэропорта Симферополя (Перевезено пассажиров, тыс. чел.) (Составлено автором на основе Таблицы 4).

Добраться из аэропорта Симферополь до Севастополя можно на автобусе, электричке или такси. Севастополь является самым популярным направлением из аэропорта Симферополь.

Аэропорт Севастополя - Бельбек еще в 2002 году получил возможность осуществлять международные авиаперевозки. Однако гражданские рейсы выполнялись не регулярно, а иногда и вовсе приостанавливались. Учитывая невысокую пропускную способность терминала, в ближайшем будущем аэропорт «Бельбек» будет обслуживать чартерные и бизнес-рейсы. В настоящее время он выполняет военно-стратегические задачи и обслуживает военные самолеты.

¹¹ <https://nbcra.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

3 Глава. Оценка транспортного обеспечения туризма в городе Севастополе

3.1 Оценка транспортного обеспечения туризма города Севастополя

В настоящее время состояние туристической отрасли напрямую зависит от социальных и экономических параметров. Среди экономических параметров можно выделить уровень экономического развития территории, увеличение инвестиций в отрасль транспорта и туризма, улучшение транспортной и туристской инфраструктуры, а также конкуренцию в этих отраслях. Социальные параметры, влияющие на туристическую отрасль это спрос на туристские услуги, повышение доступности путешествий, потребности удовлетворимые туристами в ходе путешествий, а также развитие информационных технологий (Ключников, 2009; Stephen J. Page., 2009)

Для понимания проблем и преимуществ транспортной инфраструктуры туризма города Севастополя, оценку и анализ транспортного обеспечения туризма необходимо начать со SWOT-анализа внешней транспортной инфраструктуры туризма города Севастополя (Таблица 3).

Таблица 3. SWOT-анализ транспортной инфраструктуры туризма города Севастополя (Составлено автором).

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
1. Большие капиталовложения в транспортную инфраструктуру города Севастополя и Республики Крым, открытие крупных инфраструктурных объектов с 2014 года (Крымский мост, аэропорт Симферополь, трасса «Таврида»).	1. Сезонный характер туризма, ведущий к резкому росту спроса на транспортные услуги в летнее время
2. Наличие незамерзающих морских бухт, с действующим портом	2. Эксклавное географическое положение, относительная удаленность и отрезанность от материковой части России, с которой полуостров связан только через Крымский мост
3. Мощный природно-экономический и историко-культурный потенциал для развития туризма	3. Международные санкции и ограничения
5. Широкая сеть маршрутов городского и междугороднего транспорта, представленного практически всеми видами транспорта	

Возможности (О)	Угрозы (Т)
<p>1. Использование новой транспортной инфраструктуры для развития туристического потенциала полуострова и города Севастополя</p> <p>2. Рост спроса на внутренний туризм в связи с ограничениями на поездки, парализующие организованный международный туризм</p> <p>3. Наличие квалифицированных кадров и образовательных учреждений для их подготовки</p>	<p>1. Возможность новых санкций, ограничений и геополитических рисков</p> <p>2. Загрязнение окружающей среды.</p>

Внешнее транспортное обеспечение туризма города Севастополя зависит от межрегиональных перевозок, в которых 61% занимают автомобильные перевозки, 30% воздушные перевозки и 7% железнодорожные перевозки (Рисунок 2). Остальные 2% это международные перевозки через государственную границу. Внешние, или межрегиональные перевозки туристов были рассмотрены во 2 главе, и обобщены и структурированы в ходе SWOT-анализа. В Таблице 4 представлены основные показатели различных видов транспорта города Севастополя.

Обеспечение транспортом туристов внутри города Севастополя осуществляется в основном за счет общественного транспорта, так как лишь 29% туристов приезжают в город на личном транспорте (Таблица 2). Остальные 71% туристов соответственно пользуются услугами автомобильного, морского и железнодорожного транспорта города Севастополя. Поэтому в первую очередь должна быть проведена оценка общественного транспорта. Также по мнению автора развитие общественного транспорта, необходимо в как для развития туризма, так и для устойчивого развития города Севастополя в целом.

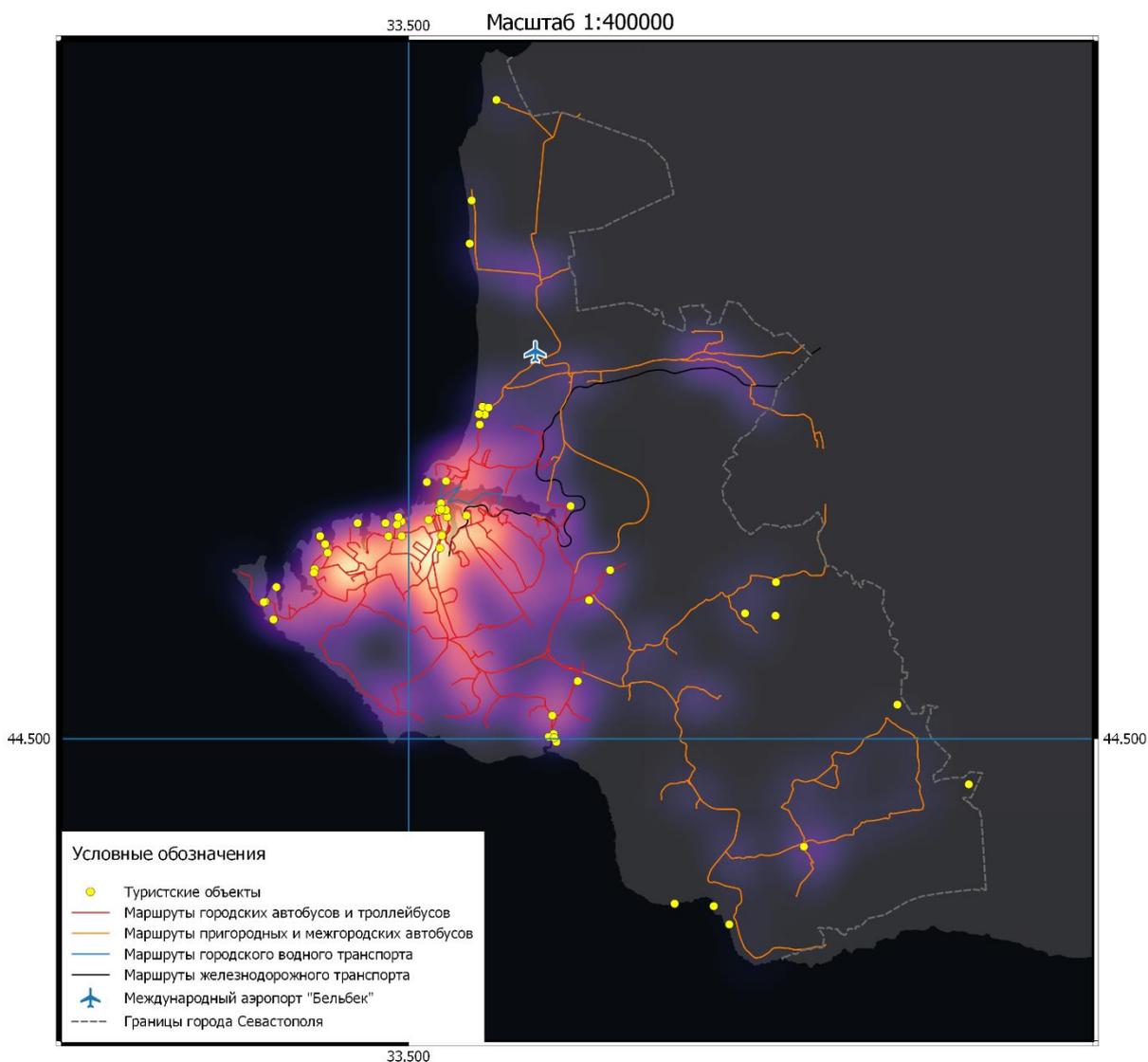
Таблица 4. Показатели различных видов транспорта города Севастополя по годам (Составлено автором на основе источника: <https://ehd.moscow/> - ЕХД Регионы России. Социально-экономические показатели).

Показатель	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км путей на 10000 кв. км территории)	801	1019	951	1084	1101	1168	1162
Число перевезенных пассажиров автобусами общего пользования (млн чел.)	25,1	13,9	14	18,4	16,4	38,9	41,1
Число отправленных пассажиров железнодорожным транспортом (включая Республику Крым) (тыс. чел.)	6033	4162	2935	3302	3129	3552	3784
Динамика пассажиропотока Аэропорта Симферополя (Перевезено пассажиров, тыс. чел.)	2800	5018	5202	5129	5146	5140	4630

В ходе оценки транспортного обеспечения туризма общественным транспортом были подготовлены данные по маршрутам всех видов транспорта (Приложения 6-9) и собраны данные по основным транспортным объектам Севастополя (Приложения 1-5). В дальнейшем для анализа транспортной доступности все объекты были нанесены на карту и по точкам остановок городских, пригородных и междугородных автобусов, железнодорожных станций и причалов городского морского транспорта была создана тепловая карта с помощью программного обеспечения QGIS (Картосхема 5). По мнению автора именно, тепловые карты являются наиболее эффективным способом визуализации оценки транспортного обеспечения туризма, благодаря тому, что позволяют точно определять степень неравномерности в транспортных услугах на территории города. Также с помощью тепловых карт возможно выявить различные аномалии в транспортном обеспечении туризма. После создания тепловой карты обеспечения общественным транспортом, на ней были отмечены основные туристские объекты Севастополя.

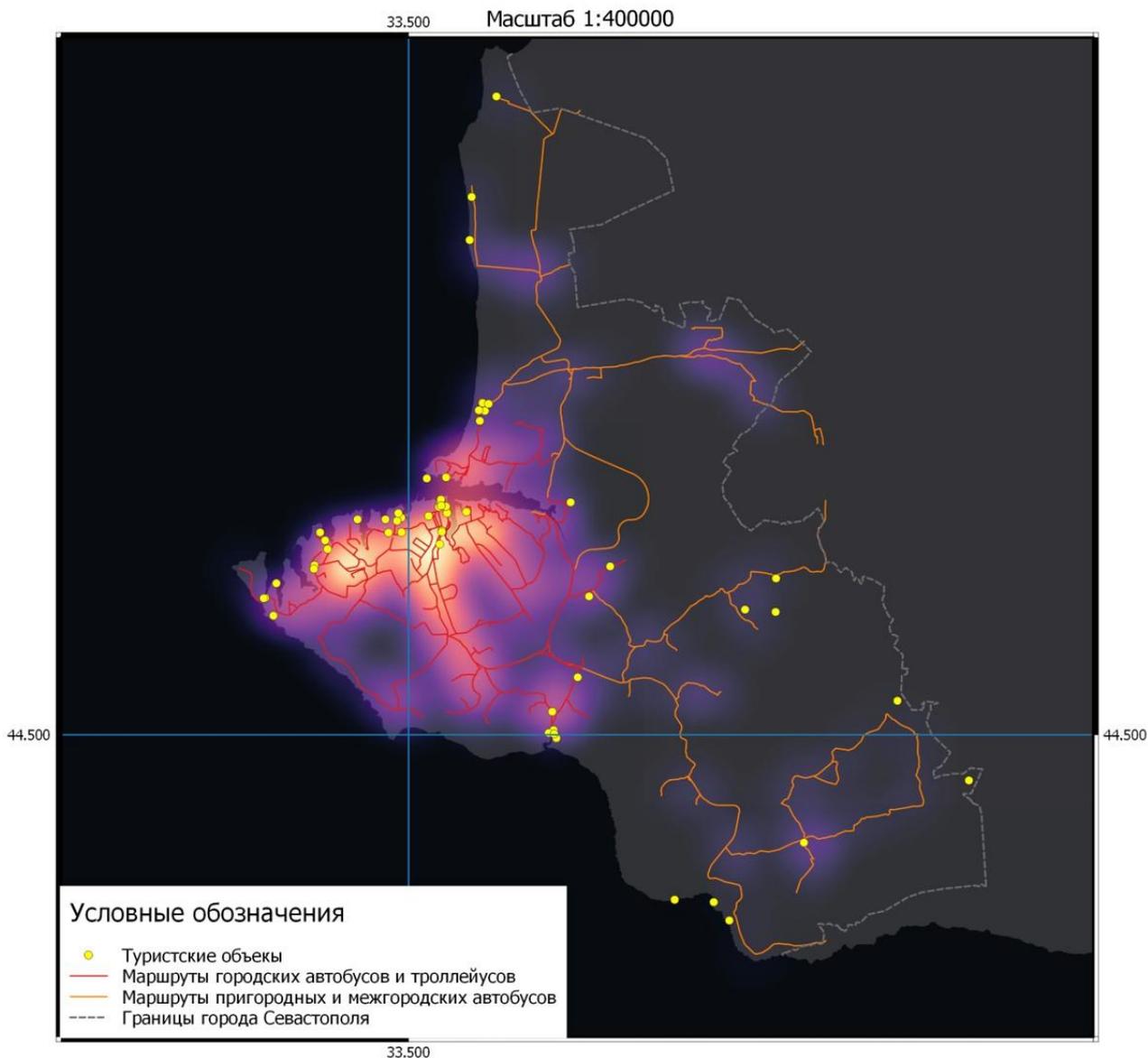
На картосхеме 5 видно, что большая часть всех туристских объектов имеет достаточный уровень транспортного обеспечения, кроме некоторых исключений на окраинах города.

По мнению автора для более детальной оценки транспортного обеспечения туризма, каждый вид транспорта Севастополя: автомобильный, железнодорожный и водный должен быть рассмотрен по отдельности.



Картосхема 5. Тепловая карта транспортного обеспечения основных туристских объектов города Севастополя (Составлено автором на основе Приложений 1-9 и Картосхемы 3).

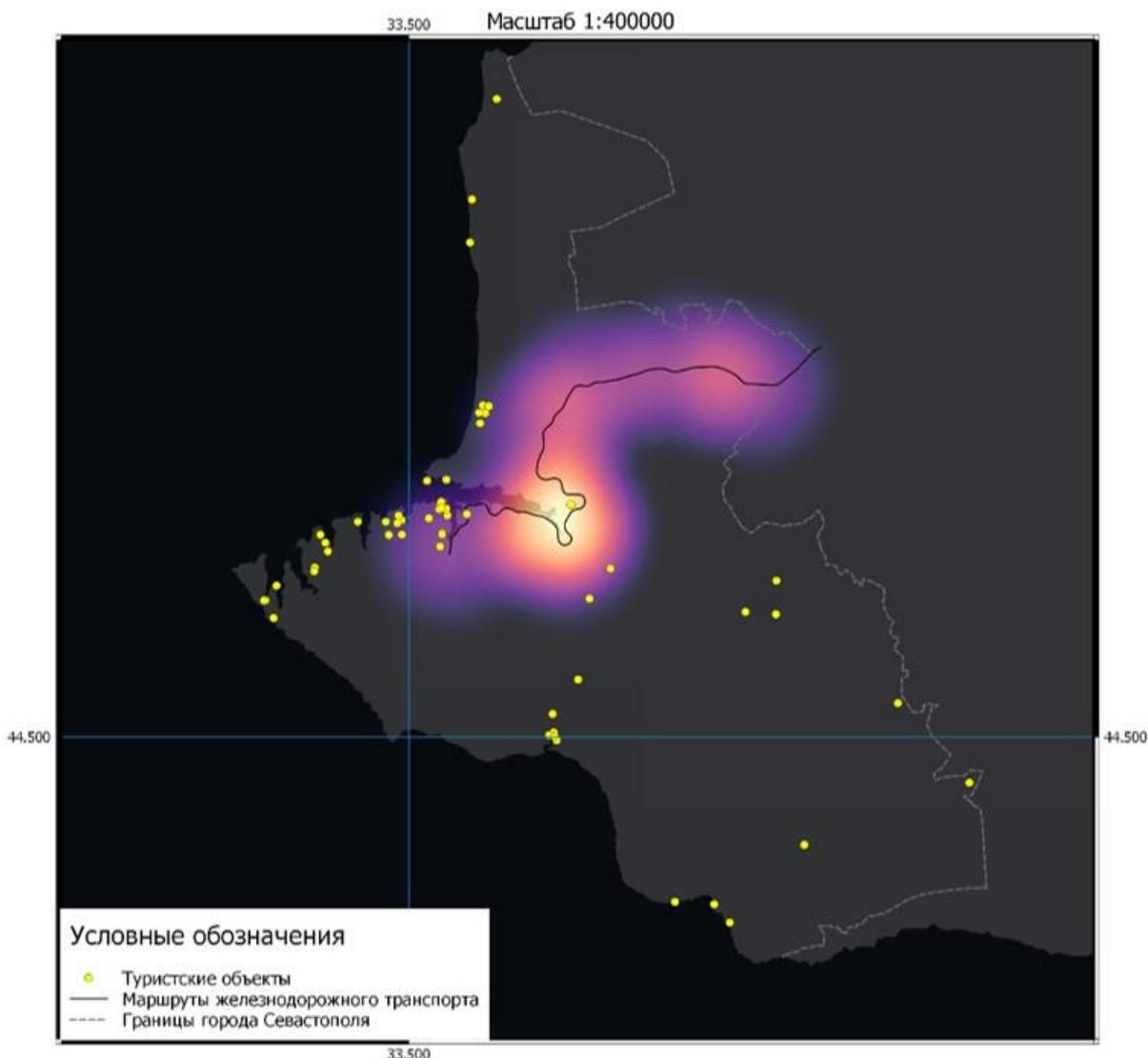
На картосхеме 6 показана транспортная доступность до объектов туризма только автомобильным транспортом. По ней можно сделать вывод что автомобильный транспорт является абсолютным лидером в транспортном обеспечении туризма и населения на территории города Севастополя.



Картосхема 6. Тепловая карта транспортного обеспечения автомобильным транспортом основных туристских объектов города Севастополя (Составлено автором на основе Приложений 1-8).

На картосхеме 7 изображена тепловая карта транспортного обеспечения железнодорожным транспортом основных туристских объектов города Севастополя. По ней видно, что железнодорожный транспорт не играет такой значимой роли как автомобильный транспорт и скорее используется в основном для межрегиональных перевозок. Транспортное обеспечение железнодорожным транспортом туризма при перемещении по территории города Севастополя сводится только лишь к перемещению по небольшой территории с малым количеством туристских объектов.

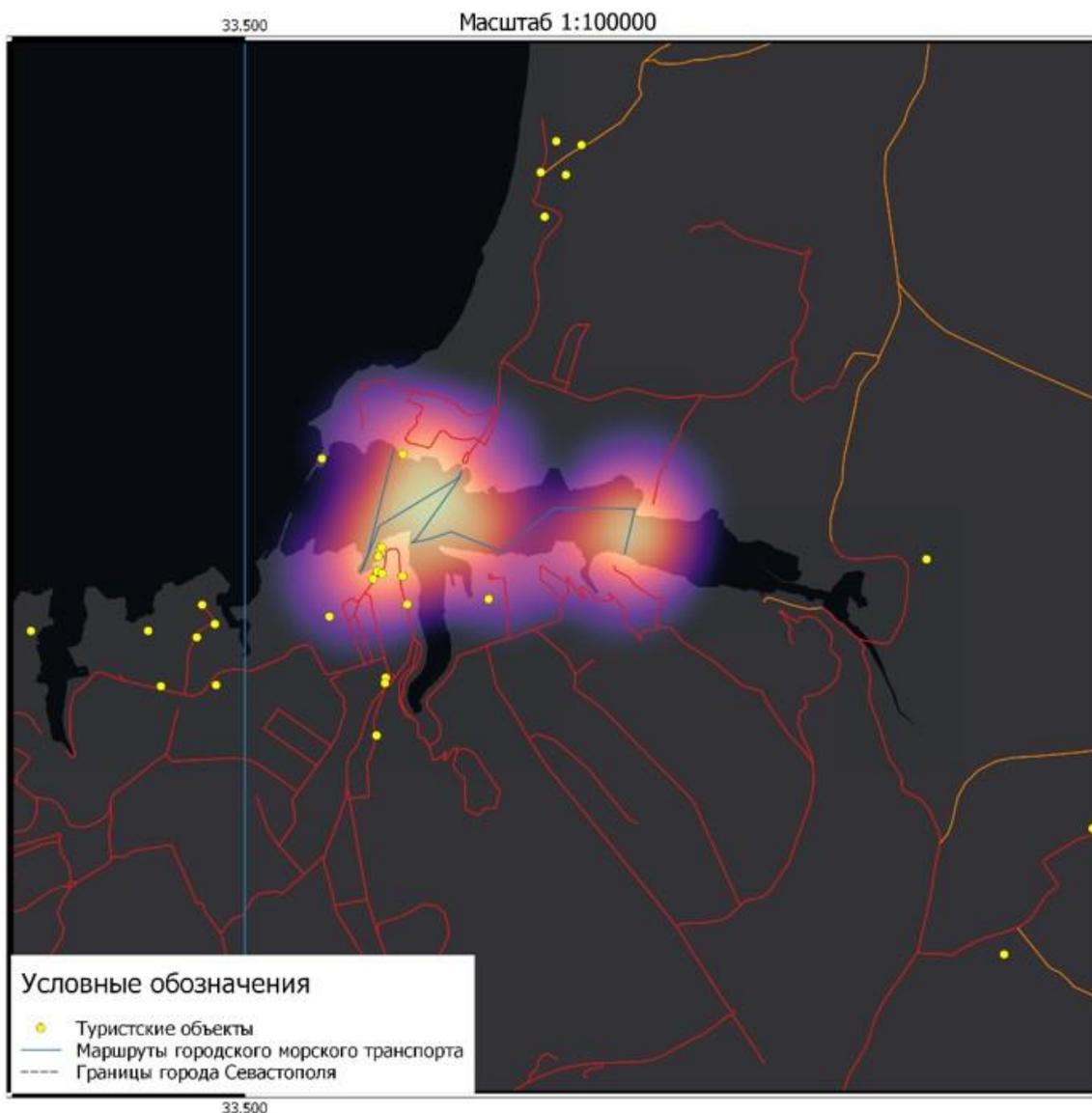
По данной картосхеме виден нереализованный потенциал железнодорожной инфраструктуры туризма, которая могла бы стать альтернативой автомобильному передвижению по городу и увеличивала бы транспортную доступность территории.



Картосхема 7. Тепловая карта транспортного обеспечения железнодорожным транспортом основных туристских объектов города Севастополя (Составлено автором на основе Приложений 1-5, 9).

На картосхеме 8 представлен городской морской транспорт, который обеспечивает только Севастопольскую бухту. Конечно также существует и частный водный транспорт, но ходит он не регулярно и уровень его надежности очень часто гораздо ниже.

Однако городской морской транспорт выполняет очень важную роль сообщения между Южной и Северной частями города и может являться трансфером между другими видами транспорта. Поэтому его наличие очень важно для транспортного обеспечения города в целом.



Картограмма 8. Тепловая карта транспортного обеспечения морским транспортом основных туристских объектов города Севастополя (Составлено автором на основе Приложений 1-5 и Картограммы 3).

В целом транспортная обеспеченность города достаточно высокая, из-за высокой плотности населения и небольшой территории, которая позволяет без особых усилий развивать транспортную инфраструктуру. Однако среди минусов можно выделить высокую степень зависимости от одного вида транспорта. Автомобильный транспорт играет главную роль в транспортном обеспечении туризма, особенно внутри территории города Севастополя.

Сбор данных по остановкам городских, пригородных и междугородных автобусов, железнодорожных станций и причалов городского морского транспорта для составления тепловых карт дает четкую картину для оценки транспортного обеспечения туризма.

Подводя итог стоит сказать, что оценка транспортной доступности исходя из прогнозной ее величины с позиций повышения для отдельных территорий является комплексной задачей со множеством факторов и переменных, которые требуют сбора и анализа большого объема данных.

3.2 Перспективы и проекты развития транспортного обеспечения для повышения конкурентоспособности туризма в городе Севастополе

Для рассмотрения перспектив развития транспортного обеспечения туризма города Севастополя, в начале необходимо понять основное направление развития города, рассмотреть существующие проекты, а затем переходить от общего к частному и на основе существующих проектов, и оценки транспортного обеспечения города, представленной в предыдущем параграфе описать перспективы развития транспортного обеспечения для повышения конкурентоспособности туризма в городе Севастополе.

По проекту стратегии социально-экономического развития города Севастополя до 2030 года основная миссия города Севастополя стать туристическим, геостратегическим, культурно-историческим, промышленным и гуманитарным центром России на Черном море и стать городом где будет удобно и комфортно жить, учиться, работать, творить и отдыхать.

Для становления города как делового центра, центра туризма, образования, культуры и досуга предстоит решение следующих стратегических задач:

- Создание бизнес центра.
- Развитие научно-образовательного центра.
- Развитие военно-исторического центра, яхтенного, спортивного и других видов туризма.
- Развитие курортно-санаторного потенциала города.
- Развитие транспортной инфраструктуры.
- Развитие системы государственного управления.

Для создания условий для формирования мультимодального транспортно-логистического центра в Севастополе был разработан ряд проектов:

- Полное открытие трассы «Таврида» и окончание на ней всех работ
- Расширение транспортной инфраструктуры в «узких местах»
- Открытие гражданских рейсов в аэропорту «Бельбек»

- Развитие пассажирского и паромного морского сообщения, в том числе и с другими черноморскими странами.
- Развитие перевалки в портах различного груза: зерна, контейнеров и т.д.
- В условиях международных санкций, ограничений и транспортной блокады, порт Севастополя может преимущественно использоваться для российских внутренних перевозок (Проект Стратегии социально-экономического развития города Севастополя до 2030 года, 2017).

При рассмотрении и реализации градостроительных и инфраструктурных проектов необходимо учитывать рельеф, идентичность, сложившуюся планировочную структуру города Севастополя, а также экологическую безопасность.

По мнению автора, одной из основных задач должна быть диверсификация транспортной отрасли города Севастополя по всем видам транспорта. В частности, развитие городского железнодорожного транспорта. Крымская железная дорога участвует в реализации мероприятий ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2025 года» в рамках которой планируется организация движения «городской электрички» (Рисунок 8) на маршрутах Севастополь-Пассажирский – Камышовая Бухта, Севастополь-Пассажирский – Золотая Балка.



Рисунок 8. Планируемый к 2023-2025 гг. маршрут «городской электрички» в городе Севастополе (Источник: <https://sevastopol.press/2022/05/16/na-gorodskuju-elektrichku-bridetsja-14-ot-obschego-passazhiropotoka/>)

Помимо открытия новых линий и станций, железнодорожный транспорт города Севастополя нуждается в создании более ускоренного и интенсивного сообщения внешних и внутренних перевозок и развитии существующих станций.

Севастополь обладает необходимостью в развитии городского морского транспорта. Из-за большого количества длинных бухт и Севастопольской бухты,

делящей город на Южную и Северную части, морской транспорт выполняет важную задачу сообщения и трансфера между другими видами транспорта. На катере Севастопольскую бухту можно пересечь за 15-20 минут, а объезд по автодорогам займет более часа.

В настоящее время маршруты городского морского транспорта проходят по территории Севастопольской бухты, однако в перспективе могут быть организованы круглогодично и регулярно и за ее пределами. Также для развития туризма было бы перспективным открытие новых и реконструкция имеющихся городских причалов, и обновление судов городского морского транспорта.



Рисунок 9. Проект создания яхтенной марины г. Севастополь (Источник: <https://www.sevastopol.kp.ru/daily/21712096/4334471/>)

В Севастополе на данный момент имеется проект создания двух новых морских вокзалов, на площади Захарова и в Южной бухте около железнодорожного и морского вокзалов. ¹²

В области водного транспорта Севастополя нереализованным остается потенциал развития международных перевозок. Бухты Севастополя обладают всеми необходимыми условиями и инфраструктурой для обслуживания круизных судов.

В бухте Балаклавы на данный момент планируется строительство центра яхтенного туризма. На Рисунке 9 изображен проект яхтенной марины в городе Севастополь. ¹³

¹² <https://tass.ru/ekonomika/14328259> - В Севастополе планируют построить два морских вокзала для городского транспорта. ТАСС

¹³ <https://www.sevastopol.kp.ru/daily/21712096/4334471/> - В Севастополе представили проект яхтенной марины: Балаклава изменится до неузнаваемости

Перспективным для развития транспортного обеспечения туризма в городе Севастополе было бы открытие гражданских перелетов в аэропорту «Бельбек». Также рассматривается вариант строительства аэропорта возле мыса Херсонес (Концепция пространственного развития города федерального значения Севастополя, 2015).



Рисунок 10. Проект аэропорта Бельбек.
(Источник: <http://stroy-krim.org/encyclopedia/news/proektirovat-grazhdanskiy-sektor-aeroporta-belbek-budet>)

В Севастополе в настоящее время нет аэропорта, осуществляющего гражданские перевозки, а все перевозки пассажиров осуществляются через аэропорт Симферополя. В настоящее время гражданский сектор аэропорта «Бельбек» находится на этапе строительства, и будет обслуживать только чартерные и бизнес рейсы (Рисунок 10).

Обеспеченность автомобильным транспортом как внешнего, так и внутреннего туризма в Севастополе находится на высоком уровне, однако вместе с тем это вызывает нагрузку на автодороги, особенно в летнее время. По мнению автора, развитие транспортного обеспечения туристов автомобильным транспортом необходимо проводить через совершенствование автобусного и троллейбусного общественного транспорта и делать его более привлекательным для туристов и населения города путем повышения его комфортности, безопасности, надежности и скорости передвижения, а также благоустройства и увеличения количества остановок. Также для снижения транспортной нагрузки необходимо развивать другие виды транспорта.

В Севастополе рассматривается вопрос крупного инфраструктурного проекта по строительству моста через Севастопольскую бухту, который может снизить зависимость города от городского морского транспорта и обеспечить более высокий уровень транспортного обеспечения туризма.

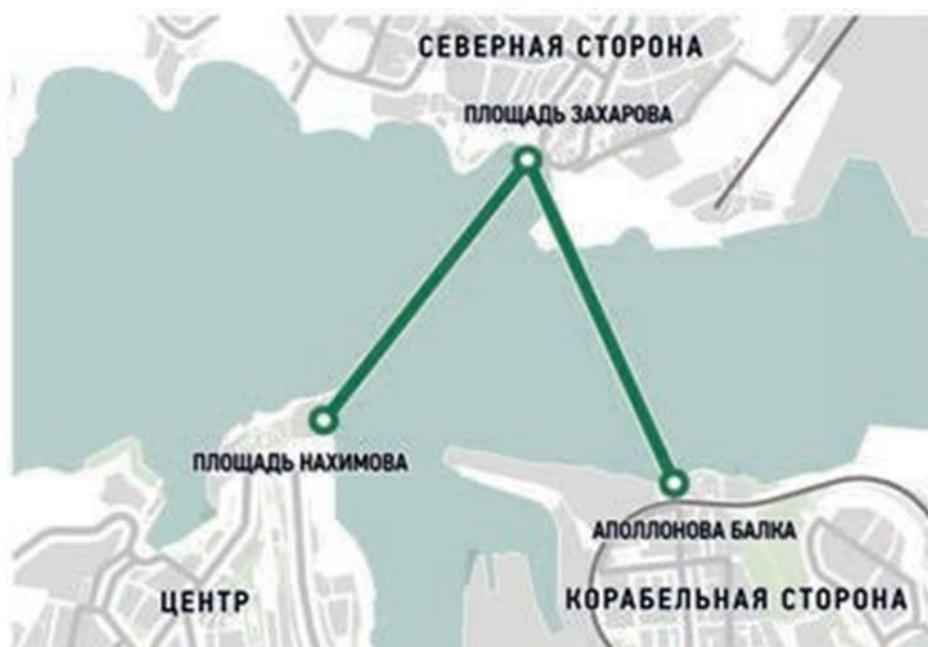
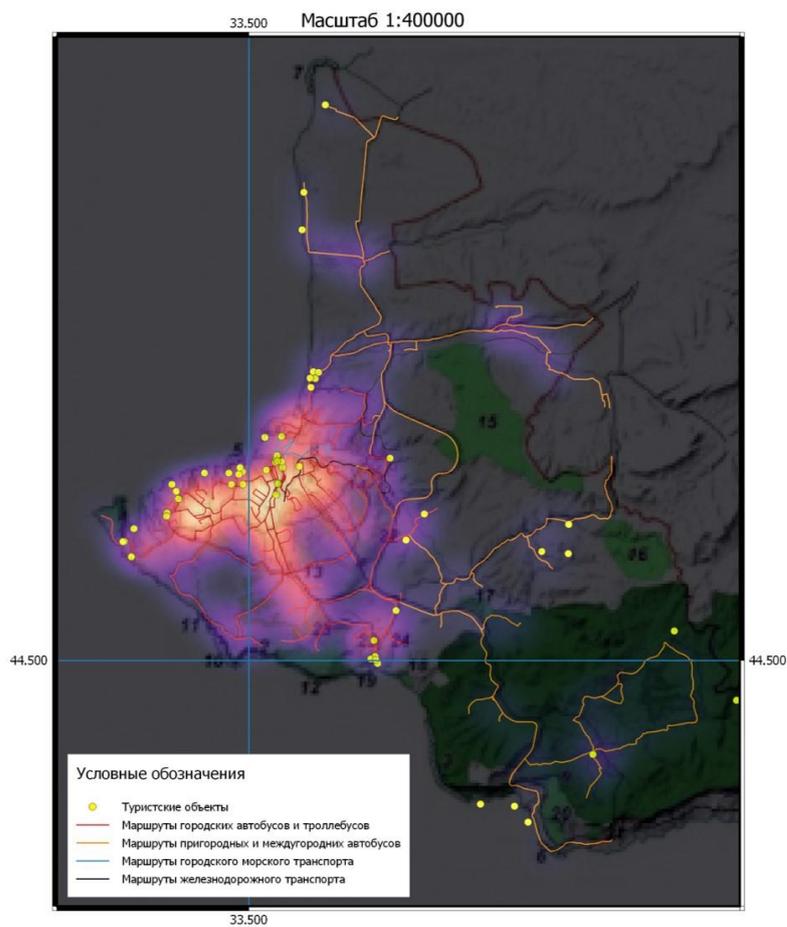


Рисунок 11. Карта проекта создания канатной дороги через Севастопольскую бухту (Источник: Концепция пространственного развития города федерального значения Севастополя, 2015).

Помимо развития автомобильного, морского, железнодорожного и воздушного транспорта в Севастополе имеются возможности для создания и развития других, альтернативных способов передвижения туристов. Например, строительство канатных дорог и развитие велосипедной инфраструктуры. Альтернативные виды транспорта могут не только обеспечивать транспортную доступность, но и являться развлекательными и спортивными объектами привлечения туристов. Во внутренних перевозках города рассматривается строительство канатных дорог через Севастопольскую бухту (Рисунок 11) и через Карантинную бухту в Херсонес (Концепция пространственного развития города федерального значения Севастополя, 2022).

При выявлении перспектив и проектов развития транспортного обеспечения туризма важно учитывать экологическую безопасность города Севастополя и сохранять его туристско-рекреационные ресурсы. Для этого необходимо развивать экологически чистые виды транспорта: электропоезда, троллейбусы, электробусы и электромобили. Также необходима качественная экологическая экспертиза транспортных инфраструктурных объектов и их строительство на удалении от охраняемых природных территорий. На картосхеме 9 представлена карта воздействия транспортного обеспечения туризма на особо охраняемые природные территории города Севастополя,

которую можно использовать при рассмотрении тех или иных проектов транспортной инфраструктуры туризма и их экологической безопасности.



Картосхема 9. Воздействие транспортного обеспечения туризма на особо охраняемые природные территории города Севастополя (Составлено автором на основе Приложений 1-10).

Заключение

В результате проведенного исследования были выполнены все поставленные задачи:

1. Проведен теоретический анализ транспортной составляющей туризма. В результате была определена зависимость туризма от транспорта и его характеристик. Развитие туризма требует наличия транспортной инфраструктуры и ее совершенствования, которая помогает расширять географию путешествий и формировать транспортную коммуникацию между территориями, а также посредственно оказывает сильное влияние на развитие общества, развитие промышленности и хозяйства, создание рабочих мест, привлечение инвестиций, повышение мобильности населения, развитие туристской отрасли и инфраструктуры. Туристы при выборе транспорта обращают внимание на множество факторов и характеристик транспортных перевозок, таких как: стоимость, скорость, мобильность, вместимость, уровень комфорта, безопасность движения, возможность остановки по пути следования, возможность длительного жизнеобеспечения в пути и экологическая безопасность средств передвижения (Таблица 1). Оттого насколько качественно ведется управление туристскими ресурсами, зависит доходность отрасли туризма, транспорта и других смежных отраслей. Формирование системы международных и внутренних пассажирских перевозок в любой стране мира не представляется возможным без присутствия правовой базы, поэтому также были рассмотрены основные договорно-правовые документы регулирующие транспортное обеспечение туризма.

2. Рассмотрены основные научные методы исследования транспортного обеспечения туризма. На сегодняшний день в работах, посвященных туризму преобладает системный подход, так как именно в рамках данного подхода были получены наиболее значимые результаты. Элементы транспортной инфраструктуры туризма неразрывно связаны между собой. При оценке транспортного обеспечения туризма возможно использование иерархии подходов, ряда подходов, или алгоритма подходов, сформированного на целеполагании и ранжировании подходов по всем четырем уровням методологии. По мнению автора, наиболее эффективным способом визуализации оценки транспортного обеспечения туризма являются тепловые карты, показывающие геопространственные данные на карте в виде областей с разной концентрацией точек, разных цветов. Тепловые карты активно применяются в различных исследованиях динамики городской мобильности и хорошо известны для помощи в принятии решений и для выявления тенденций и необычных явлений в

частных, общественных и общих видах транспорта. Присущий многомерный характер данных о городской мобильности потребовал разработки интерактивных методов визуализации, которые могут эффективно отвечать на аналитические задачи экспертов в предметной области и обеспечивать различные точки зрения на данные. Также стоит сказать, что оценка транспортной доступности исходя из прогнозной ее величины с позиций повышения для отдельных территорий является комплексной задачей со множеством факторов и переменных, которые требуют сбора и анализа большого объема данных.

3. Рассмотрены и собраны данные по всем видам транспорта, участвующих в перевозках туристов города Севастополя. Автомобильному транспорту города Севастополя отводится большая роль, особенно в перевозках пассажиров на городских, междугородних и международных направлениях. Автомобильный транспорт осуществляет перевозки по самостоятельным маршрутам, а также является связующим звеном между другими видами транспорта. В настоящее время транспортное обеспечение является стратегической составляющей развития города Севастополя. На протяжении последнего времени автомобильный транспорт является наиболее популярным в туристических перевозках, благодаря его мобильности, удобству и независимости. В 2021 году почти 70% туристов прибыли на Крымский полуостров именно автомобильным транспортом, как по Крымскому мосту, так и через государственную границу Российской Федерации и Украины. Использование автотранспорта в туризме уступает воздушному только в объемах перевозки на большие расстояния и в экономии времени. Морской транспорт города Севастополя играет важную роль сообщения и трансфера между Южной и Северной частями, разделенными Севастопольской бухтой. Город имеет большой потенциал для развития водного транспорта, так как Севастопольский порт находится в незамерзающей, закрытой от ветров и шторма, Севастопольской бухте, расположенной в стратегически важном месте на побережья Черного моря, а в радиусе 600 км. находятся 12 государств. Также развитие туризма в Республике Крым и городе Севастополе в большой степени зависит от транспортного обеспечения железнодорожным транспортом, так как массовые перевозки пассажиров в пригородном и межрегиональном сообщении – это главная область применения железнодорожного транспорта. Что касается воздушного транспорта города Севастополя, то здесь все гражданские перевозки осуществляются через аэропорт Симферополя. На территории города нет аэропорта, осуществляющего гражданские перевозки пассажиров, а аэропорт Севастополя – Бельбек в настоящее

время выполняет военно-стратегические задачи и обслуживает военные самолеты. По результатам исследования различных видов транспорта города Севастополя были собраны данные отображенные в Приложениях 6-9, Рисунках 2-7 и Таблице 4. По собранным данным были составлены Картосхемы 2-4.

4. Проведена социально-экономическая оценка транспортного обеспечения туризма в городе Севастополе. Внешние, или межрегиональные перевозки туристов были обобщены и структурированы в ходе SWOT-анализа (Таблица 3). В ходе оценки были составлены Картосхемы 5-8 по точкам остановок городских, пригородных и междугородных автобусов, железнодорожных станций и причалов городского морского транспорта, а затем на картосхемах были отмечены основные туристские объекты Севастополя, данные о которых содержатся в Приложениях 1-5 и Картосхеме 1. Сбор данных по остановкам городских, пригородных и междугородных автобусов, железнодорожных станций и причалов городского морского транспорта для составления тепловых карт дает четкую картину для оценки транспортного обеспечения туризма. В целом транспортная обеспеченность города достаточно высокая, из-за высокой плотности населения и небольшой территории, которая позволяет без особых усилий развивать транспортную инфраструктуру. Однако среди минусов можно выделить высокую степень зависимости от одного вида транспорта. Автомобильный транспорт играет главную роль в транспортном обеспечении туризма, особенно внутри территории города Севастополя.

5. Выявлены перспективные направления развития транспортного обеспечения туризма города Севастополя. По мнению автора, одной из основных задач должна быть диверсификация транспортной отрасли города Севастополя по всем видам транспорта. В частности, планируется запуск «городской электрички» в городе Севастополе (Рисунок 8). В настоящее время маршруты городского морского транспорта проходят по территории Севастопольской бухты, однако в перспективе могут быть организованы круглогодично и регулярно и за ее пределами. В области морского транспорта Севастополя нереализованным остается потенциал развития международных перевозок. Бухты Севастополя обладают всеми необходимыми условиями и инфраструктурой для обслуживания круизных судов. На сегодняшний день в бухте Балаклавы планируется строительство центра яхтенного туризма (Рисунок 9). В воздушном транспорте перспективным для развития транспортного обеспечения туризма в городе Севастополе было бы открытие гражданских перелетов в аэропорту «Бельбек» (Рисунок 10). Обеспеченность автомобильным транспортом туризма в Севастополе находится на

высоком уровне, однако вместе с тем это вызывает нагрузку на автодороги, особенно в летнее время. По мнению автора, развитие транспортного обеспечения туристов автомобильным транспортом необходимо проводить через совершенствование автобусного и троллейбусного общественного транспорта и делать его более привлекательным для туристов и населения города. Также в Севастополе имеются возможности для создания и развития других, альтернативных способов передвижения туристов. Например, строительство канатных дорог и развитие велосипедной инфраструктуры, которые могут не только обеспечивать транспортную доступность, но и являться развлекательными и спортивными объектами привлечения туристов (Рисунок 11). При выявлении перспектив и проектов развития транспортного обеспечения туризма важно учитывать экологическую безопасность города Севастополя и сохранять его туристско-рекреационные ресурсы. На картосхеме 9 представлена карта воздействия транспортного обеспечения туризма на особо охраняемые природные территории города Севастополя, которую можно использовать при рассмотрении тех или иных проектов транспортной инфраструктуры туризма и их экологической безопасности.

Список литературы

1. Абибулаева Н. С. Транспортная инфраструктура как стратегическая составляющая туристско-рекреационных кластеров Республики Крым // Вестник Адыгейского государственного университета. 2020 №1. С. 96-101
2. Адашова Т. А. Ретроспективный анализ транспортной инфраструктуры Крыма в контексте преодоления текущего экономического кризиса // / Российские регионы: взгляд в будущее. 2015. № 1. С. 129–142.
3. Адашова Т.А. Транспортный потенциал Крыма в контексте развития сферы туризма // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И Вернадского. Серия: География. Геология. 2016. Т. 2 (68). № 3. С. 3-12.
4. Александрова А.Ю. Международный туризм. Учебник. М.: Аспект Пресс, 2002. 470 с.
5. Артемова Е.Н., Козлова В.А. Транспортное обслуживание туристов: учебно-методическое пособие для высшего профессионального образования / Е.Н. Артёмова, В.А. Козлова. Орёл: ФГБОУ ВПО «Госуниверситет - УНПК», 2011. 140 с.
6. Ахунзянова Е.Ф. Повышение эффективности туристических услуг с учетом транспортной составляющей: на примере рос. авиаперевозок: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Ахунзянова Е.Ф.; Гос. ун-т упр. – М., 2003. – 21 с.
7. Бгатов А.П., Бойко Т.В., Зубрева М.В. Туристские формальности. М.: Издательский центр «Академия», 2004. — 304 с.
8. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки. 3-е изд., перераб. и доп. СПб.: Герда, 2007. 528 с.
9. Большой глоссарий терминов международного туризма. Под ред. М.Б. Биржакова. СПб., 2005. – 996 с.
10. Буйленко В.Ф. Туризм. Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. 416 с.
11. Бутко И.И. Транспортное обслуживание туризма: учеб. пособие / И.И. Бутко, В.А. Ситников. - М.; Ростов н/Д : МарТ, 2006. - 335 с.
12. Валькова Т.М. Туристско-рекреационное районирование Севастополя / Т. М. Валькова, С. Р. Тюфанов, Е. С. Каширина, И. Л. Прыгунова // Вестник Московского государственного областного университета. Серия «Естественные науки». 2019. Т. 2. С. 132–143.
13. Ваховская М. Ю. Способы диверсификации транспортного обеспечения туристских потоков в Республике Крым / Ваховская М. Ю., Стебловская В. В./

- Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Экономика и управление. 2018. Т. 4 (70). № 1. С. 41–52.
14. Воловик, А. В. Санкции США в ответ на воссоединение России и. Крыма / А. В. Воловик // Вестник РМАТ. – 2017. – № 3. – С. 21-25.
 15. Волошин Н.И. Правовое регулирование в туризме. М: Советский спорт, 2004. 403 с.
 16. Гвозденко А.А. Страхование в туризме. Учебное пособие. - М.: Аспект Пресс, 2002. - 256 с.
 17. Гечебаев М.Ю. Управление экономической системой туристского транспорта с использованием логистического подхода: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / М.Ю. Гечебаев; Гос. ун-т упр. – М., 2010. – 182 с.
 18. Глазков В.Н. Организация сервиса и туристического обслуживания на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В.Н. Глазков. - М.: Моск. гос. ун-т путей сообщ., 2006. - 171 с.
 19. Город Севастополь в цифрах 2020 г.: Крат. стат. сб./Крымстат- С., 2021 -195 с.
 20. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. М.: Финансы и статистика, 2003. – 302 с.
 21. И.О. Загорский, П.П. Володькин, А.С. Рыжова. Транспортная инфраструктура УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ Хабаровск Издательство ТОГУ 2015. – 228 с.
 22. ЗАКОН ГОРОДА СЕВАСТОПОЛЯ «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития города Севастополя до 2030 года» / Законодательное Собрание города Севастополя 2017. – 172 с.
 23. Зарубежный и отечественный опыт управления городским пассажирским транспортом в рыночных условиях: учебное пособие / под общей редакцией В.А. Персианова. – М.: ГУУ, 2006. – 63 с.
 24. Зорин И.В., Квартальнов В.А. Энциклопедия туризма. М.: Финансы и статистика, 2003. – 368 с.
 25. Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А. Туризм как вид деятельности Учебник. М.: Финансы и статистика. 2005. – 288 с.
 26. Ильина Е. Н. Менеджмент транспортных услуг: индустрия авиаперевозок: учебник. – М.: Советский спорт, 2005. - 176 с.
 27. Ильина Е.Н. Организация водных путешествий. - М., Изд. Риб. «Турист», 2002. - 104с.
 28. Ильина Е.Н. Организация железнодорожных путешествий. Учебно-методической пособие. М.: Советский спорт, 2003. - 104 с.

29. Ильина Е.Н. Менеджмент транспортных услуг. М. : Рос. междунар. акад. туризма (РМАТ), 1997. - 173 с.
30. Каширина Е. С. Тенденции развития туристского рынка г. Севастополя // Каширина Е. С., Журавлева И. В., Шабалина Н. В. Учёные записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. География. Геология. Том 6 (72). № 3. 2020 г. С. 94–106.
31. Ключников А.В. Менеджмент туризма: учебник / А.В. Ключников; Рос. междунар. акад. туризма. М.: Советский спорт, 2009 – 228 с.
32. Кодзова С. (ред.). История Крыма М.: ОЛМА Медиа Групп, 2015. — 463 с.
33. Концепция пространственного развития города федерального значения Севастополя / Урбаника 2015. – 47 с.
34. Котельникова В.Е. Транспортная инфраструктура туризма // Мир транспорта - М.: МИИТ, 2012, выпуск 4, с. 118-123.
35. Котельникова В. Е. Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Котельникова В. Е. – Москва, 2014. – 184 с.
36. Кружалин В.И. Современное состояние и перспективы развития туристско-рекреационного комплекса Крымского федерального округа / В. И. Кружалин, Н. В. Шабалина, Т. М. вова, Н. И. Тульская // Вестник Национальной академии туризма. 2015. № 4 (36). С. 40–44.
37. Кусков А.С., Транспортное обеспечение в туризме : учебник / А.С. Кусков, Ю.А. Джаладян. – М. : КНОРУС, 2008. – 368 с.
38. Кусков А.С., Одинцова Т.Н., Понукалина О.В. Менеджмент транспортных услуг. Железнодорожные и воздушные перевозки. Речные и морские круизы. Изд-во СГТУ, 2003.- 100 с.
39. Кутепова Г.Н. Влияние транспортного обеспечения на качество туристского продукта / Транспортное дело России 2008. С. 100-102.
40. Лойко О.Т. Введение в специальность «Социально-культурный сервис и туризм»: Учеб. пособие. – Томск: Изд-во ТПУ, 2001. – 96 с.
41. Маринин М. М. Туристские формальности и безопасность в туризме. М.: Финансы и статистика, 2004, 174 с.
42. Новиков А.М., Новиков Д.А. Методология. М.:Синтег, 2007.- 668с.
43. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. М.: Академия, 2006 – 384 с.
44. Организация туризма. // Под ред. Н.И. Кабушкина. Мн.: Новое знание, 2003. – 632 с.

45. Проект Стратегии социально-экономического развития города Севастополя до 2030 года, г. Севастополь, 2017 год – 132 с.
46. Разу М.Л., Ким Р.Н. Сущность проектного управления. М.: Гос. ун-т упр., 2010. - 86 с.
47. Сенин В.С. Организация международного туризма. М.: Финансы и статистика, 2003. - 400 с.
48. Сиваков О. В., Новосельцев А. Б., Ермолаев В. Г., Маковский Ю. Б. Транспортное право. М., 2000. С. 8.
49. Спириин И.В. Транспортное право. Транспорт, 2001. - 303 с.
50. Состояние и перспективы развития ключевых направлений мировой экономики в XXI веке. Ведерникова В.В., Корнеев А.Н., Костев К.О., Котельникова В.Е.– М.: Мир науки, 2018. – 112 с.
51. Статистический ежегодник города Севастополя. 2018: Стат.сб. / Крымстат-Севастополь, 2019. 307 с.
52. 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.
53. Технологии выездного туризма: учебное пособие, 2-е изд. / Д.С. Ушаков, А.Н. Рубаник. – М.: Феникс Март, 2010. – 384 с.
54. Туризм и гостиничное хозяйство. Учебник. / Под ред. д. э. н. А.Д. Чудновского. – М.: ЮРКНИГА, 2005. – 448 с.
55. Ушаков Д.С. Прикладной туроперейтинг. ИКЦ «МарТ», 2004. – 416 с.
56. Ушаков Д.С. - Технологии выездного туризма: учеб. пособие - Ростов-на-Дону: МарТ, 2010. – 446 с.
57. Черевичко Т.В. Экономика туризма. Саратов : Науч. кн., 2000. - 136 с.
58. Чибряков Я. Ю. Развитие картографического метода для исследований железнодорожной сети России: дис. кандидат наук: 25.00.33 / Москва, 2014. - 199 с.
59. Чудновский А.Д., Королев Н.В., Гаврилова Е.А., Жукова М.А., Зайцева Н.А. Менеджмент туризма. Учебник. М.: Федеральное агентство по туризму, 2014. 576 с.
60. Шепелев И.Г. Туристско-рекреационные кластеры - механизм инновационного совершенствования системы стратегического управления развитием регионов:

- современные исследования социальных проблем. 2012. № 3 (11). URL: <http://sisp.nkras.ru/>
61. Экономика и организация туризма. Международный туризм / Под. ред. И. А. Рябовой, Ю. В. Забаева, Е. Л. Драчевой. 2-е изд., стер. М.: КноРус, 2005. – 576 с.
 62. Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.
 63. Яковенко И. М., Страчкова Н. В. Туристско-рекреационный комплекс Республики Крым: пять лет в составе России // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 2. С. 101–114.
 64. Coles N., Hall M. C., International business and tourism: global issues, contemporary interactions / Routledge Taylor & Frances Group, 2008, - 283 с.
 65. DeBoer. Mike. Understanding the Heat Map / Cartographic Perspectives. 2015, Issue 80, p39-43. 5p.
 66. Gap Analysis of Public Transport Needs Measuring Spatial Distribution of Public Transport Needs and Identifying Gaps in the Quality of Public Transport Provision, Currie, G / Transportation Research Record 1895 (2004) 137 – 146 – 10 p.
 67. Stephen J. Page. Transport and tourism. Global perspectives. 3rd edition, Pearson education Ltd. 2009. - 447 с.
 68. Introducing endogenous transport provision in a LUTI model to explore polycentric governance systems, Juste Raimbault, Florent Le N´echet / Journal of Transport Geography 94 (2021) – 340-357 – 16 p.
 69. Key factors for successful leisure and tourism public transport provision Werner Gronau, Andreas Kagermeier / Journal of Transport Geography 15 (2007) 127–135 – 9 p.
 70. Pender L., Sharpley R. The Management of Tourism. Лондон: SAGE Publications, 2005. - 323 с.
 71. Recent development in community transport provision: Comparative experience from Britain to Australia, Corrine Mulley, John D Nelson / Procedia - Social and Behavioral Sciences 48 (2012) 1815 – 1825 – 11 p.
 72. The influence of regulatory environments on public transport service provision: A British case study, Peter White / Research in Transportation Business & Management 32 (2019)
 73. Weaver David B. Tourism management, John Wiley & Sons. Australia, Ltd., 2000, - 468 с.

74. Visualization of Urban Mobility Data from Intelligent Transportation Systems, Thiago Sobral, Teresa Galvão and José Borges / INESC TEC, Faculty of Engineering, University of Porto, 4200-465 Porto, Portugal, 2019
75. <https://ehd.moscow/> - ЕХД Регионы России. Социально-экономические показатели
76. <https://rlw.gov.ru/krymskaya-zd> - Крымская железная дорога. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации.
77. <http://sevtransport-online.ru/> - Общественный транспорт города Севастополь онлайн
78. <https://mtur.rk.gov.ru/ru/index> - Официальный сайт Министерства курортов и туризма Республики Крым.
79. <http://news.allcrimea.net/> - Официальный сайт Новости Крыма. Крымская служба новостей.
80. <http://mincrimea.gov.ru/> - Официальный сайт Министерства Российской Федерации по делам Крыма.
81. <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)
82. <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans25-25.html> - Транспортная стратегия XXI век. 2014. №25.
83. <https://sev.gov.ru/info/news/> - Туристический поток в Севастополь 2021 / Правительство Севастополя, Официальный портал органов государственной власти.
84. https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/foraff/135804.pdf - EU Restrictive Measures, 29 April, 2014 / European union-EEAS. - 29.04.2014.

Приложения

Приложение 1

Основные музеи, музей-заповедники, выставочные залы города Севастополя

№	Наименование учреждения	Адрес	Среднее кол-во посетителей в год:	Координаты	
1	Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Государственный музей героической обороны и освобождения Севастополя»	299011, г. Севастополь, Исторический бульвар, 1	671 935	44.594592	33.521650
2	Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Государственно историко-археологический музей заповедник «Херсонес Таврический»	299045, г. Севастополь, ул. Древняя, 1	551116	44.609417	33.493227
3	Военно-исторический музей фортификационных сооружений "Балаклавский подземный музейный комплекс"	г. Севастополь, Таврическая набережная 22	200000	44.498392	33.597504
4	Музей истории Балаклавы	г. Севастополь, ул. Назукина, 5	200000	44.500288	33.600109
5	Музейный историко-мемориальный комплекс героическим защитникам Севастополя «35-я береговая батарея»	299024, г. Севастополь, бухта Казачья, Аллея защитников 35-й батареи, № 7	135000	44.558790	33.406315
6	Севастопольский музей им. М. П. Крошицкого	г. Севастополь, проспект Нахимова, 9	100000	44.613633	33.522342
7	Военно-исторический музей Черноморского флота	Севастополь, улица Ленина, 11	80000	44.613344	33.525773

8	Военно-исторический музей фортификационных сооружений "Михайловская батарея"	г. Севастополь, Северная сторона, ул. Громова 35/1	50000	44.627895	33.525827
9	Музейно-выставочный комплекс «Константиновская батарея» (ВОО «РГО»)	г. Севастополь, ул. Загороднянского, Константиновский мыс, север Севастопольской бухты	30000	44.627408	33.512748
10	Севастопольский морской аквариум-музей	г. Севастополь, проспект Нахимова, 2	20196	44.616969	33.522144

Источник: <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

Приложение 2

Основные объекты размещения города Севастополя

№	Наименование учреждения	Фактический адрес	Общее кол-во номеров	Координаты	
1	Пансионат «Изумруд»	299805, г. Севастополь, Севастопольская зона, ЮБК, №13	394	44.407570	33.720510
2	Гостиница "Антенор", (парк-отель «Песочная бухта»)	299028, г.Севастополь, ул. Ефремова, дом № 38	119	44.606921	33.484002
3	Гостиница "Оптима"	г.Севастополь, пр. Героев Сталинграда, дом № 22	114	44.582029	33.434864
4	Бизнес отель "Бест Вестерн Севастополь" (Best Western)	299011, г. Севастополь, Проспект Нахимова, д.8	106	44.613043	33.520931
5	База отдыха «Любимовка»	г.Севастополь, Качинское шоссе, 1-А	98	44.660974	33.548429
6	Арт-Отель "Гостиница Украина"	299011, г.Севастополь, ул. Гоголя, 2	79	44.600785	33.522836
7	Мотель "Листригон"	г.Севастополь, ул. 7-го Ноября, д. 5-Д	29	44.660974	33.548429
8	Мини-отель "Мыс"	г.Севастополь, ул. Рубежная, дом № 112	22	44.575108	33.408974
9	База отдыха "Вилла Венеция"	г. Севастополь ул. Щитовая, 23А	20	44.606966	33.464948
10	Гостевой дом "Два маяка"	г.Севастополь, поселок Казачья бухта, СТ "Сократ", ул. Людмилы Бобковой, дом № 4	20	44.567942	33.401348
11	Гостиница "Адмирал"	г.Севастополь, ул. Щербака, дом № 22а	19	44.608692	33.513862
12	Гостиница "Кингс Вэй Интернэшнл"	299059, г. Севастополь, пр. Героев Сталинграда, 47	18	44.592236	33.444368

13	Гостевой дом "К&Т"	г.Севастополь, ул. Черцова, дом № 27	16	44.600465	33.495302
14	Гостевой дом "Апартаменты Херсонес"	г. Севастополь, ул. Древняя, 34	15	44.607684	33.495051
15	Курортно-оздоровительный комплекс "Омега-автокемпинг"	299059, г.Севастополь, пляж Омега,21	15	44.596524	33.442616
16	Меблированные комнаты Вилла «Орс»	г. Севастополь, ул. Военных строителей, 43	14	44.567871	33.400297
17	Гостиница "Дельфин"	г.Севастополь, ул. Ерошенко, дом № 20	13	44.605772	33.491943
18	Гостевой дом "Kuprinn"	Балаклава ул.Куприна, 13	10	44.498045	33.601852

Источник: <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

Приложение 3

Основные объекты развлечения города Севастополя

№ п/п	Наименование учреждения	Адрес учреждения	Координаты	
1	Государственное автономное учреждение культуры г. Севастополя «Севастополь кино»	299011 г. Севастополь, ул. Шмидта, 1	44.601344	33.522836
2	Государственное автономное учреждение культуры г. Севастополя «Севастопольский академический театр танца»	299011 г. Севастополь, пр. Нахимова, 4	44.615821	33.521830
3	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Культурный комплекс «Корабел»	299001 г. Севастополь, ул. Рабочая, 2	44.610681	33.540056
4	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Севастопольский театр юного зрителя»	299028, г. Севастополь, ул. Гагарина, 16	44.600542	33.486292
5	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Севастопольский хореографический центр «Радость»	299042, г. Севастополь, ул. Новикова, 12	44.511436	33.598905
6	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Севастопольский центр культуры и искусств»	299011 г. Севастополь, ул.Ленина, 25	44.610129	33.526923
7	Государственное бюджетное учреждение культуры города Севастополя Дворец культуры «Севастопольский»	299019, г. Севастополь ул. Тимирязева, 23	44.583544	33.638727
8	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Балаклавский Дворец культуры»	299042 г. Севастополь, ул. Калича, 21	44.502416	33.599839
9	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Культурно-информационный центр»	299014, г. Севастополь, ул. П.Корчагина, 1	44.584462	33.435097
10	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Орлиновский центр культуры и досуга»	299805, ул. Тюкова, 63	44.446323	33.772190

11	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Севастопольский академический русский драматический театр им. А.В.Луначарского»	299011, г. Севастополь пр. Нахимова, 6	44.613941	33.521587
12	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя «Терновский центр культуры и досуга»	299716 г. Севастополь, с. Терновка, ул. Ленина, 7	44.577644	33.753029
13	Государственное бюджетное учреждение культуры г. Севастополя Дворец Культуры «Андреевский»	299813, г. Севастополь, с. Андреевка, ул. Центральная, 24	44.816315	33.560511
14	Государственное казенное учреждение культуры г. Севастополя «Балаклавская централизованная клубная система	299010, г. Севастополь, ул. Коминтерна, 13	44.568757	33.624309

Источник: <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

Приложение 4

Основные детские и оздоровительные лагеря города Севастополя

№	Наименование организации отдыха детей и их оздоровления	Место расположения организации	Кол-во мест	Координаты	
1	ГБОУ дополнительного образования «Детский оздоровительный лагерь «Ласпи»	299805, г. Севастополь, п/о Орлиное, ЮБК, 21	700	44.416817	33.709939
2	Детское учреждение отдыха и оздоровления детей «Атлантус»	299814, г. Севастополь, с. Орловка, Качинское шоссе, 39	600	44.745338	33.542123
3	Детское учреждение отдыха и оздоровления детей «Радость»	299013, г. Севастополь, п. Любимовка ул. Южнобережная, 19	420	44.664641	33.551137
4	Детское учреждение отдыха и оздоровления детей «Омега»	299029, г. Севастополь, Бухта Омега, 15	350	44.600458	33.439104
5	Детский оздоровительный лагерь «Чайка»	299805, г. Севастополь, урочище Батилиман, п/о Орлиное	300	44.420203	33.686545
6	Детское учреждение отдыха и оздоровления детей «Алькадар»	299002, г. Севастополь, п. Любимовка ул. Челюскинцев, 129	260	44.655832	33.549075
7	Детское учреждение отдыха и оздоровления детей «Атлантика»	299002, г. Севастополь, с. Передовое, ул. Максумова, 49	220	44.516893	33.836545
8	ГБОУ дополнительного образования «Детский оздоровительный лагерь «Горный»	299810, г. Севастополь, с. Колхозное	200	44.47733	33.88573
9	Детское учреждение отдыха и оздоровления детей «Нахимовец»	299814, г. Севастополь, с. Орловка, ул. Качинское шоссе, 27	160	44.664214	33.555103
10	Детское учреждение отдыха и оздоровления детей «Прибой»	299804, г. Севастополь, п. Кача ул. Нестерова, 17	100	44.766638	33.54347

Источник: <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

Приложение 5

Основные объекты сельского туризма города Севастополя

№ п/п	Название объекта	Описание объекта	Адрес	Координаты	
1	Инкерманский завод марочных вин	Предприятие	г. Севастополь, ул. Малиновского 20	44.615340	33.611886
2	ООО «Золотая балка»	Завод, виноградники	299043, г. Севастополь, Крестовского, 66	44.529193	33.617276
3	Предприятие UPPA WINERY	Винодельня	г. Севастополь, с. Родное	44.565244	33.740776
4	Усадьба Мангуп	Усадьба, виноградники	г. Севастополь, с. Родное	44.565244	33.740776
5	Усадьба Перовских	Завод, музей	г. Севастополь, ул. Софьи Перовской, 59- А	44.660660	33.552516

Источник: <https://nbcrs.org/regions/sevastopol/statistics/> - Севастополь. Туризм в цифрах / Система обмена туристической информацией (СОТИ)

Приложение 6

Городские автобусы и их маршруты в городе Севастополе

Городские автобусы	Маршрут	Длина рейса (км)	Кол-во остановок
1	пл. Нахимова - кинотеатр "Парус"	16	28
	кинотеатр "Парус" - пл. Нахимова	15	25
2	пос. Кальфа - Стрелецкая бухта	12	23
	5-й км. Балаклавского шоссе - Стрелецкая бухта	11	21
3	5-й км. Балаклавского шоссе - ЦУМ	23	35
	ЦУМ - 5-й км. Балаклавского шоссе	23	36
4	Детская поликлиника - ул. Адмирала Макарова	19	35
	ул. Адмирала Макарова - Детская поликлиника	19	33
5	ул. Маринеско - ул. Токарева	7	12
	ул. Токарева - ул. Маринеско	7	10
8	5-й км. Балаклавского шоссе - Кадыковский комбинат	19	21
	5-й км. Балаклавского шоссе - Кадыковский комбинат	20	23
9	5-й км. Балаклавского шоссе - 2-е отделение Золотой Балки	13	18
	2-е отделение Золотой Балки - 5-й км. Балаклавского шоссе	13	17
10а	ул. Челнокова - Центральный рынок	13	25
	Центральный рынок - ул. Челнокова	14	23
12	хутор Лукомский - пл. Нахимова	13	23
	пл. Нахимова - хутор Лукомский	13	27
12а	5-й км. Балаклавского шоссе - ТСН "Сапун-гора"	5	5
	ТСН "Сапун-гора" - 5-й км. Балаклавского шоссе	4	4
13а	5-й км. Балаклавского шоссе - пл. Нахимова	10	17
	пл. Нахимова - 5-й км. Балаклавского шоссе	10	19
14	пос. Кальфа - ул. Бориса Михайлова	16	30
	5-й км. Балаклавского шоссе - ул. Бориса Михайлова	15	28
16	ул. Маринеско - пл. Нахимова	16	31
	пл. Нахимова - ул. Маринеско	16	28
17	пос. Кальфа - Троицкая балка	23	37
	5-й км. Балаклавского шоссе - Троицкая балка	22	35
20	пос. Кальфа - проспект Победы	15	26

	5-й км. Балаклавского шоссе - проспект Победы	14	24
21	5-й км. Балаклавского шоссе - Дом культуры	12	16
	Дом культуры - 5-й км. Балаклавского шоссе	12	15
22	пос. Кальфа - Херсонес Таврический	16	30
	5-й км. Балаклавского шоссе - Херсонес Таврический	14	28
23	5-й км. Балаклавского шоссе - аквапарк "Зурбаган"	17	27
	аквапарк "Зурбаган" - 5-й км. Балаклавского шоссе	17	28
24	5-й км. Балаклавского шоссе - Камышовая бухта	24	36
	Камышовая бухта - 5-й км. Балаклавского шоссе	24	39
25	пос. Кальфа - пл. Ластовая	13	22
	5-й км. Балаклавского шоссе - пл. Ластовая	12	20
26	пос. Кальфа - ул. Генерала Жидилова	17	28
	5-й км. Балаклавского шоссе - ул. Генерала Жидилова	15	26
27	Кадыковский комбинат - 2-е отделение Золотой Балки	7	14
	2-е отделение Золотой Балки - Кадыковский комбинат	7	13
28	Троицкая балка - Малахов курган	5	8
	Малахов курган - Троицкая балка	5	8
29	5-й км. Балаклавского шоссе - ул. Мирная	11	18
	ул. Мирная - 5-й км. Балаклавского шоссе	13	27
30	ул. Фадеева - пл. Нахимова	11	24
	пл. Нахимова - ул. Фадеева	11	21
31	ул. Мирная - пл. Восставших	7	14
	пл. Восставших - ул. Мирная	7	13
33	1-е отделение Золотой балки - Железнодорожный вокзал	27	39
	Железнодорожный вокзал - 1-е отделение Золотой балки	28	39
34	2-е отделение Золотой Балки - аквапарк "Зурбаган"	29	38
	аквапарк "Зурбаган" - 2-е отделение Золотой Балки	31	46
35	2-е отделение Золотой Балки - бухта Казачья	40	58
	Казачья бухта - 2-е отделение Золотой Балки	41	63
44	Стрелецкая бухта - 5-й км. Балаклавского шоссе	10	22
	5-й км. Балаклавского шоссе - Стрелецкая бухта	10	22
46	пл. Захарова - Нижняя Голландия	6	11

	Нижняя Голландия - пл. Захарова	6	12
48	пл. Захарова - Бартеньевка	4	10
	Бартеньевка - пл. Захарова	3	10
49	пл. Захарова - АТП "Северная"	4	8
	АТП "Северная" - пл. Захарова	3	8
52-52а	пл. Захарова - Любимовка	5	7
	Любимовка - пл. Захарова	5	8
55	пл. Захарова - АТП "Северная"	4	13
	АТП "Северная" - пл. Захарова	4	11
56	Нижняя Голландия - Радиогорка	7	14
	Радиогорка - Нижняя Голландия	7	15
57	пл. Захарова - Поворот на Гвардейское	12	16
	пл. Захарова - Мекензиевы горы	7	12
62	пл. Захарова - Поворот на Гвардейское	12	16
	пл. Захарова - Мекензиевы горы	7	12
63	5-й км. Балаклавского шоссе - ТСН "Волна"	5	10
	ТСН "Волна" - 5-й км. Балаклавского шоссе	6	10
66	Сапун-гора - Малахов курган	7	10
	Малахов курган - Сапун-гора	7	10
71	Сапун-гора - пл. Нахимова	14	23
	пл. Нахимова - Сапун-гора	15	26
77	Маяк-2 - пл. Нахимова	22	41
	пл. Нахимова - Маяк-2	21	35
79	5-й км. Балаклавского шоссе - ул. Бориса Михайлова	27	40
	ул. Бориса Михайлова - 5-й км. Балаклавского шоссе	27	44
83	ул. Шевченко - Центральный рынок	8	16
	Центральный рынок - ул. Шевченко	8	14
84	ул. Шевченко - Магазин	18	33
	Магазин - ул. Шевченко	18	32
85	5-й км. Балаклавского шоссе - ул. Маринеско	11	21
	ул. Маринеско - 5-й км. Балаклавского шоссе	11	24
91	5-й км. Балаклавского шоссе - Сахарная головка	15	15
	Сахарная головка - 5-й км. Балаклавского шоссе	15	17
92	Инкерман - пл. Нахимова	25	34
	пл. Нахимова - Инкерман	26	37
93	5-й км. Балаклавского шоссе - Балка Бермана	9	13
	Балка Бермана - 5-й км. Балаклавского шоссе	8	11
94	2-е отделение Золотой Балки - пл. Нахимова	21	31

	пл. Нахимова - 2-е отделение Золотой Балки	21	36
95	Казачья бухта - Центральный рынок	15	29
	Центральный рынок - бухта Казачья	15	26
97	5-й км. Балаклавского шоссе - Кадыковский комбинат	13	15
	Кадыковский комбинат - 5-й км. Балаклавского шоссе	13	14
102	пос. Кальфа - Маяк-1 (конечная)	21	40
	5-й км. Балаклавского шоссе - Маяк-1 (конечная)	20	38
103	5-й км. Балаклавского шоссе - Инкерман	18	21
	Инкерман - 5-й км. Балаклавского шоссе	17	22
105	пос. Кальфа - Маяк-1 (конечная)	25	43
	5-й км. Балаклавского шоссе - Маяк-1 (конечная)	23	41
107	Сапун-гора - Камышовое шоссе	26	41
	Камышовое шоссе - Сапун-гора	26	44
109	ул. Бориса Михайлова - проспект Победы	19	36
	проспект Победы - ул. Бориса Михайлова	20	37
110	ул. Маринеско - пл. Ластовая	21	39
	пл. Ластовая - ул. Маринеско	21	38
112	Детская поликлиника - ул. Генерала Жидилова	22	39
	ул. Генерала Жидилова - Детская поликлиника	22	38
113	пл. Восставших - пл. Восставших	7	14
120	5-й км. Балаклавского шоссе - СТ "Родник"	4	6
	СТ "Родник" - 5-й км. Балаклавского шоссе	3	5
195	Маяк-1 (конечная) - Дергачи	25	47
	Дергачи - Маяк-1 (конечная)	25	42
400	пос. Кальфа - Рыбацкий причал	14	26
	5-й км. Балаклавского шоссе - Рыбацкий причал	13	24

Источник: <http://sevtransport-online.ru/> Общественный транспорт города Севастополь онлайн (Составлено автором).

Приложение 7

Троллейбусы и их маршруты в городе Севастополе

Троллейбус	Маршрут	Длина рейса (км.)	Кол-во остановок
1	Стрелецкая бухта - ул. Адмирала Макарова	12	25
	ул. Адмирала Макарова - Стрелецкая бухта	12	24
3	пл. Ластовая - пл. Ластовая	13	24
4	ул. Горпищенко - Камышовая бухта	17	29
	Камышовая бухта - ул. Горпищенко	18	30
5	ул. Токарева - ул. Токарева	14	29
7	ул. Горпищенко - ул. Горпищенко	17	30
9	проспект Победы - проспект Победы	17	32
10	Камышовая бухта - Камышовая бухта	24	44
10к	Казачья бухта - Казачья бухта	32	57
11	пл. Ластовая - пл. Ушакова	19	33
	Новострой - пл. Ушакова	15	24
11а	проспект Победы - пл. Ушакова	18	28
	пл. Ушакова - проспект Победы	19	32
12	5-й км. Балаклавского шоссе - 5-й км. Балаклавского шоссе	16	34
14	5-й км. Балаклавского шоссе - Камышовая бухта	14	26
	Камышовая бухта - 5-й км. Балаклавского шоссе	14	28
17	5-й км. Балаклавского шоссе - ул. Горпищенко	13	23
	ул. Горпищенко - 5-й км. Балаклавского шоссе	13	25
19	проспект Победы - Камышовая бухта	20	34
	Камышовая бухта - проспект Победы	20	34
20	5-й км. Балаклавского шоссе - проспект Победы	14	24
	проспект Победы - 5-й км. Балаклавского шоссе	14	26
76	Стрелецкая бухта - Камышовая бухта	8	14
	Камышовая бухта - Стрелецкая бухта	8	15

Источник: <http://sevtransport-online.ru/> Общественный транспорт города Севастополь онлайн (Составлено автором).

Приложение 8

Пригородные и междугородные автобусы и их маршруты в городе Севастополе

Пригородные и междугородные автобусы	Маршрут	Длина рейса (км.)	Кол-во остановок
106	Севастопольская ТЭЦ - пл. Захарова	14	20
	пл. Захарова - Севастопольская ТЭЦ	14	19
51	пл. Захарова - пос. ВИР	15	14
	пос. ВИР - пл. Захарова	15	15
38	Вишневое-2 - пл. Захарова	16	14
	пл. Захарова - Вишневое-2	17	12
18	5-й км. Балаклавского шоссе - с. Морозовка	21	16
	с. Морозовка - 5-й км. Балаклавского шоссе	21	17
36	Кача - пл. Захарова	23	22
	пл. Захарова - Кача	23	20
45	пл. Захарова - Фронтное	24	22
	пл. Захарова - Фронтное	26	23
51а	пл. Захарова - Симиренко	24	15
	пл. Захарова - Симиренко	25	16
129	с. Терновка - пл. 1-го Мая	27	20
	пл. 1-го Мая - с. Терновка	30	22
127	пл. Захарова - 5-й км. Балаклавского шоссе	27	30
	5-й км. Балаклавского шоссе - пл. Захарова	28	30
26с	Красный Мак - пл. Захарова	27	25
	пл. Захарова - Красный Мак	27	24
32	пл. Захарова - Андреевка	27	13
	пл. Захарова - Песчаное	36	19
40	5-й км. Балаклавского шоссе - с. Терновка	31	20
	с. Терновка - 5-й км. Балаклавского шоссе	32	22
150	пл. Захарова - пл. Суворова	34	42
	пл. Ушакова - пл. Захарова	35	43
151	пл. Захарова - пл. Нахимова	35	45

	пл. Нахимова - пл. Захарова	37	48
152	пл. Захарова - пл. Лазарева	36	46
	пл. Лазарева - пл. Захарова	36	47
153	пл. Захарова - пл. Ушакова	37	50
	пл. Суворова - пл. Захарова	38	51
42	пл. Захарова - Солнечный	38	16
	пл. Захарова - Береговое - Конечная	44	22
145	Фронтное - 5-й км. Балаклавского шоссе	39	35
	5-й км. Балаклавского шоссе - Фронтное	40	34
Севастополь - Бахчисарай	Бахчисарай (Автовокзал) - пл. Захарова	44	25
	пл. Захарова - Бахчисарай (Автовокзал)	44	22
41	5-й км. Балаклавского шоссе - с. Передовое	45	27
	с. Передовое - 5-й км. Балаклавского шоссе	45	27
137	Кача - пл. Ушакова	46	43
	пл. Ушакова - Кача	47	43
182	5-й км. Балаклавского шоссе - с. Передовое	52	39
37	5-й км. Балаклавского шоссе - с. Родниковое	50	28
	с. Родниковое - 5-й км. Балаклавского шоссе	51	29
464	Автовокзал (Севастополь) - Бахчисарай (Автовокзал)	53	5
	Бахчисарай (Автовокзал) - Автовокзал (Севастополь)	54	5
168	пл. Захарова - автостанция Западная	61	13
	автостанция Западная - пл. Захарова	61	13
111	Родное - Симферополь	61	20
	Симферополь - Родное	61	20
Севастополь - Соколиное	Севастополь - Соколиное	66	14
	Соколиное-Севастополь	68	14
169	автостанция Курортная - пл. Захарова	68	15
	пл. Захарова - автостанция Курортная	68	15

162	Кача - автостанция Курортная	69	20
	автостанция Курортная - Кача	69	21
Симферополь - Севастополь	автостанция Курортная - Автовокзал (Севастополь)	79	2
	Автовокзал (Севастополь) - автостанция Курортная	84	2
55	Автовокзал (Севастополь) - Ялта (Автовокзал)	83	30
	Ялта (Автовокзал) - Автовокзал (Севастополь)	85	29
Аэропорт - Севастополь	Аэровокзал - Автовокзал (Севастополь)	93	3
	Автовокзал (Севастополь) - Аэровокзал	93	3
Севастополь - Евпатория	автостанция "Северная" - Автовокзал (Евпатория)	104	6
	Автовокзал (Евпатория) - автостанция "Северная"	105	6
Севастополь - Алушта	Автовокзал (Севастополь) - Алушта (Автовокзал)	115	3
	Алушта (Автовокзал) - Автовокзал (Севастополь)	115	3
70	автостанция Курортная - Пос. Форос (Автостанция)	125	3
	Пос. Форос (Автостанция) - автостанция Курортная	126	3
Севастополь - Новоозёрное	автостанция "Северная" - Новоозёрное	148	8
	Новоозёрное - автостанция "Северная"	148	8
Севастополь - Джанкой	автостанция Джанкой - Автовокзал (Севастополь)	174	4
	Автовокзал (Севастополь) - автостанция Джанкой	176	4
Севастополь - Белогорск - Нижегородский	Автовокзал (Севастополь) - Нижегородский (автостанция)	177	7
	Нижегородский (автостанция) - Автовокзал (Севастополь)	178	8

Севастополь - Черноморское	Черноморское - автостанция "Северная"	177	5
	автостанция "Северная" - Черноморское	177	5
Севастополь - Раздольное	Раздольное - автостанция "Северная"	180	6
	автостанция "Северная" - Раздольное	180	6
Севастополь - Советский	Советский (автостанция) - Автовокзал (Севастополь)	183	5
	Автовокзал (Севастополь) - Советский (автостанция)	183	5
Севастополь - Судак (через Симферополь)	Судак. Автостанция - Автовокзал (Севастополь)	184	7
	Автовокзал (Севастополь) - Судак. Автостанция	190	6
Севастополь - Красногвардейское - Нижегородский	Автовокзал (Севастополь) - Нижегородский (автостанция)	187	5
	Нижегородский (автостанция) - Автовокзал (Севастополь)	188	5
Судак - Севастополь (через Алушту)	Судак. Автостанция - Автовокзал (Севастополь)	197	19
	Автовокзал (Севастополь) - Судак. Автостанция	222	19
Севастополь - Феодосия	Автостанция Феодосия - Автовокзал (Севастополь)	198	5
	Автовокзал (Севастополь) - Автостанция Феодосия	198	5
Севастополь - Кировское	Кировское (автостанция) - Автовокзал (Севастополь)	203	7
	Автовокзал (Севастополь) - Кировское (автостанция)	215	9
Севастополь - Красноперекоск	Автовокзал (Севастополь) - Автовокзал (Красноперекоск)	216	7
	Автовокзал (Красноперекоск) - Автовокзал (Севастополь)	217	8
Севастополь - Армянск	Армянск - Севастополь	236	8
	Севастополь - Армянск	240	7

Севастополь - Раздольное - Армянск (Армянск-граница)	автостанция "Северная" - Автовокзал Армянск	237	7
	Автовокзал Армянск - автостанция "Северная"	241	7
Симферополь - Севастополь - Ялта - Симферополь	автостанция Курортная - автостанция Курортная	243	5
Севастополь - Щёлкино	Щёлкино-Севастополь	270	8
	Севастополь - Щёлкино	271	9
Севастополь - Керчь	Автовокзал (Севастополь) - Автовокзал (Керчь)	297	5
	Автовокзал (Керчь) - Автовокзал (Севастополь)	308	5
Севастополь - порт Крым	Автовокзал (Севастополь) - Порт Крым	310	5
	Порт Крым - Автовокзал (Севастополь)	312	5
Севастополь - Краснодар	Краснодар, Автовокзал - Автовокзал (Севастополь)	554	5
	Автовокзал (Севастополь) - Краснодар, Автовокзал	558	5
Севастополь - Ростов- на-Дону	Ростов-на-Дону, Главный Автовокзал - Автовокзал (Севастополь)	861	6
	Автовокзал (Севастополь) - Ростов- на-Дону, Главный Автовокзал	866	6
Севастополь - Донецк	Центральна автостанція - Автовокзал (Севастополь)	1043	10
	Автовокзал (Севастополь) - Центральна автостанція	1058	10
Севастополь - Волгоград	Волгоград - Севастополь	1334	7
	Севастополь - Волгоград	1340	7
989	Москва (автовокзал "Южные ворота") - Автовокзал (Севастополь)	1859	5
	Автовокзал (Севастополь) - Москва (автовокзал "Южные ворота")	1859	5
3300	Автовокзал (Севастополь) - Москва (автовокзал "Южные ворота")	1882	4
	Москва (автовокзал "Южные ворота") - Автовокзал (Севастополь)	1886	4

Источник: <http://sevtransport-online.ru/> Общественный транспорт города Севастополь онлайн (Составлено автором).

Приложение 9

Маршруты железнодорожного транспорта в городе Севастополе

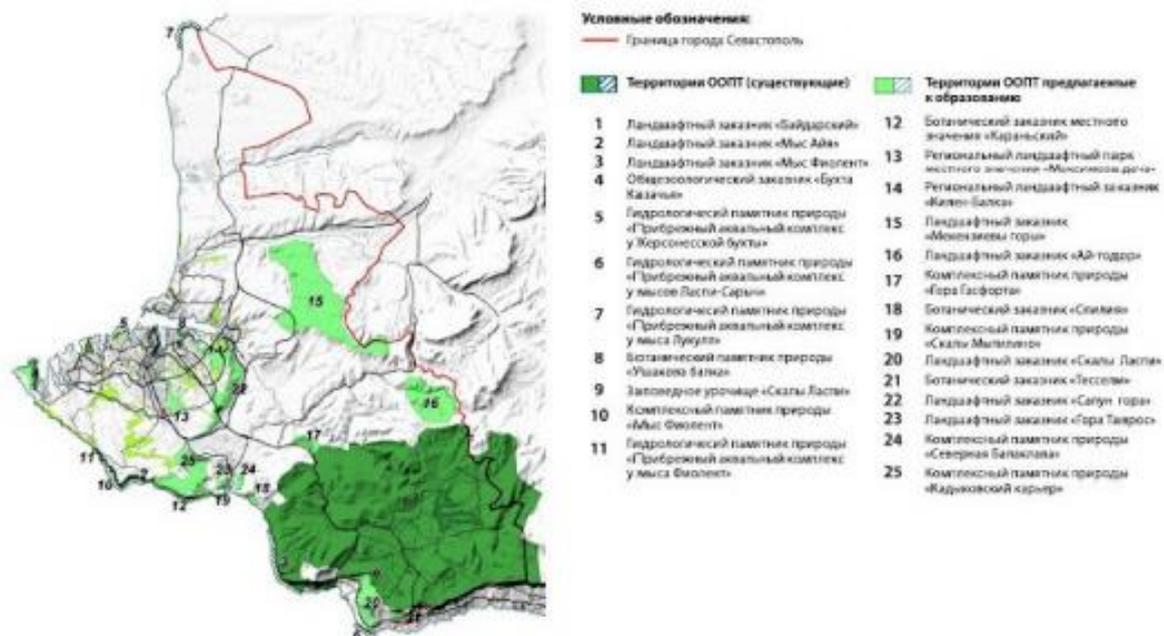
Электричка	Маршрут	Длина рейса (км)	Остановок
Бахчисарай - Севастополь	станция Бахчисарай - станция Севастополь	45	11
Симферополь - Севастополь	станция Симферополь-Пассажирский - станция Севастополь	77	18
Евпатория - Севастополь	станция Евпатория-Курорт - станция Севастополь	156	10
092С/091С	Севастополь - Москва (Казанский вокзал)	2127	25
092М/091М	Москва (Казанский вокзал) - Севастополь	2128	25
007А/008А	Санкт-Петербург (Московский вокзал) - Севастополь	2717	22
008С/007С	Севастополь - Санкт-Петербург (Московский вокзал)	2717	22
184С/183С/552У	Севастополь - Архангельск	3717	40
551У/183А/184А	Архангельск - Севастополь	3719	40
184С/183С	Севастополь - Мурманск	4582	63
183А/184А	Мурманск - Севастополь	4584	63

Источник: <http://sevtransport-online.ru/> Общественный транспорт города Севастополь онлайн (Составлено автором).

Приложение 10

Существующие и предлагаемые особо охраняемые природные территории и природные и озелененные территории города Севастополя

СУЩЕСТВУЮЩИЕ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ И ПРИРОДНЫЕ И ОЗЕЛЕНЕННЫЕ ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА СЕВАСТОПОЛЯ



Источник: <https://sevastopol.press/2021/12/27/lehoz-budet-ohranjat-osobo-ohranjaemye-prirodnye-territorii/>