

**ИНТЕГРАЦИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ НОВЫХ ФОРМ СОТРУДНИЧЕСТВА
В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА**

Гаврилина Наталья Евгеньевна, кандидат экономических наук, доцент

Астраханский государственный технический университет
414025, Российская Федерация, г. Астрахань, ул. Татищева, 16
E-mail: GavrilinaN.E@mail.ru

Куренной Денис Владимирович, бакалавр

Астраханский государственный технический университет
414025, Российская Федерация, г. Астрахань, ул. Татищева, 16
E-mail: GavrilinaN.E@mail.ru

В статье рассматриваются важнейшие вопросы интеграционных процессов в Таможенном Союзе. Одним из ключевых элементов сотрудничества является создание эффективной транспортной сети в едином пространстве перемещения товаров и услуг. Авторы приводят важнейшие данные социально-экономического развития стран-участников Единого Экономического Пространства, оценивают уровни развития товарооборота и инвестиций, определяют ключевые моменты и проблемные зоны функционирования единой транспортной сети. В данной статье предпринята попытка рассмотреть варианты новых форм сотрудничества для успешного функционирования транспортной сети Таможенного Союза, в том числе внедрение модели частно-государственного партнерства, которая успешно себя зарекомендовала в экономике Беларуси. В статье приводятся значительная статистика по развитию транспортной сети, анализируются спорные вопросы, сделана попытка оценить возможные перспективы развития сотрудничества и возможного укрепления транспортных связей со странами Востока.

Ключевые слова: интеграция, Таможенный союз, Единое экономическое пространство, внешняя торговля, экспорт товаров, национальные хозяйства

**INTEGRATION AND POSSIBILITIES OF NEW FORMS OF COOPERATION
IN TRANSPORT AREA OF THE CUSTOMS UNION.**

Gavrilina Natalya Ye., Ph.D. (Economic Science), Associate Professor

Astrakhan State Technical University
16 Tatischev st., Astrakhan, 414025, Russian Federation
E-mail: GavrilinaN.E@mail.ru

Kurennoy Denis V., Bachelor

Astrakhan State Technical University
16 Tatischev st., Astrakhan, 414025, Russian Federation
E-mail: GavrilinaN.E@mail.ru

The article examines the crucial issues integration processes in the Customs Union. One of the key elements of cooperation is the establishment of an effective transport Network in a single space movement of goods and services. The authors are critical data socio-economic development of the countries. The parties to the Single Economic Space, The levels of development trade and investment, Define key points and identifies problem areas of the functioning of a single transport network. In This article an attempt has been made to consider options for new forms of cooperation for the successful functioning of the transport network customs union, including the implementation model private-public partnership, Which has proved in the economy of Belarus. The article provides a significant statistics on the development of transport network, Examines controversial issues, an attempt has been made to evaluate the possible prospects for development Cooperation and possible strengthening transport with Asiant region.

Keywords: Integration, the Customs union, Uniform economic space, foreign trade, export of goods, national facilities.

Центральной задачей стран Таможенного союза становится вопрос формирования новой интеграционной и инвестиционной политики, обеспечивающей эффективное взаимодействие в треугольнике наука – бизнес – государство, интегрирующей научно-технические, экономические, финансовые и организационные возможности стран.

Инвестиционная интеграция стран Сообщества должна быть направлена на развитие национальных инвестиционных рынков, консолидацию инвестиционных процессов, увеличение взаимных инвестиционных потоков. Процесс интеграции в странах Таможенного Союза России, Беларуси Казахстана требует плотного экономического сотрудничества, особенно в условиях нарастающей глобализации мировой экономики.

Одно из важнейших звеньев в этом сотрудничестве является транспортно-логистические отношения. Транспортная система связывает взаимную и также внешнюю торговлю государств, а также имеет важное политическое и социальное значения [1].

Транспорт выполняет свои функции по двум направлениям: пассажирские перевозки и грузоперевозки. Для экономической интеграции наибольшее значение, по мнению автора, представляют грузоперевозки, выступающие как важный элемент логистики. Но и процесс интеграции непосредственно влияет на сотрудничество стран в плоскости грузоперевозок. Значительный прогресс в сфере высококачественного обслуживания населения достигается путем максимальной координации материальных, информационных, финансовых и транспортных потоков при их объединении, что становится одной из основных задач логистики дорожного хозяйства. Экономические предпосылки создания логистических систем в дорожном хозяйстве требуют комплексного его рассмотрения, с целью повышения эффективности работы отдельных элементов его производственной деятельности, как единого целого. Основной задачей логистики в дорожном хозяйстве является формирование логистических систем, обеспечивающих минимизацию суммарных издержек, связанных с производством и потреблением дорожной продукции.

Все более актуальными становятся вопросы снижения рассогласованности между участниками инвестиционного процесса по оптимальному использованию имеющихся ресурсов всех видов. На практике все чаще возникает потребность в логистической поддержке решения этих проблем [1].

Особенность региона стран Таможенного союза (пока их три – Беларусь, Казахстан и Россия) такова, что «водное» сотрудничество внутри этого региона, если судить с позиции трех стран в совокупности, попросту нерационально ввиду географических особенностей данной территории. Общее водное пространство представлено Каспийским морем, и только для России и Казахстана. Этот объект, безусловно, не стоит сбрасывать со счетов, но реализоваться водные грузоперевозки на нем способны в комплексе и в большей степени за счет других видов транспорта. Зато самостоятельно свой потенциал в полной мере способны раскрыть автомобильная, железнодорожная и авиационная грузовые перевозки.

Для анализа перспектив и возможностей данного Союза в крупных логистических операциях необходима оценка инфраструктуры грузоперевозок различных видов транспорта внутри региона стран ТС.

Следует отметить, что в рамках дальнейшей интеграции и расширения Таможенного Союза, увеличения его связей с Китаем, особое значение придается именно развитию сети железных дорог как наиболее перспективного вида транспортных перевозок именно в рамках транспортного коридора Восток-Запад и создания единой транспортной сети. Общей проблемой для стран ТС является относительно низкая пропускная способность автотранспорта на нескольких ключевых автомагистралях, а также неудовлетворительное состояние ряда дополнительных элементов инфраструктуры – мостов и путепроводов, что вызывает необходимость реконструировать их, и еще построить транспортные развязки в разных уровнях.

В странах ТС густота автомобильных сетей с твердым покрытием сильно дифференцирована: в Республике Беларусь – 415 км на 1000 км² территории, в России –

86 км, а в Казахстане – 36 км [1]. Такие различия могут объясняться различием размерностей территорий стран: Республика Беларусь, обладая относительно малым размером по сравнению с Республикой Казахстан, и тем более с Россией, обладает наибольшей относительной густотой автодорожных путей. У Казахстана и России значительная неравномерность в развитии дорожных сетей внутри каждой из стран. Низкое качество дорожной инфраструктуры в странах ТС приводит к:

- перегруженности дорог, при меньших темпах развития данной инфраструктуры по отношению к темпам роста грузовых, а также пассажирских перевозок;
- увеличению энергоемкости таких перевозок: перемещение транспорта по некачественным дорогам требует дополнительного расхода топливных ресурсов; к тому же перегруженность дорог вынуждает транспортные потоки перемещаться на более низких скоростях, что требует еще большего расхода энергии;
- снижению безопасности транспортировки и перемещения; само по себе обеспечение безопасности – одна из приоритетных проблем развития автодорожных путей.

Автомобильные дороги в странах Таможенного Союза занимают 6 место в мире по протяженности – 1086,7 тыс. км или 3 % от мировой доли (по состоянию на 2013 г.).

Если для оценки технической оснащенности автодорожной инфраструктуры используется степень густоты дорог с твердым покрытием, то для железнодорожной – степень электрификации железнодорожных сетей. В Беларуси она составила 16,3 %, в республике Казахстан – 27,5 %, в России электрифицировано 51,4 % дорожной сетей [1].

Железнодорожная инфраструктура стран ТС также имеет некоторые проблемы: пока не удастся ускорить железнодорожную линию Брест–Минск–Москва. Это прямой участок дороги, позволяющий развивать курсирующим в данный момент поездам максимальную скорость – 160 км/ч. При запуске более совершенных поездов удастся добиться более высоких скоростей. В России требуется реконструкция ряда участков перегруженных сетей как в целях пассажирских, так и в целях грузоперевозок. В Казахстане основная проблема – слишком много однопутевых ж/д линий, из-за чего пропуск дополнительного грузопотока сдерживается, так как эти линии перегружаются [4].

Общая протяженность железных дорог для стран ТС занимает второе место в мире и составляет 160,4 тыс. км, или 8 % от мировой доли (по состоянию на 2013 г.).

Для оценки структуры логистических перевозок необходимо изучить объем таких перевозок по различным видам транспорта, а также грузооборот (табл. 1).

Таблица 1

Перевозки грузов и грузооборот стран ТС по видам транспорта за I полугодие 2013 г.

	Беларусь	Казахстан	Россия	ТС
Все виды транспорта, за искл. трубопроводного				
Перевозки грузов, млн. тонн	145,9	1415,1	3253,1	4814,1
В % к I полугодию 2012 г.	92,5	108,9	96,6	99,8
Грузооборот, млрд. т-км	30,9	167,3	1237,4	1435,6
В % к I полугодию 2012 г.	90,5	98,1	97,7	97,5
<i>В том числе:</i>				
<i>Железнодорожный</i>				
Перевозки грузов, млн. тонн	67,8	134,3	605,5	807,6
В % к I полугодию 2012 г.	86,0	94,4	96,3	95,0
Грузооборот, млрд. т-км	21,1	104,6	1070,3	1196,0
В % к I полугодию 2012 г.	85,1	91,6	97,0	96,3
<i>Автомобильный</i>				
Перевозки грузов, млн. тонн	76,7	1278,6	2596,4	3951,7
В % к I полугодию 2012 г.	99,1	110,7	96,7	100,9
Грузооборот, млрд. т-км	9,7	61,3	114,4	185,4
В % к I полугодию 2012 г.	105,2	111,4	102,6	105,5

<i>Водный</i>				
Перевозки грузов, млн. тонн	1,5	2,2	50,8	54,5
В % к I полугодю 2012 г.	97,0	93,2	96,8	96,7
Грузооборот, млн. т-км	26,2 ¹²	1,3	50,1	51,4
В % к I полугодю 2012 г.	47,9	97,2	99,5	99,4
<i>Воздушный</i>				
Перевозки грузов, тыс. тонн	5,9	11,1	0,6 ¹³	0,6 ²
В % к I полугодю 2012 г.	126,2	130,7	103,8	104,4
Грузооборот, млн. т-км	14,9	29,9	2,3 ¹⁴	2,3 ³
В % к I полугодю 2012 г.	100,5	128,7	101,6	101,9

Источник: Социально-экономическое положение государств-членов Таможенного Союза и Единого Экономического пространства в I полугодии 2013 года (Статистический сборник, Евразийская экономическая комиссия, 2013).

Необходимо отметить тот факт что, несмотря на то, что наибольший объем перевозимого груза по трем странам приходится на автомобильные перевозки (около 82 % от всего объема), в грузообороте «лидирует» железнодорожная транспортировка (около 83 % от грузооборота по всем видам транспорта). Это объясняется тем, что для гораздо дальней грузовой транспортировки выгоднее использовать железнодорожный транспорт.

Таким образом, во взаимном логистическом сотрудничестве Беларуси, Казахстана и России и перспективах развития сотрудничества с восточными странами при современной геополитической ситуации и определенных сложностях с применением санкций в Европе просто необходимо сделать упор на железнодорожные магистрали, так как, с одной стороны, именно железнодорожные перевозки обладают наилучшей инфраструктурой в странах ТС, а с другой, – потребность в транспортировке грузов на такой большой территории, образуемой тремя странами, наиболее эффективно способен удовлетворить железнодорожный транспорт.

В пользу приоритетности железнодорожных путей как основного средства грузоперевозок говорит не только взаимное сотрудничество между странами ТС, но и между Таможенным Союзом и другими государствами. Что касается Астраханского региона, то именно железнодорожные перевозки представляют собой перспективный вид транспорта для развития внешнеэкономических связей, так как прямые авиаперелеты в Европу и Республику Беларусь не осуществляются. Астраханский регион в системе Прикаспия в настоящее время является южным форпостом России и местом пересечения крупнейших транспортных потоков коридоров Север-ЮГ и Восток – Запад в рамках Таможенного Союза.

В Астраханском регионе в настоящее время складываются предпосылки для создания мощного логистического центра на Юге России. Поэтому опыт Беларуси как нашего партнера по Таможенному Союзу представляет большой интерес в сфере развития грузоперевозок и задания современных логистических комплексов. Сегодня, для развития транспортной составляющей региона, использования транзитного потенциала территории, нам необходима Программа формирования грузопотоков, разработанная с учетом мирового научного и практического опыта. Именно оптимальные логические системы должны быть задействованы в дальнейшем оптимальном перспективном развитии Прикаспийского региона как важнейшего транспортного узла в системе Таможенного союза.

Нам необходимо понимание, какие грузы мы можем повернуть к нам, какие и чем мы можем привлечь, для каких нужны технологии, для каких предпочтения. Именно в области грузоперевозок в регионе есть колоссальные технические, финансовые и организационные возможности для внедрения новых технологий, инноваци-

¹² Тыс. т-км

¹³ Млн. тонн

¹⁴ Млрд. т-км.

онных преобразований, создания мощной логистической структуры, отвечающей потребностям нашего края.

Один из самых перспективных совместных проектов, реализуемых Беларусью, Казахстаном и Россией в рамках интеграции в составе ТС и Единого экономического пространства, – это создание Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Идея о ее создании зародилась с начала 2012 г.

Это компания, учредителями которой становятся «железные дороги» каждой из трех стран: ОАО «Российские Железные Дороги» (РЖД), АО «НК «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) и Государственное объединение «Белорусская Железная Дорога» (БЖД). Предполагается, что каждому собственнику отойдет равная доля в 33,3 %.

С самого начала обсуждения о создании ОТЛК предполагалось, что она будет создана на базе дочернего предприятия РЖД – ОАО «РЖД Логистика».

В конечном итоге 22 ноября 2013 г. Совет директоров РЖД предварительно одобрил участие своей компании в уставном капитале ОАО «ОТЛК». Ориентировочная оплата со стороны РЖД – внесение 100 % минус одна акция уставного капитала ОАО «РЖД Логистики», а также 50 % и две акции уставного капитала ОАО «Трансконтейнер», – еще одной «дочки» РЖД. Окончательное решение должно быть принято после одобрения правительством РФ такого способа оплаты уставного капитала ОТЛК. В последствие доли всех учредителей уравниваются до паритета путем дополнительного оплаты уставного капитала [10]. ОТЛК должна начать функционировать уже в течение 1 квартала 2014 г. [9].

Создание Объединенной Транспортно-логистической компании должно обеспечить развитие транспортно-логистической инфраструктуры трех стран, исходя из установления унифицированных принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единой технологии и стандартов логистических услуг на территории стран ТС. К тому же ожидается положительный макроэкономический эффект – развитие железнодорожных перевозок потребует усиленной загрузки связанных с ними отраслей.

Ко всему прочему этот проект не просто оптимизирует взаимные перевозки между странами ТС. За счет создания данного Союза удалось добиться: снятия таможенного контроля над перемещением товаров на внутренних границах, что ускоряет процесс доставки груза транзитом, сформировано единое таможенное законодательство в виде принятия Таможенного кодекса ТС, а также произошло упрощение процедур по таможенному оформлению и транспортировке грузов.

Это вкупе с созданием ОТЛК очень заинтересовало Китай. Китай – многообещающая мировая экономика, развивающаяся просто невероятными темпами, стремится завоевывать европейский рынок. Принципиально соглашение о переходе на единую тарифную ставку за контейнеро-километр при направлении Китай-Европа-Китай уже достигнуто.

Грузооборот между Китаем в Европу через ТС, исходя из географических особенностей, наиболее удобен, однако по оценке специалистов всего лишь 0,2 % от всего грузооборота между странами ЕС и Китаем приходится на территорию ТС [8].

Интеграционные процессы между Беларусью, Казахстаном и Россией и улучшение железнодорожной инфраструктуры породили благоприятную атмосферу для сотрудничества с Европой и Китаем в качестве транзитного посредника в грузоперевозках. И таким образом актуализируется концепция Нового Шелкового Пути, которое проходит и может проходить через страны ТС. Это самое многообещающее направление очень перспективного проекта – ОТЛК.

Ожидается, что после создания ОТЛК, его общий грузооборот к 2020 г. превысит 4 млн. ДФЭ (20-футовый эквивалент). Дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры к тому же 2020 году составит около 1,6 млрд. долл. США. Прирост ВВП в этом же году по трем странам в общем итоге составит около 11,3 млрд. долларов, в том числе для России – 5 млрд., для Казахстана – 5,3 млрд. для Белоруссии – около 1 млрд [7].

Трудно переоценить эффект от создания ОТЛК, – это не только развитие экономики стран-участниц ТС, не только важный шаг в интеграции на пути создания Евразийского Союза. Это укрепление международного статуса трех стран, как по отдельности, так и в рамках интеграционных объединений. В частности для России – это реальная возможность проявить себя не как сырьевого поставщика, а в абсолютном новом, необычном и крайне выгодном амплуа.

Это только начало, ОТЛК позволит наладить логистические отношения с многими другими странами. Это страны Европы, страны Балтики. Возможно, в ключе Евразийской интеграции удастся еще больше расширить свое логистическое влияние и ориентироваться на еще одну многообещающую экономику – Индию.

Транспортная система одна из приоритетных направлений сотрудничества стран Таможенного союза. Причем транспортные пути, в частности железная дорога, являются важным атрибутом не только лишь данного региона, но и по праву имеют значимость континентального масштаба: это связующее звено между Азией и Европой, что делает эти магистрали очень ценными в процессе интеграции и укрепления позиций стран ТС. Становится очевидным, что Таможенный Союз является важным участником в цепочке транзитных перевозок на Евразийском континенте.

Список литературы

1. Ивуть Р. Б. Организационно-экономический механизм управления логистическими системами на транспорте и в дорожном хозяйстве / Р. Б. Ивуть, В. В. Равино, Н. Е. Гаврилина. – Астрахань : Астраханский гос. тех. ун-т, 2012. – 395 с.
2. Густов В. А. Страны СНГ в поисках интеграционных приоритетов / В. А. Густов, А. М. Абсаметова // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 4 (13). – С. 9–12.
3. Забоев А. И. Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС / А. И. Забоев, А. М. Абсаметова // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 4 (13). – С. 64–81.
4. Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕврАзЭС. – Алматы, 2011. – С. 64.
5. Щербанин Ю. А. Транспортный и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3 (12). – С. 46–64.
6. Социально-экономическое положение государств-членов Таможенного Союза и Единого экономического пространства в I полугодии 2013 года : стат. сб. / Евразийская экономическая комиссия. – Москва, 2013. – 84 с.
7. В странах ТС запускают общую логистическую компанию. – Режим доступа: <http://newsland.com/news/detail/id/1274877/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
8. Новый шелковый путь – генератор глобального транзита. – Режим доступа: <http://www.kazpravda.kz/?p=12604>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
9. ОТЛК в Таможенном союзе заработает в начале 2014 года. – Режим доступа: <http://провод.рф/economics/logistics/7974-otlk-v-tamozhennom-soyuze-zapabotaet-v-nachale-2014-goda.html>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
10. Совет директоров РЖД предварительно одобрил участие в уставном капитале ОТЛК. – Режим доступа: <http://www.finam.ru/analysis/newsitem7A5B8/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
11. Карабуценко П. Л. Новейшая социально-экономическая история Прикаспийских государств (1991– 2011 гг.) / П. Л. Карабуценко, Н. Е. Гаврилина. – Астрахань : Издатель Сорокин Р.В., 2012. – 152 с.

References

1. Ivut R. B., Ravino V. V., Gavrilina N. Ye. *Organizatsionno-ekonomicheskij mekhanizm upravleniya logisticheskimi sistemami na transporte i v dorozhnom khozyaystve* [Organizational-economic Mechanism of management systems in transport and in road economy]. Astrakhan, Astrakhan State Technical University Publ., 2012, 395 p.
2. Gustov V. A., Absametova A. M. *Strany SNG v poiskakh integratsionnykh prioritetov* [CIS country to Search of integration priorities]. *Yevraziyskaya ekonomicheskaya integratsiya* [Economic Integration of Eurasia], 2011, no. 4 (13), pp. 9–12.

3. Zaboiev A. I., Absametova A. M. Razvitiye aviatsionnogo potentsiala YevrAzES [Development of potential of an air transportation of economic community of Eurasia]. *Yevraziyskaya ekonomicheskaya integratsiya* [Euroasian economic integration], 2011, no. 4 (13), pp. 64–81.
4. *Perspektivy razvitiya infrastruktury avtomobilnykh i zheleznykh dorog, vlyuchemykh v transportnye marshruty YevrAzES* [Prospects of development of infrastructure automobile and the railroads included in transport routes of EurAsEC]. Almaty, 2011, p. 64.
5. Shcherbanin Yu. A. Transportnyy i ekonomicheskiy rost: vzaimosvyaz i vliyanie [Transport and economic growth: interrelation and influence]. *Yevraziyskaya ekonomicheskaya integratsiya* [Euroasian economic integration], 2011, no. 3 (12), pp. 46–64.
6. *Sotsialno-ekonomicheskoe polozhenie gosudarstv-chlenov Tamozhennogo Soyuza i Yedinogo ekonomicheskogo prostranstva v I polugodii 2013 goda* [Economic and social situation of member states of the Customs Union and Common economic space in the I half-year 2013]. Moscow, 2013, 84 p.
7. *V stranakh TS zapuskayut obshchuyu logisticheskuyu kompaniyu* [In the countries of the Customs union start the general logistic company]. Available at: <http://newsland.com/news/detail/id/1274877/>.
8. *Novyy shelkovyy put – generator globalnogo tranzita* [New silk way – the generator of global transit]. Available at: <http://www.kazpravda.kz/?p=12604>.
9. *OTLK v Tamozhennom soyuze zarabotaet v nachale 2014 goda* [The Objedinyennyy customs and logistic company in the Customs union will earn at the beginning of 2014]. Available at: <http://proved.rf/economics/logistics/7974-otlk-v-tamozhennom-soyuze-zapabotaet-v-nachale-2014-goda.html>.
10. *Sovet direktorov RZhD predvaritelno odobril uchastie v ustavnom kapitale OTL* [The Russian Railway board of directors approved previously participation in authorized capital of OTL]. Available at: <http://www.finam.ru/analysis/newsitem7A5B8/>.
11. Karabushchenko P. L., Gavrilina N. Ye. *Noveyshaya sotsialno-ekonomicheskaya istoriya Prikaspiyskikh gosudarstv (1991–2011 gg.)* [The contemporary social and economic history of the Caspian states (1991–2011)]. Astrakhan, Sorokin R. V. Publ., 2012, 152 p.

ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТСКОЙ ОТРАСЛЮ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Арутюнян Светлана Айковна, кандидат экономических наук, доцент

Астраханский государственный университет
414056, Российская Федерация, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: arutyunyan1109@mail.ru

Белик Елена Анатольевна, кандидат экономических наук, доцент

Астраханский государственный университет
414056, Российская Федерация, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: beliki@mail.ru

В статье авторами на основе анализа моделей государственного управления туристским сектором в зарубежных странах и оценки проблем управления на региональном уровне делается вывод о приемлемой для российской туристской отрасли модели управления на государственном и региональном уровне. Для оценки эффективности такого управления разработаны и апробированы методические подходы, которые позволяют рассчитать совокупный эффект влияния туризма на экономику Астраханской области. Следует отметить, что несомненный интерес вызывает тот факт, что разработанную методологию можно применить к любому региону РФ.

Ключевые слова: туристский сектор, модель, управление, государственное регулирование