

УДК 338.48; 338.47

С. В. Митрофанов

Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики

ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИКИ ТУРИЗМА

Проведен анализ текущего состояния транспортно-туристского комплекса с ориентирами, обозначенными в Стратегии развития туризма до 2020 г. Транспортная система, по мнению многих исследователей, выступает как основополагающий детерминант туристической макросреды. Взаимобусловленность и влияние на экономику туризма в масштабах кластера, региона, страны транспортной и туристской систем очевидна. Если проанализировать ценовую структуру туров, то доля транспортных услуг может достигать 50–60 % от общей стоимости турпакета. Таким образом, исследования на стыке двух указанных систем априори актуальны. В дальнейшем, по мнению экспертов, взаимное влияние транспортной системы и мировой индустрии туризма будет только возрастать. Взаимодействие между транспортной и туристской сферами привлекает пристальное внимание специалистов соответствующих отраслей, а в последние годы – все чаще экономистов. Анализ множества публикаций по данной теме привел к выводу, что ряд проблем так и остается на дискуссионном уровне. Прежде всего, это особенности функционирования туристского транспортного комплекса по отношению к транспортной системе общего назначения, проблемы формирования организационно-экономического механизма повышения эффективности взаимодействия туристской индустрии и транспортной системы, способствующего их взаимному развитию в условиях современной мировой экономики. Указанная проблематика требует дальнейшей, более детальной проработки функционирования всех детерминантов (подсистем), составляющих транспортно-туристский комплекс. Теоретико-методологическую и информационную основу предпринятых исследований составили научные труды в сферах экономики туризма, экономики и управления транспортом, а также статистические данные относительно туристских перевозок.

Экономика, транспорт, спад, туризм, туристская отрасль, транспортная система РФ

Для российского туристского транспорта характерны высокая цена и низкое качество услуги туристской перевозки по сравнению с зарубежными аналогами. Это общепризнанный факт, ситуация продолжает оставаться таковой с небольшой положительной динамикой. При этом по данным Росстата доля затрат на транспортные услуги ежегодно возрастает, в то время как доля затрат, например, на гостиничные услуги в течение последних лет падает. В официальной статистической отчетности не принимаются во внимание транспортные затраты туристов, не вошедшие в структуру турпакета. С их учетом доля транспортных услуг может достигать максимального уровня в цене туристского продукта.

Следует отметить, что впечатление от тура во многом зависит от транспорта, его безопасности (технической, экологической, антитеррористической), скорости, удобств, предоставляемых туристу во время передвижения. В системе транспортного обеспечения сферы туризма различают собственно туристские перевозки, входящие в турпакет, услуги по обеспечению встреч и проводов туристов, транспортное обслуживание мероприятий по программе тура. Несоответствие туристского транспорта мировым стандартам на любой стадии реализации тура часто является причиной предъявляемых туристами претензий туроператорам, что сказывается на экономических показателях их деятельности.

Вышесказанное подтверждает низкий уровень эффективности управления туристским транспортным комплексом, роль которого в последние годы становится доминирующей на туристском рынке. Основная причина этому видится в отсутствии регулирующего звена в

системе экономического, организационного и нормативно-правового управления туристским транспортным комплексом России с четко выраженными целями координации и развития сферы туристских перевозок. Да и самого понятия туристский транспортный комплекс как такового не существует, как нет соответствующих подразделений на уровне Министерства транспорта и Федерального агентства по туризму.

Российская Федерация обладает большим потенциалом для развития внутреннего и въездного туризма, во многом за счет совершенствования транспортной системы. Необходимо лишь провести грамотные рациональные изменения организационно-экономического механизма управления туристским транспортом на всех системных уровнях. Прежде всего, следует определиться с понятием «транспортный туристский комплекс», – это обособленная часть транспортной системы, ориентированная исключительно на туристские перевозки, или просто совокупность транспортных средств, стохастично функционирующих в индустрии туризма.

Определившись с этим, основополагающим, на наш взгляд, вопросом, можно перейти к правоотношениям между туроператором и транспортными организациями, которые регулируются нормативными положениями по массовым перевозкам пассажиров и их багажа. Нормативно-правовые документы в своей совокупности формируют транспортное право, кооптирующее нормы гражданского, гражданско-процессуального, административного и международного права. Большинство норм права по перевозке туристов относятся к обязательственному праву, определяющему:

- 1) право кредитора на совершение должником определенных действий, образующих в целом перевозочный процесс;
- 2) обязанность должника выполнить все те действия, которые вытекают из поручений (на возмездной основе) кредитора.

Важнейшим регулятором правоотношений между участниками транспортных туристских перевозок является также совокупность нормативно-правовых актов в сфере туризма, определяющих порядок функционирования данной отрасли. В частности, главной задачей туроператоры и турагентства считают привлечение и доставку туристов в дестинации. Транспортная составляющая в пакете туристических услуг не рассматривается как деятельность по приданию туристическому продукту новых потребительских свойств. Это система обеспечения перемещения туристов по определенному маршруту в соответствии с программой путешествия и изначально заданными условиями предоставления транспортных услуг требуемого уровня качества.

В турах услуги транспорта по объему и качеству сервиса могут отличаться от обычно предлагаемых транспортной организацией на регулярных маршрутах. В частности, в договоры включаются только те обязательства перевозчиков, выполнение которых они могут гарантировать в полном объеме и требуемого уровня качества. Сервис в транспортном обслуживании обладает свойством эластичности, набор и объем транспортных услуг может изменяться от минимально необходимого до максимального. Минимальный пакет услуг связан исключительно с переездом, а максимальный объем целесообразных услуг определяет турист в предварительном заказе [1].

Именно поэтому туроператору важно иметь все сведения о технических возможностях и технологии обслуживания выбранным видом транспорта: вместимость, допускаемые скорости движения, состояние трассы, пункты технического обслуживания, места получения оперативной информации о состоянии инфраструктуры и т. д. Временные затраты

на все операции обслуживания транспортом туроператор планирует с определенным запасом. Обязательным элементом планирования временных затрат является согласование маршрута перемещения с владельцами транспорта и объектов транспортной инфраструктуры. Согласованию подлежат аспекты технического и технологического обслуживания туристов транспортными средствами по маршруту тура. Турфирмам приходится тесно сотрудничать с транспортными организациями для того, чтобы оптимизировать перемещения туристов в дестинации. Наивысшей формой такого сотрудничества является определенное сращивание капиталов индустрии туризма и транспорта.

Следует отметить, что важной особенностью современного этапа развития туризма является проникновение в туристский бизнес не только транспортных, но и торговых, банковских, страховых и других организаций. Транспортные компании особенно активно внедряются в туристическую индустрию, например, помимо эксплуатации собственных объектов гостеприимства, все большее распространение получает создание авиакомпаниями дочерних чартерных и туроператорских фирм, что позволяет организовать обслуживание туристов на обычных условиях туроператора. Данная политика авиакомпаний подчинена цели значительного наращивания объемов авиаперевозок. Подобные меры с тем же целевым назначением отмечаются и в других отраслях транспорта, поэтому остается констатировать, что в последние годы перечень функциональных функций в индустрии туризма значительно расширился и видоизменился.

Далее следует упомянуть, что развитие современной мировой транспортной системы характеризуется тремя основными тенденциями. Первая связана с повышением качества перевозок, комфортабельности и безопасности поездок, снижением расходов энергии и уменьшением уровня экологического воздействия на окружающую среду. Вторая тенденция определяется существенным влиянием научно-технического прогресса на технологию и организацию перевозок. Развитию туризма способствовало создание новых типов транспортных средств, внедрение логистических систем управления транспортом. Третья тенденция в развитии транспортных систем связана с влиянием государства на этот процесс.

В развитых странах транспорт в большей мере, чем другие отрасли хозяйства, подвержен контролю и регулированию со стороны государства. Известно, что стабильное функционирование рынка транспортных услуг является необходимым условием экономического роста всей экономической системы государства, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны. Общество нуждается в обеспечении социально-значимых перевозок, в снижении социальных издержек, а это может обеспечить только регулируемый государством рынок транспортных услуг.

Современные мировые тенденции, связанные с расширением международного сотрудничества и углублением интеграционных процессов, способствовали разработке программ по формированию международных транспортных коридоров (МТК). Развитие МТК позволит решить ряд транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, а также с созданием международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок. Это создаст основу для интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему [2].

Участие России в создании системы МТК направлено на стимулирование подъема российской экономики, привлечение внутренних и зарубежных инвестиций. Активная интеграция в данную систему создаст дополнительные возможности для развития российской

транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры, что, несомненно, скажется на развитии внутреннего и международного туризма. Учет мировых тенденций и контроль со стороны государства обеспечат позитивные сдвиги в экономике туризма за счет повышения результатов взаимодействия субъектов рынка туристских транспортных услуг, для этого необходимы:

- горизонтально-вертикальная интеграция субъектов туристского транспортного комплекса с целью повышения их управляемости;
- создание органа управления туристским транспортным комплексом;
- нормативно-правовое обеспечение функционирования туристского транспортного комплекса;
- аккумуляция капитала отдельных субъектов рынка с целью создания единого парка туристских транспортных средств.

Эти инновации позволят повысить эффективность управления туристскими транспортными перевозками, особенно в отношении деятельности организаций-посредников, приводящей к удорожанию услуг туристских перевозок. Экономические аспекты инноваций состоят в сокращении доли транспортных затрат в структуре стоимости туристского продукта и, как следствие, повышении ценовой доступности туристских услуг для конечного потребителя. Реализация указанных нововведений требует значительных затрат и возможна лишь в условиях государственно-частного партнерства.

Основными направлениями совершенствования механизма взаимодействия государства и частного бизнеса в рамках туристского транспортного комплекса, по мнению многих исследователей, являются:

- разработка и реализация проектов по развитию туристской транспортной инфраструктуры на уровне регионов и федеральных округов;
- внедрение современных информационно-логистических систем для обеспечения интермодальности межрегиональных и международных туристских перевозок.

Вызывает сомнение предлагаемая многими авторами идея объединения туристских транспортных маршрутов в единую туристскую транспортную сеть. На наш взгляд, в этом случае не обойдется без определенного дублирования в эксплуатации объектов дорожной и транспортной инфраструктуры, как следствие – удорожание услуг и стоимости турпродукта. Таким образом, необходима оптимизация всех аспектов совместного функционирования туристской и транспортной системы общего назначения. Для этого на экономическом уровне необходимо:

- нормативно-правовое регулирование процесса ценообразования туристских транспортных услуг;
- совершенствование системы налогообложения в сферах транспорта и туристской индустрии;
- управление спросом на услуги туристских перевозок.

В целях оптимизации необходимы определенные организационные мероприятия, также требующие затрат:

- совершенствование требований к туристским транспортным средствам;
- развитие туристской и транспортной инфраструктур [3].

В современных условиях экономический аспект в туристской индустрии обретает особую значимость, для эффективного ведения туристского бизнеса следует учитывать особенности туристской макросреды. Макросреда определяется целым набором детерминантов, которые

способны видоизменяться, в том числе и под целенаправленным воздействием. Основопологающим детерминантом считают спрос, который является важнейшим конкурентным преимуществом и в то же время определенным регулятором между внутренним и выездным туризмом. Большое значение имеют степень развития транспортной сети, начальный капитал, предпринимательские способности функционеров туристского рынка и другие детерминанты.

В России, обладающей огромной территорией, именно транспорт объединяет все отрасли экономики, обеспечивает целостность государственной системы и существенным образом влияет на развитие туризма. Транспорт России уже в 2012 г. обеспечивал 20 % налоговых сборов в федеральный бюджет и порядка 12 % внутреннего валового продукта. Объем перевозок в транспортном комплексе России ежегодно увеличивается примерно на 4 %. Существенна и роль государства в развитии транспортной системы: стратегическое развитие транспортной инфраструктуры, сохранение единства транспортного пространства, разумный протекционизм государства в отношении национальных перевозчиков, содействие в привлечении инвестиций [4].

Проблема, как уже говорилось, в эффективности управления транспортом. Для оптимального управления туристской транспортной системой необходимо знать потребность в туристских перевозках, что связано с исследованием факторов, определяющих «подвижность населения», организацией систематических наблюдений за этим процессом для получения достоверной информации. Этот рычаг организационно-экономического механизма практически не работает. Тем не менее, известно, что к важнейшим факторам относят такие, как общественная стабильность, состояние макроэкономики и уровень доходов населения, межотраслевые факторы (уровень конкуренции и др.), внутриотраслевые факторы (неравномерность спроса по периодам времени, безопасность поездки).

Мировой туризм сегодня во многих странах превратился в бурно развивающуюся индустрию. В настоящее время каждое 7-е рабочее место в мире приходится на туристский бизнес. По прогнозам ВТО, к 2020 г. количество международных туристских прибытий составит 1,6 млрд, т. е. в три раза превысит показатели 2000 г. Ежедневные расходы туристов, исключая авиаперевозки, вырастут до 5 млрд долл. в день. Исследование современного состояния туризма в Российской Федерации позволяет сделать выводы о положительной динамике в развитии этой сферы. Отмечается рост внутреннего и въездного туристского потока, увеличение которого можно объяснить активным продвижением России как туристского направления на международных туристских рынках.

Тем не менее, принимающие российские туроператоры испытывают значительные проблемы с обслуживанием иностранных туристов. Наиболее часто можно встретить сетование на высокие внутренние цены, которые во многом являются препятствием к росту количества путешествий и самих россиян внутри страны. В частности, высокая стоимость путешествия по России связана с дороговизной транспортного обслуживания, т. е. опять возвращаемся к проблеме неэффективного управления туристским транспортом. Обозначенная проблема усугубляется некомфортной информационной средой [5].

Туроператоры, специализирующиеся на въездном и внутреннем туризме, могут обеспечивать транспортную составляющую реализуемого продукта как за счет заключения долгосрочных договоров с перевозчиками, так и приобретая собственные транспортные средства. Это хороший выход из ситуации, можно устанавливать свои графики перемещения туристов, использовать собственные информационные ресурсы. Второй вариант более

предпочтителен, так как кроме профессиональных качеств перевозчика должны обладать навыками обслуживания туристов, включая профессиональные действия для обеспечения безопасности передвижения, знание иностранных языков, соблюдение этических норм. Отметим, что существенные инвестиции в приобретение собственных транспортных средств могут себе позволить только крупные игроки туристского рынка.

Таким образом, для успешного функционирования туристской отрасли необходимо признать существенную роль ее транспортной составляющей, что требует разработки комплексных программ по развитию взаимодействия туристской отрасли и транспортной системы. Реализация подобных программ должна обеспечивать:

- формирование благоприятного инвестиционного климата для создания современной материально-технической базы туризма и его транспортной составляющей;
- развитие и совершенствование инфраструктуры туристской отрасли;
- формирование тарифов перевозчиков, стимулирующих развитие спроса на внутренний туристский продукт;
- льготное налогообложение для участников туристического рынка, ориентированных на внутренний и въездной туризм;
- подготовку и переподготовку персонала, способного предоставлять услуги туристам в соответствии с современными международными стандартами.

Только согласованное развитие всех видов транспорта как единой транспортной системы и совершенствование взаимодействия между ними обеспечивают освоение возрастающих туристских перевозок с минимальными материальными, трудовыми и энергетическими ресурсами и рассматривается как генеральное направление развития туристских транспортных перевозок. Надо отметить значительное количество исследований развития отдельных видов транспорта с учетом интересов туристской отрасли. Поэтому опустим описание достижений, главное, что все виды транспорта прикладывают большие усилия для сохранения и увеличения туристского пассажиропотока.

Конкурентная борьба за клиента, как между отдельными транспортными структурами, так и между перевозчиками внутри каждого вида транспорта дала мощный импульс процессу совершенствования сервиса для пассажиров. Повышение уровня сервиса, пусть пока незначительное, проявляется в современном техническом оснащении подвижного состава, создании комфортных условий проезда, организации досуга пассажиров на борту транспортных средств и т. д. Особенно важным при осуществлении перевозок является безопасность, которая включает и экологизацию транспорта.

Туристско-транспортный комплекс РФ долгий период был ориентирован преимущественно на выездной туризм и на туристов с достаточно высоким уровнем дохода, что вело к увеличению дефицитного сальдо платежного внешнеэкономического баланса России. Эта ситуация также демонстрирует недостаточную эффективность управления туристскими транспортными услугами и отсутствие реальной координации (контроля) деятельности в этой сфере. Отсюда высокие тарифы на туристские перевозки, низкий уровень безопасности и невысокое качество туристско-транспортных услуг. Для решения данных проблем требуются новые подходы к совершенствованию организационно-экономического механизма туристских перевозок, прежде всего, четкая координация деятельности всех субъектов транспортного комплекса и индустрии туризма.

Проанализируем динамику развития транспортной системы. На момент принятия Транспортной стратегии России до 2030 г. транспортная система была достаточно развита. Например, протяженность транспортных путей в стране составила «...85 тыс. км железных дорог общего пользования, 42 тыс. км промышленного железнодорожного транспорта, 755 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием (в т. ч. 597 тыс. км дорог общего пользования), 102 тыс. км внутренних водных путей, 532 тыс. км воздушных трасс, из которых более 150 тыс. км являются международными» [6]. В то же время транспортная система России по многим показателям ниже показателей Евросоюза.

На примере автомобильного транспорта это выглядит следующим образом. Плотность автодорожной сети на 1 км² территории около 4 % европейского показателя. Средняя стоимость дорожного строительства выше по сравнению с Евросоюзом в 2,6 раз, по сравнению с США – в 3 раза, т. е. отдача с вложенного в строительство автодороги рубля гораздо ниже, чем в других странах. Нормативный срок службы национальных автотрасс составляет 40 лет в Швеции (с похожими климатическими условиями) или 80 лет в Италии. Текущий ремонт автодорог обходится европейцам в 2300 евро в год на 1 км. В нашей стране дороги служат 10–12 лет, а стоимость их поддержания составляет 11 000 евро в год на 1 км. В России имеется всего несколько участков платных автодорог, а в Европе за проезд по платным автомагистралям собирается более 16 млрд евро в год.

Всемирный банк сформулировал рекомендации по увеличению расходов на модернизацию изношенных автомобильных дорог до 2 % ВВП. В рекомендациях даны предложения по поиску дополнительных источников финансирования дорожной сети – например, увеличение сборов за проезд по платным дорогам, за выдачу регистрационных знаков, повышение топливного налога. Кроме структурных объектов дороги, определяющих ее эксплуатационные возможности, все большее внимание уделяется формированию современной придорожной инфраструктуры, включая объекты придорожного сервиса. Развитый придорожный сервис может также служить дополнительным финансовым источником [7].

На данном этапе развития автомобильной транспортной сети в России каждая конкретная автомобильная магистраль, особенно платная, приобретает черты специфического обособленного рынка, выполняющего следующие функции:

1. Предложение – зависимость объема и ассортимента сервисных услуг от финансовой стратегии и ценовой политики.
2. Спрос – зависимость объемов реализации сервисных услуг от платежеспособности и потребностей пользователей автомагистрали.
3. Активность – мотивация и ориентированность производителей сервисных услуг.
4. Специализация – разделение производителей сервисных услуг по потребностям пользователей.
5. Хозяйственная функция – обеспечение устойчивого развития национальных и региональных экономических комплексов, формирование инвестиционной привлекательности сервисных объектов.
6. Социальная функция – содействие обеспечению высокого уровня жизни местного населения и удовлетворения потребности пользователей.
7. Экологическая функция – обеспечение охраны окружающей среды.

Согласно Стратегии развития въездного и внутреннего туризма в РФ на период до 2020 г., основными задачами определены – формирование доступной и комфортной турист-

ской среды, повышение качества и конкурентоспособности российского туристического продукта, обеспечение роста экономики и качества жизни населения российских регионов за счет развития туризма. В качестве элементов организационно-экономического механизма предлагается внедрение механизмов государственно-частного партнерства, кластерный подход при создании объектов туристской инфраструктуры, координация региональных программ развития туризма. Приоритетными определены внутренний и въездной туризм.

Стратегия определила задачи, стоящие перед туристской отраслью, и по мере их реализации выявлены некоторые итоговые показатели. В 2012 г. Россия вошла в 10 стран-лидеров по количеству прибытий иностранных граждан, темп роста этого показателя 13 %. На РФ в 2012 г. приходилось 4,8 % всего туристского потока в мире. По данным Всемирной туристской организации при ООН, в 2012 г. РФ имела 5-е место по расходам туристов. Тем не менее, отмечались в Стратегии и сохранились по настоящее время некоторые негативные стороны, имеющие прямое отношение к экономике туризма.

Российская Федерация является одним из крупнейших доноров туристского потока в мире, но, несмотря на значительный темп роста показателей въездного туризма, отечественная экономика не может эффективно использовать благоприятную тенденцию и зарабатывает на туризме почти в пять раз меньше, чем другие страны при меньших темпах роста въездного туристского потока. В Стратегии отмечались проблемы, тормозящие развитие внутреннего и въездного туризма в РФ, отметим только касающиеся транспортной системы:

- неразвитость транспортной инфраструктуры;
- дефицит и высокая степень износа транспортных средств, используемых для перевозки туристов;
- высокая стоимость отечественного туристского продукта, в первую очередь транспортного обслуживания, снижающая конкурентоспособность внутреннего и въездного туризма.

В рамках Стратегии предусматриваются использование кластерного подхода, который является эффективным механизмом концентрации взаимных усилий органов государственной власти и частных предпринимательских инициатив для создания туристской инфраструктуры. Рекомендовано обеспечить распространение опыта успешной реализации кластерного подхода при создании туристской транспортной системы. Важно уделять достаточное внимание уровню комфортности транспортных средств, используемых для перевозки туристов. Периодическое обновление подвижного состава, модернизация и контроль технического состояния транспорта во многом обеспечивают безопасность туризма [8].

Особенно активным сдерживающим фактором в развитии туризма сегодня является проблема высоких внутренних цен на транспортные услуги. Решение этой проблемы требует как активных действий по изменению системы налогообложения, регулирования внутренних цен на топливо и горюче-смазочные материалы, так и создания условий для формирования конкуренции на рынке внутренних пассажирских перевозок, разработки мер по созданию и развитию транспортных компаний, способных предложить сниженные цены. Понижение цен на внутренние пассажирские перевозки сегодня является центральной стратегической задачей, решение которой во многом определяет степень конкурентоспособности туристских услуг в России на внутреннем и международном туристском рынке.

Необходимо оценивать как положительный, так и отрицательный мультипликативный эффект от развития туризма в регионе, контролировать изменения показателей качества жизни населения в зависимости от роста туристского потока. Это позволит избежать пере-

груженности транспортных узлов, ухудшения экологической ситуации, роста преступности, повышения стоимости жизни в регионе, а в целом – структурного смещения в развитии экономики региона с излишней специализацией на туризме.

Основные показатели Стратегии рассчитаны на основе прогноза среднегодовых темпов роста количества туристских прибытий для стран Центральной и Восточной Европы (к которым относится Российская Федерация) на период до 2030 г., сформированного Всемирной туристской организацией при ООН, и с учетом прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г. По данным 2016 г. можно судить о том, что реализация стратегических показателей вполне достижима. Например, в рейтинге издания «Flight Airline Business», «Аэрофлот» и S7 Airlines по темпам роста пассажиропотока опередили Lufthansa, Air France, Turkish Airlines, British Airways и KLM. За 2016 г. «Аэрофлот» перевез около 82,7 млн человек, что на 11,6 % выше, чем годом ранее. S7 Airlines перевезли 18,03 млн человек, рост трафика составил около 15 %. Загрузка самолетов авиакомпаний составила 81,3 % (+2 п. п.) и 85,2 % (+5 п. п.). Для сравнения: Lufthansa перевезла в 2016 г. 145,8 млн человек, показав снижение на 0,3 %. Упал пассажиропоток на 1,4 % и у Air France (140,4 млн человек). British Airways смогли увеличить пассажиропоток на 2,2 % (145,2 млн человек). Turkish Airlines выросли на 6 % (126,7 млн человек), но они также не смогли перегнать «Аэрофлот» и S7 по темпам роста трафика. Опережающие темпы выполнения основных пунктов стратегии «Аэрофлота» приближают его к достижению ключевой цели – вхождению к 2025 г. в топ-5 европейских перевозчиков по пассажиропотоку и выручке [9].

Данный пример показывает, что включение всех рычагов организационно-экономического механизма регулирования взаимного развития транспортной системы и туристской индустрии, несмотря на обозначенные в данной статье проблемы, позволит реализовать стратегические цели, обеспечить устойчивый рост экономических показателей, повысить качество жизни населения в регионах, стабилизировать национальную экономику.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Правовое обеспечение туризма : учеб. / коллектив авторов; под общ. ред. Е. Л. Писаревского. М.: Федеральное агентство по туризму, 2014.
2. Экономика туризма: учеб. / М. А. Морозов, Н. С. Морозова, Г. А. Карпова, Л. В. Хорева. М.: Федеральное агентство по туризму, 2014.
3. Романов С. А. Вопросы оптимизации туристского транспортного обслуживания // Вестн. национальной академии туризма. 2008. № 1 (5). С. 23–26.
4. Гусева М. В. Формирование эффективного организационно-экономического механизма взаимодействия туризма и авиационного транспорта: дис. ... канд. экон. наук / РЭУ им. Плеханова. М., 2014.
5. Лактионова У. В., Маркарян И. Н. Современное состояние и перспективы развития туризма в России // European Researcher. 2012. № 5–3. Vol. 22. С. 783–786.
6. Транспортная стратегия Российской Федерации. Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
7. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. N 1662-р.
8. Распоряжение Правительства РФ от 31.05.2014 N 941-р (ред. от 26.10.2016) «Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года».
9. Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года» от 31 мая 2014 г. N 941-р.

S. V. Mitrofanov

Saint Petersburg University of Management Technologies and Economics

THE TRANSPORT COMPONENT OF TOURISM ECONOMY

The authors analyzed the current state of the transport and tourist complex with guidelines outlined in the Strategy of tourism development until 2020. The transport system, according to many researchers, acts as a fundamental determinant of the tourist macro environment. The interdependence and economical impact of transport and tourism systems on tourism at the level of a cluster, a region, or a country, is obvious. In the future, according to experts, the mutual influence of transport system and the world tourism industry will only increase. Interaction between transport and tourism spheres gathers close attention of specialists of the corresponding industries, and in recent years the number of economists who contributed has grown. The analysis of a large number of publications on the subject has led to the conclusion that a number of issues remain at the discussion level. First of all, these are the features of the functioning of the tourist transport complex in relation to the public transport system, the problems of forming an organizational and economic mechanism that improves the efficiency of interaction between the tourism industry and the transport system, contributing to their mutual development in the modern world economy. This problem requires further, more detailed study of the functioning of all determinants (subsystems) that make up the transport and tourist complex. Scientific works in tourism economy, economy and transport management, as well as statistical data on tourist transportations, form theoretical, methodological and informational basis of the research.

Economics, transport, recession, tourism, tourist industry, transport system of the Russian Federation

УДК 338.2

И. В. Цвигун, Д. С. Костюченко

Байкальский государственный университет

М. В. Чигирь

*Санкт-Петербургский государственный электротехнический
Университет «ЛЭТИ» им. В. И. Ульянова (Ленина)*

ГЛОБАЛЬНАЯ ДЕОФШОРИЗАЦИЯ: ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ И ПРЯПЯТСТВИЯ НА ПУТИ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ

Стремительный рост офшорной экономики в последнее десятилетие свидетельствует о недостаточности предпринимаемых международным сообществом мер в борьбе с оттоком капиталов в офшорные юрисдикции. Необходим поиск современных подходов к деофшоризации глобальной экономики. В статье приводится обзор основных проектов по глобальной деофшоризации, реализуемых в настоящее время (автоматический обмен налоговой информацией, глобальный реестр юридических лиц, новые требования ОЭСР по налоговой отчетности транснациональных компаний), а также перспективных проектов (глобальный финансовый реестр, унитарный подход к налогообложению ТНК). По каждому из проектов оцениваются положительные и отрицательные стороны предлагаемых вариантов решений, перспективы их внедрения.

Деофшоризация, офшорная экономика, Единый стандарт отчетности, автоматический обмен налоговой информацией, закон о налогообложении иностранных счетов, глобальный реестр юридических лиц, глобальный финансовый реестр, унитарное налогообложение

В последние годы офшорная экономика постоянно находится в центре внимания мировой общественности и политических элит. Между тем череда скандалов, связанных с утечкой в прессу баз данных компаний-регистраторов офшорных юрисдикций (последняя из которых –