

3. Лебедева О.А., Лыгина Н.И., Маркетинговые исследования рынка / О.А. Лебедева, Н.И. Лыгина. – М.: ИД «Форум»: ИНФРА-М, 2009. – 192 с.
4. Международные экономические отношения: учебник / Е.Ф. Жуков, Т.И. Капаева, Л.Т. Литвиненко и др.; Под ред. Е.Ф. Жукова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 485 с.
5. Моисеенко И.В., Носкова Е.В. Классификация методов определения емкости рынка на основе применяемой информации / И.В. Моисеенко, Е.В. Носкова // Маркетинг в России и за рубежом. 2011. № 6. С. 23
6. Моисеенко И.В., Носкова Е.В. Современные подходы к пониманию конъюнктуры рынка / И.В. Моисеенко, Е.В. Носкова // Маркетинг в России и за рубежом. 2013. № 2. С. 3-11
7. Моисеенко И.В., Носкова Е.В. Становление понятия «экономическая конъюнктура» / И.В. Моисеенко, Е.В. Носкова // Маркетинг в России и за рубежом. 2012. № 5. С. 11-17
8. Ноздрева Р.Б. Международный маркетинг: Учебник / Р.Б. Ноздрева. – М.: Экономист, 2005. – 990 с.
9. Носкова Е.В. Методический подход к планированию исследования конъюнктуры товарного рынка (на примере рынка недвижимости) / Е.В. Носкова // Практический маркетинг. 2012. № 5. С. 23-30.

10. Романова И.М., Ефремова П.В. Теоретические основы управления инновационной деятельностью вуза: понятие и виды инноваций и инновационной деятельности вуза / И.М. Романова, П.В. Ефремова // Маркетинг в России и за рубежом. 2012. № 5. С. 18-27
11. Романова И.М., Носкова Е.В. Исследование конъюнктуры международного рынка образовательных услуг: методический подход и его апробация / И.М. Романова, Е.В. Носкова // Практический маркетинг. 2013. № 5 (195). С. 18-28.
12. Романова И.М., Черновицкая Е.В. Состояние и особенности системы профессионального образования Российской Федерации / И.М. Романова, Е.В. Черновицкая // Вестник Тихоокеанского государственного экономического университета. 2008. № 1. С. 52-63
13. Романова И.М., Шевченко О.М., Полупанова В.А. Сущность, структура и особенности рынка образовательных услуг / И.М. Романова, О.М. Шевченко, В.А. Полупанова // Маркетинг в России и за рубежом. 2012. № 3. С. 67-75
14. Светульников С.Г. Методы социально-экономического прогнозирования: Учебник для вузов. Том II / С.Г. Светульников, И.С. Светульков. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 103 с.
15. Эршвили, Н.Д. Маркетинг / Н.Д. Эршвили. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 623с.

**Секция «Логистика: современный путь развития»,
научный руководитель – Храмова Е.Р., д-р экон. наук, доцент**

**МЕСТО И РОЛЬ РОССИИ В СТАНОВЛЕНИИ
ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО
ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗИИ**

Лихачева Е.В., Лихачева М.В.

*Дальневосточный федеральный университет,
Владивосток, e-mail: viallih@mail.ru*

Не секрет, что миссию транспорта в России еще в XIX веке определил Д.И. Менделеев, сформулировав ее как «центр гравитации страны» [3]. Целостность экономического пространства страны, крепость связей между ее регионами, в гораздо большей мере, чем ранее, стали зависеть от уровня развития транспорта. В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт все больше становится инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе. Решение стратегических задач не представляется возможным без формирования единого транспортного пространства Российской Федерации и обеспечения устойчивых транспортных связей между регионами [1].

Россия, которая к настоящему времени не интегрировалась в европейский рынок и, вероятно, уже не имеет шансов к такой интеграции, особо заинтересована в развитии взаимовыгодного сотрудничества с консолидирующимся азиатским рынком. Для того чтобы не оказаться в ближайшее время в роли поставщика сырья, зажатого между двумя консолидированными рынками [2], Россия должна предложить азиатскому рынку четкий план, который демонстрирует не только ее интересы, но и перспективные возможности для других стран.

В настоящее время наблюдается ясное разделение нынешней России на две территории линией к востоку от Уральских гор. Можно спорить о точном расположении этой линии, однако Дальневосточный федеральный регион имеет существенно иные пространственно-экономические параметры, чем Центральный, Южный или Уральский федеральные регионы России. Во взаимоотношениях Дальневосточного региона с Центральной Россией как двух макрорегионов наблюдаются два процесса: нарастающее различие пространственно-экономических характеристик макрорегионов; нарастающая промышленная автаркия Дальневосточного региона вследствие непрерывно ухудшающейся транспортной связности с Центральной Россией для промышленных грузов [2].

Используя международные транспортные коридоры (МТК), сухопутные страны станут одновременно

морскими, а морские страны (как Япония), станут и континентальными. США, Азия и Европа будут стянуты через Евразию такими трансконтинентальными хозяйственными связями, которые надолго стабилизируют геополитическую обстановку во всем мире. Современное состояние транспортной системы характеризуется низким техническим уровнем производственной базы большинства предприятий и износом подавляющего большинства транспортных средств, что приводит к снижению безопасности их работы, а также отсутствием инвестиций для преодоления данных проблем.

Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышает конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям [2].

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволят сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона. Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение [3].

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

Складывающаяся в мире новая геополитическая ситуация в значительной мере зависит от конструкции рациональных континентальных транспортных коммуникаций, адекватных возможностям и потребностям планетарной технологической цивилизации.

Россия, благодаря своему выгодному географическому положению, наличию мощного транспортного комплекса с разветвленными системами желез-

нодорозных, автомобильных магистралей и водных путей, способна в перспективе переключить на себя значительную часть евроазиатских международных грузопотоков [1]. Поэтому важной практической задачей для России и других бывших республик СССР стало сохранение целостности как железнодорожных транзитов, так и всей системы транспортных коммуникаций. Сохранив и укрепив единство и целостность транспортной системы, можно, с одной стороны, предотвратить попытки экономического и политического дробления России, обеспечить ее экономический рост, социальный прогресс и безопасность.

Так как в Северо-Восточной Азии ежегодно обрабатывается порядка 150 миллионов контейнеров, то эпицентр мирового грузопотока смещен сюда. Основное развитие в связи с удачным географическим положением получает в первую очередь транспортно-логистическая инфраструктура Приморья. Так как существенная часть грузов назначением на восточную часть России идет по маршруту в обход ближайших ворот – Приморского края, его доля пока менее 1%. Для того чтобы влиять на рынок, необходимо увеличить эту долю до 7-8%, то есть годовой оборот переработки портов должен вырасти в 10 раз [3]. Поэтому актуальной является задача создания и развития в регионе привлекательного транспортно-логистического комплекса. Речь идет о создании единого транспортного пространства, имеющего насыщенную транспортную сеть, множество трансконтинентальных и региональных маршрутов. Наличие перекрестка различных транспортных направлений демонстрирует потенциал высокой конкурентоспособности портов Приморья в системе внутрисредских и региональных перевозок в США, а также на магистральных линиях АТР и на маршруте Азия – Европа. Приморье, обладая очевидной рыночной транспортной нишей в АТР, должно стать сильным транспортным игроком в регионе [3].

Смежные транспортные пространства Японии, Китая, Республики Кореи, КНДР, Монголии, Дальнего Востока России, в первую очередь, Приморского края, способны сформировать единое транспортное пространство, которое должно иметь взаимодействующие элементы общей логистической инфраструктуры. Для региона это важная, но и весьма сложная задача [3].

Опыт использования логистических систем в развитых странах показывает, что использование логистических центров позволяет сократить транспортные расходы на 7-20%, уменьшить расходы на погрузо-разгрузочные работы, хранение материальных ресурсов и готовой продукции на 15-30%, снизить общие логистические издержки на 12-35%. Российский опыт строительства логистических центров свидетельствует о том, что аналогичные проекты имеют хорошую коммерческую, бюджетную и региональную эффективность, а также обладают экологическим эффектом (за счет сокращения въезда в города большегрузных автомобилей) и дополнительным эффектом экономии городских земель (данные Евроазиатского транспортного союза, ЕАТС). Схожих эффектов следует ожидать от реализации проекта строительства ЮПТ в рамках создания РТЛС Приморья.

Приморский край занимает важное место в транспортной системе Российской Федерации и Дальнего

Востока. На его территории заканчиваются железнодорожные (Транссиб) и автомобильные магистрали (трасса Хабаровск-Владивосток).

Специфика транспорта Приморского края определяется, главным образом, его транзитной функцией, как в перевалке экспортно-импортных грузов, так и в снабжении районов Крайнего Севера России. Доля края в экспорте грузов через Дальний Восток достигает 60%. Внешнеэкономическое сотрудничество осуществляется с 70 странами [3].

Одним из решений указанных выше проблем является создание в Приморском крае региональной транспортно-логистической сети (РТЛС) на базе предварительно разработанных генеральных схем развития транспортных узлов [1]. В настоящее время в Приморье существуют только элементы транспортного комплекса: сеть авто и железных дорог, порты, аэропорты, перевозчики на всех видах транспорта, экспедиторы. Но нет эффективной транспортно-логистической системы как единого целого, которая смогла бы объединить усилия всех транспортных предприятий для достижения общей цели.

Азиатско-Тихоокеанский регион и его центр в России – Владивосток играют все более растущую роль в транспортной политике нашей страны. Россия претендует на роль крупнейшего и основного транспортного коридора между Европой и Азией и имеет все шансы стать крупнейшей транзитной державой. Но занять достойное место в экономике АТР наша страна сможет лишь при условии масштабной модернизации транспортно-логистической инфраструктуры и экономики Дальневосточного региона.

В силу своего геополитического положения эта территория будет развиваться как зона тесного взаимодействия России с Азиатско-Тихоокеанским регионом, деловой центр и площадка для международной коммуникации [2]. А также является узлом международных транспортных коридоров с развитой сетью опорных коммуникаций, что дает конкурентные преимущества по организации интермодальных перевозок. В ее составе будет сформирован транспортно-логистический комплекс национального значения, интегрирующий железнодорожную и автодорожную сеть, морскую портовую и аэропортовую, а также складскую инфраструктуру для обеспечения российского внешнеторгового грузооборота и международного транзита грузов и пассажиров с ориентацией в первую очередь на северо-восточные провинции Китая, Северную и Южную Корею и Японию. Основной целью развития такого транспортно-логистического кластера является участие Приморского края в реализации проектов интеграции России в глобальную транспортную систему и повышение транзитного потенциала российской экономики, интеграция с транспортно-логистической системой Азиатско-Тихоокеанского региона [2].

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
2. Минакир П.А. Интеграционные проблемы России в АТР. // «Пространственная экономика». 2012. – № 2. – С. 131-133.
3. Осипов Г.В. Мегaproект «Интегральная евразийская транспортная система» (социальные и геополитические аспекты) // Аналитический вестник. – 2011. – № 18 (430).