

ЛОГІСТИКА -
ЄВРАЗІЙСЬКИЙ МОСТ



LOGISTICS
THE EURASIAN BRIDGE

Часть 1 /Part 1

Красноярск 2017



Красноярский государственный аграрный университет
Международный институт логистики (Словения)
Европейская логистическая ассоциация
Сибирский Федеральный университет
Санкт-Петербургский государственный экономический университет
Международный центр логистики и Санкт-Петербургский департамент
логистики Национального исследовательского университета – Высшая школа
экономики (Москва)
Международный Логистический Клуб (Москва)
Центрально-Сибирская торгово-промышленная палата
Совет по содействию развития бизнеса между США, Россией и СНГ (США)
Государственный университет ГРМ Ново Место - Центр биотехнологии и туризма,
Словения
Казахский национальный технический университет имени К.И. Сатпаева
(Республика Казахстан)
Сибирский государственный университет путей сообщения
Межрегиональная ассоциация «Сибирское соглашение»
Межрегиональная общественная организация предпринимателей Сибири «Сибирь
без границ»
Красноярская региональная общественная организация «Китайская община»
Сибирское отделение Международного центра логистики
Сибирская Логистическая Ассоциация

ЛОГИСТИКА – ЕВРАЗИЙСКИЙ МОСТ

Материалы 12-й Международной научно-практической конференции
(18-20 мая 2017 г., Красноярск)

Часть 1

Logistics – the Eurasian Bridge

**Materials of 12th International
Theoretical and Practical Conference
Date: 18 – 20th of May, 2017**

Conference is held in Krasnoyarsk

Part 1

Красноярск 2017

- сокращение времени на таможенное оформление;

- сокращение затрат на склад;

Логистика - это мост торговли между Китаем и Россией, сейчас не только предприятию нужно выполнять задачи для развития логистики, но это нужно и правительству, а предприятиям необходима поддержка. Правительству надо увеличить вклад в транспортную инфраструктуру в порту и упрощать таможенное оформление, что приведет к удобной логистике между двумя странами.

Библиографический список:

1. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. 2-е изд., доп. и перераб. / Под ред. А. В. Кириченко. — СПб.: Питер, 2004. — 506 с.
2. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов/Под общ. И научи. Редакцией проф. В.И.Сергеева- М.: ИНФРА-М, 2005-976с.
3. Ян Чанчунь Отношения между международной торговлей и международной логистикой. [J] 2007
4. Режим: данные из <http://russian-trade.com/>

СОДЕРЖАНИЕ

От редколлегии	3
From Editorial Board	4
Азимов Пулод Хакимович	г. Душанбе, Таджикистан
Структура логистической деятельности в современной экономике	5
Айвазян Армен Гарегинович	г. Красноярск, Россия
Научный руководитель – Лукиных Валерий Федорович	9
Подходы к формированию цепей поставок в строительстве	г. Ташкент, Узбекистан
Асадуллина Наиля Рамильевна	15
Роль логистики в повышении эффективности и росте конкурентоспособности предприятий	15
Бородина Татьяна Анатольевна	г. Красноярск, Россия
Состояние земельных ресурсов Красноярского края	19
Бубнова Галина Викторовна	г. Москва, Россия
Зенкин Андрей Анатольевич	25
Куренков Пётр Владимирович	25
Транспортные коридоры и оси в евразийских коммуникациях	г. Новосибирск, Россия
Быкадоров Сергей Александрович	34
Об особенностях функциональной области логистики: транспортировка в цепях поставок	34
Гармаш Ольга Валерьевна	г. Алматы, Казахстан
Роль информационных технологий в логистике	42
Григорьева Валерия Евгеньевна	г. Красноярск, Россия
Совершенствование системы снабжения для комплексного управления торговым ассортиментом компании	47
Демченко Галина Анатольевна	г. Красноярск, Россия
Значимость применения контроллинга в логистических системах	52
Долгов Александр Петрович	г. Санкт-Петербург, Россия
Циклы запасов в кризисной экономике	61
Захарова Лариса Николаевна	г. Красноярск, Россия
Акинфиев Константин Сергеевич	67
Аврамчикова Надежда Тимофеевна	67
Методы управления запасами	г. Брест, Беларусь
Захарченко Людмила Анатольевна	72
Медведева Гульнара Борангалиевна	72
Развитие логистики в Республике Беларусь: проблемы и перспективы	г. Москва, Россия
Комарова Екатерина Михайловна	77
Научный руководитель – Родкина Татьяна Анатольевна	77
Принципы формирования интеграционной платформы в России для информационно-документационного обеспечения международных цепей поставок	г. Санкт-Петербург, Россия
Комиссаров Максим Александрович	83
Научный руководитель – Шульженко Татьяна Геннадьевна	83
Метод минимизации логистических потерь в системах складирования и грузопереработки	г. Орел, Россия
Конищев Алексей Сергеевич	88
Исаенкова Юлия Сергеевна	88
Научный руководитель – Трубин Александр Евгеньевич	г. Санкт-Петербург, Россия
Быстрореагирующее производство как основа будущих корпоративных информационных систем	88
Кулакова Юлия Вадимовна	г. Санкт-Петербург, Россия
Научный руководитель – Ефименко Юрий Иванович	331

Проблемы управления логистической системой доставки грузов	93
Курилов Евгений Григорьевич	г. Санкт-Петербург, Россия
Внедрение технологии перевозок зерновых грузов в универсальных контейнерах	96
Курицына Наталья Игоревна	г. Санкт-Петербург, Россия
Роль информационных ресурсов в развитии потребительского рынка (на примере интернет-торговли)	100
Лукиных Валерий Федорович	г. Красноярск, Россия
Тод Наталья Александровна	
Барьеры в процессе трансформации кластера в цепь поставок	104
Лукиных Юлия Валерьевна	г. Красноярск, Россия
Улучшение процесса кросскультурной коммуникации в международной торговой компании с помощью интегрированной системы оценки рейтинга поставщиков	108
Мальгин Дмитрий Сергеевич	г. Красноярск, Россия
Агентное моделирование процессов товародвижения в цепях поставок предприятия при производстве индивидуализированной продукции	116
Матулевски Марек	г. Познань, Польша
Оценка состояния древостоя леса на основе выбранных параметров, полученных при использовании беспилотных летательных аппаратов	121
Моор Ирина Викторовна	г. Канск, Россия
Колесникова Ольга Алексеевна	
Анализ финансовых потоков Канского района (Красноярского края)	128
Муханова Гульмира Самудиновна	г. Алматы, Казахстан
Роль логистики в индустриально-инновационном развитии Республики Казахстан	133
Невзоров Виктор Николаевич	г. Красноярск, Россия
Мацкевич Игорь Викторович	
Формирование логистической системы сбора и переработки сельскохозяйственного сырья в Арктической зоне и северных территориях Красноярского края	137
Некрасов Алексей Германович	г. Москва, Россия
Логистический инжиниринг на автомобильном транспорте	142
Новицкая Влада Денисовна	г. Санкт-Петербург, Россия
Научный руководитель – Щербаков Владимир Васильевич	
Особенности построения цепей поставок в высокотехнологичных отраслях	147
Панова Юлия Николаевна	г. Санкт-Петербург, Россия
Смирнова Валерия Анатольевна	
Развитие транспортно-логистических кластеров в условиях импортозамещения	152
Пантелеев Владимир Иванович	г. Красноярск, Россия
Логистизация государственной поддержки АПК как инструмент повышения её эффективности	156
Пименова Марина Владимировна	г. Красноярск, Россия
Государственные закупки как инструмент стимулирования спроса на инновации	161
Погорелов Илья Зиновьевич	г. Красноярск, Россия
Особенности реализации инфраструктурных проектов на принципах ГЧП (МЧП) в агрокомплексе Красноярского края	166
Погорелова Галина Матвеевна	г. Санкт-Петербург, Россия
О модельном законе «Об автомобильном транспорте»	171
Разумовский Валерий Алексеевич	г. Москва, Россия
Критические промышленные технологии: метод PERT	175
Санков Виктор Григорьевич	г. Саратов, Россия
Морозов Сергей Алексеевич	
Логистика в социальном обслуживании	181
Свекатовски Рышард	г. Познань, Польша

Существо кластера и его хозяйственная роль в строительстве стандартов управления в региональном и местном развитии	186
Сейдахметов Алпысбай	г. Алматы, Казахстан
Тышканбаева Мансия Букарина	
Проблемы управления рисками в логистических системах	192
Сейдахметов Алпысбай	г. Алматы, Казахстан
Тышканбаева Мансия Букарина	
Ахметкалиева Сандигуль Кусмановна	
Некоторые аспекты имитации рисков ситуации в логистических системах	197
Синицына Анна Сергеевна	г. Москва, Россия
Фольксваген и Трансконтейнер соединили усилия в логистическом кластере	201
Сумец Александр Михайлович	г. Харьков, Украина
Общие требования к системе показателей оценки логистической деятельности предприятий	207
Сучков Алексей Валерьевич	г. Саратов, Россия
Научный руководитель – Одинцова Татьяна Николаевна	
К вопросу оценки экономической эффективности аутсорсинга логистической деятельности в ОАО «РЖД»	210
Сыромятников Петр Степанович	г. Харьков, Украина
Логистические этапы производственного планирования и контроля	215
Тарасов Сергей Александрович	г. Красноярск, Россия
Страты корпорации	219
Ткач Владимир Владимирович	г. Санкт-Петербург, Россия
Оценка коммерческих предложений как элемент контрактной стратегии управления цепями поставок	227
Тюкина Людмила Владимировна	г. Омск, Россия
Доставка грузов с позиций логистических концепций	233
Тюкина Людмила Владимировна	г. Омск, Россия
Принципы мотивации работников логистической системы	238
Фисенко Андрей Иванович	г. Владивосток, Россия
Международные транспортные коридоры Приморья: концепция и новые реалии	243
Фрейдман Оксана Анатольевна	г. Иркутск, Россия
Подходы к обоснованию экономической эффективности интеграции транспортно-логистических компаний	248
Хмельницкая Зинаида Борисовна	г. Екатеринбург, Россия
Золотухин Сергей Юрьевич	
Использование элементов логистики при организации информационно-консультационных услуг в сфере АПК	254
Шайденко Федор Сергеевич	г. Саратов, Россия
Научный руководитель – Санков Виктор Григорьевич	
Основные трудности внедрения WMS системы на предприятиях стекольного производства	260
Шарапиева Мадина Дузбайевна	г. Алматы, Казахстан
Научный руководитель – Альфонц Энтони	г. Будапешт, Венгрия
Экономическая эффективность развития транспортной инфраструктуры в малонаселенных регионах (на примере Республики Казахстан)	265
Швалов Павел Григорьевич	г. Красноярск, Россия
Перспективы организации железнодорожного сообщения между Красноярском и аэропортом Емельяново	270
Шульженко Татьяна Геннадьевна	г. Санкт-Петербург, Россия
Когнитивный капитал как ресурсная составляющая транспортно-логистического кластера региона	274

Андреев Владимир Петрович	г. Москва, Россия	
Функциональная и профессиональная полезность руководителя: автоматизированная система управления (АСУ)		280
Студенческий исследовательский сектор		285
Белов Владислав Олегович	г. Санкт-Петербург, Россия	
Научный руководитель – Юдникова Елена Сергеевна		
Реализация процесса импортозамещения в российской промышленности		286
Бондаренко Анастасия Сергеевна	г. Красноярск, Россия	
Научный руководитель – Товстоношенко Валентина Николаевна		
Роль транспорта в развитии внешнеэкономических связей России и Красноярского края		291
Браун Екатерина Сергеевна	г. Красноярск, Россия	
Научный руководитель – Пименова Марина Владимировна		
Современное состояние и тенденции развития сетевого ритейла		294
Буриев Элдор Незмат ўғли	г. Ташкент, Узбекистан	
Научный руководитель – Илесалиев Дауренбек Ихтиярович		
Перевозка сыпучих грузов. Способы снижения затрат		298
Бухарова Татьяна Андреевна	г. Красноярск, Россия	
Научный руководитель – Швалов Павел Григорьевич		
Сущность и содержание логистической инфраструктуры предприятия		302
Бывших Екатерина Юрьевна	г. Санкт-Петербург, Россия	
Научный руководитель – Юдникова Елена Сергеевна		
Анализ предпосылок создания транспортно- логистического кластера Псковской области		306
Васильева Дарья Евгеньевна	г. Екатеринбург, Россия	
Научный руководитель – Морозова Елена Николаевна		
Совершенствование логистической системы управления запасами в ООО «АМЕКС» г. Москва		311
Вихрев Артур Николаевич	г. Красноярск, Россия	
Парфенов Михаил Юрьевич		
Научный руководитель – Пантелеев Владимир Иванович		
CRM-системы для малого бизнеса		317
Войнова Людмила Андреевна	г. Новосибирск, Россия	
Научный руководитель – Наконечная Ольга Александровна		
Анализ конкурентоспособности ЗАО «Энергопром – Новосибирский электродный завод» г. Новосибирск		321
Гуань Цзинбо	г. Харбин, Китай	
Научный руководитель – Лукиных Валерий Федорович	г. Красноярск, Россия	
Проблемы логистики и её развитие в торговле между регионами Китая и России		326

CONTENTS

От редколлегии	3
From Editorial Board	4
Azimov Pulod Hakimovich	Dushanbe, Tajikistan
Structure of logistic activity in modern economics	5
Ayvazyan Armen Gareginovich	Krasnoyarsk, Russia
Scientific Adviser – Lukinykh Valeriy Fyodorovich	
Approaches to the formation of supply chains in construction	9
Asadullina Nailya Ramilievna	Tashkent, Uzbekistan
The role of logistics in improving efficiency and growth of enterprise competitiveness	15
Borodina Tatiana Anatolyevna	Krasnoyarsk, Russia
Condition of land resources of the krasnoyarsk territory	19
Bubnova Galina Viktorovna	Moscow, Russia
Zenkin Andrei Anatolievich	
Kurenkov Petr Vladimirovich	
Transport corridors and axis in eurAsian communications	25
Bykadorov Sergey Alexandrovich	Novosibirsk, Russia
About the logistics functional area features: transportation in supply chains	34
Garmash Olga Valerievna	Almaty, Kazakhstan
The role of information technologies in logistics	42
Grigoryeva Valeriya Evgenievna	Krasnoyarsk, Russia
Improvement of the supply system for integrated management of the trade assortment of the company	47
Demchenko Galina Anatolievna	Krasnoyarsk, Russia
The importance of controlling usage in logistics systems	52
Dolgov Alexander Petrovich	Saint-Petersburg, Russia
Inventories cycles in crisis economy	61
Zakharova Larisa Nikolaevna	Krasnoyarsk, Russia
Akinfiyev Konstantin Sergeevich	
Avramchikova Nadezda Timofeevna	
Inventory management methods	67
Zakharchenko Lyudmila Anatolievna	Brest, Belarus
Medvedeva Gulnara Borangalievna	
Development of logistics in the Republic of Belarus: problems and prospects	72
Komarova Ekaterina Mikhailovna	Moscow, Russia
Scientific adviser – Rodkina Tatyana Anatolyevna	
The principles of forming the integration platform in Russia for information-documentary securing of international supply chains	77
Komissarov Maxim Alexandrovich	Saint-Petersburg, Russia
Scientific adviser – Shulzhenko Tatiana Gennadievna	
Method of logistics losses minimization in warehousing systems	83
Konischev Alexey Sergeevich	Orel, Russia
Isaenkova Yuliya Sergeevna	
Scientific adviser – Trubin Alexander Evgenievich	
Responsive manufacturing as the basis of future corporate information systems	88
Kulakova Yulia Vadimovna	Saint-Petersburg, Russia
Scientific adviser – Efimenko Yuri Ivanovich	
The problems of management of logistic system of cargo delivery	93
Kurilov Yevgeniy Grigorievich	Saint-Petersburg, Russia
Introduction of technology of grain cargo transportation in universal containers	96
Kuritsyna Natalia Igorevna	Saint-Petersburg, Russia
The information resource role in the services sector development (on the internet-trade	100

Свой отпечаток на процесс внедрения и запуска WMS-системы наложил и тот факт, что работать с ней, нужны операторы, обладающие высокой квалификацией. На заводе сотрудников, которым предстояло работать с WMS - системой, отправляли на курсы подготовки, и информировали о сути системы, о ее назначении, о необходимости следования ее заданиям. В наше время человеческий фактор - это, к сожалению, такой источник ошибок, влияние которого можно стопроцентно устранить только при тотальной автоматизации и роботизации всех процессов. То есть при полном исключении ручных процедур. Поэтому к обучению и мотивации персонала следует подходить со всей серьезностью.

Процесс внедрения WMS - системы на заводе, учитывал ее специфический характер, требующий больших материальных и физических затрат, это реализовывалось путем кропотливого труда сбора и систематизации информации, которая в дальнейшем принесла существенную пользу развитию складского хозяйства предприятия и повышению его конкурентоспособности.

Адаптированная WMS система к условиям работы завода, после выполнения всех этапов её внедрения, позволило повысить эффективность работы складской системы предприятия: увеличило товарооборот предприятия на 15-20%; повысило прибыль предприятия на 10 -15% за счёт экономии на оплате труда сокращённых складских работников и снижения доли постоянных расходов в общих издержках производства; снизить долю полезно используемых складских площадей на 28%, создав резерв для увеличения производственной программы на перспективу.

Качественная работа WMS системы на Саратовском предприятии стала возможной только, благодаря организации всех этапов в строгой последовательности и пунктуальном выполнении состава работ.

Библиографический список:

1 Истомин, Е.П. Высокоуровневые методы информатики и программирования/ Е.П. Истомин, В.В. Новиков, М.В. Новикова - СПб.: Андреевский Издательский дом, 2010 г. -228 с.

2 Кизим, А.А. Эффективность складской логистики на основе WMS – систем / А.А. Кизим. - Экономика устойчивого развития – 2013. - №13 – С.134-142

3 Локтев, О. Автоматизация склада на базе WMS. Основные этапы внедрения системы. [Электронный ресурс] /О.Локтев – Режим доступа: <http://www.loglink.ru/massmedia/analytics/record/?id=1461> (дата обращения 30.05.2016).

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МАЛОНАСЕЛЕННЫХ
РЕГИОНАХ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН)**

Шарапиева Мадина Дузбайевна

докторант 1 курс

Казахский Национальный университет имени аль-Фараби,

г. Алматы, Казахстан

E-mail: aliaisha1415@gmail.com

Научный руководитель – Альфонц Энтони

PhD, вице-президент Европейской ассоциации логистики,

г. Будапешт, Венгрия

E-mail: aantoni@t-online.hu

**ECONOMIC EFFICIENCY OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE IN SPARCELY POPULATED REGIONS (ON THE
EXAMPLE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN)**

Sharapieva Madina Duzbayevna

1st grade Doctoral student

Al-Farabi Kazakh National University,

Almaty, Kazakhstan

Scientific adviser – Alfonz Antoni

PhD, vice president of the European Logistics Association,

Budapest, Hungary

Достижение экономического роста, повышение конкурентоспособности отечественных производителей, улучшение качества жизни населения и укрепление национальной безопасности во многом зависит от качества экономического пространства, следовательно, возникает необходимость в изучении факторов, влияющих на его свойства, основным из которых является транспортная инфраструктура. В статье на основе статистических данных Казахстана за 2015–2019 гг. проведена оценка влияния транспортной инфраструктуры – автомобильных и железных дорог – на региональную экономическую динамику. Влияние транспортной инфраструктуры рассмотрено непосредственный вклад в экономическую динамику региона. Выявлено наличие положительной связи между региональным экономическим ростом и развитием транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, эффективность, экономический рост, инвестиция, логистика

Achieving economic growth, increasing the competitiveness of domestic producers, improving the quality of life of the population and strengthening national security largely depends on the quality of the economic space, therefore, there is a

need to study the factors affecting its properties, the main one of which is the transport infrastructure. In the article, based on Kazakhstan's statistical data for 2015-2019, An assessment of the impact of transport infrastructure - roads and railways - on regional economic dynamics. Influence of transport infrastructure is considered a direct contribution to the economic dynamics of the region. The presence of a positive relationship between regional economic growth and the development of transport infrastructure has been revealed.

Key words: *transport infrastructure, efficiency, economic growth, investment, logistics*

Инфраструктура - это в основном база, на которой строится экономический рост. Дороги, водные системы, массовые перевозки, аэропорты и коммунальные услуги - все это примеры инфраструктуры. Он охватывает вспомогательные услуги, которые способствуют росту непосредственно производственной деятельности, такой как сельское хозяйство и промышленность. Эти услуги включают широкий спектр услуг, Начиная от предоставления медицинских услуг и образовательных учреждений до обеспечения таких потребностей, как питание, орошение, транспорт, связь и т. д.

Развитая транспортная инфраструктура является на сегодняшний день одной из ключевых предпосылок эффективного долгосрочного развития, как отдельных экономических субъектов, так и экономики страны в целом. Мировая статистика свидетельствует о том, что конкурентоспособность экономик мира на 40% зависит от инфраструктуры, поэтому недостаточность ее объема отрицательно влияет на развитие глобальной экономики в целом. В то же время анализ эффективности финансирования транспортной инфраструктуры Казахстана показывает, что существующие финансовые ресурсы и инструменты используются недостаточно эффективно: существует дефицит долгосрочных инвестиций, отсутствуют эффективные механизмы взаимодействия институтов финансовой сферы и транспортных компаний, не разработаны привлекательные условия для привлечения в транспортную инфраструктуру частных инвестиций.

Инфраструктура имеет двусторонние отношения с экономическим ростом. Во-первых, инфраструктура способствует экономическому росту, а во-вторых экономический рост вызывает изменений в инфраструктуре. Во-первых, прямая связь между инфраструктурой и экономическим ростом обусловлена следующими факторами:

- Выпуск таких секторов инфраструктуры, как энергетика, вода, транспорт и т. д., используется в качестве сырья для производства в непосредственно производительных секторах, а именно: сельское хозяйство, производство и т. д. Поэтому недостаточная доступность первых приводит к неоптимальному использованию активов в последнем.
- Развитие инфраструктуры, такое как транспорт, значительно повышает производительность.

- Инфраструктура обеспечивает ключ к современной технологии практически во всех секторах.

- Во многих исследованиях наблюдается тесная взаимосвязь между инфраструктурой и ростом ВВП. Эти исследования показали, что 1-процентный рост в инфраструктурном фонде связан с 1-процентным ростом ВВП на душу населения. Таким образом, учитывая вышеупомянутый тип связей, развитие инфраструктуры важно не только для экономического роста (по отношению к глобализации и технологических инноваций в обрабатывающей промышленности), но и для сокращения бедности.

Во-вторых, обратная связь между экономическим ростом и инфраструктурой движется от следующего [3, С. 18].

- Рост, в свою очередь, предъявляет требования к инфраструктуре.

- Это можно проиллюстрировать с помощью взаимосвязи между ростом ВВП и спросом на инфраструктуру, а именно:

Связь между ростом ВВП и спросом на инфраструктуру

В результате, с увеличением уровня доходов меняется состав инфраструктуры. В странах с низким уровнем дохода более важна базовая инфраструктура, такая как вода, ирригация. В странах со средними доходами спрос на транспорт растет быстрыми темпами. В странах с высоким уровнем доходов больше важны энергетика и телекоммуникации. Из-за таких связей между инфраструктурой и остальной экономикой эффективность, конкурентоспособность и рост экономики зависят от состояния развития в инфраструктурном секторе.

Исследования показывают, что при 20-процентном увеличении государственных инвестиций в инфраструктуру правительство может ускорить реальный рост на 1,8 процентных пункта в среднесрочной и долгосрочной перспективе, то есть на шесть-десять лет.

Анализ влияния развития транспортной инфраструктуры (далее – инфраструктуры) на экономический рост стран и регионов в последние десятилетия получил широкое распространение. Признается положительная роль развития автомобильной и железнодорожной сетей в процессах концентрации и специализации производства, улучшении конкурентоспособности стран и экономических регионов, снижении транспортной составляющей в конечной цене товаров, открытии доступа к новым рынкам [1]. В целом, результаты исследований показывают наличие связи между экономическим ростом и инвестициями в инфраструктуру на национальном уровне.

Пространственное развитие региона можно представить, как экономический рост с целью повышения благосостояния населения, за счет улучшения свойств экономического пространства. Предложенное определение является относительно простым и лаконичным, содержащим цель регионального пространственного развития и факторы, за счет которых возможно достижение поставленных целей.

Таблица 1— Длина железнодорожных путей

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования	2014	2015	2016
(включая дороги других стран на территории Казахстана и дороги Казахстана, проходящие по территории других государств) км	15341,	15341,	15341,
Источник: stat.egov.kz			

Транспортная инфраструктура традиционно выступает как важнейшая сфера общественного производства и занимает особое место в системе единого хозяйственного комплекса страны. Она служит материальной основой разделения труда в обществе и осуществляет многообразную связь между производством и потреблением, промышленностью и сельским хозяйством, добывающей и обрабатывающей промышленностью, между различными экономическими районами. В целом от работы транспортной отрасли во многом зависит уровень экономической и технологической эффективности функционирования всех отраслей регионального хозяйства [2, С. 11].

В рейтинге стран по качеству логистики Казахстан 2014 году занимал 88 место, а 2016 году поднялся 11 позиции и занимает 77 место.

Основным элементом транспортной инфраструктуры является дорожное хозяйство, которое обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется территориальная целостность и единство экономического пространства [4, С. 7].

Таким образом, функционирование транспортной инфраструктуры строится на согласованном взаимодействии государственных органов власти и экономических субъектов.

В период 2015-2019 годы в по реализуется новая экономическая политика Казахстана «Нурлы жол» в стране рассматривается 16 проектов транспортно-логистической отрасли [7].

Таблица 2 –Объем финансирования содержание дорог

Годы	2015	2016	2017	2020
Объем финансирования	14,2 млрд.тг	16,5 млрд.тг	22,5 млрд.тг	33 млрд.тг
Рост %		16,2	36,4	46,7
Составлен автором[8].				

Результатом должно стать: увеличение протяженности и повышение технических характеристик транспортной сети, обновление парков транспортных средств и совершенствование технологий, удовлетворение растущего спроса на транспортные услуги. Для реализации данных мероприятий в период до 2030 года по разным оценкам может потребоваться от 30 до 33 млрд. тенге. На сегодняшний день совокупные инвестиции в транспортную инфраструктуру Казахстана составляют 3–3,5% ВВП (табл.2). Несмотря на то, что этот показатель близок к среднему значению по миру, в

современных условиях нестабильности мировых финансовых рынков для роста ВВП страны этого недостаточно. На основании схем взаимосвязи инвестиций в транспортную инфраструктуру и экономического роста, представленных Департаментом Великобритании по охране окружающей среды и транспорту [6] и Т. Лакшманом [5], нами составлена схема влияния объемов инвестиций в транспортную инфраструктуру на темпы экономического роста региона. Развитие транспортной инфраструктуры способствует экономическому росту страны через: снижение энергоемкости экономики; снижение диспропорций в развитии регионов; уменьшение объемов транспортных издержек; создание благоприятных условий для доступа к новым рынкам; развитие процессов специализации и кооперации; снижение стоимости прохождения грузов в рамках внешних и внутренних логистических систем. Развитие транспортной системы выражается в: вовлеченности различных регионов в транспортную систему страны; доступности природных ресурсов и производственных мощностей; пространственном развитии страны. Государство должно влиять на развитие транспортной системы посредством осуществления инвестиций в инфраструктуру, создания благоприятных условий для привлечения частного инвестирования, развития общественного транспорта, управления транспортными потоками. Влияние объема инвестиций в транспортную инфраструктуру на размер ВВП наиболее ярко отражается через показатели: – эксплуатационная длина железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования; – объем перевозок пассажиров и грузов. Анализ взаимосвязи этих факторов, выявленной на основании корреляционно-регрессионного анализа, еще раз доказал, что уровень развития, как отдельных регионов, так и страны в целом, выражающийся в объеме ВВП, зависит от объема финансирования транспортной инфраструктуры.

Библиографический список:

1. Исаев А.Г. Государственные капиталовложения как детерминанты экономического роста российских регионов // Регионалистика. 2014. № 4. С. 61–72.
2. Алексеева В.В. Региональная транспортная инфраструктура и направления ее модернизации: дис. ... кандидата экономических наук: 08
3. Всемирный банк [Электронный ресурс]: Статистические данные по Российской Федерации. – Официальный сайт Всемирного банка. – Режим доступа: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_explore
4. Солодкий А.И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития: автореферат дис. ... доктора экономических наук: 08.00.05. – СПб. – 38 с..00.05. – Улан-Удэ, 2012. – 180 с.
5. Lakshmanan T., Andersen W. Transportation infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth // Center for Transportation Studies Boston University, 2002