

грамотно определить целевую аудиторию и перечень ее нужд и желаний.

3. Уникальность предложения. Примерно 85% решений о приобретении товара принимается на эмоциональном уровне. Главная задача маркетолога малого предприятия – распознать, на какие психологические точки воздействовать и создать предложение, которое будет их перекрывать.

4. Выполнимый маркетинговый план, который должен четко строить и образовывать общую картину и основываться на основных критериях маркетинга – на 4Р (товар, цена, место, продвижение). Поскольку примерно около 92% владельцев малого предприятия не имеют подобного плана, бизнес, построенный с его учетом, будет иметь колоссальное преимущество на рынке.

Осуществление указанных стратегических задач выступает гарантом сбора и анализа информации о покупателях и рынке. Именно, исходя из структуры потребителей, создается номенклатура и спектр продукции. Как правило, малые фирмы работают на довольно узком сегменте рынка, и поэтому достигают здесь высокого результата [3].

Главными методами получения данных о рынке послужит анализ ситуации на рынке посредством статистических и прогнозных аналитических данных, изучение конкурентных условий и аналитическая оценка личных возможностей. При этом при оценке покупателей очень важным является распознавание их структуры, в том числе исследования побуждений покупок, потребностей в консультациях и услугах, потребности в сервисе (послепродажном обслуживании). Весьма значимым является актуальный подсчет изменения нужд под влиянием тех или иных факторов (к примеру, предпочтение товаров более высокого класса, предпочтение модных брендов, предпочтение экологически чистой продукции). При сравнительной оценке собственных возможностей малого предприятия необходимо выделить

те ключевые аспекты, по которым будет работать фирма в целях достижения конкурентных преимуществ. В качестве таких направлений может выступать ассортимент товаров, условия ее дистрибуции, предоставление дополнительных услуг (монтаж, гарантии, сервис и т.д.).

Так как характерной чертой управления и организации маркетинговой системы в небольшом предприятии является наличие стабильных тесных контактов с клиентами, рассредоточение функций маркетинга на сотрудников иных подразделений, ориентация на определенные практические задачи, таким образом организация маркетинговой деятельности предполагает расходы финансовых средств, то основной задачей для фирмы станет оценка эффективности проводимых мероприятий. С этой целью ему необходимо применить такие показатели, как уровень известности бизнеса, имиджа предприятия и положение на рынке. Приведенные основные задачи маркетинга позволят превратить малый бизнес в машину для извлечения огромных доходов.

Внедрение на предприятии обдуманной маркетинговой политики будет рациональным решением, создающий здоровый стратегический потенциал предприятия с целью ее последующего развития.

#### Литература

1. Ральф Уилсон. Планирование стратегии интернет-маркетинга. – М.: Издательский дом Гребенникова, 2003. – 264 с.
2. Седленек В.А., Колков М.Ю., Шерешева М.Ю. Агрессивный маркетинг, или партизанская война, в малом бизнесе. — Самара: Самарский дом печати, 1992.
3. Роберт Скобл, Шел Израэл. Разговор дороже денег. Как блоггинг меняет общение бизнеса и потребителей

УДК 332.146.2

## СТИМУЛИРОВАНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ ФИРМ КАК ОСНОВА РАЗВИТИЯ АВИАТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА РФ

**Безпалов В.В.**

*кандидат экономических наук*

*Российский Экономический Университет им. Г.В. Плеханова*

**Громак П.С.**

*магистрант*

*Российский Экономический Университет им. Г.В. Плеханова*

**Аннотация:** Статья посвящена исследованию возможностей стратегического взаимодействия фирм как основы модернизации транспортной инфраструктуры ДФО РФ в настоящее время. По результатам рассмотрения роли видов транспорта в хозяйственной системе региона, выявлено ключевое значение авиатранспортного комплекса в обеспечение стратегических задач развития ДФО. Предложен комплекс мер государственного воздействия направленных на стимулирование стратегических взаимодействий крупнейший авиапредприятий региона в целях развития авиатранспортного комплекса.

**Ключевые слова:** Дальневосточный федеральный округ (ДФО), авиатранспортный сектор, стратегическое взаимодействие фирм, государственное регулирование, социально-экономическое развитие, транспортная инфраструктура

## STIMULATION OF STRATEGIC COOPERATION BETWEEN COMPANIES AS THE BASE FOR DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT SECTOR OF THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT OF RUSSIA

*Bezpalov V.V.*

*Candidate of Economic Sciences*

*Russian Economic University. G.V. Plekhanova*

*Gromak P.S.*

*graduate student*

*Russian Economic University. G.V. Plekhanova*

**Abstract:** The article is devoted to the study of the possibilities of strategic interaction between firms as a basis for modernizing the transport infrastructure of the Russian Far Eastern Federal District. Based on the results of the review of the role of modes of transport in the economic system of the region, the key importance of the air transport complex in ensuring the strategic tasks of the development of the Far Eastern Federal District was revealed. A set of measures of state influence aimed at stimulating strategic interactions of the largest aviation enterprises in the region for the aims of development of air transport complex is proposed.

**Key words:** Far Eastern Federal District (FEFD), air transport sector, strategic cooperation between companies, state regulation, socio-economic development, transport infrastructure

Развитие Дальневосточного федерального округа (ДФО) провозглашено одним из национальных приоритетом социально-экономического развития России на XXI век [1]. Одними из ключевых направлений развития макрорегиона, в соответствии со «Стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» [2], является глубокая модернизация транспортной инфраструктуры, что призвано способствовать решению сразу нескольких важнейших стратегических задач социально-экономического развития региона: обеспечению «сжатия» территориального пространства, интеграции региона в экономическую систему Российской Федерации, снижению транспортных затрат при перевозке грузов и пассажиров между дальневосточными регионами и остальной частью России, использованию преимуществ экономико-географического расположения ДФО для позиционирования региона как транзитного узла между наиболее экономически развитыми частями света – Азией и Европой.

Транспортная инфраструктура оказывает непосредственное влияние на развитие всех ключевых отраслей экономики, поскольку без создания эффективных способов перевозки и доставки грузов как внутри региона, так и в другие регионы России и за рубеж. В настоящее время направлены значительные усилия государства в настоящее время направлены на развитие производства в регионе на новом уровне для чего необходима и соответствующая инфраструктура: производственная, транспортная, информационная. [3; 20].

В транспортном комплексе Дальневосточного региона каждый вид транспорта имеет определенную специализацию и значение. Автомобильный транспорт играет важную роль в южной части региона, где плотность автодорог наиболее высока. В

первую очередь, роль дорожного транспорта в экономике региона определяется близостью расположения Китая – в настоящее время на государственной границе с Китаем открыто 17 [4] автомобильных таможенных пунктов пропуска, расположенных в ДФО, что создает необходимую инфраструктуру для осуществления транзитных перевозок грузов из Китая в европейскую часть России и за рубеж как с использованием исключительно автомобильных дорог, так и при организации мультимодальных перевозок «автомобильный транспорт – железная дорога». При этом в северных областях ДФО (Якутия, Чукотский АО, Магаданская область, Камчатский край) плотность автодорог крайне низка, связность с общей сетью автодорог страны, практически отсутствует или носит сезонный характер.

Существующая железнодорожная инфраструктура в регионе обеспечивает стимулирование сотрудничества с приграничными странами и использовании транзитного потенциала ДФО для транспортировки грузов по направлению Европу. Единственной железнодорожной артерией ДФО является Дальневосточная железная дорога (ДВЖД), общей протяженностью около 6,8 тыс. км (~8% от общей протяженности железных дорог в России) [5]. ДВЖД проходит по 6 субъектам РФ, входящих в ДФО: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, ЕАО, Якутии. При этом необходимо отметить, что Магаданская область, Чукотский АО, Камчатский край и Сахалинская область не имеют железнодорожного сообщения с общероссийской сетью, в Камчатской крае и Магаданской области железные дороги и вовсе отсутствуют. При этом железные дороги на Сахалине строились еще японцами. Однако, отсутствие ж/д транспорта на большей части территории ДФО не позволяет рассматривать данный вид

транспорта в качестве интегрирующего для региона.

Важную роль в транспортном секторе играет морская портовая инфраструктура. К Дальневосточному бассейну относится 22 морских порта, что составляет около 35% от общего числа морских портов в РФ (из 63)[6]. Основной деятельностью портов Дальневосточного бассейна является перевалка внешнеторговых грузов. Порты Дальневосточного бассейна осуществляют транзитную транспортировку грузов в/из страны АТР – Японию, США, Республику Корею, Китай, КНДР, Австралию и другие. Портовой инфраструктурой Дальневосточного бассейна обеспечивается более 24,6% от совокупного грузооборота российских портов, более 49% каботажных (т.е. перевозимых внутри страны) грузов [6]. Портовая инфраструктура Дальневосточного бассейна имеет критическое влияние на обеспечение удаленных субъектов. 15 из 22 портов региона расположены близ населенных пунктов, где отсутствуют сухопутные коммуникации и, тем самым, порты становятся ключевым видом транспорта для доставки туда жизненно необходимой продукции. При этом в регионах, удаленных от моря, роль портовой инфраструктуры крайне незначительна, поскольку из-за неразвитости железнодорожного и автомобильного транспорта, обеспечить транспортировку грузов из портов, становится практически невозможно.

Для многих удаленных регионов ДФО единственным круглогодичным способом связи с «большой землей» является авиационное сообщение. При этом авиация обеспечивает как пассажирские, так и грузоперевозки в удаленные населенные

пункты ДФО, куда отсутствует доступ иных видов транспорта – автомобильного, железнодорожного, морского. С учетом определяющей роли авиационного транспорта для перевозки пассажиров и грузов в регионе, неудивительно, что аэропорты Дальнего Востока входят в число крупнейших аэропортов страны. Крупнейшие аэропорты региона – Владивосток и Хабаровск занимают 14 и 16 места соответственно в рейтинге аэропортов РФ по количеству перевозимых пассажиров, а по объемам грузоперевозок занимают 6 и 5 места, уступая лишь аэропортам московского авиационного узла и аэропорту Санкт-Петербурга[7]. Авиакомпании ДФО также занимают весомую долю рынка авиационных перевозок в стране в целом. Крупнейший авиаперевозчик в ДФО – авиакомпания «Аврора» занимает 12-ое место среди авиакомпаний страны по объемам перевозимых пассажиров, авиакомпания «Якутия», также базирующаяся в ДФО – 18-ое [8]. При этом, в отличие от а/к «Якутия», «Аврора» не осуществляет своей деятельности за пределами Дальнего Востока, авиакомпания является единственной среди крупнейших, ведущей деятельность исключительно в одном регионе без использования московского авиационного узла и его аэропортов – Шереметьево, Внуково, Домодедово. Данная статистика подтверждает крайне высокую значимость авиационной инфраструктуры Дальнего Востока в транспортном комплексе РФ.

Анализ различных видов транспорта с точки зрения обеспечения синергетического эффекта для решения стратегических задач социально-экономического развития обобщен в таблице 1.

Таблица 1 – Возможности видов транспорта в решении стратегических задач развития ДФО

Основные задачи развития транспортной инфраструктуры	Автодороги	Ж/д	Морской транспорт	Авиация
Обеспечение транспортной связи всех субъектов ДФО	-	-	-	+
Обеспечение транспортной связи субъектов ДФО с другими регионами РФ	+/-	+/-	-	+
Доставка пассажиров и грузов на удаленные территории регионов ДФО	-	-	+/-	+
Транспортировка грузов из субъектов ДФО в другие регионы РФ	-	+/-	+	+
Развитие транзитного потенциала перевозки грузов по направлению «Европа-Азия»	+/-	+	+	+
Развитая существующая инфраструктуры	-	+/-	+	+
Эффективность инвестиционных вложений на создание новой инфраструктуры	-	+/-	+/-	+

Тем самым, развитие авиатранспортного комплекса ДФО с точки зрения реализации социально-экономического потенциала региона, использования его конкурентных преимуществ для достижения стратегических задач развития транспортного сектора имеет наибольшую перспективность для обеспечения эффективности и результативности мер государственного воздействия.

С учетом санкций стран Запада, действующих в отношении российской экономики и необходимости проведения ее структурной модернизации в сложных условиях, обеспечение оптимальности и эффективности мер государственного воздействия выходит на первый план. Главной задачей государства становится поиск внутренних резервов развития. При этом, с учетом жесткой ограниченности имеющихся в распоряжении хозяйственной си-

стемы ресурсов (финансовых, материальных, трудовых, пр.), в рамках действующей в России модели рыночной экономики решение этой задачи может быть обеспечено только по средствам тесного сотрудничества между коммерческим и государственным сектором. В настоящее время в российской хозяйственной практике крайне мало примеров использования современных механизмов как межкорпоративного взаимодействия, так инструментов государственно-частного партнерства, хотя во всем мире формирование и развитие горизонтальных стратегических взаимодействий компаний выступает едва ли не ключевым механизмом преодоления рисков ведения коммерческой деятельности, оптимизацией затрат и ресурсов, а также совместного обеспечения развития отрасли, в котором осуществляется стратегическое взаимодействие.

Развитие авиационной инфраструктуры требует выстраивания системы эффективного взаимодействия между тремя группами контрагентов – государства в лице его регулирующих органов, операторов авиационной инфраструктуры и авиакомпаний, непосредственно осуществляющих перевозки. Зачастую интересы данных групп субъектов могут быть противоположны, однако реализации общей задачи развития транспортного комплекса ДФО определяет необходимость согласования интересов и выстраивания долгосрочного стратегического взаимодействия между вовлеченными сторонами. Основными участниками-субъектами рынка авиаперевозок выступают: органы государственной власти (федеральный и региональный уровень), авиаперевозчики, операторы аэропортовых комплексов (рис 1):

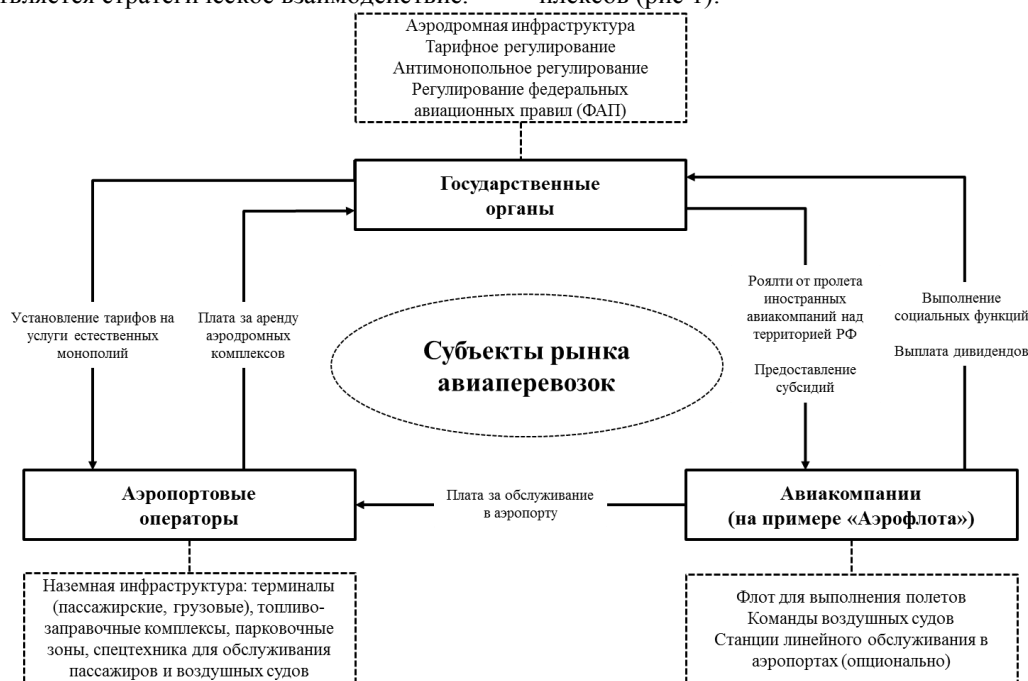


Рисунок 1 – Структура взаимоотношений субъектов рынка авиаперевозок

Стратегическое взаимодействие в авиационной сфере является весьма распространенной формой сотрудничества. Крупнейшие авиаперевозчики объединяются в рамках альянсов (при этом сохраняя свою самостоятельность), что позволяет им унифицировать системы бронирования, бонусные программы, согласовывать расписания, выходить на новые рынки, а также выполнять совместные рейсы на международных рынках. В мировой авиации есть 3 крупнейших альянса: StarAlliance (28 авиакомпаний [9]), SkyTeam (20 авиакомпаний [10]) и Oneworld (14 авиакомпаний [11]). На национальных рынках авиакомпании, как правило, формируются вертикально интегрированные холдинги, где крупнейшие перевозчики создают дочерние компании со специализацией, отличной от головной компании. В России таким примером является ГК «Аэрофлот», объединяющей авиакомпании «Аэрофлот», «Россия», «Победа», «Аврора» [12]. После банкротства а/к «Трансаро» группа занимает практически монополистическое положение на рынке,

обеспечивая более 40% авиаперевозок по стране [13].

С учетом важности развития рынка авиаперевозок в ДФО, в 2013 году по поручению Правительства РФ, «Аэрофлотом» была создана дальневосточная дочерняя авиакомпания «Аврора», образованная путем слияния двух авиакомпаний – «Владивосток Авиа» и «Сахалинские авиатрассы». Оценивая первые итоги работы авиакомпании «Аврора» по развитию обеспечению перевозок в регионе, следует отметить, что пока авиакомпания не обеспечивает объемы перевозок, которые ранее в совокупности выполнялись «Владивосток авиа» и «Сахалинскими авиатрассами». В 2016 году объем перевозок «Авроры» составил 1,38 млн. пассажиров или 90% от объема совокупного пассажиропотока «Владивосток Авиа» и «Сахалинских авиатрасс» в 2011 году [13]. С учетом того, что авиакомпания выполняет социально-значимые перевозки в ДФО, она получает значительные бюджетные субсидии, Совокупный размер субсидий из бюджетов различных уровней в период 2011-2015 гг. вырос в

2,4 раза – с 330,8 млн. руб. до 794,6 млн. руб. При этом увеличение бюджетных затрат не имеет прямого влияния на объемы пассажиропотока, который за указанный период снизился. И, если в 2011 г. размер совокупных субсидий в расчете на 1 пассажира составлял 218,7 руб., то к 2015 г. он вырос более чем в 3 раза, что говорит о снижающейся эффективности субсидирования авиаперевозок [14].

С учетом того, что авиакомпания занимает доминирующее положение на рынке перевозок в регионе, это ей позволяет оказывать давление на других субъектов отрасли – государственные органы (в первую очередь, в предоставлении субсидий на осуществление полетов) и операторов аэропортов (в части предоставления благоприятных условий работы в аэропортах).

Со стороны операторов аэропортов часто формой ответа на такое давление выступает интеграция и консолидация аэропортовых структур и активов. Такая практика распространена и в России, где функционируют 3 крупных аэропортовых холдинга: «Новпорт» (13 аэропортов, совокупный пассажиропоток 12 млн. пасс.[15]), «БазэлАэро» (5 аэропортов, совокупный пассажиропоток 11,5 млн. пасс. [16]), «Аэропорты регион» (4 аэропорта, 9,3 млн. пасс. [17]). Консолидация аэропортовых активов происходит, как правило, исходя географического принципа вокруг главного наиболее крупного актива. Для «Новпорт» ключевым регионом присутствия является Сибирский ФО, главным аэропортом – Новосибирск (3,9 млн. пасс/год), для «Базэл-аэро» (ключевой регион – Южный ФО, главный аэропорт – Сочи (5,2 млн. пасс/год)), Аэропорты регионов (главный аэропорт – Екатеринбург (4,2 млн. пасс/год). Консолидация аэропортовых активов позволяет аэропортам выстраивать эффективные маршрутные сетки и синхронизировать расписания аэропортов между собой, оптимизировать затраты на содержание персонала (как административного, так и операционного), затраты на спецтехнику и инвестиционные программы, а также эффективнее отстаивать интересы операторов во взаимоотношения с авиакомпаниями. В конечном итоге, данные меры позволяют обеспечивать стабильное состояние предприятий, их прибыльность и реализовывать программы по их развитию.

Дальневосточный ФО является одним из многих федеральных округов, где отсутствует присутствие аэропортовых холдингов. Для развития транспортной инфраструктуры ДФО формирование регионального аэропортового холдинга или системы стратегического взаимодействия главных аэропортовых предприятий могло бы способствовать развитию авиационного сообщения. Консолидация аэропортовых активов в регионе может быть обеспечена вокруг одного из крупнейших аэропортов ДФО – Владивостока или Хабаровска. Однако, в случае, если консолидация активов будет происходить без участия одного из этих аэропортов, то развитие второго неизбежно будет тормозиться. Тем самым, наиболее благоприятным путем развития данных предприятий является выстраивание системы стратегического взаимодействия между

ними при сохранении самостоятельности данных предприятий.

В настоящее время стратегическое взаимодействие между крупнейшими авиапредприятиями ДФО – авиакомпаниями «Аврора» и аэропортами Владивосток и Хабаровск – сводится к обеспечению собственных интересов. При этом в свете реализации проектов по развитию инфраструктуры аэропортов (программ развития инфраструктуры аэропорта Владивосток завершена в 2012 году, программа развития хабаровского аэропорта реализуется в настоящее время с намеченным сроком завершения в 2021 году), конкуренция и утрата одним из участников рынка необходимых объемов пассажирских перевозок, может иметь неблагоприятные последствия с точки зрения реализации государственной политики по развитию транспортной инфраструктуры в регионе. При этом перед государством также стоит задача обеспечения доступности авиаперевозок для жителей ДФО, в связи с чем реализация проектов развития инфраструктуры не может быть сопряжена со значительным ростом стоимости услуг аэропортов для авиакомпаний, особенно в свете того, что главный авиаперевозчик региона – авиакомпания «Аврора» ежегодно получает бюджетные субсидии объемом около 800 млн. руб. [14]

Поэтому решение задач обеспечения развития инфраструктурного комплекса и доступности авиационных перевозок в ДФО, требует от государственных органов стимулирования стратегического взаимодействия между крупнейшими авиапредприятиями ДФО. С учетом того, что доля государственного участия есть только в АО «Авиакомпания «Аврора», возможности прямого вмешательства государства в деятельность компаний незначительны. При этом есть ряд косвенных способов, использование которых позволит государству стимулировать их стратегическое взаимодействие.

Прежде всего, целесообразно определить основную специализацию крупнейших аэропортов ДФО в рамках транспортной системы РФ, как в целом, так и ДФО, в частности. В ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», являющейся механизмом 1 этапа реализации Транспортной стратегии РФ на период 2030 года в разделе II. «Основные цели и задачи Программы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели» [18] определяется, что развитие воздушных перевозок в России будет связано с созданием сети узловых распределительных центров (аэропортов-хабов), формируемых на базе Московского (Шереметьево, Внуково, Домодедово) и Санкт-Петербургского (Пулково) авиационных узлов, а также аэропортов гг. Калининграда, Новосибирска, Самары, Екатеринбурга, Ростова-на-Дону, Красноярска и Хабаровска. Специализация аэропорта Владивосток не прописана, хотя предприятие, обладая уже созданной инфраструктурой, также выражает амбиции на статус узлового аэропорта ДФО, что ведет к очевидному конфликту ин-

тересов между двумя аэропортами. Мерой его решения могло бы стать развитие двух независимых хабов: аэропорта Хабаровск как узлового аэропорта для пассажирских перевозок внутри ДФО, а также обеспечению перевозок с другими регионами России, а аэропорт Владивосток как транспортный узел, способный обслуживать часть трансферных и транзитных потоков в АТР. Такая стратегия гармоничного развития обоих аэропортов предлагалась уже предлагалась в 2011 г. [19] и по оценкам специалистов, реализация согласованной стратегии развития позволяет аэропортам увеличить совокупный объем перевозок на ~60-70% за 4-5 лет.

Определение специализации обоих аэропортов и реализация государственных мер поддержки воплощения данных стратегий, также оказало бы непосредственное влияние на авиакомпанию «Аврора». Формирование «внутреннего» авиационного хаба ДФО позволило бы авиакомпании использовать Хабаровск в качестве базового вместо 3-х аэропортов – Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск – как это происходит сейчас. Переориентация на 1 аэропорт позволила бы централизовать функции управления предприятием и оптимизировать административные расходы.

Для аэропорта Владивосток основным преимуществом предложенной специализации стала бы возможность обслуживать часть транспортных потоков АТР, являющегося одним из самых объемных и динамично развивающихся рынков авиаперевозок в мире. Это позволило бы предприятию, фактически, не зависеть от социально-экономической конъюнктуры ДФО, а выгодно использовать свое географическое положение для наращивания объемов перевозок за счет реализации транзитных и трансферных рейсов в регионе.

Оценивая реализацию указанных мер, следует отметить мнение профильных экспертов отрасли, предполагающих следующие результаты для субъектов рынка авиаперевозок при реализации предложенных стратегий [20]:

*Преимущества для государства (федеральный и региональный уровень):* повышение эффективности субсидирования перевозок в ДФО, а также контроля за основными показателями эффективности; снижение финансовой бюджетной нагрузки в перспективе; повышение мобильности населения и транспортной доступности регионов; создание дополнительных возможностей роста рынка региональных воздушных судов, создание новых рабочих мест в авиационном секторе в регионах; повышение инвестиционной привлекательности регионов; стимулирование развития экономики регионов; приток туристов из-за рубежа.

*Преимущества для авиакомпаний:* консолидация объемов перевозок по главным маршрутам; снижение потребности в бюджетном субсидировании; оптимизация расходов; приток пассажиров из за рубежа;

*Преимущества для аэропортов:* увеличение количества пассажиров – «эффект масштаба»; объединение центральных функций управления сты-

ковками аэропортов; формирование единой маркетинговой политики по отношению к авиакомпаниям; повышение инвестиционной привлекательности ключевых аэропортов региона.

Тем самым, в современных условиях стимулирование стратегического сотрудничества между крупнейшими авиапредприятиями региона имеет высокий потенциал для развития в целях обеспечения как государственных интересов в развитии транспортной инфраструктуры ДФО, так и коммерческих интересов крупнейших в регионе авиатранспортных предприятий. При этом такое взаимодействие может являться «чистым» примером стратегического взаимодействия, при котором все вовлеченные в процессы стратегического взаимодействия участники будут сохранять свою самостоятельность и независимость и при этом реализовывать взаимные интересы, соответствующие общим задачам долгосрочного социально-экономического развития ДФО, а также модернизации его авиатранспортного комплекса.

### Литература

1. Послание Президента РФ Федеральному собранию 2013 года // Официальный портал Президента РФ. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/19825>.
2. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 N 2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года» // Правовой портал «Консультант плюс». [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96571/f1d12cbe15c5cddd0a6b1a818831f10e1f7c4d/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96571/f1d12cbe15c5cddd0a6b1a818831f10e1f7c4d/)
3. Безпалов В.В. Теория и практика управления развитием региональных экономических систем: монография / В.В. Безпалов, С.А. Лочан, Д.С. Петросян. – М.: РУСАЙНС, 2016.
4. Таможенные органы и пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенные в регионе деятельности ДВТУ // Официальный портал Дальневосточного таможенного управления ФТС. [Электронный ресурс] – URL: [http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18374:2016-01-13-00-00-36&catid=229:2012-12-14-04-24-21&Itemid=246](http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=18374:2016-01-13-00-00-36&catid=229:2012-12-14-04-24-21&Itemid=246)
5. Дальневосточная железная дорога // Официальный портал ОАО «РЖД». [Электронный ресурс] – URL: [http://dvzd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=1](http://dvzd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1)
6. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года // Консультант плюс. [Электронный ресурс]. – URL: [www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_213628/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628/)
7. Объемы перевозок через аэропорты России // Официальный портал ФАВТ «Росавиация». [Электронный ресурс] – URL: <http://www.favt.ru/dejatelnost-ajeroporty-i->

ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazатели-aeroportov-obyom-perevoz

8. Основные показатели работы гражданской авиации России за 2016 год // Официальный портал ФАВТ «Росавиация». [Электронный ресурс] – URL: <http://www.favt.ru/novosti-novosti/?id=3231>

9. Star Alliance Member Airlines // Официальный сайт альянса Star Alliance. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.staralliance.com/en/member-airlines>

10. Альянс авиакомпаний SkyTeam // Официальный сайт альянса SkyTeam. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.skyteam.com/ru/about/>

11. Memberairlines // Официальный сайт альянса OneWorld. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.oneworld.com/member-airlines/overview>

12. Структура компании «ПАО Аэрофлот-российские авиалинии». // Официальный сайт «Аэрофлот». [Электронный ресурс]. – URL: <http://ir.aeroflot.ru/ru/company-overview/group-structure/>

13. Годовые отчеты авиакомпании «Аэрофлот» за 2011-2015 гг. [Электронный ресурс]. – URL: [http://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user\\_upload/files/eng/companys\\_reporting/annual\\_reports/rus\\_ar\\_aeroflot\\_2015\\_2016\\_web.pdf](http://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/eng/companys_reporting/annual_reports/rus_ar_aeroflot_2015_2016_web.pdf)

14. Годовая отчетность АО «Авиакомпания «Аврора» // Официальный сайт АО «Авиакомпания «Аврора». [Электронный ресурс] – URL: [https://e-](https://e-ecolog.ru/buh/2015/2502011786http://flyaurora.ru/about/disclosure/reports)

[ecolog.ru/buh/2015/2502011786http://flyaurora.ru/about/disclosure/reports](http://ecolog.ru/buh/2015/2502011786http://flyaurora.ru/about/disclosure/reports)

15. Аэропорты // Официальный сайт холдинга «Новпорт» [Электронный ресурс]. – URL: <http://novoport.ru/>

16. Аэропорты Краснодарского края // Официальный сайт «БазэлАэро». [Электронный ресурс]. – URL: <http://basel.aero/>

17. Аэропорты холдинга // Официальный сайт «Аэропорты регионов». [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ar-management.ru/company/>

18. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» // Система ГАРАНТ. [Электронный ресурс] – URL: <http://base.garant.ru/1587083/1/#ixzz4ji3xwQHo/>

19. LufthansaConsulting разработала стратеги развития аэропортов Хабаровск и Владивостока // Отраслевое агентство «Авиапорт.Ru». [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.aviaport.ru/news/2011/09/30/222485.htm>

20. Новые финансовые механизмы субсидирования региональных маршрутов – мировой опыт и применимые модели для ДФО // материалы 13ого международного авиационного форума «Крылья России-2015». [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.events.ato.ru/upload/FILES/WRF2015\\_Solomko\\_rus.pdf](http://www.events.ato.ru/upload/FILES/WRF2015_Solomko_rus.pdf) 386-93-74.

## РОЛЬ ЛОГИСТИКИ В ТРАНСПОРТНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН ЕВРАЗЭС

**Глушкова Ю.О.**

*к.э.н., доцент кафедры «Экономическая безопасность и управление инновациями»*

*Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.*

**Пахомова А.В.**

*к.э.н., профессор кафедры «Экономическая безопасность и управление инновациями»*

*Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.*

**Аннотация.** Рассмотрены некоторые методологические аспекты транспортных концепций как основы логистики поставок в рамках интеграционных объединений. Акцентируется внимание на важнейшей составной части предпринимательской логистики стран содружества - внешних транспортных процессах, которые связывают поставщиков с клиентами интегрированных в международные транспортные цепи стран. Целью представленного материала в статье является повышение эффективности цепи поставок внешнеэкономического предпринимательства, основанное на структуризации транспортного процесса контрагентов по сделкам стран содружества и рационализации цепей поставок.

**Ключевые слова:** интеграция, содружество, логистика, цепь поставок, внешнеэкономическое предпринимательство, эффективность, транспортное обслуживание.