

tivacija kak vazhnejshij jelement upravlenija personalom [Work motivation as an important element of personnel management]. Mir sovremennoj nauki, 2015. no 4. pp.37-42.

25. Sigova S. V., Gurtov V. A. Predicting the Budgetary Funding Need of Education in the Three-Year Budget for 2008–2010. Studies on Russian Eco-nomic Development, 2008. no 6. pp. 592–603.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Тюкина Людмила Владимировна (Омск, Россия) – научный сотрудник ФГБОУ ВО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: lyudmila.omsk@mail.ru).

Tyukina Lyudmila Vladimirovna (Omsk, Russia) – researcher of the “SibADI” (644080, Omsk, pr. Mira, 5, e-mail: lyudmila.omsk@mail.ru).

УДК 338.47

ЗНАЧЕНИЕ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ С КАЗАХСТАНОМ

Л.В. Тюкина
ФГБОУ ВО «СибАДИ», г. Омск, Россия

Аннотация: В статье рассмотрена роль Омской области в развитии внешнеэкономических связей приграничных государств России и Казахстана. Проведено исследование развития транспортно-логистических услуг Омской области. Проанализирован уровень развития транспортно-логистической системы Омского региона. Выгодное географическое положение Омского региона, развитость транспортной инфраструктуры, степень развития предпринимательского взаимодействия в рамках приграничного сотрудничества Омской области и республики Казахстан, являются важными факторами для обоснования создания мультимодального транспортного узла в регионе.

Ключевые слова: транспортно-логистические услуги, мультимодальный транспортный узел, транспортно-логистический центр, транспортная система, Омский регион, Казахстан, приграничное сотрудничество.

Благодарности: Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ и Омской области в рамках научного проекта № 16-12-55016.

ВВЕДЕНИЕ

В развитии транспортно-логистической системы большое значение имеет развитость транспортной системы регионов и страны в целом. Транспортная отрасль является одной из тех отраслей, которые отражают специализацию экономики области, его долю в валовом региональном продукте (ВРП), которая составляет 12,5 %, что на 4,7 процентных пункта выше, чем в среднем по стране.

Транспортная система является комплексным механизмом, который в свою очередь обеспечивает функционирование транспорта как отрасли экономики. Своеобразным каркасом транспортной системы является опорная

транспортная решетка, которая включает в себя совокупность инфраструктурных объектов в сфере транспорта, связующим звеном которых выступает единая транспортная сеть.

В настоящее время в Омской области в условиях интеграции различных предпринимательских структур и необходимости сквозного управления материальными и трудовыми потоками формируется среда для организационного развития бизнес-структур, усиливается поддержка малого и среднего предпринимательства, совершенствуется политика привлечения инвестиций, развивается экспорт, модернизируется транспортная и энергетическая инфраструктура.

Одним из приоритетных направлений де-

ятельности является развитие приграничного сотрудничества с Республикой Казахстан, которое в современных условиях является одним из наиболее крупномасштабных и эффективных факторов, играющих важную роль в создании общего рынка товаров, услуг, капиталов и рабочей силы [1,2].

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ – СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО РОССИИ И КАЗАХСТАНА

Омская область является значимым промышленным центром Сибирского Федерального Округа и России в целом. Она занимает важное место в таких областях промышленности как: нефтехимия и нефтепереработка, машиностроение и приборостроение, агропромышленный комплекс.

К предприятиям нефтехимической отрасли относятся ОАО «Газпромнефть-Омский НПЗ», ОАО «Омский каучук», входящее в ГК «Титан», ОАО «Завод технического углерода», ОАО «Омскшина» и др., на долю которых приходится более 40% промышленной продукции области. Продукция нефтехимической отрасли конкурентоспособна не только на рынках стран СНГ, но и промышленно развитых стран.

Машиностроительные предприятия г. Омска представляют «Омское моторостроительное объединение им. П.И. Баранова», «Производственное объединение «Полет», ОАО «Конструкторское бюро транспортного машиностроения» и др. Также в региона хорошо развита пищевая промышленность: ЗАО «Омский бекон», ЗАО «Любинский молочно-консервный комбинат», ОАО «Инмарко», входящее в компанию Unilever ЗАО «Росар» (принадлежит ОАО «САН ИнБев»), ООО «Манрос М» (принадлежит ОАО «Вимм-Билль-Данн – Продукты питания»), и др. Активно работают и развиваются предприятия растениеводства и животноводства. Отдельно выделяется сектор легкой промышленности – текстильной, швейной и обувной.

Предприятия города Омска и Омской области производят продукцию не только для внутреннего потребления, но и на экспорт, как в регионы России, так и в ближнее и дальнее зарубежье. Ключевая роль транспортного комплекса региона, в обслуживании генерируемых в регионе грузопотоков очевидна. Также на региональном рынке активно разворачивают свою деятельность крупные российские и международные торговые сети: «Лента», «Metro Cash&Carry», «Ашан», «ИКЕА», «О'кей», «Leroy Merlin», а также более мелкие представители FMCG-рынка, такие как «Планета Холидей», «Холди» и «Сибириада» компании «Холидей», федеральная сеть магазинов самообслуживания «Магнит», супермаркеты «Семейный», «Петро'ль», «Еда» и др.; сети магазинов бытовой техники «М-Видео», «Техносила», «Эльдорадо», «Media Markt», «TechnoPoint» и др. Большинство распределительных центров компаний находится в Новосибирске, в связи с чем возникают обратные грузопотоки и увеличиваются логистические издержки, отражающиеся на стоимости товара. Надлежащее развитие логистической инфраструктуры Омской области могло бы стать решением данной проблемы [3,4].

В 2015 году товарооборот Омской области составил 737 млн. долл. США. Импорт в Омскую область составил 197 млн. долл. США, в то время как экспорт достиг 541 млн. долл. США (рис.1).

В 2015 году Омская область импортировала следующие категории товаров (см. рис.2., табл.1):

- Машиностроительная продукция (57%);
- Продукция химической промышленности, каучук (17%);
- Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (8%);
- Металлы и изделия из них (8%);
- Топливо-энергетические товары (5%);
- Текстиль, текстильные изделия и обувь (2%).

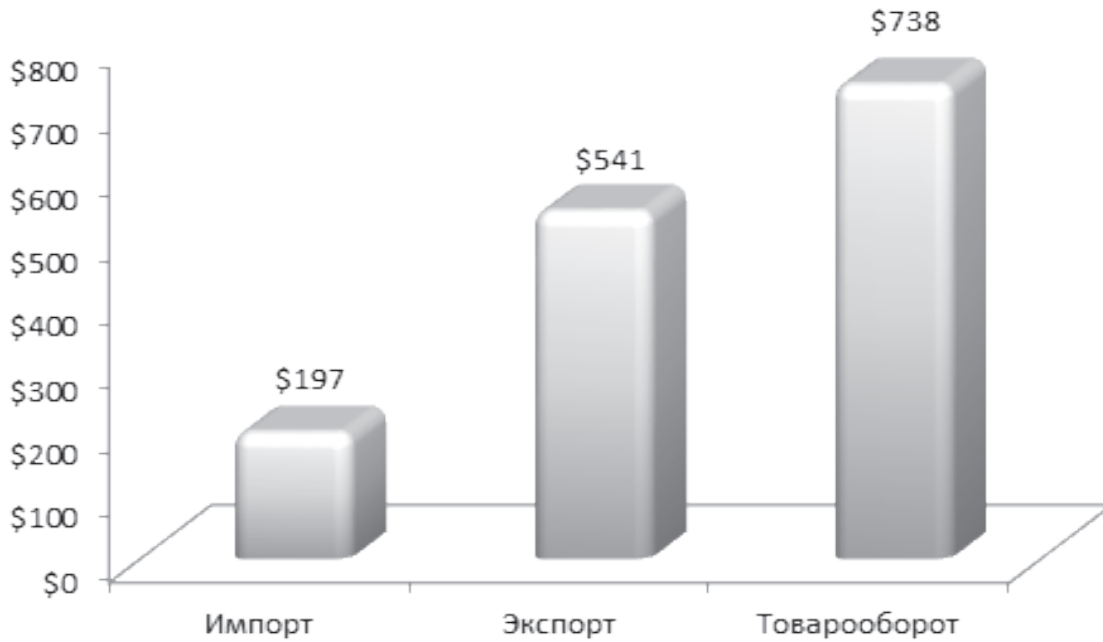


Рисунок 1 – Основные показатели внешней торговли Омской области за 2015 год (млн долларов США) [5]



Рисунок 2 – Товарная структура импорта Омской области в 2015 году [5]

Таблица 1
ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 2015 ГОД

ТН ВЭД	Продукция	Объем в 2015г., тыс долларов США	Доля в структуре импорта, %
84-90	Машиностроительная продукция	\$112,183	57%
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	\$33,841	17%
01-24	Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	\$15,863	8%
72-83	Металлы и изделия из них	\$15,834	8%
27	Топливо-энергетические товары	\$9,156	5%
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	\$3,581	2%
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	\$806	0,4%
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	\$102	0,1%
68-71, 91-97	Другие товары	\$5,342	3%

Омская область экспортировала в 2015 году следующие категории товаров (см. рис. 3, табл.2):

- Машиностроительная продукция (44%);
- Продукция химической промышленности, каучук (39%);

- Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (8%);
- Металлы и изделия из них (5%);
- Топливо-энергетические товары (2%);
- Древесина и целлюлозно-бумажные изделия (1%).



Рисунок 3 – Товарная структура экспорта Омской области в 2015 году [5]

Таблица 2
ТОВАРНАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ В 2015 ГОДУ

ТН ВЭД	Продукция	Объем в 2015г., тыс долларов США	Доля в структуре экспорта, %
84-90	Машиностроительная продукция	\$239,167	44%
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	\$210,598	39%
01-24	Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	\$43,831	8%
72-83	Металлы и изделия из них	\$26,071	5%
27	Топливо-энергетические товары	\$11,337	2%
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	\$7,663	1%
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	\$14	0.003%
68-71, 91-97	Другие товары	\$2,367	0.4%

Приведенные показатели позволяют лишь оценить объемы экспорта и импорта и подчеркнуть роль транспортно-логистического комплекса Омской области в обслуживании входящих и исходящих грузопотоков.

Уровень развития транспортно-логистической системы находится в прямой зависимости от экономико-географического положения региона. По мнению И.М. Маергойза [6] экономико-географическое положение представляет собой сложную генетически взаимосвязанную совокупность территориальных отношений, представляющих важность для экономического развития объекта и для формирования таких объектов, как страны и районы, для их территориальных структур.

Омская область находится в южной части Западно-Сибирской равнины. Такое географическое положение обеспечивает то, что регион находится практически по середине в пределах России и Евразийского геопространства. Территория Омской области вытянута с севера на юг почти на 600 км и с запада на вос-

ток более 300 км, что обуславливает большую протяженность границ. Регион граничит на западе и севере – с Тюменской, на востоке – с Новосибирской и Томской областями, на юге – с республикой Казахстан.

В результате ситуации сложившейся после распада СССР произошло изменение положение Омской области. Регион из глубинного стал приграничным. Протяженность границы Омской области и республики Казахстан составляет 1019 км. Такая протяженность дает возможность для развития внешнеэкономических связей между РФ и азиатскими государствами.

Расположение Омской области (рис.4) обеспечивает выполнение важнейшей стратегической задачи Омского ММТУ, заключающейся не только в переработке грузопотоков на направлении «Запад-Восток», а в обслуживании межрегиональных и внешнеторговых товаропотоков по направлению «Север-Юг» [7,8,9].



Рисунок 4 – Транспортная инфраструктура Омской области

Наличие у Омской области прямого железнодорожного сообщения с Республикой Казахстан (г.Астана и Алма-Ата) дает возможность выступать Омской области связующим звеном

между транспортной системой России и транспортной системой Казахстана.

Омская область находится в Обь-Иртышском бассейне. Обь-Иртышский бассейн вну-

РАЗДЕЛ V. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

трених водных путей один из крупнейших в России. Он включает в себя 14 627 км эксплуатируемых внутренних водных путей, с протяженностью водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов 6192 км. Речная магистраль Обь-Иртышского бассейна простирающаяся от границы с Республикой Казахстан до арктического побережья России, включает полуострова Ямал, Тазовский и Гыданский. Водное сообщение связывает Омскую область с такими городами Казахстана как Пав-

лодар, Семипалатинск, Усть-Каменогорск, на их территории планируется строительство мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) регионального значения. Значительную транспортную роль играют притоки магистральных водных путей, которые позволяют судам внутреннего водного транспорта доставлять грузы и пассажиров вглубь территорий четырех субъектов РФ, к населенным пунктам и месторождениям полезных ископаемых Западной Сибири (рис.5) [10].

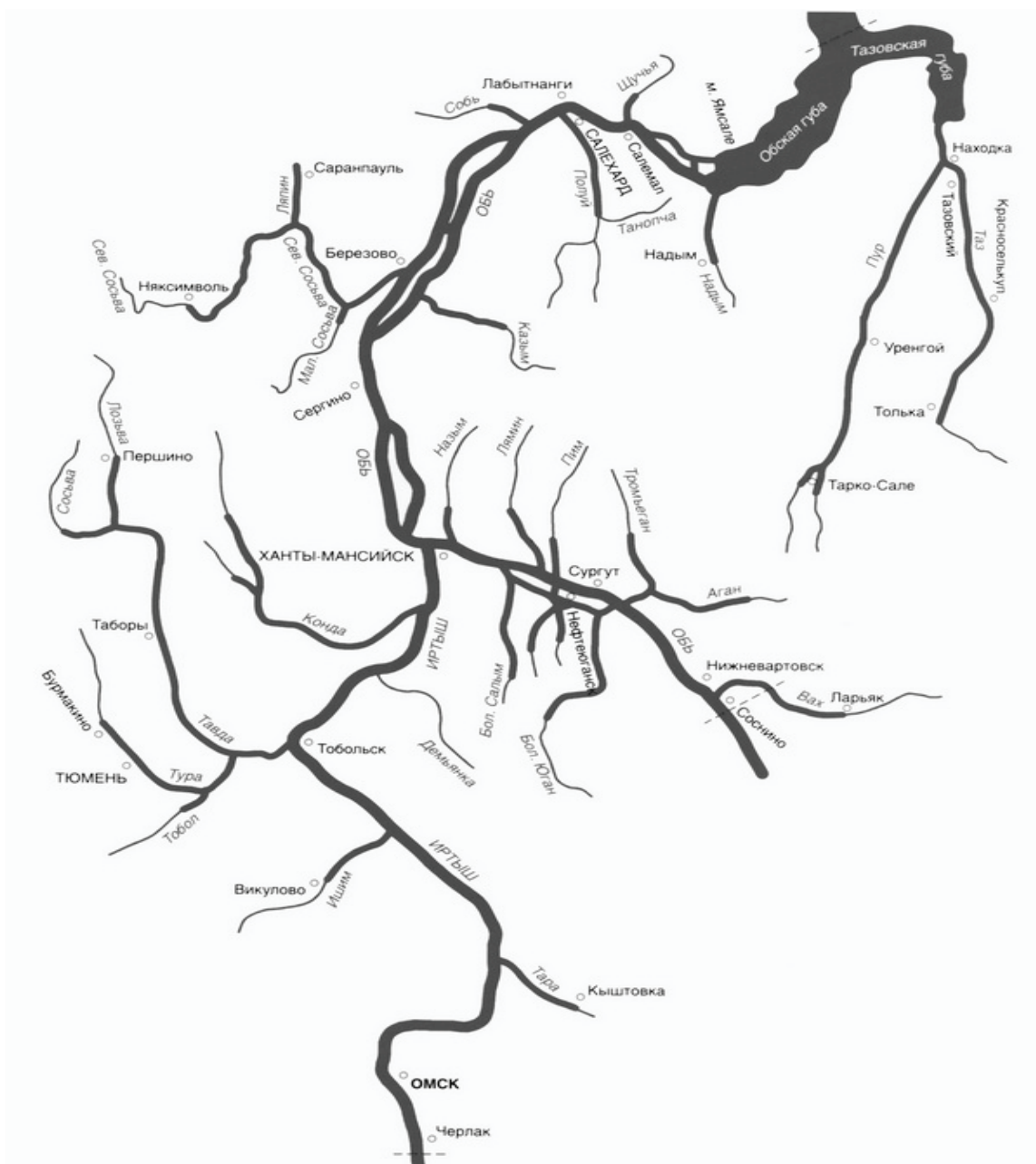


Рисунок 5 – Водные пути Обь-Иртышского бассейна

На р.Иртыш расположены шесть портов и пять из них находятся на территории Омской области: порт Большеречье (пос. Большеречье), Омский речной порт (г. Омск), Тарский порт (г. Тара), Усть-Ишимский порт (пос. Усть-Ишим), порт Черлак (пос. Черлак).

По территории Омского региона проходят автомагистрали федерального значения, связывающие регион с соседними областями (Новосибирской, Тюменской, Томской), а также с Республикой Казахстан (табл.3).

Из таблицы видно, что у Омской области имеются большие возможности для участия в международных транспортных потоках по направлению Запад-Восток, т.к. регион расположен на линиях прямых маршрутов между Азией и европейскими странами.

Большие расстояния не являются препятствием для использования автомобильного транспорта, а становятся одним из способов раскрытия транзитного потенциала Омска. Евразийское сухопутное пространство, охватывающее страны – участницы Экономического пояса Шелкового пути, располагает уникальными возможностями для расширения спектра транспортно-логистических услуг. При этом автомобильные перевозчики могут воспользоваться несколькими маршрутами на пути из Китая в Европу и обратно. Один из них – Северный сухопутный путь (Урумчи – Достык – Омск – Москва – Минск – страны ЕС) с расстоянием от Урумчи до границы Беларуси по железным дорогам около 7,5 тыс. км, по автомобильным – 6,9 тыс. км, что делает достаточно привлекательным данный вид сообщения в обоих направлениях [11].

Вполне вероятно и увеличение в ближайшем будущем загрузки Транссибирской ма-

гистральной. Сегодня она загружена только на 50-70%. Из 600 тысяч контейнеров, ежегодно отправляемых в Европу из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, лишь 50 тысяч попадают на Транссиб, хотя его технические возможности позволяют перевозить более 100 тысяч контейнеров в год. Из Японии в Западную Европу контейнеры по Транссибу можно доставить на 15 суток быстрее, чем сейчас, когда их везут на морских судах. Транспортные потоки с каждым годом будут усиливаться, и для четкого их прохождения, для перенаправления грузов в другие регионы понадобится организация мультимодального узла, каким в Сибири может стать Омск. Наличие развитой транспортной сети свидетельствует о том, что по территории Омской области проходят мощные грузопотоки по всем направлениям.

Учитывая выше сказанное можно представить структуру транспортно-логистического сектора Омской области (рис.6).

Транспортно-логистический сектор представлен различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, авиационным, водным, а так же в складскими услугами. Наличие всей базовой транспортной инфраструктуры (сеть авто и железных дорог, международный аэропорт, водные судоходные пути, трубопроводный транспорт) является преимуществом для развития транспортно-логистического сектора.

Применив системный подход для формирования опорной транспортной решетки России группой компаний «ЮСОН» (г. Омск) в партнерстве с ООО «Управляющая компания «Новые стандарты» разработан проект по созданию на территории Омского региона мультимодального транспортного узла (ММУ) федерального значения [7].

Таблица 3
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВТОТРАССЫ, ПРОХОДЯЩИЕ ПО ТЕРРИТОРИИ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Номер автомагистрали	Маршрут	Международная автодорожная сеть
M51	Челябинск – Курган – Омск – Петропавловск – Новосибирск	АН6 – международный азиатский маршрут (Asian highway), соединяет Восточную Европу с Кореей
M38	Омск – Черлак – Казахстан (Павлодар, Семипалатинск) – Китай (Майкапчиган)	АН60 – соединяет Северную, Центральную, Юго-Западную Азию
R402	Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск	E22 – международный европейский маршрут по территории Западной и Восточной Европы

РАЗДЕЛ V. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

Сектор	Подсектора	Услуги/Продукты	Организации
Транспортно-логистический сектор	Автомобильный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> Пассажирские перевозки Грузовые перевозки Техническое обслуживание подвижного состава 	<ul style="list-style-type: none"> Управление реформирования жилищно-коммунального комплекса, дорожного хозяйства Министерства строительства, транспорта и ЖКХ ФКУ «Сибуправтодор» «Омскоблавтотранс»
	Железнодорожный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> Пассажирские перевозки Грузовые перевозки Ремонт составов 	<ul style="list-style-type: none"> Филиал ОАО «РЖД» «Западно-Сибирская ж/д» ООО «ЖелДорЭкспедиция-Омск»
	Авиационный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> Пассажирские перевозки Грузовые перевозки Поддержание аэропортового хозяйства 	<ul style="list-style-type: none"> ОАО «Омский аэропорт» Авиакомпания: Аэрофлот, Ираэро, ЮТэйр
	Водный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> Пассажирские перевозки Грузовые перевозки Ремонт судов Поддержание инфраструктуры 	<ul style="list-style-type: none"> ОАО «Омский речной порт» ОАО «Иртышское пароходство» ФБУ «Обь-Иртышводпуть»
	Складские услуги	<ul style="list-style-type: none"> Перераспределение товаров и грузов Хранение товаров и грузов 	<ul style="list-style-type: none"> Центр «ТД Шкуренко» Складской терминал ОАО «Омсктехопторг» Автоматизированный складской комплекс ООО «ИнтерТерминал» «Мегалоджик» группы Авалон

Рисунок 6 – Транспортно-логистический сектор Омской области

Структура рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) в процентном соотношении представлена на рисунке 7 [12].

Динамика ТЛУ в России показывает, что все более важную роль в управлении доставкой грузов в цепях поставок производителей и торговых компаний начинают играть в транспортно-логистические центры (ТЛЦ) [13, 14].

Омский ММТУ служит опорным транспорт-

ным узлом в системе транспортных коридоров, которые уже существуют и еще проектируются.

Основными задачами создания Омского ММТУ является:

1. Способствовать увеличению транспортной связности территории России;
2. Способствовать развитию внешнеэкономических связей России с Казахстаном и с

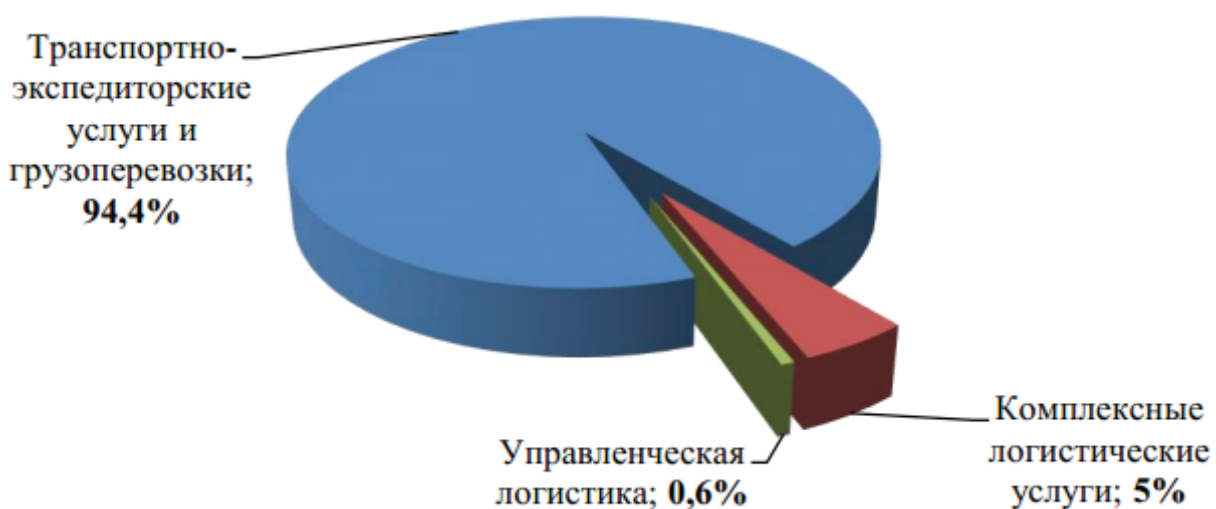


Рисунок 7 – Структура российского рынка транспортно-логистический услуг

другими странами средней Азии (Узбекистан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения), а также с КНР (в первую очередь, с СУАР и прилегающими провинциями);

3. Способствовать созданию инфраструктуры, которая необходима для формирования транспортного коридора с международным значением «Алма-Ата – Омск – Северный морской путь»;

4. Способствовать созданию условий необходимых для реализации транзитного потенциала страны за счет привлечения и обработки транзитных грузопотоков.

Также создание Омского ММТУ позволит повысить транспортную связность регионов России в направлении «Север-Юг». Именно транспортная связность – необходимое условие их социально-экономического развития.

Создание Омского ММТУ дает возможность развитию и укреплению внешнеэкономических связей между Россией и Казахстаном, а также с другими странами средней Азии (Узбекистан, Туркмения, Киргизия, Таджикистан), а также с Ираном и КНР. Достижение развитых внешнеэкономических связей возможно вследствие создания такой логистической инфраструктуры, которая снизит уровень транспортных расходов, и повысит качество транспортно-логистических услуг при осуществлении внешнеэкономической деятельности. Омская область играет значительную роль в развитии международных транспортных коммуникаций и распределении евроазиатских грузопотоков. Это обусловлено приграничным положением и активным сотрудничеством Омской области и Республики Казахстан [15,16,17].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Омская область является крупным и стратегически значимым транспортным узлом на границе с Республикой Казахстан. Региональная логистическая система Омской области имеет следующие характерные особенности: наличие и стыковка автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и воздушного транспорта, выгодное географическое положение на границе двух федеральных округов и соседство с Республикой Казахстан, наличие транспортных связей с северными приграничными регионами Казахстана, а также высокий экспортный потенциал региона, наличие потребности в производимой регионом продукции в России и за рубежом, в т.ч. в регионах Казахстана.

Создание ММТУ в Омском регионе – это необходимое условие способствующее формированию в перспективе транспортного коридора «Алма-Ата – Омск – Северный морской путь», который обеспечит выход:

– благодаря имеющимся водным путям – в порты Санкт-Петербурга, Хельсинки и Гамбурга (как минимум, в период навигации) по кратчайшему северному пути (существующая альтернатива – доставка грузов по южному пути через Суэцкий канал – в значительной степени менее эффективна по срокам и уровню расходов);

– используя имеющиеся воздушные пути – на трансполярные воздушные трассы кроссполярного воздушного моста «Америка – район Северного полюса – Азия» для доставки грузов в США и Канаду;

– используя Трансазиатскую железную дорогу (ТАЖД) (Стамбул – Тегеран – Мешхед – Серахс – Чарджоу – Ташкент – Алма-Ата – Урумчи-Пекин) на Тегеран.

Географическое и политическое положение Омской области, определяющие степень развитости транспортной инфраструктуры имеющихся видов транспорта и наличие магистралей международного значения на территории региона, являются значимой предпосылкой для строительства в Омском регионе крупного ММТУ, который будет способен к обслуживанию миллионов тонн транзитных грузов. Для строительства такой мультимодальной структуры требуется не только наличие транспортных коммуникаций, но и наличие потенциала способного обеспечить рост грузопотоков в регионе и возможностей формирования конкурентной среды транспортно-логистического рынка.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Мочалин, С. М. Определение направлений транспортно-логистического взаимодействия в рамках приграничного сотрудничества России и Казахстана / С. М. Мочалин, В. А. Миляева // Логистика – Евразийский мост : материалы VIII Международ. науч.-практ. конф. – Красноярск, 2013. – Ч.1. – С. 148-155.

2. Мочалин, С. М. Пути развития региональной логической транспортно-распределительной системы Омской области / С. М. Мочалин, В. А. Миляева // Ориентированные фундаментальные и прикладные исследования – основа модернизации и инновационного развития архитектурно-строительного и дорожно-транс-

портного комплексов России : материалы Всерос. 65-й науч.-техн. конф. / СибАДИ. – Омск : СибАДИ, 2011. – Кн. 3. – С. 99-104.

3. Мочалин, С. М. Подходы к транспортно-логистическому взаимодействию приграничных регионов в рамках кластеризации (на примере Омской области и приграничных регионов Казахстана) / С. М. Мочалин, В. А. Миляева // Логистика и управление цепями поставок. – 2013. – № 3. – С. 11-20.

4. Миляева, В. А. О необходимости формирования транспортно-логистического кластера в Омской области / В. А. Миляева // Развитие дорожно-транспортного комплекса и строительной инфраструктуры на основе рационального природопользования : материалы VII Всерос. науч.-практ. конф. ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (с международным участием) / СибАДИ. – Омск : СибАДИ, 2012. – Кн. 3. – С. 66-70

5. Официальный сайт Федеральное Таможенное Управление [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://customs.ru> – (дата обращения 18.09.2016).

6. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. Новосибирск, 1986. 304 с.,

7. Краткая концепция развития Омского мультимодального транспортного узла в рамках проекта «73 МЕРИДИАН» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.proektnoegosudarstvo.ru/materials/0007/> – (дата обращения 10.07.2017).

8. Официальный сайт Министерства развития транспортного комплекса Омской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://mrtk.omskportal.ru> – (дата обращения 18.09.2016).

9. Указ Губернатора Омской области от 24 июня 2013 г. № 93 «Стратегия социально-экономического развития Омской области до 2025 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docplayer.ru/84190-Prilozhenie-k-ukazu-gubernatora-omskoy-oblasti-ot-24-iyunya-2013-goda-93-strategiya-socialno-ekonomicheskogo-razvitiya-omskoy-oblasti-do-2025-goda.html>.

razvitiya-omskoy-oblasti-do-2025-goda.html. – (дата обращения: 13.08.2016).

10. «Обь-Иртышский бассейн: Водный путь Западной Сибири» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=27092> – (дата обращения 10.07.2017).

11. Мочалин С.М. Анализ материальных потоков в рамках приграничного сотрудничества Российской Федерации и Республики Казахстан /С.М. Мочалин, Л.В. Тюкина // Архитектурно-строительный и дорожно-транспортный комплексы: проблемы, перспективы, новации : материалы Международной научно-практической конференции, – Омск, 2016. – С.782 – 788.

12. Зотов Л.Л., Общий курс транспорта: учебно-методический комплекс учебное пособие / Л.Л. Зотов, А.А. Черняков, В.А. Янчеленко. – СПб.; Изд-во СЗТУ, 2012. – 90с.

13. Тюкина Л. В. Актуальность логистического подхода в приграничном сотрудничестве (на примере Омской области и Республики Казахстан) / Л.В. Тюкина // Международная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и молодых учёных «Фундаментальные и прикладные исследования молодых ученых», – Омск, 2017. – С. 372-378.

14. Канке А.А. Основы логистики: Учебное пособие / А.А. Канке, И.П. Кошечкина. М.: КноРус, 2010. – 576 с.

15. «Казахстан и Россия готовы построить совместный логистический центр» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russianskz.info/economy/> – (дата обращения 19.06.2017).

16. «Модель транспортно-логистической системы Казахстана» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logists.kz/model-transportno-logisticheskoy-sistemi-kaz/> – (дата обращения 19.06.2017).

17. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/> – (дата обращения 08.10.2016).

THE VALUE OF THE OMSK REGION IN THE DEVELOPMENT OF FOREIGN ECONOMIC RELATIONS OF RUSSIA WITH KAZAKHSTAN

L.V. Tyukina

Abstract: *The article considers the role of the Omsk region in the development of foreign economic relations of the border States of Russia and Kazakhstan. A study of the development of transport and logistics services of the Omsk region. Analyzed the level of development of transport-logistic system of the Omsk region. The favorable geographical position of the Omsk region, development of transport*

infrastructure, development of business cooperation in the framework of cross-border cooperation of Omsk region and the Republic of Kazakhstan, are important factors to justify the creation of a multimodal transport hub in the region.

Key words: *transportation and logistics services, multimodal transport hub, transport and logistics centre, transport, Omsk region, Kazakhstan, cross-border cooperation.*

REFERENCES

1. Mochalin, S. M. Opredelenie napravlenij transportno- logisticheskogo vzaimodejstvija v ramkah prigranichnogo sotrudnichestva Rossii i Kazahstana [Determination of the directions of transport and logistics cooperation in the framework of cross-border cooperation of Russia and Kazakhstan]. S. M. Mochalin, V. A. Miljaeva. Logistika – Evrazijskij most. materialy VIII Mezhdunarod. nauch.-prakt. konf. –Krasnojarsk, 2013. Ch.1. – pp. 148-155.
2. Mochalin, S. M. Puti razvitija regional'noj logicheskoj transportno-raspreditel'noj sistemy Omskoj oblasti [The development of regional logical transportation and distribution system in Omsk region]. S. M. Mochalin, V. A. Miljaeva. Orientirovannye fundamental'nye i prikladnye issledovanija – osnova modernizacii i innovacionnogo razvitija arhitekturno-stroitel'nogo i dorozhno-transportnogo kompleksov Rossii. Materialy Vseros. 65-j nauch.-tehn. konf. SibADI, Omsk, SibADI, 2011. Kn. 3. P. 99-104.
3. Mochalin, S. M. Podhody k transportno-logisticheskomu vzaimodejstviu prigranichnyh regionov v ramkah klasterizacii (na primere Omskoj oblasti i prigranichnyh regionov Kazahstana) [Approaches to transportation and logistics cooperation of border regions in the framework of clustering (by example of Omsk region and border regions of Kazakhstan)]. S. M. Mochalin, V. A. Miljaeva. Logistika i upravlenie cepjami postavok, 2013. no 3. – P. 11-20.
4. Miljaeva, V. A. O neobhodimosti formirovani- ja transportno- logisticheskogo klastera v Omskoj oblasti [About necessity of formation of transport and logistics cluster in the Omsk region]. V. A. Miljaeva. Razvitie dorozhno-transportnogo kompleksa i stroitel'noj infrastruktury na osnove racional'nogo prirodopol'zovanija. Materialy VII Vseros. nauch.-prakt. konf. FGBOU VPO «SibADI» (s mezhdunarodnym uchastiem), SibADI, Omsk, SibADI, 2012. Kn. 3. P. 66-70.
5. Oficial'nyj sajt Federal'noe Tamozhennoe Upravlenie [Official site of the Federal Customs Administration] [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://customs.ru> (data obrashhenija 18.09.2016).
6. Maergojz I.M. Territorial'naja struktura hoz- jajstva.[The spatial structure of the economy]. Novosibirsk, 1986. 304 p.
7. Kratkaja koncepcija razvitija Omskogo mul'timodal'nogo transportnogo uzla v ramkah proekta «73 MERIDIAN» [Brief the development concept of Omsk multimodal transport hub in the framework of the project “73 MERIDIAN”] [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://www.proektnoegosudarstvo.ru/materials/0007/> (data obrashhenija 10.07.2017).
8. Oficial'nyj sajt Ministerstva razvitija transportnogo kompleksa Omskoj oblasti [Official website of the Ministry of development of transport complex of Omsk region] [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://mrtk.omskportal.ru> (data obrashhenija 18.09.2016).
9. Ukaz Gubernatora Omskoj oblasti ot 24 ijunja 2013 g. № 93 «Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija Omskoj oblasti do 2025 goda» [The decree of the Governor of the Omsk region from 24 June 2013 № 93 “the Strategy of socio-economic development of Omsk region till 2025”][Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://docplayer.ru/84190-Prilozhenie-k-ukazu-gubernatora-omskoj-oblasti-ot-24-iyunya-2013-goda-93-strategiya-socialno-ekonomicheskogo-razvitiya-omskoj-oblasti-do-2025-goda.html>. (data obrashhenija: 13.08.2016).
10. «Ob'-Irtyskij bassejn: Vodnyj put' Zapadnoj Sibiri» [“Ob-Irtysch river basin: Water way of Western Siberia”] [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=27092> (data obrashhenija 10.07.2017).
11. Mochalin S.M. Analiz material'nyh potokov v ramkah prigranichnogo sotrudnichestva Rossijskoj Federacii i Respubliki Kazahstan [the Analysis of material flows in the framework of cross-border cooperation of the Russian Federation and the Republic of Kazakhstan]. S.M. Mochalin, L.V. Tjukina. Arhitekturno-stroitel'nyj i dorozhno-transportnyj komplekсы. Problemy, perspektivy, novacii. Materialy Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, Omsk, 2016. P.782 – 788.
12. Zotov L.L., Obshhij kurs transporta: uchebno-metodicheskij kompleks uchebnoe posobie [a General course of transport: training complex tutorial]. L.L. Zotov, A.A. Chernjakov, V.A. Janchenko. Spb. Izd-vo SZTU, 2012. 90 p.

13. Tjukina L. V. Aktual'nost' logisticheskogo podhoda v prigranichnom sotrudnichestve (na primere Omskoj oblasti i Respubliki Kazahstan) [The relevance of the logistic approach in cross-border cooperation (on the example of Omsk region and the Republic of Kazakhstan)]. L.V. Tjukina. Mezhdunarodnaja nauchno-prakticheskaja konferencija studentov, aspirantov i molodyh uchjonyh «Fundamental'nye i prikladnye issledovanija molodyh uchenyh», Omsk, 2017. P. 372-378.

14. Kanke A.A. Osnovy logistiki: Uchebnoe posobie [Fundamentals of logistics: textbook]. A.A. Kanke, I.P. Koshevaja. Moscow. KnoRus, 2010. 576 p.

15. «Kazahstan i Rossija gotovy postroit' sovmestnyj logisticheskij centr» [“Kazakhstan and Russia are ready to build joint logistic centre”] [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://russianskz.info/economy/> (data obrashhenija 19.06.2017).

16. «Model' transportno-logisticheskoy sistemy Kazahstana» [“The model of transport-logistic system of Kazakhstan”] [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://logists.kz/model-transportno-logisticheskoy-sistemi-kaz/> (data obrashhenija 19.06.2017).

17. Oficial'nyj sajt Ministerstva transporta Rossijskoj Federacii [Official website of the Ministry of transport of the Russian Federation] [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa <http://www.mintrans.ru/> (data obrashhenija 08.10.2016).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Тюкина Людмила Владимировна (Омск, Россия) – научный сотрудник ФГБОУ ВО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: lyudmila.omsk@mail.ru).

Tyukina Lyudmila Vladimirovna (Omsk, Russia) – researcher of the “SibADI” (644080, Omsk, pr. Mira, 5, e-mail: lyudmila.omsk@mail.ru).

