

УДК 338.47

**Глобализация мировой экономики и ее влияние на развитие
транспортной системы Российской Федерации: региональный аспект**

**The globalization of the world economy and its influence on the development
of the transport system Russian Federation: regional aspect**

**Лихошерстова Галина Николаевна,
Likhosherstova Galina Nikolaevna,**

кандидат экономических наук, доцент,

ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский
университет», кафедра международного туризма и гостиничного бизнеса,

E-mai: likhosherstova@bsu.edu.ru;

**Семченко Ирина Владимировна,
Semchenko Irina Vladimirovna**

кандидат социологических наук, доцент,

ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский
университет», кафедра международного туризма и гостиничного бизнеса,

E-mai: semchenko@bsu.edu.ru;

**Ясенок Светлана Николаевна,
Yasenok Svetlana Nikolaevna**

кандидат экономических наук, доцент,

ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский
университет», кафедра международного туризма и гостиничного бизнеса,

E-mai: yasenok@bsu.edu.ru

**Нежельченко Елена Васильевна
Negelchenko Elena Vasilevna**

кандидат экономических наук, доцент,

ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский
университет», кафедра управления персоналом

E-mai: Nejelchenko@mail.ru

**Яковенко Наталья Юрьевна
Yakovenko Natal'ya Yur'yevna**

кандидат экономических наук, доцент

ФГБОУ ВО «Белгородский государственный аграрный университет имени В.Я. Горина»,
кафедра экономической теории и экономики АПК

E-mai: nata.jackovenko2010@yandex.ru

Аннотация. В настоящей статье рассматривается процесс глобализации мировой экономики в контексте задач стратегического управления развитием транспортного комплекса и инфраструктуры РФ на основе кластерного подхода. Проблематика совершенствования транспортного сектора России сопряжена и с размерами самой территории, невысокой плотностью

населения, централизацией производственного сектора и как, следствие, построение неэффективных логистических систем коммерческого сервиса, приводящих к снижению конкурентоспособности бизнеса.

Annotation. In this article discusses the process of globalization of the world economy in the context of strategic management objectives of the development of the transport complex and infrastructure of the Russian Federation on the basis of the cluster approach. The problem of improving the transport sector in Russia is associated with the size of the territory, low population density, centralization of the manufacturing sector and, as a result, the construction of ineffective logistics systems of commercial services, leading to a decrease in the competitiveness of business.

Ключевые слова: [транспортная](#) система, транспортный комплекс, конкурентоспособность территории региона, экономика субъектов РФ, регион, кластер, инфраструктура рынка, стратегическое развитие, кластерная политика.

Keywords: transport system, transport complex, competitiveness of the region, economy of the RF subjects, region, cluster, market infrastructure, strategic development, cluster policy.

Тенденцией развития экономики начала XXI века явились мегамасштабные интеграционные процессы, присущие – глобализации. Вероятность функционирования мультиорганизованного механизма мировой экономики почти всецело обуславливается параметрами транспортных систем, а именно, способностью интегрироваться в мировую транспортную систему, удовлетворяя ее технологическим, информационным и другим качественным критериям [1].

Процесс глобализации транспортной системы охватывает сферу

нематериального производства – сферу услуг, и обуславливается международными факторами развития, влияя на географическую мобильность и межстрановое общение, перемещая конкурентную борьбу в масштабы мирового рынка [2].

Глобализация процессов транспортной системы – есть утилитарный процесс фактической интернационализации транспортной инфраструктуры, интеграции средств транспорта, универсализации технологий и методов в сфере коммуникационного обмена, происходящих, прежде всего, в результате формирования единой международной транспортной терминологии и документации. Но как показывает практика, специфика развития отдельных видов транспорта и транспортной системы в целом, не всегда и не везде идет по единому пути развития, что создает неодинаковость экономик, а, следовательно, препятствует процессу интеграции транспортных систем в единую систему мировой экономики.

В настоящее время мировое сообщество интенсивно создает единый транспортный комплекс, используя пространственное расположение и ресурсный потенциал государств обеспечивает тем самым их интегральное обслуживание. Рассматривая влияние процесса глобализации на развитие транспортной системы Российской Федерации целесообразно раскрыть ряд понятий: во-первых, транспорт – есть значимый элемент в структуре складывающихся взаимоотношений на рынке услуг, при этом уровень развития складывающихся взаимоотношений зависит не только от уровня интенсивности обмена, между продавцом и покупателем в рамках отдельно взятых территорий/экономических пространств, но и от степени развитости самой транспортной системы и ее производственной инфраструктуры; во-вторых, транспортный комплекс. Транспортный комплекс, более масштабная и объемная система, которая обуславливается взаимосвязью и взаимозависимостью совокупности отраслей экономики и определяется вхождением в комплекс ряда отраслей, деятельность которых направлена в

первую очередь на удовлетворение потребностей общества (например, перевозка пассажиров и грузов, подготовка специалистов – образовательные учреждения, сфера производства – транспортная промышленность и т.д.); в-третьих, транспортная система рассматривается как отрасль экономики, формируемая единством транспортной сети (например, подвижной состав, кадры и т.д.) и единством системы регулирования на региональном уровне [3].

Осуществляя процесс реализации услуг, транспорт, с одной стороны, будет являться субъектом рыночных отношений, а с другой, будет являться уже частью инфраструктурного обеспечения территории. Исходя из сущностной двойственности содержательной части дефиниции «транспорт» следует, что, процесс развития всей транспортной системы сопряжен с пропорциональностью роста экономики страны. Именно поэтому, по мере развития экономики страны, сфера транспортных услуг будет всегда подвержена изменениям на основе формирующейся динамики спроса на эти услуги. В связи с этим, как представляется, необходимо выделить специфику рынка транспортных услуг как структурного элемента экономики, отличающегося технологическими процессами производства и технологическими процессами продаж. Так, с одной стороны, рынок транспортных услуг есть самостоятельная и саморегулируемая система управления отраслью, в рамках которой регламентируется и одновременно поддерживается баланс рыночных стейкхолдеров, направленный на максимизацию удовлетворения спроса в этих услугах, а с другой стороны, рынок транспортных услуг, это целевая функция, реализуемая через поддержание и сохранение баланса интересов в экономическом и территориальном пространстве с учетом приоритетности стратегических задач/позиций государства, имеющегося экономического потенциала отрасли и потребностей общества в целом.

Исходя из сущностной характеристики и специфических черт, присущих

транспортной системе, следует, что транспорт, являясь жизненно-важной подсистемой экономики страны, обладает особой ролью в инфраструктурной отрасли, связывая в единый механизм различные виды транспорта, реализует тем самым принцип рациональной интеграции России в мировую экономику. Но такая возможность интеграции и возможности функционирования в мульти организационной системе мирового рыночного пространства, определяется уровнем развитости и способности транспортной системы страны удовлетворять критериям и технологическим условиям мирового пространства рынка [4].

Вторая половина XX в. для современной экономики и культуры определены как процесс, продолжающий свой очередной этап развития под воздействием и влиянием процессов глобализации, основные формы реализации которого проявляются через усиливающуюся роль диверсификации мировых рынков и углубление глобальной конкуренции [5].

В настоящее время экономика Российской Федерации после двух лет трансформационного спада, вышла из рецессии и перешла в стадию восстановительного роста, и, как следствие, стабилизации инфляционных процессов и важнейших макроэкономических показателей (умеренный рост макроэкономических показателей за счет повышения цен на нефть. По оценке Всемирного банка в 2018 году прогнозируемый рост ВВП России достигнет уровня 1.7%). Как отмечают аналитики, процесс трансформации плановой экономики на рыночную, начавшийся в конце 1980-х - начале 1990-х годов, практически завершён [6].

Транспортный комплекс, в контексте анализа, показан как эволюционирующая подсистема экономической системы РФ, которая в очередной раз испытывает внутренние преобразования, связанные с принципиальными модификациями структуры отраслей экономики и системы управления ими. К настоящему времени сложилась ситуация, когда глобализация мировых экономических и инновационных процессов,

формирование политики государства по управлению развитием транспортного комплекса требуют очередного изменения производственных процессов и повышения эффективности производительных сил территорий региона, как субъектов РФ, в которых, развитие кластерного производства дает функциональный толчок к формированию транспортно-логистических сетей (На 1 января 2018 года, согласно официальной статистике ратифицировано 25 инновационных территориальных кластеров в РФ, в том числе кластеры в области авиа-, автомобиле- и судостроении).

Множественность вариантов интерпретаций и дефиниций «глобализация», послужили формированием такого же множества практических подходов к реализации кластерной политики в отношении механизма регресса транспортного комплекса РФ, поскольку множественность и вариативность подходов показывает, что кластерный подход – это наиболее эффективный инструмент реализации экономической политики, направленной на развитие территорий субъектов РФ в целом, и их транспортной системы, в частности. А исходя из сущностного подхода к определению – «управление развитием транспортной системы», следует особо подчеркнуть, что низкая волатильность инновационных процессов и их низкая реализации на местах, т.е. в регионах, требует разработки и применения иных форм и методик управления формированием и развитием конкурентных преимуществ транспортного комплекса Российской Федерации в целом, с учетом особенностей каждой отдельно-взятой территорией региона. При этом, важную роль в принятии поставленных задач, следует отнести к исследованию проблем, закономерностей и особенностей транспортно-географических взаимоотношений Субъектов РФ с другими территориями и складывающимися в них социально-экономическими системами. Соответственно, выявленный потенциал или конкурентное преимущество территории, потребует конвертации действующих устаревших систем в обеспечивающий инновационный поток, т.е. кинетику движения

развиваемого транспортного сектора в котором для обеспечения экономического роста и повышения конкурентоспособности территории, в качестве основного направления, определяется вектор роста выявленного/установленного конкурентно-инновационного потенциала территории/региона со следующим стимулированием проектных форм, зон и мероприятий, направленных на создание и развитие региональных пространственных кластеров транспортных систем во взаимосвязи с другими обеспечивающими системами [7].

Построением и реализацией проводимой кластерной политики, сформированной государственными органами власти в области создания и поддержания территориальных зон развития транспортных кластеров, будут являться мероприятия организационного и нормативно-правового обеспечения, инвестиционного и финансово-бюджетного механизма. Из чего следует, что разрабатываемые стратегии развития транспортного комплекса, реализуемые через кластерную политику, являются одними из самых эффективных методов сглаживания диспаритетов региональных транспортных систем в контексте управления развитием. Наряду с этим, определяя транспортную систему как одну из значимых/приоритетных отраслей экономики государства, следует, что одним из условий ее общегосударственного роста является, прежде всего, стабильность и безопасность ее функционирования, поскольку в условиях мировых процессов глобализации, естественном развитии рынка/регионального рынка, предпочтением выбора вида транспортного средства будет являться не только экономически выгодное, но и безопасное (требуется более быстрая разработка и реализация системы риск-ориентированного подхода – разработка и установление критериев оценки риска по шестибальной шкале (установление категорий риска)). Такой подход к оценке роли транспортной системы, для которой наиболее характерны социальные проблемы общества, определяется прежде всего происходящими в экономике региона

трансформациями [8].

Транспортная система, как составляющая детерминантов развития регионального рынка влияет например, на, территорию рынка через ряд факторов. Взаимосвязь такого влияния на различных уровнях и при определенных условиях – неоднородна, но может предоставлять мультипликатор. Тесноту и направление взаимосвязи можно изобразить в виде параллельных цепочек, с установленными значениями базисного фактора – уровня развития транспортной системы [9].

В данном случае, с одной стороны, транспортная система рассматривается как аддитивный фактор, влияющий на развитие экономики региона и составляющих ее отраслей, т.е., чем выше присутствие данного фактора, тем ниже его влияние на результирующую систему (присутствие показанного фактора (высокий уровень развития транспортной системы региона не может негативно или в большей степени позитивно повлиять на результирующую систему (например, туристский рынок региона)). В самом деле, при высоком уровне развития транспортной системы, система оценивается как самодостаточная, способна саморегулироваться и противостоять внешнему воздействию. При этом, сама транспортная система может фактором развития какого-либо сектора в регионе. На развитие в данном случае будут влиять все другие факторы. С другой стороны, более низкий уровень развития транспортных коммуникаций и компаний, предоставляющих такие транспортные услуги, будет сопровождаться более сложной системой перестройки на созданные более совершенные обновленные условия. Например, наиболее низкий уровень развития транспортной системы региона, способен крайне негативно повлиять на результат развития туристского рынка региона. Степень влияния

и связь будут тем выше, чем ниже уровень развития фактора (например, отсутствие развитой сети автодорог напрямую и в большей степени, чем все прочие факторы, определяет низкий уровень развития туризма в регионе) [10].

Поэтому, оптимальность системы управления транспортной системой требует установления объективно-абсолютной оценки фактической потребности населения в перевозках с учетом, действующих в определенный момент акторов, т.е. разрешения вопроса исследования факторного воздействия пассажиропотока (потребности общества в перевозках). Например, влияние на рост туристских потоков, необходимо связывать, как представляется, в первую очередь с исследованием факторов мобильности/перемещения людей по территории, что в свою очередь потребует организации регулярных статистических наблюдений в субъектах РФ с целью получения качественной и достоверной информации. А поскольку спрос населения влияет на объем показателя услуг транспорта, то, следовательно, и на пассажиропоток также будет влиять определенный ряд факторов, среди которых следует выделить наиболее значимые: во-первых, это социальная устойчивость, уровень показателей макроэкономики и доходов населения; во-вторых, это межтранспортные факторы (уровень конкуренции, качество обслуживания), внутриотраслевые факторы (неравномерность спроса по периодам времени, безопасность поездки).

В качестве исходных данных могут приниматься экспертные оценки, т.к. уровень развития транспортного рынка региона, а также системы сбора и обработки данных в транспортной сфере не позволяют в настоящее время произвести точных расчетов объемов рынка [11]. Складывающиеся негативные тенденции мировой экономики не могли не повлиять на транспортный сектор Российской экономики, а если быть точнее, то на сектор морских перевозок, состояние и объемы которого определенным образом весьма зависят от глобальных тенденций, потоков экспорта (сырьевая

ориентация). Снижение стоимости на экспорт товарных групп различной направленности, привело к сокращению объемов экспорта в долларовой валюте, а впоследствии и давлению стейкхолдеров на перевозчиков и стивидоров (при этом, физические объемы экспорта росли, и в конечном счете повлияло на рост объемов погрузки) [12, 13].

Основные проблемы транспортного сектора. Различные сегменты транспортного рынка России имеют свои характерные проблемы, но существует и ряд общих факторов, препятствующих развитию всего транспортного рынка.

В частности, следует остановиться на оценке уровня развития транспортной инфраструктуры. Так, по данным оценки уровня развитости транспортной инфраструктуры, в рамках отчета, 2017 г., Всемирного банка, сформирована таблица 1 [14].

Таблица 1. Оценка уровня развития инфраструктуры России

	Оценка по 7-ми бальной шкале	Место в рейтинге
Состояние автомобильных дорог	2.7	123
Портовая инфраструктура	4.0	72
Инфраструктура воздушного транспорта	4.4	65
Инфраструктура железнодорожного транспорта	4.4	25
Общий уровень транспортной инфраструктуры	4.0	74

На данный момент основным драйвером развития инфраструктурной составляющей транспортного сектора являются государственные инвестиции в рамках различных целевых программ. Однако для успешного развития транспортной инфраструктуры необходимо привлечение частных инвестиций. Согласно исследованию Всемирного банка, расходы на инфраструктуру в России составляют 1% от ВВП. Среди стран БРИКС более низкие показатели имеют только Бразилия и Индия, но при этом в указанных странах показан высокий уровень частных инвестиций [14].

Низкая производительность транспортного сектора РФ, сегмент коммерческих грузовых перевозок, ввиду географических особенностей и все

тех же проблем инфраструктуры, характеризуется низкой эффективностью. Согласно исследованию Всемирного банка, Россия занимает 99 место в мире по индексу эффективности логистики (Logistics Performance Index), имея низкие оценки по всем показателям, учитываемым при расчете индекса (включая оценку таможенной системы, состояние инфраструктуры, доступность международных перевозок и т.д.) [14,15].

Проведенное исследование позволило сделать ряд следующих выводов:

1) во-первых, установлен ряд проблемных зон, тормозящих уровень развития транспортного сектора, нивелирование которых напрямую зависит от уровня состояния экономики страны в целом, и состоянии экономики региона в частности;

2) во-вторых, установленная совокупность факторного влияния, препятствующего развитию транспортной системы, показала, что факторное влияние несет в себе системность и определяется нами, как замкнутый цикл:

– низкая эффективность – низкая производительность, и как следствие, низкий экономический рост, падение спроса на услуги транспортного сектора;

– низкая маржинальность – недостаток инвестиций и как следствие, снижение инвестиционной привлекательности, что ведет к наращиванию отставания таких показателей как эффективность и производительность;

3) в-третьих, транспорт, являясь одной из фондоемких отраслей, требует постоянного развития и вливания крупных инвестиций. Низкий/недостаточный объем инвестиционных вложений в развитие инфраструктуры взаимообуславливающих и обеспечивающих отраслей экономики ведет к снижению спроса (в настоящее время государственная поддержка развития инфраструктуры осуществляется в виде целевых программных блоков и по данным исследованиям Всемирного банка показанные вложения составляют не более 1% от ВВП (наиболее низкий уровень вложений отмечен только в таких странах как Индия и Бразилия));

4) в-четвертых, низкий уровень коммерческих перевозок и уровня производительности транспортного сектора определяется зависимостью от инфраструктурной развитости в силу географических особенностей (Российская Федерация занимает 99 место в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики (Logistics Performance Index));

5) в-пятых, единство транспортной системы даёт возможность устанавливать рациональные сферы деятельности каждого вида транспорта, внедрять совершенную технологию и формы взаимодействия, осуществлять со стороны государства координацию работы взаимодействующих видов транспорта для ускорения перевозочного процесса и снижения затрат [16,17].

Возобновлением структурного роста в транспортном секторе, послужат трансформационные процессы в экономике, которые, как видится, санкционируют рост конкуренции, и переход от сырьевой ориентации сферы производства к производству продукции наиболее технологичной, ориентированной на более высокую добавленную стоимость, т.е. более маржинальный уровень перевозки (рост эффективности транспортных услуг на уровне 10% даст порядка 1% роста ВВП, а ориентируя показанный сектор услуг на дотационные районы, например, Дальнего Востока, будет способствовать росту уровня доходов) [18,19].

Таким образом, глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспортной системы, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов [19]. В настоящее время следует признать, что транспортная инфраструктура в России и особенно в ее восточных регионах недостаточно развита (Россия отстает от США по длине железнодорожных магистралей в 2,3 раза. Если же рассматривать плотность железных дорог на 1000 квадратных километров территории, то по этому показателю Россия занимает 12 место) [20].

Рассматривая и давая характеристику транспорту как инфраструктурной

отрасли экономики, следует, что с одной стороны, транспорт находится в определенной зависимости от сферы отраслей материально-вещественного производства, а с другой стороны, выражает определенное/существенное воздействие на территориальное распределение производственных мощностей, одновременно участвуя в воспроизводственном.

В условиях происходящих процессов глобализации и реализации кластерной политики, направленной на создание новой модели развития транспортной системы, следует, что в настоящее время, действующий современный рынок транспортных услуг Российской Федерации представляет собой смешанную модель рынка транспортных услуг, в основе которой находится система свободной конкуренции, что в свою очередь будет способствовать обеспечению достойного места Российской Федерации в мировой хозяйственной системе.

Вместе с тем, следует особо подчеркнуть, что наряду с продолжающимися процессами глобализации мировой экономики и развитием внешнеторговых процессов, транспортный комплекс РФ требующий инновационных подходов в развитии транспорта, все-таки продолжает процесс формирования единой опорной транспортной сети России, что подтверждается развитием населённых пунктов на основе строительства современных коммуникаций.

Библиографический список

1. Ефименко, А.Г. Формирование рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК: Монография / А.Г. Ефименко. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2012. - 224 с.
2. Туревский, И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): Учебник / И.С. Туревский. - М.: ИД ФОРУМ, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 288 с.

3. Ваганова, О.В. Динамика научного потенциала и изменение технологической структуры Белгородской области// В сборнике: социально-экономическое развитие организаций и регионов Беларуси: Эффективность и инновации. Материалы докладов Международной научно-практической конференции. Витебский государственный технологический университет. 2017. С. 142-147.
4. Титов, А.Б. Некоторые аспекты функционирования региональной инновационной системы на примере Белгородской области /А.Б. Титов, О.В. Ваганова// Известия Байкальского государственного университета. Иркутск. Т.26 №4. 2016. С. 550-556.
5. Алексеева, И. М. Статистика автомобильного транспорта / И.М. Алексеева, О.И. Ганченко, Е.В. Петрова. - М.: Экзамен, 2005. - 352 с.
6. Голубчик, А. М. Транспортно-экспедиторский бизнес. Создание, становление, управление / А.М. Голубчик. - М.: ТрансЛит, 2012. - 328 с.
7. Демихов, В. Ю. Управление сбытовой деятельностью в корпоративных системах транспортного комплекса / В.Ю. Демихов. - М.: ВИНТИ РАН, 2008.
8. Лихошерстова, Г.Н. Социально-экономическое развитие региона на основе использования кластерных технологий / Г.Н. Лихошерстова, Н.В. Журавлева. //Вестник Белгородского университете кооперации, экономики и права. 2012. №3 (43). С. 199-206.
9. Кокин, А. С. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов / А.С. Кокин, Г.А. Левиков. - М.: Инфотропик Медиа, 2011. - 576 с.
10. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2008. - 128 с.
11. Курганов, В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров / В.М. Курганов. - М.: Книжный мир, 2004. - 432 с.
12. Левиков, Г. А. Управление транспортно-логистическим бизнесом / Г.А. Левиков. - М.: ТрансЛит, 2007. - 224 с.

13. Логистика. Общественный пассажирский транспорт / Л.Б. Миротин и др. - М.: Экзамен, 2003. - 224 с.
14. <http://www.worldbank.org/en/country/russia/publication/systematic-countrydiagnostic-for-the-russian-federation-pathways-to-inclusive-growth>) 26 © 2017 КПИМГ.
15. Никифоров, В. В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок / В.В. Никифоров. - М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2008. - 192 с.
16. Панова, О. Н. Методологические основы оптимизации параметров системы освоения дальних пассажиропотоков / О.Н. Панова. - М.: ЛКИ, 2011. - 160 с.
17. Сидорченко, В. Ф. Безопасность группового мореплавания. Международно-правовые аспекты: моногр. / В.Ф. Сидорченко, В.И. Егоркин. - М.: Юридический центр Пресс, 2004. - 336 с.
18. Ваганова, О.В. Развитие строительной отрасли в контексте обеспечения экономической безопасности региона/Ваганова О.В., Чистникова И.В., Бондарева Я.Ю.//Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2017. Т. 7. № 4 (25). С. 106-116.
19. Троицкая, Н. А. Единая транспортная система / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. - М.: Академия, 2013. - 240 с.
20. Труханович, Л. В. Морской и речной транспорт / Л.В. Труханович, Д.Л. Щур. - М.: Финпресс, 2009. - 160 с.

BIBLIOGRAPHY

1. Efimenko, A.G. Formation of the market system of motor transport services of the agroindustrial complex: Monograph / A.G. Efimenko. - M.: SIC INFRA-M, 2012. - 224 p.
2. Turevsky, I.S. Economy of the industry (automobile transport): Textbook / I.S. Turev. - M.: ID FORUM, SIC INFRA-M, 2013. - 288 с.

3. Vaganova, O.V. Dynamics of scientific potential and changes in the technological structure of the Belgorod region // In the collection: the socio-economic development of organizations and regions of Belarus: Efficiency and innovation. Materials reports of the International scientific-practical conference. Vitebsk State Technological University. 2017. pp. 142-147.

4. Titov, A.B. Some aspects of the functioning of the regional innovation system on the example of the Belgorod region / A.B. Titov, O.V. Vaganova // Bulletin of the Baikal State University. Irkutsk. T.26 №4. 2016. p. 550-556.

5. Alekseeva, I.M. Statistics of automobile transport / I.M. Alekseeva, OI Ganchenko, E.V. Petrova. - M.: Exam, 2005. - 352 p.

6. Golubchik, A. M. Forwarding business. Creation, establishment, management / A.M. Darling. - M.: TransLit, 2012. - 328 c.

7. Demikhov, V. Yu. Sales management in corporate systems of the transport complex / V.Yu. Demikhov. - M.: VINITI RAS, 2008.

8. Likhosherstova, G.N. Socio-economic development of the region based on the use of cluster technologies / G.N. Likhosherstova, N.V. Zhuravleva. - Bulletin of Belgorod University of Cooperation, Economics and Law. 2012. № 3 (43). Pp. 199-206.

9. Kokin, A.S. Transport and forwarding services for the international carriage of goods / A.S. Kokin, G.A. Levikov. - M.: Infotropik Media, 2011. - 576 c.

10. Kuzmin, A. S. International transport / A.S. Kuzmin. - M.: Tet-rasystems, 2008. - 128 c.

11. Kurganov, VM Logistics. Transport and warehouse in the supply chain of goods / V.M. Kurganov. - M.: Book World, 2004. - 432 c.

12. Levikov, G. A. Transport and logistics business management / G.A. Levikov. - M.: TransLit, 2007. - 224 p.

13. Logistics. Public passenger transport / L.B. Mirotin and others - M.: Exam, 2003. - 224 p.

14. <http://www.worldbank.org/en/country/russia/publication/systematic-countrydiagnostic-for-the-russian-federation-pathways-to-inclusive-growth>) 26 © 2017 KPMG.
15. Nikiforov, V.V. Logistics. Transport and warehouse in the supply chain / V.V. Nikiforov. - M.: GrossMedia, ROSBUKH, 2008. - 192 c.
16. Panova, O. N. Methodological bases of optimization of parameters of the system for the development of long-distance passenger traffic / O.N. Panov. - M.: LKI, 2011. - 160 c.
17. Sidorchenko, V.F. Safety of group navigation. International legal aspects: monograph. / V.F. Sidorchenko, V.I. Egorkin. - M.: Legal Center Press, 2004. - 336 p.
18. Vaganova, O.V. The development of the construction industry in the context of ensuring the economic security of the region / Vaganova, OV, Chistnikova, IV, Bondareva, Y.Yu.// News of the South-West State University. Series: Economy. Sociology. Management. 2017. Vol. 7. No. 4 (25). Pp. 106-116.
19. Troitskaya, N. A. The Unified Transport System / N.A. Troitskaya, A.B. Chubukov. - M.: Academy, 2013. - 240 c.
20. Trukhanovich, L.V. Sea and river transport / L.V. Trukhanovich, D.L. Scur. - M: Finpress, 2009. - 160 c.

**The globalization of the world economy and its impact on development
of the transport system of the Russian Federation: the regional aspect**

© 2018

*G. N. Likhoshesterova, Ph.D., associate professor,
FSBEI of HE "Belgorod State National Research University" (Russia)*