

ISSN 2308-4804

SCIENCE AND WORLD

International scientific journal



№ 6 (10), 2014, Vol. II

УДК 371+159.9+330+340+101+80+54

ББК 72

НАУКА И МИР

Международный научный журнал, № 6 (10), 2014, Том 2

Журнал основан в 2013 г. (сентябрь)

ISSN 2308-4804

Журнал выходит 12 раз в год

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации

ПИ № ФС 77 – 53534 от 04 апреля 2013 г.

Импакт-фактор журнала «Наука и Мир» – 0.325 (Global Impact Factor 2013, Австралия)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Главный редактор: Мусиенко Сергей Александрович

Ответственный редактор: Воронина Ольга Александровна

Лукиенко Леонид Викторович, доктор технических наук

Мусиенко Александр Васильевич, кандидат юридических наук

Боровик Виталий Витальевич, кандидат технических наук

Дмитриева Елизавета Игоревна, кандидат филологических наук

Валуев Антон Вадимович, кандидат исторических наук

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: Россия, г. Волгоград, ул. Ангарская, 17 «Г»

E-mail: info@scienceph.ru

www.scienceph.ru

Учредитель и издатель: Издательство «Научное обозрение»

© Publishing House «Scientific survey», 2014

Сотига В.Б.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ПРАКТИКА В СИСТЕМЕ ПОДГОТОВКИ УЧИТЕЛЕЙ К ПРЕПОДАВАНИЮ АВТОДЕЛА В СССР (1956–1960-е ГОДЫ)	106
.....	51

Психологические науки

Амирбеков Ш.А., Сатиева Ш.С.

РЕГИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ОБРАЗОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН	54
--	----

Князева Т.Н., Сидорина Е.В.

ОСОБЕННОСТИ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ О МОРАЛЬНЫХ ПОНЯТИЯХ И ИХ ВЕРБАЛИЗАЦИЯ У МЛАДШИХ ШКОЛЬНИКОВ	60
--	----

Чевачина А.В.

ИЗУЧЕНИЕ МЕХАНИЗМОВ РАЗВИТИЯ САМООТНОШЕНИЯ У СТАРШИХ ПОДРОСТКОВ В ТРАДИЦИОННОМ И ИННОВАЦИОННОМ УЧЕБНОМ ЗАВЕДЕНИИ	63
---	----

Экономические науки

Абакумова Ю.А.

ЗНАЧЕНИЕ ТЕОРИИ ИГР В СИСТЕМЕ ОПТИМИЗАЦИИ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ	66
---	----

Воробьева Н.А., Дюкина Т.О.

К ВОПРОСУ ПРИМЕНЕНИЯ ИНДЕКСНОГО МЕТОДА В ЭКОНОМИКЕ	70
--	----

Горяева А.В.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ХРАНЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ В АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВАХ	75
---	----

Гофман Л.А.

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРОДУКТОВОГО КЛАСТЕРА	77
---	----

Жакашев Б.Р.

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД В РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ КАЗАХСТАНА	79
--	----

Завьялова Е.С.

СИСТЕМА КОНТРОЛЛИНГА НА ПРЕДПРИЯТИИ	84
---	----

Исакова С.А.

ОСОБЕННОСТИ УЧЕТА ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ – ДОЛЕВЫХ ИНВЕСТИЦИЙ	86
---	----

Клеев Д.В., Рытолова Г.С.

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ	89
--	----

Кундеева Г.А.

ЗДОРОВЬЕ В КОНТЕКСТЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	94
---	----

Манзарова Э.Д.

ФАКТОРЫ И УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ	96
---	----

Пучко А.А.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	100
--	-----

УДК 338.27

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Д.В. Клеев¹, Г.С. Рыполова²

¹ старший преподаватель кафедры Международного маркетинга и торговли, ² студент
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Россия

Аннотация. В представленной работе повествуется о причинах актуальности прогнозирования в транспортно-логистических системах, в частности Приморского края. Описано два метода прогнозирования и их практическое применение.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, прогнозирование, метод скользящей средней, метод экспоненциального сглаживания.

Для обоснования актуальность данной темы, необходимо, прежде всего, пояснить – какое на сегодняшний день положение занимает Приморский край и какое значение он имеет для нашей страны.

Азиатско-Тихоокеанский регион – зона естественных интересов России. Дальневосточные регионы нашей страны должны быть частью обширного пространства Азии и Тихого океана не только географически, но и экономически. Роль АТР в мировой экономике неуклонно возрастает. Экономике стран региона растут даже в условиях глобального финансово-экономического кризиса, и усиливаются процессы их интеграции. Сегодня имеются необходимые политические условия для того, чтобы придать ускорение присоединению экономик сибирских и дальневосточных регионов к процессам развития в АТР. Пока очевидным конкурентным преимуществом Сибири и Дальнего Востока являются богатые природные ресурсы. Напи нефть, газ, уголь, другие виды минерального сырья, лес, электроэнергия пользуются спросом на рынке. Безусловно, это – потенциал. Но руководство страны ориентирует нас на движение по инновационному пути развития экономики. Решение этой задачи позволит нам найти достойное место в АТР. Для этого необходимо развитие на востоке России современной инфраструктуры, в первую очередь – транспорта. Сегодня растущие потребности нашей экономики опережают рост наших транспортных возможностей. Изменение этой ситуации требует от нас таких достижений, которые могли бы обеспечить развитие транспорта на новом, инновационном уровне. Создание неразрывного транспортного пространства, имеющего унифицированные стандарты и правовые нормы на международном уровне, согласуется с тенденциями развития и интеграции логистических инфраструктур, глобализации маршрутов перевозок, улучшения качества сквозного сервиса и т. д. Наличие в АТР эффективных национальных транспортно-логистических систем является основой для общего транспортного развития этого региона мира. Так, смежные транспортные пространства Японии, Китая, Республики Корея, южной части Дальнего Востока России, Монголии, а в перспективе и КНДР, а также других стран способны сформировать общую логистическую инфраструктуру. Облегчая международное товародвижение и этим способствуя росту товарооборота стран, мы увеличим удельный вес всего региона в мировой торговле и экономике.

Транспортная система южного Приморья так позиционируется на рынке транспортных услуг:

- на внутреннем рынке транспортных услуг Приморье и его порты – это восточное начало России, выход грузов Транссиба на морские порты;
- на рынке АТР Приморье – это международный логистический перекресток для обслуживания грузов различных направлений.

Приморский край занимает в транспортно-логистической системе РФ выгодное положение: это регион, через который пролегают транзитные торговые пути между Европой и Восточной Азией, между Северо-Восточной Азией и Северной Америкой. Здесь сходятся все транспортные пути, связывающие порты края, сухопутные пограничные переходы Россия – Китай, Транссиб и гострассу Владивосток – Хабаровск [6].

Под региональной транспортно-логистической системой (РТЛС) понимается совокупность функциональных и обеспечивающих подсистем, состоящих из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных объектов – элементов товаропроводящей сети региона, обеспечивающих реализацию общей цели функционирования системы, согласованной с общерегиональными социально-экономическими целями и получение максимального синергетического эффекта на основе интеграции материальных, сервисных, финансовых и информационных потоков [4].

Транспортно-логистическое предприятие, являясь элементом транспортно-логистической системы региона, прямым образом влияет на развитие этой системы. Чем лучше оно функционирует, тем лучше работает вся система. На сегодняшний день развитая транспортно-логистическая система Приморского края – важная задача для России. Во время проведения Саммита АТЭС в сентябре 2012 года во Владивостоке, одним из основных вопросов, выдвинутых для обсуждения, был вопрос развития транспортной инфраструктуры Дальнего