

УДК 656.073.7(4/5)

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ ЕВРАЗИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Кузнецов М.М.

*Таврические национальный университет им. В.И. Вернадского, Симферополь, Украина
E-mail: kuznetsovcrimeaia@gmail.com*

В работе исследуются понятийные особенности логистического подхода и его роль в системе международного перевозочного процесса. Характеризуется структура логистической инфраструктуры на национальном и международном уровнях. Анализируется значение инфраструктурного аутсорсинга в развитии международных логистических отношений. Раскрывается современное состояние логистической инфраструктуры Евразийского региона и перспективные направления ее развития. Определяется значение украинской транспортно-логистической инфраструктуры в создании эффективной торговой сети в рамках Евразийского региона.

Ключевые слова: Евразийский регион, транспортно-логистическая инфраструктура, транспортная сеть, аутсорсинг, международная перевозка, логистический центр.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Стремительный рост международных экономических отношений, конца XX начала XXI веков, ознаменовался коренным сдвигом в системе центров мировой торговли, где на ведущие позиции вышли страны Азиатского региона во главе с Китаем. Эти изменения повлекли за собой активизацию действий, направленных на установление тесных торговых отношений большинства стран Евразийского региона, в особенности стран ЕС и СНГ, на основе активного использования транспортно-логистической инфраструктуры.

Данные отношения базируются на использовании транспортных систем всех государств региона. Особенно это касается тех стран, что активно задействованы в реализации проектов, связанных со строительством международных транспортных коридоров между Европой и Азией. К таким странам относится Украина, которая в силу транзитности своей территории, способна эффективно участвовать в развитии международной торговли в Евразийском регионе.

В рамках коридоров концентрация материальных, финансовых и информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизации прохождения товарных, денежных, информационных и потоков документов в условиях преференциального режима.

Управление данными потоками, в рамках современных международных торговых отношений, происходит на основе процесса организации и управления международной цепи доставки.

В свою очередь, развитие рыночной экономики в странах СНГ, а также расширение внешнеэкономических и торговых связей между евразийскими государствами приводят коммерческие предприятия и организации к необходимости поиска новых подходов в развитии инфраструктуры,

обеспечивающей максимальную эффективность транспортировки грузов в направлениях Восток-Запад.

Таким образом, возникает необходимость в создании эффективной системы, обеспечивающей транспортом экономические связи между странами евразийского региона. Такой системой становится международная система товаропродвижения. В настоящее время можно утверждать, что доставка товаров по каждой внешнеторговой сделке от продавца к покупателю происходит по логистической товаропроводящей сети и общий экономический эффект этой сделки в немалой степени зависит от состояния транспортной системы, уровня информационного обеспечения, состояния нормативно-правового обеспечения и наличия квалифицированных экспедиторов – логистов на всем протяжении сети. Поэтому ее изучение является актуальным на сегодняшний день.

Степень проработки проблематики. Исследование транспортной и логистической инфраструктуры получили освещение в работах отечественных и иностранных ученых, среди которых Бакаев А., Белкина Т., Белоусова Н., Блинов А., Букин В., Гончаров М., Григорович А., Данилишин Б., Долишний М., Жуков Е., Котлубай А., Клинова Д., Крикавский Е., Курганов В., Ларош Л., Лившиц В., Лопаткин А., Лукин С., Меркина Г., Миротин Л., Новикова А., Орешин В., Павлов В., Пащенко Ю., Пепа Т., Примачев М., Примачева С., Прокофьева Т., Сергеев В., Сыч Е., Смирнов И., Соколенко С., Стеченко Д., Ташбаев И., Творонович В., Терентьев В., Фашевский Н., Цветов Ю., Чернюк Л., Ярош А. и другие.

Но, несмотря на относительную изученность различных аспектов развития и функционирования транспортно-логистической инфраструктуры, теоретико-методологические основы, понятийно-терминологический аппарат теории развития международной транспортно-логистической инфраструктуры, методические подходы требуют углубления и совершенствования.

Целью работы является – на основе исследования организационно-экономических особенностей развития современной Евразийской логистической инфраструктуры выявить перспективные направления ее развития

I СОВРЕМЕННОЕ СОДЕРЖАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Сегодня рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики интегрируются. Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам.

Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов.

Рынок товаров и транспортных услуг диктует развитие инфраструктуры нового типа – транспортно-логистической, создание многофункциональных терминально-логистических центров, которые образуют объединенную систему взаимодействия и приведут к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг.

Роль транспортно-логистических услуг, заключается в оптимизации и рационализации международного перевозочного процесса, связывающего продавца и покупателя в разных странах.

На развитие данного вида услуг оказали влияние следующие факторы: международное разделение труда и кооперация; международная экспансия промышленности; рост международной торговли; необходимость обеспечения конкурентных преимуществ на мировом рынке сбыта продукции; растущая экономическая мощь регионов; возрастающий дефицит ресурсов.

Необходимо отметить, что глобализация, также оказала воздействие на развитие и широкое использование логистического подхода в становлении международных торговых отношениях. Именно глобализация способствует оптимизации размещения ресурсов, расширению ассортимента товаров и повышению их качества на национальных рынках, а одним из главных достоинств данного процесса - это стимулирование развития всей международной транспортно-логистической инфраструктуры, которая обслуживает, так называемые смешанные или мультимодальные перевозки.

В настоящее время международная торговля осуществляется за счет использования транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивая перевозку товаров в интермодальных и мультимодальных схемах.

На наш взгляд, мультимодальные перевозки наиболее универсальные, за счет наличия единого оператора перевозки и единого (сквозного) тарифа транспортировки.

В современном мировом хозяйстве осуществление международных перевозок не возможно без развитой логистической инфраструктуры, как на национальном уровне, так и на международном. Во время обслуживания международного товарного потока в процесс поставки вовлекаются несколько, национальных логистических инфраструктур (рис. 1). В целом они образуют международную логистическую инфраструктуру, которой в основном пользуются транснациональные корпорации и крупнейшие производители.



Рис. 1. Место международной логистической инфраструктуры в процессе международного товаропотока.

Особое место в логистической инфраструктуре занимает транспортная, которая образует мировую транспортную систему, поэтому часто в литературе логистическая инфраструктура соотносится с транспортно-логистической.

В конце прошлого века начали создаваться транспортные коридоры, которые проходят через территорию нескольких стран и объединяют несколько видов транспорта, занимающихся перевозкой штучных грузов в контейнерах. Это способствовало появлению нового вида транспорта – контейнероза и строительство терминалов, в которых осуществляется перегрузка товаров.

Международная логистическая инфраструктура - это совокупность транспортных, коммуникационных, складских и обслуживающих элементов, связанных с дополнительной обработкой товаров, оказанием торговых, бытовых и административных услуг, обеспеченные необходимыми ресурсами – природными, материально-техническими, информационными, человеческими, институциональными и финансовыми.

В структуре логистической инфраструктуры выделяют транспортную, производственную, социальную, складскую, сбытовую, финансовую и информационную ее виды.

Специфический вид логистической инфраструктуры представлен – логистическими терминалами/парками (хабами) или транспортно-логистическими центрами, которые представляют собой узловыми мультимодальными центрами на пересечении международных товаропотоков.

Объекты логистической инфраструктуры обособливаются в три основные группы: местного, регионального и международного значения, где последние представляют собой комплексные сконцентрированные инфраструктурные сооружения, обслуживающие международный процесс перевозки. Обособление происходит на основе глубины разделения труда, т.е. в рамках инфраструктурного аутсорсинга.

Аутсорсинг способствует: рациональному распределению ресурсов предприятия; концентрации на тех видах бизнеса, в которых у предприятия есть определенные преимущества; сокращению сроков разработки продукции; повышению эффективности распределительных механизмов; повышению скорости адаптации к изменениям на рынке [7].

В зависимости от уровня интеграции и координации логистической деятельности выделяют следующие виды логистического сервиса: 1PL, 2PL, 3PL и 4P – логистические провайдеры.

Сегодня наиболее востребованными на мировом рынке являются 3PL и 4P – провайдеры, деятельность которых охватывает от проведения логистических операций до их планирования. Таким образом, логистические провайдеры выполняют несколько базовых функций:

- ❖ они непосредственно осуществляют оказания складских и транспортных услуг, для чего им требуются складские комплексы, терминалы и подвижной состав.

- ❖ они занимаются организацией логистического процесса под нужды конкретного клиента.

В общем виде концепция логистического аутсорсинга заключается в отсутствии необходимости использования собственных ресурсов для организации логистических операций, которые фирма может доверить своему партнеру.

Таким образом, транспортно-логистическая инфраструктура является сложной системой, которая активно участвует в международных торговых отношениях, как между отдельными странами, так и между регионами и целыми континентами.

Евразийский регион не является исключением. В настоящее время он является наиболее перспективным в плане развития транспортно-логистической инфраструктуры, которая будет активно обслуживать международные торговые отношения.

II ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИЙСКОГО РЕГИОНА

Евразийский регион – это сложная экономическая структура в мировом хозяйстве. Он включает в себя страны с разным уровнем социально-экономического развития, культурой, традициями, религий и т.п. Все это откладывает свой отпечаток на развитие торговых отношений внутри региона.

Экономическая дифференциация в рамках Евразийского региона определяет систему международных торговых центров, где ведущие позиции занимают Китай, страны Юго-Восточной Азии и Персидского залива, ЕС и СНГ, а также Индия, Турция и Россия (рис. 2).

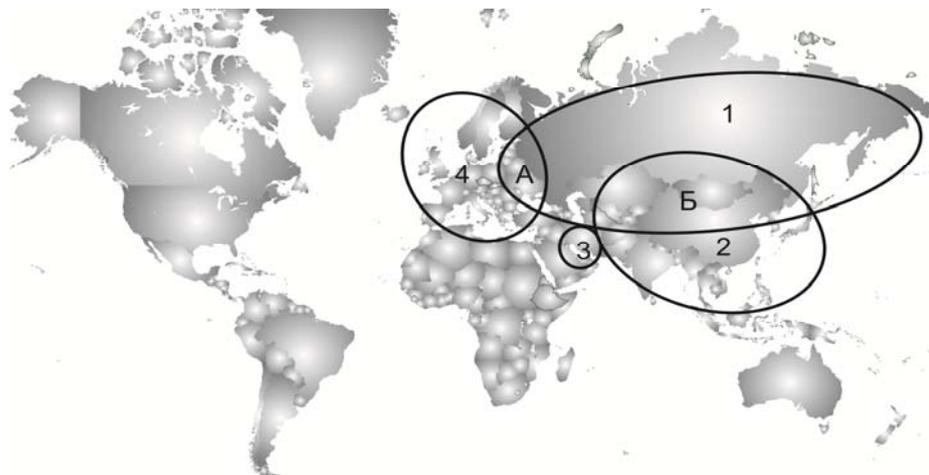


Рис. 2. Основные торговые региональные центры Евразии: Основные регионы: 1 – страны СНГ и Россия; 2 – страны Азии, Китай и Индия; 3 – страны Персидского залива; 4 – страны Европы и Турция; А, Б – международные транзитные территории.

В этом регионе транспортно-логистическая инфраструктура получила наибольшее развитие в странах ЕС и Юго-восточной Азии, где основные транспортно-логистические центры (ТЛЦ) формируются либо прямо на территории порта, либо в близлежащих районах. Именно портовые хозяйства выступают теми узловыми точками, где происходит пересечение мультимодальных перевозок.

Также следует подчеркнуть, что в этих регионах сосредоточен передовой опыт в логистической отрасли в силу все большего углубления процессов специализации в транспортно-логистической сфере, промышленности и производства.

Цель ТЛЦ в Европе не сводится к деятельности складских и транспортно-экспедиторских компаний, она интегрирована и сориентирована на все сегменты цепей снабжения, включая производство, продажу, потребление и вторичное использование.

Первые инициативы по развитию в Европе ТЛЦ возникли в 60 – 70-е годы прошлого века во Франции, Италии и Испании, но интенсивное развитие началось позже в Германии, когда началось системное взаимодействие морских портов и железной дороги.

К общим характеристикам формирования европейских центров относятся:

1 – ТЛЦ объединяют все виды транспортно-логистической деятельности по доставке груза потребителю «от двери до двери»;

2 - ТЛЦ создаются по инициативе национальных или местных властей, т.к. центры вносят вклад в территориальное и экономическое развитие региона их размещения. Здесь государственный сектор отвечает за обеспечение ТЛЦ инфраструктурой (земля, авто- и железные дороги и т.п.), частные компании занимаются инвестициями и операциями со структурными элементами ТЛЦ (склады, терминалы, станции и т.п.). Например, логистические центры в Германии управляются через наблюдательные органы, которые создаются различными компаниями – участниками проекта, такими как инвесторы или инвестиционные консорциумы, компании по развитию, муниципалитетами, профильными ассоциациями и союзами, а в Испании и Италии инвестором логистических центров выступало государство. Сейчас в этих странах активно развиваются частные инвестиции, однако сохранилось квотирование на участие государства в управляющих компаниях;

3 - ТЛЦ создаются благодаря взаимодействию с Минтрансом страны, с различными ассоциациями (включая международные), с местными и зарубежными частными инвесторами и финансовыми институтами;

4 – тенденция ТЛЦ кооперироваться на национальном и международном уровнях для выработки эффективных транспортно-логистических цепей и системных оптимальных решений интермодальных маршрутов грузопотоков;

5 - управление европейскими ТЛЦ отделено от транспортных, логистических и других операций обслуживания.

В настоящее время ТЛЦ в Европейском регионе являются:

Главные центры логистики с глобальными функциями – Лондон, Антверпен, Франкфурт,

Основные центры логистики – Амстердам, Роттердам, Гамбург, Манчестер, Марсель, Мадрид, Барселона, Порту, Милан, Будапешт, Прага, Мюнхен, Штутгарт, Варшава и др.

Второстепенные центры логистики – Берлин, Дублин, Вена, Братислава, Валенсия, Гданск и др.

На ряду с европейскими ТЦЛ, довольно развита логистическая инфраструктура региона Юго-восточной Азии. В частности, в этом контексте можно упомянуть такие порты как, Сингапур. В логистической индустрии Сингапура создается около 10% ВВП и занято более 6% трудоспособного населения. Вся международная торговля Сингапура осуществляется через логистические центры.

В портах Бангкок (Таиланд), Шанхай и Тянджин (КНР), Гвангянг и Пусан (Корея) особое внимание уделяется расширению спектра логистических услуг прямо в порту для повышения прибыльности и выхода на новые уровни развития.

В целом, увеличение торговой значимости стран Азиатского региона влечет за собой налаживание связей с другими странами на основе морской логистической инфраструктуры.

Развивающиеся страны Азиатского региона активно создают на своих территориях логистические центры, тем самым активно вовлекают себя в процесс международного разделения труда. Особенно это касается стран Юго-Восточной Азии и стран Персидского залива (ОАЭ). В ОАЭ идет реализация проекта создания логистического парка, самого крупного в регионе.

Вместе с морской логистической инфраструктурой в Евразийском регионе активно развивается и сухопутная транспортно-логистическая инфраструктура.

Данным типом инфраструктуры обладают страны СНГ, где хорошо развиты железнодорожный и автомобильный виды транспорта, которые до распада СССР составляли единую транспортную сеть. Данный факт, в настоящее время существенно облегчает работу ЕЭК и ЭСКАТО, направленную на создание международных транспортных коридоров, которые будут обеспечивать эффективность транзитной инфраструктуры государств, располагающихся на пути товародвижения из стран ЕС в страны Азии и в обратном направлении.

Все это способствует расширению международных торговых отношений в исследуемом регионе.

В связи с этим, основными перспективными направлениями в развитии международной логистической инфраструктуры в Евроазиатском регионе является развитие вместе с морской транспортировкой и сухопутных транспортно-логистических сетей в рамках реализации проектов Трансазиатские железные дороги и Азиатские автомобильные дороги, а также Панъевропейские транспортные коридоры [6].

Транспортно-логистическая инфраструктура Евроазиатского региона развивается в рамках двух проектов, которые осуществляются ЭСКАТО ООН [5]:

- ❖ Трансазиатские железные дороги.
- ❖ Азиатские автомобильные дороги.

Таким образом, складываются сети, которые охватывают азиатский континент и берут начало в Западной Европе и Азии, а также в странах, расположенных в центральной части этого пространства – в России, Казахстане, Турции и Иране, с соединениями, созданными для перевозок на дальние расстояния и сулящими новые возможности для железнодорожного транспорта.

Главные трансазиатские трассы – это прежде всего железнодорожные [2].

1. Транссибирская, пересекающая Россию от Балтики до Владивостока, включает контейнерные перевозки как одну из альтернатив океанскому судоходству. Эта линия простирается на запад от Москвы и соединяется в Санкт-Петербурге с продолжениями к финским портам; она часто используется для грузопотоков из Европы в Центральную Азию. Но возможны и сообщения на юг, через Украину и страны Центральной Европы.

2. Так называемый коридор «ТРАСЕКА», который предлагает ряд маршрутов вдоль бывшего Шелкового пути. Центральный маршрут включает переход по Черному морю в порты Грузии и затем пересекает Каспийское море. Оттуда можно двигаться дальше на восток, например в направлении Китая. Другой, более южный маршрут проходит через Турцию в Грузию и Азербайджан - на сегодня в основном по шоссе.

3. Дальше к югу – трансасиатский железнодорожный маршрут через Турцию и Иран. Он стыкуется в Центральной Азии с сетями Туркменистана и Казахстана и во многих местах подлежит ремонту.

4. Линия Север-Юг через Иран улучшит доступ в Центральную Азию с моря.

Это железнодорожное соединение идет в иранский порт Бендер Аббас на входе в Персидский залив: к этому порту уже подведена ветка. Строительство нового маршрута началось в 2007 г., и рейсы на этой линии будут обслуживать иранские горнодобывающие предприятия и позволят избежать объезда через Тегеран.

Железнодорожный доступ к морским перевозкам значительно улучшился бы, обеспечивая страны Центральной Азии новыми комбинациями морского и наземного транспорта.

Азия покрыта также густой сетью автомобильных дорог, связывающих главные города, особенно в самой южной части континента, в том числе Индии, Пакистане и на Индокитайском полуострове [1].

В то время как основные автодорожные маршруты иногда проходят параллельно железнодорожным линиям восток-запад, особенно в северной части континента, это в меньшей мере относится к более южным районам из-за географических трудностей, сильнее ограничивающих прокладку железных дорог, чем автомобильных.

По классификации ЕЭК ООН – европейские «Е-дороги», - эти основные автодорожные системы известны как Е20 через Сибирь, Е24 с более южным ответвлением на Казахстан и Китай, Е50 - к южному берегу Каспия, Е60 - через Кавказ; вместе с тем, Е24, Е50 и Е60 сходятся на крупных пограничных переходах с Китаем (Дружба).

С учетом этого развития, ООН при политической поддержке ЕКМТ следует продолжить определение спецификаций для базовой сети, обеспечивая исходные ориентиры для логистической инфраструктуры и эксплуатационной работы видов транспорта.

Видение «великих коридоров» между Европой и Азией – это то, что, возможно, облегчит организацию эффективных перевозок, как это было, в меньшем масштабе, при расширении Европейского Союза [4].

С позиций этой перспективы следует подчеркнуть, что железные дороги сохранили доминирующую роль в странах СНГ, даже если этого нельзя сказать о перевозках южнее или о перевозках Север-Юг с Турцией, Ираном или Индией.

Именно это исходное видение уже подсказало предложение о коридоре ТРАСЕКА, связывающем Западную Европу и страны Закавказья.

Поэтому важно, чтобы такой «Евроазиатский» подход нашел отражение в национальных программах и страны, через которые проходят коридоры, получали оптимальные выгоды, обеспечивая целостность инфраструктуры и облегчая осуществление международных сообщений. Потребности этих стран в международных перевозках не могут не побуждать их двигаться в этом направлении. В некоторых случаях необходимое финансирование можно получить из средств, вырученных за сырьевые материалы.

Этот подход на основе коридоров никоим образом не является несовместимым с подходом, базирующимся на сетях, – как раз наоборот. Процесс, применявшийся для расширения Европейского Союза и сближения со странами СНГ и Средиземноморья, можно настроить точнее для контекста евразийского континента.

Тем самым, приоритетные коридоры станут частью обширной континентальной азиатской логистической сети под эгидой международных организаций в сотрудничестве с коммерческими структурами отраслей железнодорожных и автомобильных грузовых перевозок.

Таким образом, Еврокомиссией определены и утверждены 5 основных приоритетных направлений европейских транспортных осей: северная, центральная, юго-восточная, юго-западная и водные магистрали между европейскими портами. По территории Украины проходит центральная ось, в рамках которой определены основные маршруты: Катовице-Львов-Киев, Будапешт-Львов, Минск-Киев, Киев-Харьков, Москва-Киев-Одесса, а также водная ось, которая соединяет зону Черного моря с Атлантикой (Средиземным, Балтийским, Баренцевым, Красным морями и Суэцким каналом) и включает внутренние водные пути: Беларусь-Киев (по Днепру) с выходом к Одесскому и к Ильичевскому портам.

Четыре транспортных коридора в пределах Украины создают главные направления движения грузопотоков. Они сходятся в крупнейших транспортных узлах: Львовском, Киевском, Одесском. Через Львов проходит транспортный коридор № 3 и заканчивается коридор №5. Через Киев проходит коридор № 9 и заканчивается коридор №3. В Одессе коридор №9 соединяется с Европеко-азиатским транспортным коридором.

В свою очередь, рынок транспортно-логистических услуг в Украине, который возник вместе с завоеванием независимости, быстро развивается. На нем уже четко выделяются логистические центры и специализированные сегменты рынка - международный и внутренний сегмент экспресс-доставки, комплексной перевозки хозяйственных грузов, сегмент международных и внутренних грузопотоков.

Развитие украинских логистических центров связано с программой Еврологистики, где важное место уделяется Украине в силу ее необыкновенно выгодно транзитного положения. Это находит свое отражение в наивысшем среди стран Европы транзитном рейтинге (3,25 балла), участии Украины в Европейской

транзитно-логистической интеграции. В стране, крупнейшими транзитными логистическими центрами являются Одесский и Илличевский морские порты, а также пограничный пункт Чоп. Наиболее развитой логистической инфраструктурой обладает центральный регион с городом Киев.

Еврологистическая концепция логистических центров является составляющей частью общей стратегии логистики Украины. Еврологистика изучает движение товаров через национальные границы в Европе и ее распределительные центры, а экономические особенности европейских государств и Украины диктуют условия этих переходных процессов, которые сводятся к гармонизации обычаев государств, технических, технологических, правовых, экономических и др. факторов.

ВЫВОДЫ

Современные особенности международной транспортно-логистической инфраструктуры Евразийского региона заключаются в трансформации ее значения под воздействием факторов глобализации мирового хозяйства. В целом, они касаются вовлечения, наряду с существующими (европейские и азиатские ТЛЦ), новых национальных транспортных сетей региона в единую транспортно-логистическую систему, а также направлены на совершенствование и доведения ее до единых стандартов. Все это будет играть существенную роль в повышении эффективности международных торговых отношений внутри региона на основе использования единой современной морской и сухопутной транспортно-логистической инфраструктуры Евразийского региона.

Список литературы

1. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог [Электронный ресурс]. – Режим доступа к источнику : http://untreaty.un.org/English/Asian_Highway/Russian_text.pdf
2. Межправительственные соглашения по сети Азиатских шоссейных дорог и Трансазиатских железных дорог / ЕЭК ООН : [Электронный ресурс]. – Режим доступа к источнику : http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/SPECA/PWG_TBC_11thSession/5.a.AH.TAR_Rus.pdf
3. Мультимодальные и интермодальные перевозки : [Учеб. пособие для студентов транспортных вузов] / Милославская С.В., Плужников К.И. - М.: РосКонсульт, 2001. - 364 с.
4. Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы) / ЭСКАТО ООН : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.unescap.org/ttdw/ct2010/Russian/CTR2_1R.pdf
5. Официальный сайт Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана [Электронный ресурс]. – Режим доступа к источнику : <http://www.unescap.org/>
6. Транспортные связи Европа – Азия [Текст] / Международный транспортный форум : [Электронный ресурс]. – Режим доступа к источнику : <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-AsiaRU.pdf>
7. Филина Ф.Н. Аутсорсинг бизнес-процессов. Проблемы и решения / Ф.Н. Филина. - ГроссМедиа, РОСБУХ, 2008. - 208 с.

Кузнецов М.М. Особливості розвитку сучасної Євразійської транспортно-логістичної інфраструктури / Кузнецов М.М. // Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Т. 24 (63). № 2. - С. 112-122.

У роботі досліджуються понятійні особливості логістичного підходу та його роль у системі міжнародного перевізного процесу. Характеризується структура логістичної інфраструктури на національному й міжнародному рівнях. Аналізується значення інфраструктурного аутсорсингу у розвитку міжнародних логістичних відносин. Розкривається сучасний стан логістичної інфраструктури Євразійського регіону й перспективні напрямки її розвитку. Визначається значення української транспортно-логістичної інфраструктури у створенні ефективної торговельної мережі в межах Євразійського регіону.

Ключові слова: Євразійський регіон, транспортно-логістична інфраструктура, транспортна мережа, аутсорсинг, міжнародне перевезення, логістичний центр.

Kuznetsov M.M. Features of development of the modern Euroasian transport and logistical infrastructure / Kuznetsov M.M. // Scientific Notes of Taurida National V.I. Vernadsky University. – Series: Economy and Management. – 2011. - Vol. 24 (63), № 2. – P. 112-122.

In work conceptual features of the logistical approach and its role in system of the international transportation process are investigated. The structure of a logistical infrastructure at national and international levels is characterized. Value of infrastructural outsourcing in development of the international logistical relations is analyzed. The current state of a logistical infrastructure of the Euroasian region and perspective directions of its development reveals. Value of the Ukrainian transport and logistics infrastructure in creation of an effective trading network within the limits of the Euroasian region is defined.

Keywords: Euroasian region, a transport and logistical infrastructure, a transport network, outsourcing, the international transportation, the logistical center.

Статья поступила в редакцию 29. 08. 2011 г.