

СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ

Вероника Богдель

В статье рассматриваются важнейшие транснациональные транспортно-логистические проекты, изложены основные задачи, особенности и перспективы их реализации. Комплексно анализируется реализация проекта «Логистика янтарного побережья» в регионе Балтийского моря. Особое внимание уделяется совместным транспортно-логистическим проектам Китая и Казахстана, рассматривается Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива (NELTI) Международного союза автотранспорта (IRU). Также дается оценка транспортно-логистическим проектам, осуществляемым странами-членами ЕАЭС, проект «Западная Европа-Западный Китай». Обосновывается необходимость развития подобных проектов в данной сфере в постсоветских странах.

Введение. На современном этапе развития логистики, связанном с глобализацией, международное сотрудничество занимает важное место в транспортно-логистической сфере. Важным элементом данного сотрудничества являются транснациональные транспортно-логистические проекты.

Основная часть. Одним из важнейших транснациональных транспортно-логистических проектов начала XXI ст. стал проект «Логистика янтарного побережья», в котором приняли участие 6 стран.

Инициатором проекта, в котором участвовали 19 организаций-координаторов из Германии, Литвы, Латвии, Польши, Дании и Беларуси, выступает порт Гамбург (Германия). Со стороны нашей республики его куратором является Министерство транспорта и коммуникаций [9].

Проект «Логистика янтарного побережья» стартовал в октябре 2011 г. и завершился в марте. Данный проект был направлен, в том числе на расширение логистического взаимодействия между регионом Балтийского моря, Беларусью, Россией Украиной. Самая важная его задача состояла в том, чтобы соединить партнеров из региона Балтийского моря и шести задействованных стран и дать им возможность установить

тесные связи, укрепить мультимодальную схему перевозок, которые рассматриваются в рамках этого проекта [12].

В рамках рабочего пакета № 1 «Администрирование проекта» осуществлялось управление и организация реализации мероприятий проекта и участие в рабочих встречах партнеров проекта [8].

Осуществление проекта проводится с целью стимулирования роста грузопотоков и развития логистической инфраструктуры в северной Европе и Беларуси. Вместе с тем нельзя ожидать, что по завершении проекта сразу произойдут существенные изменения в инфраструктуре. Он направлен не на то, чтобы одновременно создать материальные ценности, а на то, чтобы эксперты в своей области смогли на регулярной основе встречаться, делиться передовым опытом, обсуждать проблемы и искать пути их решения. Безусловно, ожидается, что экономический эффект от проекта будет значительным, но он будет получен не сразу [8].

Особое внимание в сфере развития транспортной логистики заслуживают совместные транспортно-логистические проекты Китая и Казахстана. В настоящее время процессы глобализации и связанное с ней углубление международного экономического взаимодействия в Евразии и, как следствие, увеличение торговли между, Европой и Восточной Азией, наталкивает мировое сообщество к идее возрождения некогда Великого Шелкового пути. На пороге XXI в. именно Китай предпринял реальные меры по воссозданию самого протяженного маршрута в мире. Актуальным становится реконструкция и строительство новых железных и автомобильных дорог, соединяющих Европу, Центральную и Юго-Восточную Азию. В этой связи большой интерес представляет сотрудничество Китая и Казахстана в этом направлении.

К транспортно — логистическому сотрудничеству Китая и Казахстана, прежде всего, следует отнести строительство и эксплуатацию железнодорожного сообщения, а также строительство и реконструкцию автомобильных дорог. В настоящее время взаимоотношения двух стран вышли за рамки нефтегазового сотрудничества. Более перспективными стали совместные усилия по возрождению Великого Шелкового пути.

Первая магистраль была состыкована в 1991 г. через станции Достык (Казахстан) и Алашанькоу (Китай). Как указывалось в то время в китайской прессе, эта магистраль длиной в 10,9 тыс. км, берущая начало в порту Лянь-юньган на западном побережье Тихого океана и заканчивающаяся в голландском порту Роттердам, ознаменовала собой создание нового азиатско-

европейского трансконтинентального железнодорожного моста на месте древнего Великого Шелкового пути [5].

Примечательно, что этот железнодорожный путь охватил территории восточной, центральной, западной Азии, восточной, центральной и западной Европы, включая Китай и Россию, что в общей сложности составило 39,7 млн. кв. км (или 26 % территории мира), на которой проживает 36 % населения планеты. С момента начала эксплуатации по нему перевезено свыше 156 миллионов тонн грузов. Однако его пропускная способность была ограничена и требовала альтернативного участка.

В связи с этим 22 декабря 2012 г. был запущен второй железнодорожный путь между Казахстаном и Китаем Алтынколь (Казахстан) — Хоргос (Китай). Таким образом, на Евразийском континенте появился новый транзитный маршрут из Китая в Европу через Казахстан, существенно расширяющий возможности транспорта и логистики на этом востребованном направлении континентальных грузоперевозок. За довольно короткий промежуток времени переход Алтынколь — Хоргос продемонстрировал востребованность у грузоотправителей. Успешно идут грузы с Кореи, Японии через китайский порт Ланьюньган к границе Казахстана и далее в Европу, более того, новый переход позволил также сократить путь доставки грузов из Китая в страны Центральной Азии и Персидского залива на 500 километров. Эти маршруты составили значительную конкуренцию российской железнодорожной магистрали Транссиб.

Как пояснялось в китайской прессе еще в момент запуска первого железнодорожного перехода в 1991 г. по сравнению с транссибирской магистралью азиатско-европейский трансконтинентальный мост имеет существенные преимущества. Во-первых, благоприятное географическое расположение и отличные климатические условия. Во-вторых, мост сокращает дистанцию наземных перевозок на 2000—2500 км. Еще большие преимущества он демонстрирует на участках Средней и Западной Азии. В обычных условиях расходы на наземные перевозки по сравнению с морскими перевозками сокращаются примерно на 20—25 %. Сокращается и срок доставки — примерно на один месяц. В-третьих, новый трансконтинентальный мост включил в свою орбиту более 30 государств и районов Азии и Европы. Их общая площадь составляет 50,7 млн кв. км, численность жителей этих районов составляет 70 % населения всего земного шара. В-четвертых, мост является огромной притягательной силой для большого количества стран и регионов Азии и Тихого океана. Помимо Китая (его материковой части), Японии, Ко-

реи, стран Юго-Восточной Азии, мост могут использовать для контейнерных перевозок и страны Океании, провинция Тайвань, ОАР Сянган и Аомэнь [3].

Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива (NELTI) Международного союза автотранспорта (IRU) является важнейшим шагом стратегии по соединению бизнеса Азии и Европы на всей территории Евроазиатского континента со всеми основными мировыми рынками, а также по привлечению внимания общественности и деловых кругов к огромным возможностям, создаваемым этим сухопутным транспортным мостом [14].

Главными преимуществами данного проекта являются сокращение расстояния в 2 раза и времени доставки — в 3 раза из Китая в Европу через Казахстан по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал, а также получение прямого доступа к рынкам стран Евразийского экономического союза. Единое экономическое пространство обеспечит свободное перемещение капитала, товаров и трудовых ресурсов. Задачей проекта NELTI стала коммерческая доставка промышленных грузов и товаров по территории Евразии, осуществляемая независимыми транспортными компаниями по различным маршрутам.

Официальный старт проекта состоялся 16 сентября 2008 г. в Ташкенте. Перевозки по проекту NELTI осуществляются с использованием процедуры МДП (TIR). Используются 3 основных маршрута: 1) северный (от границы с Китаем по территориям десяти государств — Беларуси, Германии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Польши, России, Таджикистана и Узбекистана); 2) центральный (по территориям пяти государств — Азербайджана, Ирана, Турции, Туркменистана, Узбекистана); 3) южный (по территориям девяти государств — Армении, Болгарии, Ирана, Казахстана, Кыргызстана, России, Турции, Туркменистана и Узбекистана) [11].

Интенсивность перевозок по этим маршрутам различается. Более интенсивно идут перевозки по северному маршруту. Номенклатура перевозимых в рамках проекта грузов чрезвычайно широка — от продовольственных товаров, бытовой техники и электроники до дипломатических и военных грузов. Среднее расстояние, которое преодолело одно среднестатистическое транспортное средство, составляет порядка 13 тыс. км [14, с.22].

Таким образом, несмотря на наибольшую интенсивность перевозок, тяжесть проблем и поборов на дорогах в наиболее значительной степени характерна для северного маршрута. Данные мониторинга NELTI выявили высокий конкурентный потенциал развития Северного, Цент-

рального и Южного маршрутов проекта NELTI. Однако данные также выявили, что 40 % времени автоперевозки на маршрутах Шелкового пути теряется на границах из-за несовершенных процедур прохождения границ, что препятствует росту торговли на всей территории Евразии. Кроме того, примерно 30 % расходов на перевозку приходится на неофициальные платежи, выплачиваемые перевозчиками по дороге и при пересечении границ [4, с.38].

Республика Казахстан принимает участие в 2-х фазах проекта: NELTI-1 и NELTI-2. Следует отметить, что Шелковый путь — это не один маршрут, а целая сеть многочисленных дорог, обслуживающих бизнесы в странах, не имеющих выхода к морю, и таким образом обогащающая экономику этих стран и соединяющая их с крупнейшими мировыми рынками.

Наиболее серьезные проблемы и барьеры были выявлены при пересечении государственных границ, а основной источник проблем — взятость или открытая коррупция таможенных органов при прохождении через автомобильные пункты пропуска. Серьезные проблемы возникли у перевозчиков на российско-латвийской, кыргызско-узбекской и казахстанско-российской границах [11, с.23].

С целью устранения узких мест и барьеров, которые наиболее остро встали при осуществлении проекта NELTI, представительство IRU в регионе СНГ сконцентрировало свои усилия на оказании содействия осуществлению перевозок и расширению возникших конфликтных ситуаций в тех случаях, когда поддержки Координационных центров было недостаточно, когда требовалось воздействие на ситуацию на системном уровне. Были начаты процедуры, которые имеют своей целью подключение государств, по территории которых проходят перевозки в рамках проекта NELTI, к системе предварительного электронного декларирования грузов TIR—EPD. Начиная с 1 января 2008 г. электронное предварительное декларирование грузов уже введено в качестве обязательного условия при пересечении границы Европейского союза [4, с.38].

Концепция Второй фазы проекта NELTI заключалась в том, что по итогам первой фазы проекта NELTI подготовлена Дорожная карта по развитию евроазиатских автотранспортных связей, предусматривающая реализацию мер двустороннего, регионального и многостороннего характера по развитию автотранспортных сообщений между Азией и Европой. Ее практическая реализация с учетом уже достигнутых результатов,

созданного информационного ресурса и полученной политической поддержки могут послужить основой для начала Второй фазы NELTI [14].

В рамках Второй фазы NELTI продолжено развитие системы регулярных автоперевозок между странами Азии и Европы с вовлечением Китая в эту систему, реализованы меры, зафиксированные в Меморандумах о взаимопонимании и региональных соглашениях, направленных на развитие евроазиатских транспортных связей, устранение барьеров, упрощение процедур пересечения границ и последовательную правовую гармонизацию в транзитных странах и др.

Страны-члены Евразийского экономического союза также довольно тесно сотрудничают в сфере транспортной логистики и принимают активное участие в реализации соответствующих проектов. Одним из примеров такого сотрудничества, стало образование Объединенной транспортно-логистической компании, которая имеет огромное значение для стран Евразийского экономического союза.

В рамках Международного бизнес-форума, проходившего в Сочи в мае 2012 г., главами железных дорог России, Казахстана и Беларуси было подписано соглашение о развитии транспортно-логистической системы Единого экономического пространства «Стратегическое партнерство 1520». Была достигнута договоренность об объединении усилий и углубления сотрудничества в области развития транспортно-логистической системы, ориентированной на предоставление качественных и конкурентоспособных услуг в рамках ЕЭП, а в перспективе — на пространстве колеи 1520.

Далее развитие совместного проекта конкретизировалось и наполнялось организационными мероприятиями по его реализации. 12 ноября 2012 г. в г. Астане на III Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520: Центральная Азия» был представлен проект создания и перспектив развития объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран-членов единого экономического пространства (с сентября 2014 г. ЕАЭС).

Немного позже, 20 июня 2013 г., национальными железнодорожными компаниями России, Казахстана и Беларуси было подписано соглашение о создании Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), которая будет заниматься перевозкой контейнерных грузов в рамках Единого экономического пространства, в том числе на транзитных маршрутах между Европой и Азией. Документ был подписан в рамках Петербургского

международного экономического форума в присутствии глав государств России, Казахстана и Беларуси. Свои подписи под соглашением поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент АО НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) Аскар Мамин и начальник Белорусской железной дороги (БЖД) Владимир Морозов. Как отмечается в соглашении, ОТЛК создается в форме акционерного общества. После получения согласия государственных органов, в уставный капитал будут внесены акции или доли участия в подвижного состава и терминалов (ОАО «ТрансКонтейнер», АО «Кеден-транссервис», АО «Казтранссервис» и пр.), транспортно—логистических компаниях (ОАО «РЖД Логистика»), а также вагоны для перевозки контейнеров, контейнеры и необходимое для деятельности имущество железнодорожных грузовых терминалов на станциях Забайкальск (Россия), Достык (Казахстан), Алтынколь (Казахстан), Брест-Северный (Беларусь). Передаваемое в оплату акций ОТЛК имущество будет вноситься по рыночной оценке, определенной независимым оценщиком из числа ведущих международных компаний [6].

Также главами железных дорог России, Беларуси и Казахстана был подписан план-график мероприятий по созданию Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), который определяет последовательность решений на уровне железных дорог и на уровне правительств с тем, чтобы иметь возможность в первом квартале 2014 г., завершив все юридические аспекты, запустить работу ОТЛК. Сформирована совместная команда из сотрудников трех железных дорог, ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД-Логистика» во главе с советником президента ОАО «РЖД» Жанар Рымжановой [2].

Кроме того было достигнуто принципиальное соглашение о переходе на единую тарифную ставку за контейнеро-километр при транзите в направлении Китай—Европа—Китай. Это связано с интересом, проявленным провинцией Чунцин (КНР) к незамедлительному использованию железнодорожного транзита через территорию России, Беларуси и Казахстана для перевозки китайских грузов в Европу и импорта европейских грузов в Китай [7].

В своей целевой бизнес-модели ОТЛК представляет собой железнодорожный оператор, объединяющий инфраструктурные активы по перевозке трёх стран и предоставляющий услуги железнодорожной перевозки контейнеров и крытых вагонов, а также услуги экспедирования на внешних транспортных потоках (импорт и транзит через пространство

ЕЭП). Управление парком вагонов вновь объединённой компании в странах ЕЭП должно строиться на основе достижения наилучших экономических и технологических показателей, что позволит минимизировать оборот вагона и увеличить скорости доставки грузов. Создание Единого экономического пространства позволило вплотную подойти к решению вопроса евро-азиатского транзита.

Создание ОТЛК ориентировано на развитие перевозок контейнерными поездами грузопотока в направлении Китай — Западная Европа, который, по экспертным оценкам, к 2020 году может вырасти в 30—40 раз. Разработчики концепции создания белорусско-российско-казахстанского оператора рассчитывают занять 60 % рынка контейнерных грузоперевозок в данном направлении и обслуживать около 7 % товарооборота между Китаем и Европой.

Для этого предполагается создать сеть терминал-логистических центров по всему маршруту — от границы Казахстана с Китаем до западной границы Беларуси, внедрить одну технологию обслуживания грузов, за счет чего будет повышена скорость доставки грузов, и единые тарифные ставки. При этом уже сегодня меньшие сроки доставки грузов железнодорожным транспортом по сравнению с морскими перевозками (в 2 — 2,5 раза быстрее) создают конкурентные преимущества для развития белорусско-российско-казахстанского проекта [10].

Планируется, что в будущем объединенная компания будет оказывать не только традиционные услуги по транспортировке и управлению складскими помещениями, но и складированию, перегрузке, дополнительным услугам со значительной добавленной стоимостью. Кроме того, железнодорожные администрации не исключают развития комбинированных перевозок ОТЛК [10].

В соответствии с бизнес-планом, общий грузооборот ОТЛК к 2020 г. превысит 4 млн. двадцатифутовый эквивалент. Дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры к 2020 г. составит около 1,6 млрд. дол. США. Кумулятивный вклад в ВВП стран ЕЭП к 2020 г., согласно расчетам, составит 11,3 млрд. долларов США, в том числе для России — почти 5 млрд. долларов США, для Казахстана — 5,3 млрд. долларов США, для Беларуси — около 1 млрд. долларов США [1].

С целью обеспечения роста внутренних и международных перевозок, в том числе транзитных, ОТЛК будет осуществлять инвестиции в подвижной

состав, контейнеры, терминалы и IT-инфраструктуру, которые к 2020 г. составят около 6,2 млрд. долларов США накопленным итогом. Капитальные вложения будут осуществляться за счет собственных и заемных средств ОТЛК без привлечения дополнительных средств учредителей.

Основной объем инвестиций приходится на период 2016—2019 гг. и не потребует привлечения дополнительных взносов акционеров и субсидий от государства. [6]

Концепцию совместного предприятия готовила Boston Consulting Group, согласно которой компания получит приграничные терминалы на станциях Достык и Хоргос (Казахстан), Брест (Беларусь) и Забайкальск (Россия). Их общая стоимость — 541 млн. дол. США. Еще на 144 млн. дол. США ОТЛК получит «сухие» порты (в Москве, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге, Новосибирске, Алма-Ате, Астане и Минске). Парк платформ компании будет стоить 5,4 млрд. дол. США, парк контейнеров — 589 млн. дол. США. Наибольший вклад будет со стороны России — 24,4 тыс. платформ и более 59 тыс. контейнеров. Казахстан внесет в ОТЛК 4,5 тыс. платформ и 3 тыс. контейнеров, Беларуси — 1,2 тыс. платформ и 3 тыс. контейнеров [7].

На сегодняшний день ОТЛК является одним из немногих реальных бизнес-проектов в рамках интеграционных процессов ЕЭП и единственным, направленным на консолидацию инфраструктурных отраслей. Создание ОТЛК позволит сформировать инфраструктурную платформу для реализации других масштабных экономических проектов в рамках ЕЭП, а инвестиции в ОТЛК позволят обслуживать транспортные потребности экономик стран Таможенного союза и сопредельных государств на современном уровне [2].

Существуют и иные проекты, реализуемые сегодня странами-партнерами по Евразийскому экономическому союзу. На сегодняшний день регион Казахстана позиционируется в качестве связующего звена между Европой и Азиатско-Тихоокеанскими странами. К примеру, развитие транспортных артерий в направлении из Китая в Европу в итоге может привести к сокращению сроков перевозки грузов не менее чем в 4 раза.

В сфере автомобильного транспорта этому способствует мегапроект «Западная Европа-Западный Китай». История проекта начинается с обращения в 2005 г. тогдашнего Президента Татарстана М.Шаймиева к президенту Казахстана Н.Назарбаева с предложением о создании нового

автодорожного маршрута Санкт-Петербург — Вологда — Кострома — Киров — Казань — Оренбург — граница Казахстана [12, с.198].

22 сентября 2008 г. Казахстан и Россия подписали меморандум о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту «Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — Актобе — Алматы — граница КНР». А 16 апреля 2009 г. в г. Пекине Минтранс Казахстана и Министерством коммуникаций КНР подписали меморандум о взаимопонимании создания автотранспортного коридора «Западный Китай — Западная Европа». Протяженность коридора «Санкт-Петербург — Москва — Казань — Оренбург — Актобе — Кызылорда — Шымкент — Тараз — Алматы — Хоргос — Урумчи — Ланьчжоу — Чжэнчжоу — Ляньюньган» составляет 8445 км.

Общая протяженность данного коридора, пересекающего территорию России, Казахстана и Китая, составляет 8 445 км. Из них наибольшая часть (3425 км) проходит по территории Китая, 2787 км — по территории Республики Казахстан и 2233 км — по территории Российской Федерации [13].

Полностью завершить строительство автобана запланировано к 2015 г. Основными преимуществами данного проекта, по сравнению с существующим автодорожным Транссибом является его протяженность и время нахождения в пути. Если по Транссибу время нахождения в пути 14 суток, то по коридору «Западный Китай — Западная Европа» от порта Ляньюньгань до границ с европейскими государствами время в пути составит около 10 суток.

Заключение. В статье мы рассмотрели важнейшие транснациональные транспортно-логистические проекты на евразийском геоэкономическом пространстве, выяснили основные задачи, поставленные в ходе их реализации и дальнейшие перспективы. Нами был рассмотрен проект «Логистика янтарного побережья», направленный на расширение логистического взаимодействия между регионом Балтийского моря, Беларусью, Россией Украиной. Особое внимание было уделено совместным транспортно-логистическим проектам Китая и Казахстана, связанным с возрождением Шелкового пути. В той же мере нами была изучена Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива (NELTI) Международного союза автотранспорта (IRU), являющаяся важнейшим шагом стратегии по соединению бизнеса Азии и Европы на всей территории Евроазиатского континента со всеми основными мировыми рынками, а также тесно связанной с возрождением Шелкового пути.

Нами были рассмотрены транспортно-логистические проекты, осуществляемые странами-членами ЕАЭС. Одним из примеров такого сотрудничества, стало образование Объединенной транспортно-логистической компании, которая представляет собой железнодорожный оператор, объединяющий инфраструктурные активы по перевозке трёх стран и предоставляющий услуги железнодорожной перевозки контейнеров и крытых вагонов, а также услуги экспедирования на внешних транспортных потоках. Следует отметить, что этот проект имеет огромное значение для стран ЕАЭС. Нами также были рассмотрен проект транснационального автомобильного транспортного коридора «Западная Европа—Западный Китай».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Большая железная дорога [Электронный ресурс] <http://expert.ru> / Режим доступа: <http://expert.ru/2013/11/7/bolshaya-zheleznaya-doroga> — Дата доступа: 19.04.2015.
2. Главы железных дорог России, Белоруссии и Казахстана согласовали план-график создания Транспортно-логической компании. [Электронный ресурс] <http://press.rzd.ru> / Режим доступа: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&id=277226. — Дата доступа: 19.04.2015.
3. Значение Нового трансконтинентального моста // Китайский информационный Интернет-центр. — 2006, 16 мая // Режим доступа: <http://china.org.cn/russian/237823>. — Дата доступа: 07.04.2015.
4. Кузнецов, А.Л. Программа НЕЛТИ. Практическая реализация / А.Л. Кузнецов // Контейнерный Бизнес. — 2009. — №2 (24). — С.36—39.
5. Новый азиатско-европейский трансконтинентальный мост — Шелковый путь будущего // Китайский информационный Интернет-центр. — 2004. — Режим доступа: <http://www.china.org.cn>. — Дата доступа: 10.04.2015.
6. Объединенная транспортно-логистическая компания [Электронный ресурс] <http://press.rzd.ru> / Режим доступа: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&id=82218. — Дата доступа: 19.04.2015.
7. Объединенная транспортно-логистическая компания («ОТЛК») [Электронный ресурс] <http://ru.wikipedia.org> / Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/ОАО_Объединенная_транспортно-логистическая_компания_\(«ОТЛК»\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/ОАО_Объединенная_транспортно-логистическая_компания_(«ОТЛК»)). — Дата доступа: 19.04.2015.
8. Проект «Логистика янтарного побережья» может принести значительный экономический эффект Беларуси. [Электронный ресурс] <http://mbc.by/> / Режим доступа: http://mbc.by/index.php?option=com_content&view=article&id=1453:-q-q&catid=108:2011-07-14-10-50-47&Itemid=789. — Дата доступа: 15.04.2015.

9. Проект «Логистика янтарного побережья» с участием Беларуси завершится в марте 2014 года. [Электронный ресурс] http://business_news.complexdoc.ru/. Режим доступа: http://business_news.complexdoc.ru/1103214. Дата доступа: 15.04.2015.
10. Создание ОТЛК может поспособствовать росту транзита по БЖД [Электронный ресурс] <http://www.interfax.by/> Режим доступа: <http://www.interfax.by/article/102908>. — Дата доступа: 19.04.2015.
11. Степанов, В. В рамках проекта NELTI — по Великому шёлковому пути / В. Степанов // Автоперевозчик. — 2009. — №3 (102). — С. 20—24.
12. Сыроежкин, К. Казахстан — Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству / К. Сыроежкин. — Кн. 2. — Алматы, 2010. — С.198
13. Транспортная логистика Казахстана: Море проектов и перспектив [Электронный ресурс] <http://portnews.ru> / Режим доступа: <http://portnews.ru/digest/11647/>. — Дата доступа: 05.04.2013
14. Amber Coast Logistics — Connecting remote areas. [Электронный ресурс] <http://www.ambercoastlogistics.eu/> Режим доступа: <http://www.ambercoastlogistics.eu/project>. — Дата доступа: 15.04.2015.
15. New Eurasian land transport initiative IRU / G. Verberne // JURA MOPE SEA. — 2010 г. — Vol. 56, № 1. — P. 46—47.

Modern international transportation and logistics projects (Veronika Bogdel)

The article observes the most important multinational transport and logistics projects. The main tasks of the projects are set out and the prospects for their implementation are considered. The implementation process of the "Amber Coast Logistics" project in the Baltic Sea region is comprehensively analyzed. The author pays special attention to the joint China and Kazakhstan transport and logistics projects, and observes the New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI) of International road transport Union (IRU). The author also assesses transport and logistics projects carried out by the EAEU member states, in particular the project "Western Europe-Western China". The necessity of the development of similar projects in the post-Soviet countries is proved.

Статья поступила 25.05.2015 г.

e-mail автора для контактов: veronika.bogdel@gmail.com