

ENPI 2011 / 264 459

## Логистические процессы и морские магистрали II

в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове,  
Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине

*Проект мастер-плана «LOGMOS» – Приложение 8*

*Проведение МКА для пилотных проектов, 2011-2013 гг.*

*Октябрь 2013 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Egis International / Dornier Consulting



## СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ.....	2
2	РЕЗУЛЬТАТЫ МКА: ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ .....	9
3	ПРОЕКТЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОРУМЕ ТРАСЕКА .....	17

## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Перечень пилотных проектов с указанием суммарных баллов .....	10
Таблица 2: Краткая оценка проектов, определенных в рамках проекта IDEA .....	17

## ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Шаблон матрицы МКА – Пять групп критериев.....	3
Иллюстрация 2: Отдельные критерии на макро- и микроуровне – шаблон .....	5
Иллюстрация 3: Рейтинг пилотных проектов по макро-баллам .....	9
Иллюстрация 4: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 1 – 4 .....	12
Иллюстрация 5: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 5 – 8 .....	13
Иллюстрация 6: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 9 – 12 .....	14
Иллюстрация 7: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 13 – 16 .....	15
Иллюстрация 8: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 17 – 19 .....	16



## 1 ВВЕДЕНИЕ

Многокритериальный анализ (МКА) является одним из инструментов, применяемых в рамках мастер-плана для оценки актуальности каждого пилотного проекта «LOGMOS» с точки зрения повышения эффективности сети ТРАСЕКА, а также соответствия сети ТРАСЕКА требованиям TEN-T в контексте интеграции.

На каждый пилотный проект «LOGMOS» на ранней стадии его оценки составляются два основных документа: Краткое описание проекта (или информационный листок) и Матрица многокритериального анализа (МКА). С краткими описаниями проектов можно ознакомиться в [Приложении 9, часть II](#).

МКА предполагает назначение баллов в отношении определенных критериев, эти баллы взвешиваются и суммируются для получения общего балла. Эта процедура применяется последовательно ко всем проектам, независимо от их характера или сектора, поэтому оценки проектов можно сравнивать непосредственно в целях определения приоритетности проектов или их отбора.

Проведению МКА предшествовала разработка шаблона, позволяющего произвести стандартизованную оценку проекта (Иллюстрация 1). Содержание матрицы МКА было разработано совместно с заинтересованными сторонами коридора ТРАСЕКА с учетом следующих факторов:

- Передовой опыт ЕС в определении и развитии сетей;
- Применимость метода МКА для отбора проектов морских магистралей и международных логистических центров;
- Взаимосвязей между морскими магистралями и логистическими процессами.

МКА проводился в 2011, 2012 и 2013 гг. соответственно.

Матрица МКА включает две колонки критериев, каждая колонка делится на пять групп, которые, в свою очередь, подразделяются на подгруппы и отдельные критерии. Две основные колонки классифицируются следующим образом:

- Макро-анализ, в котором балл выставляется для каждой группы критериев

Макро-анализ позволяет оценить значимость каждого пилотного проекта с точки зрения его интеграции в TEN-T и коридор ТРАСЕКА.

- Микро-анализ, в рамках которого оценивается каждый индивидуальный критерий (Иллюстрация 2). Этот анализ рассматривает конкретные параметры каждого проекта более подробно. Микро-МКА позволяет оценить значимость каждого проекта для основной сети ТРАСЕКА.



Иллюстрация 1: Шаблон матрицы МКА – Пять групп критериев

МКА «LOGMOS»			МАКРО			МИКРО [a]		
№	гг.		Вес	Балл	Результат	Вес	Балл	Результат
<b>1</b>		<b>Государственная политика и политическая поддержка</b>	<b>40%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>40%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
макро	1А	Заинтересованность и подход к участию	0%	3	0			
макро	1В	Приоритетность для сети ТРАСЕКА	0%	4	0			
<b>2</b>		<b>Региональная интеграция</b>	<b>20%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>20%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
макро	2А	Совершенствование существующей сети	0%	5	0.0			
макро	2В	Трансграничное сотрудничество	0%	5	0.0			
макро	2С	Важность для стран, не имеющих выхода к морю	0%	5	0.0			
<b>3</b>		<b>Техническая часть</b>	<b>15%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>15%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
макро	3А	Морское сообщение и услуги, логистика	0%	5	0.0			
макро	3В	Содействие торговле и устранение искусственных барьеров	0%	5	0.0			
макро	3С	Зрелость	0%	3	0.0			
<b>4</b>		<b>Экономическая часть</b>	<b>15%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>15%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
макро	4А	СВА	0%	4	0.0			
макро	4В	Предполагаемые макроэкономические параметры	0%	4	0.0			
<b>5</b>		<b>Экологическая часть</b>	<b>10%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>10%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
макро	5А	Воздействие на окружающую среду	0%	3	0.0			
			<b>ОБЩИЙ БАЛЛ МАКРОАНАЛИЗА</b>			<b>ОБЩИЙ БАЛЛ МИКРОАНАЛИЗА</b>		
			<b>0.0%</b>			<b>0.0%</b>		

[a] Если микро-критерий считается неприменимым (НП), его вес перераспределяется между всеми остальными критериями группы пропорционально их первоначальному весу.

Пять групп критериев, представленных на Иллюстрация 1, можно описать следующим образом:

- Государственная политика и политическая поддержка – соответствие заявленным целям государственной политики стран ЕС и коридора ТРАСЕКА, а также уже демонстрируемый ими уровень поддержки и ответственности, приоритетность мер в рамках сети.
- Региональная интеграция – место реализации проекта и степень содействия проекта интермодальным и международным связям.
- Техническая часть – включение в проект мероприятий, направленных на развитие технологий перевозок и логистики, включая информационные технологии, с



## Логистические процессы и морские магистрали II

приоритетом обеспечения оперативной совместимости видов транспорта, стран и ведомств.

- Экономическая часть – ожидаемое воздействие на затраты, прибыльность и перспективы регионального развития.
- Экологическая часть – предполагаемая степень перераспределения грузов между различными видами транспорта; связанное с проектом влияние на выбросы углекислого газа и других вредных веществ; а также вся экологическая специфика.

Балльная оценка ведется по шкале от 0 до 5, где «0» соответствует наихудшему случаю, а «5» – наилучшему. Баллы, как правило, имеют целочисленные значения, но дробные значения тоже учитываются.

Последним элементом МКА является присвоение весовых коэффициентов. Каждая из групп критериев имеет свой вес, а сумма их равна 100%. Наибольший вес присвоен группе критериев «Государственная политика и политическая поддержка», а наименьший – группе критериев «Экологическая часть».

Каждой из подгрупп и каждому из критериев, входящих в состав группы, тоже присваивается определенный весовой коэффициент. Воздействие балла по одному критерию на общий результат микроанализа прямо пропорционально произведению веса этого критерия в соответствующей группе и веса самой группы.

Некоторые критерии неприменимы к конкретному проекту. В таких случаях в матрице вместо балла указывается значение «НП». Вес такого критерия автоматически перераспределяется между прочими критериями, входящими в группу, пропорционально их первоначальным значениям. Таким образом, значение критерия «НП» отражается на конечном результате не как нулевой балл.



Иллюстрация 2: Отдельные критерии на макро- и микроуровне – шаблон

МКА «LOGMOS»		Проект представляет взаимный интерес	Проект представляет интерес для коридора ТРАСЕКА	МАКРО			МИКРО [a]		
№	гг.			Вес	Балл	Результат	Вес	Балл	Результат
<b>1</b>		<b>Государственная политика и политическая поддержка</b>	<b>40%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>40%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	
<b>макро</b>	<b>1А</b>	<b>Заинтересованность и подход к участию</b>	<b>Заинтересованность и подход к участию</b>	0%	3	0			
микро	1А.1	Сильная заинтересованность	Сильная заинтересованность						
микро	1А.2	Вовлечение частного сектора	Сильное вовлечение частного сектора / Необходимость схемы ГЧП						
микро	1А.3	Поддержка конкуренции	Поддержка конкуренции						
микро	1А.4	Поддерживается странами ЕС на правах заинтересованной стороны	Пользуется поддержкой в стране, граничащей со страной коридора ТРАСЕКА						
<b>макро</b>	<b>1В</b>	<b>Приоритетность для сети ТРАСЕКА</b>	<b>Приоритетность для сети ТРАСЕКА</b>	0%	4	0			
микро	1В.1	Приоритетный проект на уровне коридора ТРАСЕКА (более одной страны)	Приоритетный проект на уровне коридора ТРАСЕКА (более одной страны)						
микро	1В.2	Расположение в пределах Сети ТРАСЕКА	Расположение в пределах Сети ТРАСЕКА						
микро	1В.3	Связь между основными промышленными территориями или возможность участия в цепочке поставок	Связь между основными промышленными территориями или возможность участия в цепочке поставок						
микро	1В.4	Связан с политикой ЕС	Связан с политикой ЕС и содействует совершенствованию общей политики в коридоре ТРАСЕКА						
микро	1В.5	Для проектов ММ — соответствие критериям макроуровня проекта ММ I; для проектов МЛЦ — соответствие критериям проекта МЛЦ I	Для проектов ММ — соответствие критериям макроуровня проекта ММ I; для проектов МЛЦ — соответствие критериям проекта МЛЦ I						
<b>2</b>		<b>Региональная интеграция</b>	<b>20%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>20%</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	
<b>макро</b>	<b>2А</b>	<b>Совершенствование существующей сети</b>	<b>Совершенствование существующей сети</b>	0%	5	0.0			
микро	2А.1	Расположение в Сети ТРАСЕКА с выходом на Европу	Расположение в пределах Сети ТРАСЕКА						
микро	2А.2	Вовлечение основных транспортных узлов	Вовлечение основных транспортных узлов						
микро	2А.3	Сообщение с транспортными узлами и портами	Сообщение с транспортными узлами и портами						
микро	2А.4	Важность для городов и промышленных районов	Вовлечение городов и промышленных районов						
микро	2А.5	Формирование отсутствующих связей и устранение узких мест	Формирование отсутствующих связей и устранение узких мест						
<b>макро</b>	<b>2В</b>	<b>Трансграничное сотрудничество</b>	<b>Трансграничное сотрудничество</b>	0%	5	0.0			
микро	2В.1	Трансграничные участки	Трансграничные участки						
микро	2В.2	Операционная совместимость сети с ЕС	Операционная совместимость сети в пределах региона						
микро	2В.3	Обеспечение надлежащего доступа к регионам ЕС	Обеспечение надлежащего доступа ко всем / нескольким странам ТРАСЕКА						
<b>макро</b>	<b>2С</b>	<b>Важность для стран, не имеющих выхода к морю</b>	<b>Важность для стран, не имеющих выхода к морю</b>	0%	5	0.0			
микро	2С.1	Улучшение доступа к рынкам для стран, не имеющих выхода к морю	Улучшение доступа к рынкам для стран, не имеющих выхода к морю						



Логистические процессы и морские магистрали II

3		Техническая часть		15%	0.0	0.0	15%	0.0	0.0
макро	3А	<b>Морское сообщение и услуги, логистика</b>	<b>Морское сообщение и услуги, логистика</b>	0%	5	0.0			
микро	3А.1	Содействие технологическому развитию логистики и ММ	Содействие технологическому развитию логистики и ММ						
микро	3А.2	Повышение или сохранение качества инфраструктуры с точки зрения эффективности, надежности и безопасности	Повышение или сохранение качества инфраструктуры с точки зрения эффективности, надежности и безопасности						
микро	3А.3	Обеспечение оптимальной интеграции различных видов транспорта	Обеспечение оптимальной интеграции различных видов транспорта						
микро	3А.4	Морские или внутренние водные пути для ММ Логистические узлы или технологии для логистики	Морские или внутренние водные пути для ММ Логистические узлы или технологии для логистики						
микро	3А.5	Взаимосвязь между логистикой и морскими путями	Взаимосвязь между логистикой и морскими путями						
макро	3В	<b>Содействие торговле и устранение искусственных барьеров</b>	<b>Содействие торговле и устранение искусственных барьеров</b>	0%	5	0.0			
микро	3В.1	Повышение надежности и привлекательности услуг	Повышение надежности и привлекательности услуг						
микро	3В.2	Социальные условия, доступность для всех пользователей	Социальные условия, доступность для всех пользователей						
микро	3В.3	Реализация и развертывание интеллектуальных транспортных систем, включая мероприятия, обеспечивающие регулирование движения транспорта	Реализация и развертывание интеллектуальных транспортных систем, включая мероприятия, обеспечивающие регулирование движения транспорта						
микро	3В.4	Мультимодальное формирование графика	Мультимодальное формирование графика						
микро	3В.5	Информационные услуги (например, предварительный обмен информацией)	Информационные услуги (например, предварительный обмен информацией)						
микро	3В.6	Планирование использования пропускной способности, услуги онлайн бронирования и оформления комплексных билетов	Планирование использования пропускной способности, услуги онлайн бронирования и оформления комплексных билетов						
микро	3В.7	Устранение / понижение административных и технических барьеров	Устранение / понижение административных и технических барьеров						
микро	3В.8	Привлекательность — безопасность и надежность	Привлекательность — безопасность и надежность						
макро	3С	<b>Зрелость</b>	<b>Зрелость</b>	0%	3	0.0			
микро	3С.1	Качество морских, портовых и интермодальных услуг, а также сухопутных путей сообщения	Качество морских, портовых и интермодальных услуг, а также сухопутных путей сообщения						
микро	3С.2	Функциональное партнерство	Функциональное партнерство						
микро	3С.3	Участие нескольких заинтересованных сторон	Участие нескольких заинтересованных сторон						



Логистические процессы и морские магистрали II

4	4	Экономическая часть		15%	0.0	0.0	15%	0.0	0.0
макро	4A	СВА	СВА	0%	4	0.0			
микро	4A.1	Содействие региональному развитию	Содействие региональному развитию						
микро	4A.2	Повышение качества услуг и непрерывности грузопотоков	Повышение качества услуг и непрерывности грузопотоков						
микро	4A.3	Привлечение дополнительных грузопотоков	Привлечение дополнительных грузопотоков						
микро	4A.4	Экономическая целесообразность (внешняя и внутренняя)	Экономическая целесообразность (внешняя и внутренняя)						
микро	4A.5	Потенциал интеграции в экономическую деятельность ЕС	Потенциал релевантности для экономической деятельности стран-соседей ЕС						
микро	4A.6	Затраты	Затраты						
микро	4A.7	Эффекты перетока	Эффекты перетока						
макро	4B	Предполагаемые макроэкономические параметры	Предполагаемые микроэкономические параметры	0%	4	0.0			
микро	4B.1	Уровень и планы инвестирования	Уровень и планы инвестирования						
микро	4B.2	Коммерческая привлекательность	Коммерческая привлекательность						
5	Экологическая часть			10%	0.0	0.0	10%	0.0	0.0
макро	5A	Воздействие на окружающую среду	Воздействие на окружающую среду	0%	3	0.0			
микро	5A.1	Перераспределение между видами транспорта	Перераспределение между видами транспорта						
микро	5A.2	Сокращение вредных для общества внешних последствий (экстерналий)	Сокращение вредных для общества внешних последствий (экстерналий)						
микро	5A.3	Снижение выбросов CO2	Снижение выбросов CO2						
микро	5A.4	Устойчивость к климатическим воздействиям и, если требуется, стихийным бедствиям	Устойчивость к климатическим воздействиям и, если требуется, стихийным бедствиям						
микро	5A.5	Конкретные экологические показатели	Конкретные экологические показатели						
микро	5A.6	Обеспечение топливной безопасности за счет использования альтернативных (в частности, с низким или нулевым уровнем выбросов углерода) источников энергии и двигателей	Обеспечение топливной безопасности за счет использования альтернативных (в частности, с низким или нулевым уровнем выбросов углерода) источников энергии и двигателей						
				<b>ОБЩИЙ БАЛЛ МАКРОАНАЛИЗА</b>			<b>ОБЩИЙ БАЛЛ МИКРОАНАЛИЗА</b>		
				<b>0.0%</b>			<b>0.0%</b>		

[a] Если микро-критерий считается неприменимым (НП), его вес перераспределяется между всеми остальными критериями группы пропорционально их первоначальному весу.

По результатам МКА определяются два процентных показателя: один по результатам макроанализа и один по результатам микроанализа. Общий балл в 100% может быть присвоен проекту, идеально соответствующему направлениям и целям государственной политики стран ЕС и/или коридора ТРАСЕКА, который потенциально может внести значительный вклад в выполнение поставленных задач, является обоснованным с технической, экономической, коммерческой и экологической точек зрения, пользуется мощной поддержкой и, следовательно, имеет высокую вероятность успешной реализации.

С течением временем каждый из 19 пилотных проектов «LOGMOS» развивался и уточнялся, проводились консультации с заинтересованными сторонами государственного и частного секторов, возникали обстоятельства, влияющие на ход реализации соответствующих проектов. Следовательно, с течением времени баллы изменялись. В



## Логистические процессы и морские магистрали II

данном приложении баллы были обобщены и представлены в табличной и графической форме, демонстрируя их изменение с момента запуска процесса в 2011 году.

Таблицы и графики сопровождаются краткими комментариями, объясняющими причины:

- начисления баллов значительно выше или ниже среднего;
- значительных изменений с течением времени;
- большого расхождения между макро- и микро-баллами.

Помимо этого представлен графический рейтинг проектов в зависимости от их средних макро-баллов за анализируемый период.

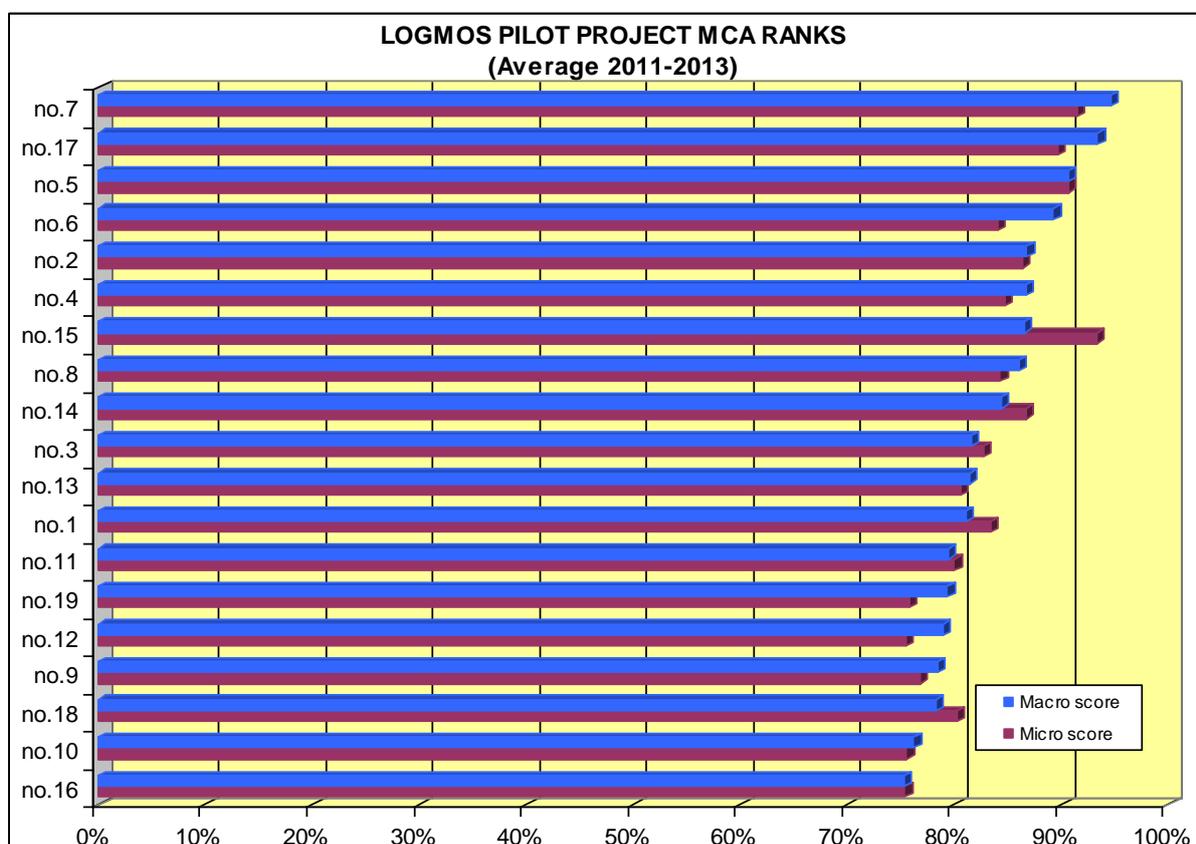


## 2 РЕЗУЛЬТАТЫ МКА: ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ

На Иллюстрация 3 ниже 19 пилотных проектов с присвоенными номерами расположены в порядке убывания их средних совокупных макро-баллов. На последующих страницах:

- Приведен перечень проектов с указанием их названий и начисленных в 2011, 2012 и 2013 годах микро- и макро-баллов (Таблица 1).
- Приведены баллы по каждому проекту с разбивкой по группам (государственная политика и политическая поддержка, региональная интеграция и т.д.), с отражением в графической форме, а также с кратким объяснением причин значительных изменений во времени или больших расхождений между макро- и микро-баллами (с Иллюстрация 4 до Иллюстрация 8).
- Дана расшифровка условных цветовых обозначений под Иллюстрация 8.

**Иллюстрация 3: Рейтинг пилотных проектов по макро-баллам**





Логистические процессы и морские магистрали II

Таблица 1: Перечень пилотных проектов с указанием суммарных баллов

no	Projects/Проект	Macro				Micro			
		2011	2012	2013	AVE	2011	2012	2013	AVE
no.1	Pilot project: IMPROVING EXISTING TRANS-CASPIAN SHIPPING LINKS BAKU-TURKMENBASHI / RO-RO АЗЕРБАЙДЖАН - ТУРКМЕНИСТАН: КМ2 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ ЧАСТЬ II – МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (TIR) / ТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (PO-PO)	79%	82%	82%	81%	82%	84%	84%	83%
no.2	Pilot project: AZERBAIJAN - KAZAKHSTAN: CS1 BAKU-AKTAU PILOT PROJECT / PART I – RAIL-FERRY LINE АЗЕРБАЙДЖАН - КАЗАХСТАН: КМ1 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ - АКТАУ ЧАСТЬ I – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ	90%	88%	83%	87%	90%	87%	82%	86%
no.3	Pilot project: AZERBAIJAN - KAZAKHSTAN: CS1 BAKU-AKTAU PILOT PROJECT/ PART II – TIR TRUCK / RO-RO SERVICE АЗЕРБАЙДЖАН - КАЗАХСТАН: КС1 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ-АКТАУ ЧАСТЬ II – МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (TIR) / ТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (PO-PO)	76%	83%	86%	82%	77%	84%	87%	83%
no.4	Pilot project: AZERBAIJAN - TURKMENISTAN: CS2 BAKU-TURKMENBASHI PILOT PROJECT PART I – RAIL-FERRY LINE АЗЕРБАЙДЖАН - ТУРКМЕНИСТАН: КМ2 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ ЧАСТЬ I – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ	88%	86%	86%	87%	86%	84%	84%	85%
no.5	Pilot project: ARMENIA: YEREVAN INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE AT ZVARNOTS INTERNATIONAL AIRPORT, YEREVAN АРМЕНИЯ: ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ «ЗВАРНОЦ», Г. ЕРЕВАН	89%	89%	93%	91%	89%	89%	93%	91%
no.6	Pilot project: AZERBAIJAN: INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE AT THE NEW BAKU INTERNATIONAL SEA TRADE PORT, ALYAT АЗЕРБАЙДЖАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В БАКИНСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ АЛЯТ	93%	88%	87%	89%	88%	85%	79%	84%
no.7	Pilot project: GEORGIA - AZERBAIJAN: BLOCK CONTAINER TRAIN (BCT) POTI - TBILISI - BAKU PROJECT ГРУЗИЯ - АЗЕРБАЙДЖАН: ПРОЕКТ КОНТЕЙНЕРНОГО БЛОК-ПОЕЗДА (КБП) ПОТИ-БАКУ-ПОТИ	99%	93%	91%	95%	95%	90%	90%	91%
no.8	Pilot project: GEORGIA: INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE TBILISI AT THE TAM/VELI SITE, TBILISI ГРУЗИЯ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР «ТАМ / ВЕЛИ», Г. ТБИЛИСИ	89%	87%	83%	86%	87%	83%	83%	84%
no.9	Pilot project: KAZAKHSTAN: AKTAU INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE КАЗАХСТАН: ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР Г.АКТАУ	81%	77%	78%	78%	79%	76%	75%	77%



Логистические процессы и морские магистрали II

no.10	Pilot project: KYRGYZ REPUBLIC: OSH INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE	76%	76%	76%	76%	75%	75%	76%	76%
	КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В Г.ОШ								
no.11	Pilot project: MOLDOVA: LOGISTICS CENTRE AT THE FREE INTERNATIONAL AIRPORT MARCULESTI	82%	79%	77%	79%	81%	78%	81%	80%
	МОЛДОВА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ СВОБОДНЫЙ АЭРОПОРТ МАРКУЛЕШТЫ								
no.12	Pilot project: TAJIKISTAN: NIZHNIY PYANDJ INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE	78%	78%	81%	79%	75%	75%	76%	75%
	ТАДЖИКИСТАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В НИЖНЕМ ПЯНДЖЕ								
no.13	Pilot project: TURKMENISTAN: TURKMENBASHI PORT INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE	80%	81%	83%	81%	79%	80%	82%	81%
	ТУРКМЕНИСТАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В ТУРКМЕНБАШИ								
no.14	Pilot project: UKRAINE: INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE AT BORYSPIL AIRPORT COMMERCIAL PARK	85%	85%	83%	84%	89%	86%	85%	87%
	УКРАИНА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ КОММЕРЧЕСКИЙ ПАРК АЭРОПОРТА «БОРИСПОЛЬ»								
no.15	Pilot project: UKRAINE: INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE AT DRY PORT EUROTERMINAL, ODESSA	91%	86%	82%	87%	93%	94%	93%	93%
	УКРАИНА МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ СУХОЙ ПОРТ «ЕВРОТЕРМИНАЛ», ОДЕССА								
no.16	Pilot project: UZBEKISTAN: NAVOI AIRPORT INTERNATIONAL LOGISTICS CENTRE	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
	УЗБЕКИСТАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В АЭРОПОРТУ НАВОИ								
no.17	Pilot project: BLACK SEA ACTION PLAN 1 (BSAP 1): VARNA – ILIYCHEVSK – KERCH – POTI - BATUMI PILOT PROJECT	96%	92%	92%	93%	87%	92%	90%	90%
	ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ 1 ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА: «ВАРНА-ИЛЬИЧЕВСК-КЕРЧЬ-ПОТИ-БАТУМИ»								
no.18	Pilot project: SILK WIND		76%	80%	78%		78%	82%	80%
	«SILK WIND»								
no.19	Pilot project: TRANSIT UKRAINE		78%	81%	79%		75%	77%	76%
	ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ								



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 4: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 1 – 4

		no.1						no.2						no.3						no.4					
		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013	
		macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro
1	Policy and political support Региональная политика и поддержка	1.38	1.54	1.49	1.66	1.49	1.66	1.82	1.90	1.71	1.84	1.60	1.66	1.58	1.54	1.78	1.72	1.78	1.72	1.89	1.79	1.89	1.74	1.89	1.74
2	Regional integration. Региональная интеграция	1.00	0.91	1.00	0.91	1.00	0.91	0.94	0.97	0.94	0.95	0.94	0.95	0.80	0.85	0.88	0.89	0.88	0.90	0.82	0.95	0.82	0.95	0.82	0.95
3	Technical Технические характеристики	0.69	0.69	0.69	0.69	0.69	0.69	0.74	0.68	0.74	0.59	0.72	0.61	0.44	0.51	0.50	0.61	0.57	0.69	0.72	0.61	0.69	0.61	0.72	0.61
4	Economic Экономические характеристики	0.60	0.63	0.60	0.63	0.63	0.63	0.69	0.64	0.69	0.66	0.69	0.60	0.59	0.57	0.59	0.58	0.66	0.63	0.75	0.66	0.69	0.60	0.69	0.60
5	Environmental Вопросы защиты окружающей среды	0.30	0.33	0.30	0.33	0.30	0.33	0.30	0.30	0.30	0.30	0.20	0.30	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.20	0.30	0.20	0.30	0.20	0.30
	Total points (Max 5) Итого баллов (макс. 5)	3.97	4.09	4.08	4.21	4.11	4.21	4.49	4.49	4.38	4.33	4.15	4.12	3.80	3.86	4.14	4.21	4.29	4.33	4.38	4.30	4.29	4.20	4.32	4.20
	Total score Общий ранг	79%	82%	82%	84%	82%	84%	90%	90%	88%	87%	83%	82%	76%	77%	83%	84%	86%	87%	88%	86%	86%	84%	86%	84%
		79%	82%	82%	84%	82%	84%	90%	90%	88%	87%	83%	82%	76%	77%	83%	84%	86%	87%	88%	86%	86%	84%	86%	84%
		АЗЕРБАЙДЖАН - ТУРКМЕНИСТАН: КМ2 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ ЧАСТЬ II – МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (TIR) / ТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (PO-PO)						АЗЕРБАЙДЖАН - КАЗАХСТАН: КМ1 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ - АКТАУ ЧАСТЬ I – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ						АЗЕРБАЙДЖАН - КАЗАХСТАН: КС1 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ-АКТАУ ЧАСТЬ II – МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (TIR) / ТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (PO-PO)						АЗЕРБАЙДЖАН - ТУРКМЕНИСТАН: КМ2 ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ ЧАСТЬ I – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ					
	Комментарии по отобранным проектам	Турецкая ассоциация автомобильных перевозчиков чрезвычайно заинтересована в использовании ТРАСЕКА в качестве альтернативы маршрутам через Иран и Россию, при этом очень важно улучшение транскаспийского морского пути. Спрос со стороны частного сектора велик, и усиление конкуренции на маршруте сделает его более привлекательным.						Поддержка со стороны соседей и стран-членов ЕС менее выражена, чем ранее. Меньше фактов вовлечения заинтересованных сторон и создания партнерских отношений.						Технические аспекты проекта представляются более существенными, чем оказываемая ему политическая поддержка.											



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 5: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 5 – 8

		no.5						no.6						no.7						no.8					
		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013	
		macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro
1	Policy and political support Региональная политика и поддержка	1.71	1.81	1.71	1.81	1.82	1.93	1.78	1.59	1.49	1.48	1.49	1.24	2.00	1.87	1.69	1.66	1.58	1.61	1.56	1.52	1.45	1.39	1.34	1.34
2	Regional integration. Региональная интеграция	0.91	0.86	0.91	0.86	0.91	0.88	0.92	0.92	0.92	0.90	0.90	0.88	1.00	0.96	1.00	0.96	1.00	0.97	0.94	0.94	0.94	0.88	0.88	0.72
3	Technical Технические характеристики	0.60	0.60	0.60	0.60	0.68	0.69	0.72	0.66	0.72	0.64	0.69	0.59	0.72	0.65	0.72	0.65	0.72	0.65	0.69	0.65	0.69	0.63	0.66	0.63
4	Economic Экономические характеристики	0.75	0.70	0.75	0.70	0.75	0.70	0.75	0.75	0.75	0.73	0.75	0.73	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75
5	Environmental Вопросы защиты окружающей среды	0.50	0.48	0.50	0.48	0.50	0.48	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
Total points (Max 5) Итого баллов (макс. 5)		4.47	4.46	4.47	4.46	4.66	4.67	4.67	4.42	4.38	4.25	4.33	3.94	4.97	4.73	4.66	4.52	4.55	4.48	4.44	4.36	4.33	4.15	4.13	3.94
Total score Общий ранг		89%	89%	89%	89%	93%	93%	93%	88%	88%	85%	87%	79%	99%	95%	93%	90%	91%	90%	89%	87%	87%	83%	83%	79%
		89%	89%	89%	89%	93%	93%	93%	88%	88%	85%	87%	79%	99%	95%	93%	90%	91%	90%	89%	87%	87%	83%	83%	79%
		АРМЕНИЯ: ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ «ЗВАРТНОЦ», Г. ЕРЕВАН						АЗЕРБАЙДЖАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В БАКИНСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ АЛЯТ						ГРУЗИЯ - АЗЕРБАЙДЖАН: ПРОЕКТ КОНТЕЙНЕРНОГО БЛОК-ПОЕЗДА (КБП) ПОТИ-БАКУ-ПОТИ						ГРУЗИЯ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР «ТАМ / ВЕЛИ», Г.ТБИЛИСИ					
Комментарии по отобранным проектам								Строительство порта продвигается, однако снижена степень политической поддержки логистическому компоненту. Не была осознана необходимость заранее заинтересовать частный сектор.						Поддержка со стороны Азербайджана выражена слабее, после неудачного пилотного проекта, который, по мнению представителей промышленности, пострадал из-за завышенных цен на предлагаемые услуги.						Сохраняется неопределенность в отношении официальной поддержки проекта и выбранного местоположения.					



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 6: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 9 – 12

		no.9						no.10						no.11						no.12					
		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013	
		macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro
1	Policy and political support Региональная политика и поддержка	1.60	1.59	1.40	1.45	1.45	1.42	1.40	1.48	1.40	1.48	1.40	1.48	1.67	1.72	1.53	1.53	1.42	1.69	1.51	1.54	1.51	1.54	1.67	1.59
2	Regional integration. Региональная интеграция	0.80	0.82	0.80	0.77	0.80	0.77	0.80	0.81	0.80	0.78	0.80	0.78	0.80	0.78	0.80	0.78	0.80	0.78	0.78	0.73	0.78	0.73	0.78	0.73
3	Technical Технические характеристики	0.64	0.58	0.64	0.58	0.64	0.58	0.61	0.55	0.61	0.57	0.61	0.57	0.65	0.58	0.62	0.58	0.62	0.58	0.61	0.55	0.61	0.55	0.61	0.55
4	Economic Экономические характеристики	0.60	0.63	0.60	0.66	0.60	0.66	0.60	0.59	0.60	0.59	0.60	0.59	0.60	0.59	0.60	0.59	0.60	0.59	0.60	0.59	0.60	0.59	0.60	0.59
5	Environmental Вопросы защиты окружающей среды	0.40	0.34	0.40	0.34	0.40	0.34	0.40	0.34	0.40	0.34	0.40	0.34	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.35	0.40	0.35	0.40	0.35
Total points (Max 5) Итого баллов (макс. 5)		4.04	3.95	3.84	3.79	3.89	3.76	3.81	3.77	3.81	3.75	3.81	3.75	4.12	4.07	3.95	3.88	3.84	4.04	3.89	3.76	3.89	3.76	4.05	3.80
Total score Общий ранг		81%	79%	77%	76%	78%	75%	76%	75%	76%	75%	76%	75%	82%	81%	79%	78%	77%	81%	78%	75%	78%	75%	81%	76%
		81%	79%	77%	76%	78%	75%	76%	75%	76%	75%	76%	75%	82%	81%	79%	78%	77%	81%	78%	75%	78%	75%	81%	76%
		КАЗАХСТАН: ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР Г. АКТАУ						КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В Г.ОШ						МОЛДОВА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ СВОБОДНЫЙ АЭРОПОРТ МАРКУЛЕШТЫ						ТАДЖИКИСТАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В НИЖНЕМ ПЯНДЖЕ					
Комментарии по отобранным проектам														Первоначальная оценка официальной поддержки и заинтересованности частного сектора не была подтверждена.						В настоящее время предпринимаются активные меры по улучшению сообщения между Таджикистаном и Афганистаном, что позволило бы улучшить доступ других внутриконтинентальных стран к морю через Пакистан и Иран.					





Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 7: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 13 – 16

		no.13						no.14						no.15						no.16					
		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013	
		macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro
1	Policy and political support Региональная политика и поддержка	1.60	1.63	1.60	1.60	1.60	1.63	1.64	1.82	1.64	1.69	1.53	1.62	1.89	1.87	1.67	1.90	1.47	1.88	1.51	1.60	1.51	1.60	1.51	1.60
2	Regional integration. Региональная интеграция	0.82	0.93	0.93	0.96	0.93	0.96	0.78	0.86	0.78	0.86	0.78	0.86	0.78	0.94	0.78	0.94	0.78	0.94	0.77	0.78	0.77	0.78	0.77	0.78
3	Technical Технические характеристики	0.62	0.56	0.64	0.57	0.64	0.57	0.71	0.70	0.72	0.72	0.72	0.72	0.71	0.72	0.73	0.72	0.72	0.73	0.61	0.56	0.61	0.56	0.61	0.56
4	Economic Экономические характеристики	0.54	0.56	0.60	0.56	0.60	0.56	0.72	0.65	0.72	0.65	0.72	0.65	0.75	0.72	0.75	0.72	0.75	0.72	0.57	0.53	0.57	0.53	0.57	0.53
5	Environmental Вопросы защиты окружающей среды	0.40	0.30	0.30	0.30	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Total points (Max 5) Итого баллов (макс. 5)		3.98	3.97	4.06	3.99	4.16	4.12	4.25	4.43	4.26	4.32	4.15	4.25	4.54	4.63	4.32	4.68	4.12	4.67	3.76	3.77	3.76	3.77	3.76	3.77
Total score Общий ранг		80%	79%	81%	80%	83%	82%	85%	89%	85%	86%	83%	85%	91%	93%	86%	94%	82%	93%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
		80%	79%	81%	80%	83%	82%	85%	89%	85%	86%	83%	85%	91%	93%	86%	94%	82%	93%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
		ТУРКМЕНИСТАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В ТУРКМЕНБАШИ						УКРАИНА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ КОММЕРЧЕСКИЙ ПАРК АЭРОПОРТА «БОРИСПОЛЬ»						УКРАИНА МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ СУХОЙ ПОРТ «ЕВРОТЕРМИНАЛ», ОДЕССА						УЗБЕКИСТАН: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ В АЭРОПОРТУ НАВОИ					
Комментарии по отобранным проектам		Модернизация порта продолжается, вскоре ожидается подписание контракта на модернизацию автодороги между Туркменбаши и Ашхабадом. Продолжающееся строительство туркменского участка железной дороги «Север-Юг» способствует улучшению сообщения с соседними странами.						Усилились сомнения в отношении целесообразности железнодорожного доступа к аэропортовому центру логистики.						Произошли изменения в менеджменте у частного владельца / девелопера площадки, и изменились приоритеты, что свидетельствует о том, что поддержка проекта не так сильна, как раньше.											



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 8: Баллы по группам, с графическим представлением и краткими пояснениями: пилотные проекты 17 – 19

		no.17						no.18						no.19					
		2011		2012		2013		2011		2012		2013		2011		2012		2013	
		macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro	macro	micro
1	Policy and political support Региональная политика и поддержка	2.00	1.81	1.78	1.56	1.78	1.71			1.56	1.69	1.71	1.83			1.69	1.40	1.80	1.50
2	Regional integration. Региональная интеграция	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00			0.86	0.88	0.92	0.89			0.68	0.70	0.68	0.70
3	Technical Технические характеристики	0.72	0.71	0.72	0.71	0.72	0.71			0.59	0.58	0.59	0.60			0.61	0.54	0.63	0.56
4	Economic Экономические характеристики	0.69	0.68	0.69	0.68	0.69	0.68			0.60	0.57	0.60	0.57			0.72	0.61	0.72	0.61
5	Environmental Вопросы защиты окружающей среды	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40			0.20	0.20	0.20	0.20			0.20	0.48	0.20	0.48
Total points (Max 5) Итого баллов (макс. 5)		4.81	4.60	4.59	4.35	4.59	4.50			3.81	3.92	4.02	4.10			3.90	3.73	4.03	3.85
Total score Общий ранг		96%	92%	92%	87%	92%	90%			76%	78%	80%	82%			78%	75%	81%	77%
		96%	92%	92%	87%	92%	90%	0%	0%	76%	78%	80%	82%	0%	0%	78%	75%	81%	77%
		ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ 1 ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА: «ВАРНА-ИЛЬИЧЕВСК-КЕРЧЬ-ПОТИ-БАТУМИ»						«SILK WIND»						ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ					
<b>Комментарии по отобранным проектам</b>		Уверенность в силе приверженности проекту в 2012 году снизилась, но вновь укрепилась в связи с выявлением ряда конкретных возможностей для бизнеса.																	

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Повышение макро-балла с 2011 года  
 Повышение микро-балла с 2011 года

Понижение макро-балла с 2011 года  
 Понижение микро-балла с 2011 года

Логистический проект (макро/микро)  
 Проект морских магистралей (макро-микро)





### 3 ПРОЕКТЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОРУМЕ ТРАСЕКА

В дополнение к 19 пилотным проектам, целый ряд проектов был выявлен в рамках проекта IDEA. Из них 12 были отобраны для представления на Инвестиционном форуме ТРАСЕКА в 2012 году (TIF 2012). Они также были проверены с точки зрения их значимости для мастер-плана. Два из 12 проектов, представленных на TIF 2012, являются пилотными проектами «LOGMOS»:

- Центр логистики в Ереване
- Маршрутный поезд Поти – Баку.

Краткая оценка проектов представлена в Таблица 2 ниже.

**Таблица 2: Краткая оценка проектов, определенных в рамках проекта IDEA**

Страна	Проект	Сектор	Характеристики проекта					Слои мастер-плана "LOGMOS"		
			Пилотный проект "LOGMOS"	На основной сети	Недостающее звено	Логистический хаб	Пересечение границ	Институционально-правовой	Инфраструктурный	Рыночно-операционный
Армения	Логистический центр в Ереване	Логистика	✓	✓		✓		✓	✓	✓
Азербайджан	Реконструкция железной дороги Баку - Алят - Беюк-Кясик	Ж/д		✓	✓				✓	✓
Болгария	Паромный комплекс в порту Варна	Морской	*		✓		✓		✓	✓
Грузия	Маршрутный поезд Поти-Баку	Ж/д	✓	✓	✓			✓		✓
Казахстан	Реконструкция автодороги Шымкент-Ташкент	Дорожный		✓	✓				✓	✓
Кыргызстан	Модернизация аэронавигационных объектов	Авиация					✓	✓	✓	
Молдова	Объездная дорога около села Слободзея на трасе Кишинев-Джурджулешты	Дорожный		✓	✓				✓	✓
Румыния	Участок шоссе Муреш-Яссы-Унгены	Дорожный		✓	✓		✓		✓	✓
Таджикистан	Строительство железной дороги Вахдат-Карамык	Ж/д		✓	✓		✓		✓	
Турция	Пассажирский информационный центр в стамбульской аэропорту им.Ататюрка	Авиация						✓		✓
Украина	Мультиmodalный комплекс в порту Ильичевск	Логистика	*	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Узбекистан	Централизованная сеть передачи данных таможенной службы	Торговля					✓			✓



## Логистические процессы и морские магистрали II

Большинство проектов, представленных на TIF 2012, в полной мере способствуют развитию беспрепятственных грузоперевозок по маршрутам ТРАСЕКА и между транспортно-логистическими узлами. Они призваны содействовать бесперебойному движению и повышению эффективности коридора ТРАСЕКА.

Указанные проекты вносят свой вклад в общую реализацию физической и экономической интеграции региона ТРАСЕКА за счет создания хорошо функционирующей транспортной системы. Такие инициативы рассматриваются в рамках мастер-плана «LOGMOS», поскольку они упрощают эффективное прохождение грузов по маршруту, обеспечивая совместимость между различными видами транспорта. С точки зрения логистики и морских магистралей поддержка таких инициатив имеет большое значение в целях совершенствования сообщения с внутренними районами, создания необходимой логистической инфраструктуры и упрощения связей между портами и видами транспорта, значимыми для цепочек поставок ТРАСЕКА.