



Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
Для Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы,
Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

ТАСИС 117107

Улучшение морских связей между
ТРАСЕКА и коридорами ТЕСи
Болгария Грузия Румыния Турция Украина

Доклад о выполнении проекта 1

Ноябрь 2007



Проект финансируется
Европейским Союзом

Проект выполняется
компанией Royal
Haskoning,
NEA
BCEOM



This Project is funded
by the European Union



1 Обложка доклада

Название проекта:	Улучшение морских связей между TRACECA и коридорами ТЕСи	
Номер проекта:	Тасис 117107	
Страна:	Украина, Румыния, Болгария, Турция, Грузия	
Название документа	Морские связи TRACECA - ТЕС Доклад о выполнении проекта 1	
Название:	Клиент Европейская Комиссия Управление по сотрудничеству	Подрядчик Консорциум возглавляемый Royal Haskoning (Нидерланды) Hoofdweg 490 3067 GK Rotterdam The Netherlands
Адрес:	Office: J-54 04/250 1049 Brussels	+ 31 10 286 5940 + 31 10 286 5949
Телефон:	+ 32 2 298 02 57	Руководитель команды: Эдуин Лок
Факс:	+ 32 2 296 62 17	
Контктное лицо:	Г-жа. Х. Хабарт	
Подписи:		
Дата доклада:	Октябрь 2007	
Автор(ы) доклада:	Команда проекта: Royal Haskoning (NL), NEA (NL) and BCEOM (F)	



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Содержание

1	ОБЛОЖКА ДОКЛАДА	1
2	КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА	3
3	ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ	4
4	ВВЕДЕНИЕ	6
5	ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТА	7
5.1	ПРОДВИЖЕНИЕ ПРОЕКТА	7
5.2	ЦЕЛИ ПРОЕКТА И ДОКУМЕНТЫ	32
5.3	ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТА ВО ВРЕМЯ ПЕРИОД ОТЧЕТА	38
5.4	ОГРАНИЧЕНИЯ, РИСКИ И ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ	38
5.5	Обновление логико-структурного подхода	41
6	ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА.....	44
6.1	Общее планирование	44
6.2	Рабочий план для следующего периода отчета	46
6.3	Запросы об отклонениях бюджета и расширении проекта	47

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПриложениеA Список посещений и встреч в период отчета

ПриложениеB Анкета - ICT / PCS

ПриложениеC Анкета - исследование тарифа

ПриложениеD Список распространения доклада



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



2 Краткий обзор проекта

Название проекта:	Улучшение морских связей между ТРАСЕКА и коридорами ТЕСи
Номер проекта:	ТАСИС 117107
Страна:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина

Проектные действия:

Фаза 0 (Апрель – Июнь2007):

Начало

Фаза 1А (Июнь 2007 – Апрель 2008):

Подготовка исследования рыночной конъюнктуры

Фаза 1В (Июнь 2007 – Апрель 2008):

Подготовка план действия

Развитие структуры ГЧП порта

Фаза 2 (Май 2008 – Апрель 2009):

Подготовка ТЭО паромных связей порта в Самсуне

Реализация улучшений морской технической и общественной безопасности

Развитие пилотного плана сообщности порта

Оценка потенциала ГЧП об инвестиционных необходимостях/проектах в регионе и выбор проектов с финансовым обеспечением .

Дата начала проекта: 16 Апреля 2007

Продолжительность
проекта: 24 месяца

Проект выполняется: Royal Haskoning (Нидерланды) и ее партнеры в консорциуме:
NEA Transport Research and Training (Нидерланды)
BCEOM (Франция)



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine

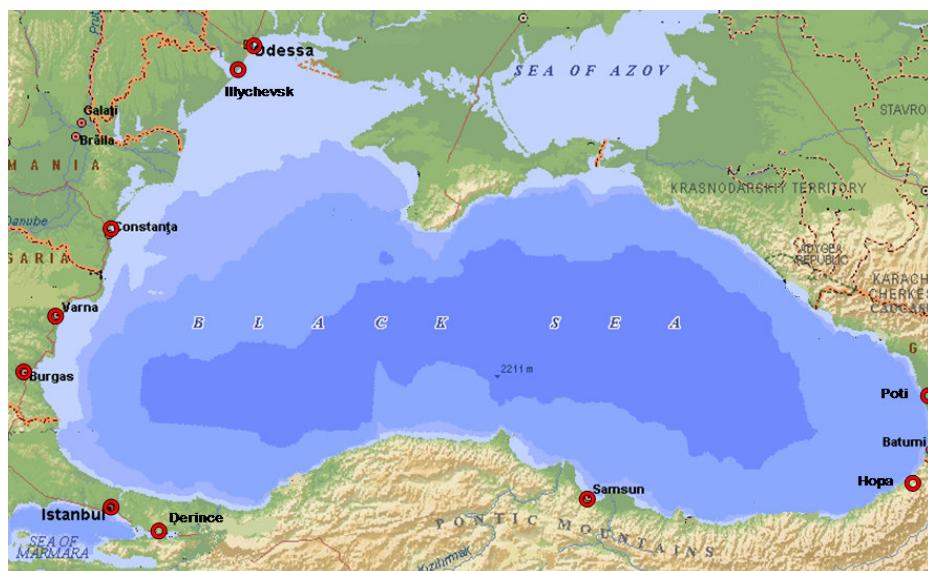


3 Исполнительное резюме

Цель проекта создать основы для улучшения морских связей в регионе Черного моря. Это имеет отношение с надежной, безопасной, конкурентной, эффективной грузоперевозкой и услугами порта и делать возможным жизненно важные связи с Европейскими транспортными сетями, относительно железнодорожного парома, ро-ро парома и контейнерных услуг.

Проект сосредотачивает внимание на страны черноморского региона – Украина, Румыния, Болгария, Турция и Грузия.

Порты, которые будут охвачены проектом указаны в следующей фигуре.



Этот первый доклад о выполнении проекта охватывает период с 16 апреля до 15 октября 2007 года.

Во время периода отчета проект начал с первой встречей (16 апреля 2007) в Брюсселе с руководителем проекта ЕС и с управлением проекта, фаза начала была закончена и команда проекта относительно международных и местных не ключевых экспертов была сформирована.

Фаза начала (16 апреля–30 июня) была выполнена основными ключевыми экспертами, г. Ферварде (PCS), г. Вестеркамп (Исследование рынка) и г. Лок (Руководитель команды). Г. Мэриен (Инфраструктура порта) не смог участвовать в миссиях черноморского региона из-за проблемы здоровья.

Во время фазы начала основные организации получателя были посещены, проект был объяснен и эксперты представлеены тем организациям. Дополнительно, местная организация проекта была настроена с местными партнерами.

Вступительный доклад был представлен на рассмотрение ЕК в начале июля 2007.

Как было признано важным, достичь полных долгосрочных целей проекта, проект был разширен с 5 проектными результатами: Государственно-частно партнерство(ГЧП) и проекты с финансовым обеспечением. Этот результат проекта стремится идентифицировать



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



реалистический морской инвестиционный проект, определить для страны проекта законодательную структуру ГЧП для финансирования и посоветовать как организовать финансирование ГЧП для определенных проектов развития порта.

Это приложение к проекту было принято ЕС и в августе эксперт ГЧП начал свою работу.

Поскольку главный фокус первого года проекта это исследование рыночной конъюнктуры и план действия, начальные действия были направлены получить по возможности больше статистическую информацию и иметь интервью с заинтересованными сторонами и с черноморским транспортным сектором. Это было сделано транспортным экономистом и экспертом операций порта и экспертом морского транспорта.

Следует отметить, что собрание уместных статистических данных прогрессирует медленно и не все данные доступны в необходимом формате (и языке).

Кроме того PCS эксперт посетил порты в Украине, Румынии, Болгарии, Грузии для того чтобы идентифицировать существующий статус тех портов относительно системы сообщности порта. Турецкие порты были включены в ноябре 2007.

Следует отметить, что в пределах бюджета и технического задания этого проекта, PCS эксперт не проектирует, развивает и осуществляет систему сообщности порта в проектных портах. Основная задача состоит в том, чтобы определить как далеко достигли рассматриваемые порты с системой сообщности порта, сделать предложение по тому к какому направлению ССП черноморских портов должна развиваться, решить это для пилотного порта черноморского региона, и на основе пилотного проекта, распространять результаты и готовить предложение об общем плане подхода для ССП для всех портов проекта.

Эксперт технической и общественной безопасности начал свои задачи в сентябре и охватил Болгарию и Румынию. Во время своей миссии эксперт технической и общественной безопасности имел несколько непосредственные встречи, в течение которых он мог объяснить более подробно структуру и подход управления системы безопасности.

Его главное беспокойство это оценка общественной безопасности порта и планов безопасности портовых сооружений поскольку он должен быть ополномочен Министерством внутренних дел в заинтересованных странах.

Все терминалы железнодорожного парома Черного моря, исключая Деринче, были посещены во время периода отчета и было отмечено что не слишком много перегрузочных операций имело место в тех терминалах. Терминал железнодорожного парома в Самсуне оперировал только с 1986 по 1989 года.

В сентябре в Софии был установлен региональный офис проекта и все заинтересованные организации были информированы о новых деталях осуществления контакта.

Консорциум начал выготавливать рабочие документы для 5 проектных результатов. Эти рабочие документы должны быть обновлены регулярно и должны быть завершены в соответствии с проектным планированием.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



4 Введение

Первый доклад о выполнении проекта охватывает период с 6 апреля по 15 октября 2007 года.

В течение этого периода проект начал, фаза начала была закончена и команда проекта относительно международных и местных не ключевых экспертов была сформирована.

Фаза начала (16апрель–30июнь) была выполнена основными ключевыми экспертами, г. Ферварде (PCS), г. Вестеркамп (Исследование рынка) и г. Лок (Руководитель команды). Г. Мэриен (Инфраструктура порта) не смог участвовать в миссиях черноморского региона из-за проблемы здоровья.

Во время фазы начала основные организации получателя были посещены, проект был объяснен и эксперты представлены тем организациям. Дополнительно, местная организация проекта была настроена с местными партнерами.

Этот первый доклад о выполнении проекта дает краткий обзор действий, выполняемых в течение периода отчета, делаемые успехи, отклонения, барьеры с которыми сталкиваются и рабочий план для следующего периода отчета.

Команда проекта состоит из следующих экспертов:

Имя эксперта	Позиция	Одобренные дней
Ключевой эксперт		
Эдуин Лок	Руководитель команды	420
Клаас Вестеркамп	Транспортный экономист	175
Питар Ферваерде	ССП эксперт	210
Андре Мэриен	Эксперт инфрастр.порта	105
Йохан Гаудерис	Эксперт ГЧП	105
Международные не ключевых экспертов		
Берtrand Апери	Эксперт безопасности	60 (1 фаза)
Воутер ван Нус	Эксперт по тарифам	20
Шон Нютон	Эксперт прогноз.трафика	30
Бари Зондаг	Эксперт моделирования	20
Лорета Ридзикайте	Исследование рынка	25
Аманда Раш	Сбор данных и сообщений	25
Местные не ключевых экспертов		
Кристиана Чакарова	Местный эксперт - Болгария	40
Екатерина Бассова	Местный эксперт - Украина	40
Йоан Кунчев	Местный эксперт - Румыния	40
Георги Годжиашвили	Местный эксперт - Грузия	40
Осан Куюмкуоглу	Местный эксперт - Турция	20



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5 Выполнение проекта

5.1 Продвижение проекта

5.1.1 Миссии проекта

Следующие миссии в регионе Черного моря были осуществлены в период 16 апреля - 31 октября 2007 года.

Описание миссии	Период	Результат	Страна, город или порт	Члены команды
Вступление 1	7 – 16 мая	All	Украина, Болгария, Румыния	ЭЛ, КВ, ПФ
Конференция	5 – 8 июня	PM	Одесса	ЭЛ
Вступление 2	11 – 15 июня	All	Турция и Грузия	ЭЛ, КВ, ПФ
IGC TRACECA	18 июня	PM	Баку	ЭЛ
Железнод.семинар	2 – 5 июля	1	Одесса	КВ
Обнаружение факта	10 июля	1	Баку	КВ
Региональный офис	30 июль – 10 август	PM	София	ЭЛ
Обнаружение факта	6 – 17август	1, 4	Варна, Бургас, Констанца, София	ПФ, ВВ
Обнаружение факта	3 – 14 сентябрь	1, 4	Поти, Батуми, София	КВ, ПФ, ВВ
Региональный офис	10–21 сентябрь	PM	София	ЭЛ
Обнаружение факта	17–28 сентябрь	3	София, Бургас, Варна, Констанца, Бухарест	БА
Обнаружение факта	1 – 12 октября	1, 4	Одесса, Илийчевск, София	КВ, ПФ, ВВ
Обнаружение факта	1 – 12октябрь	5	София	ЙГ, ВН
Региональный офис	1 – 12 октября	PM	София	ЭЛ
Обнаружение факта	22 – 25 октябрь	1	Самсун, Анкара	КВ, ВВ
Обнаружение факта	29–31октябрь	1, 3	Хайдарпаса, Деринче	КВ, ВВ, БА

Результаты проекта:

- 1 Исследование рыночной конъюнктуры
- 2 Связи железнодорожного парома в Самсуне
- 3 Системы управления технической и общественной безопасности
- 4 Системы сообщности порта
- 5 ГЧП и инвестиционные проекты
- PM управление проекта

Члены команды:

- ЭЛ Эдуин Лок (Руководитель команды)
КВ Клаас Вестеркамп (Исследование рынка)
ПФ Питар Фервеарде (PCS)



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



ИГ
БА
ВВ
ВН

Йохан Гаудерис (ГЧП)
Берtrand Аperi (Техническая и общественная безопасность)
Вим Вельваартс (Операции порта)
Воутер ван Нус (Транспортные тарифы)

Для деталей о миссиях, ссылка сделена к приложению А : список посещений и встреч в период отчета.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5.1.2 Исследование рыночной конъюнктуры и План действия

5.1.2.1 Продвижение проекта

Введение

Основная цель исследования рыночной конъюнктуры морского транспорта в регионе Черного моря это поддержка портов, пароходства и других участников, вовлеченных в морские связи в Черном море в их развитии как важные элементы в настоящих и будущих цепях логистики по коридорам ТРАСЕКА. Основной элемент этой поддержки это прогноз транспортных потоков черноморского региона на год 2020. Показывая прогноз транспортных потоков на год 2020, порты, пароходство, и связанные с ним организации будут иметь возможность показать их планы развития в соответствии с требованиями рынка. В этом отношении, особенно число прогноза контейнеров существенно, учитывая увеличение контейнеризации, развитие торговли Европа-Азия и текущая необходимость контейнерных терминалов в портах Черного моря.

На основе результатов исследования рыночной конъюнктуры план действия будет определен, включая рекомендации для более балансированного и ясного тарифного условия, рекомендации на дополнительных услугах логистики, которые будут установлены, идентифицировать приоритетные инвестиции стадии для дальнейшей технической помощи.

Краткий обзор действий

В течение первой фазы проекта после миссии начала, действия были сосредоточены на сборе информации от властей порта и связанных с портом организаций, как транспортные организации, агенты грузоперевозки, экспедиторы. Также офис ТРАСЕКА в Баку был посещен, чтобы обсудить проект с экспертом базы данных. В Одессе всторча была проведена с Международной ассоциацией судовладельцев Черного моря MAC(BINSA).

С властей порта интервью провелись и были сосредоточены на текущие пропускные способности порта, будущие инвестиционные планы и результатная мощность особенно в области контейнерной пропускной способности. Другие обсужденные темы включают их мнения о связях внутренних районов и тарифных условий.

Цель интервью состояла в том, чтобы оценить первый глобальный СВОТ анализ различных портов и их будущие перспективы как логистические центры в регионе Черного моря. Кроме того у заинтересованных сторон спрашивали о детальной статистической информации относительно отправной точки и дестинации текущих транспортных потоков, обработанных портами и текущей работой порта.

Результат анализа будет использоваться в прогнозе транспорта, комбинируя предсказанные торговые и транспортные данные, основанные на торговле и транспортные модели с существенной информацией заинтересованных сторон относительно развития порта определено о пропускных способностях и о связях внутренних районов.

Интервью с властями порта и с другими заинтересованными сторонами, связанных с портом провелись с организациями порта в Батуми и Поти, Одессе и Ильичевске. Позже в октябре порты Турции и связанные с ними турецкие организации будут посещены.

Эксперт портовых операций и морского транспорта посетил 7 портов как определяет техническое задание в следующих странах: Болгария, Румыния, Грузия и Украина в течение прошлого периода.

Встречи были организованы с представителями властей порта и операторами терминала чтобы получить понимание о текущих операциях порта и будущих планах развития.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



У каждого из портов требовали закончить стандартный шаблон, приготовлены консультантом или экспедировать необходимую информацию в их собственном формате. Следующая информация включает следующие пункты:

- Товар (относительно ННТТ 25 стандарт)
- Число причалов, где товар обработан
- Число судов обработанных на причале ежегодно
- Время судов на причале[час/год]
- Пропускная способность товара на причале ежегодно
- Общее количество погрузочно-разгрузочного оборудования на причале, вкл.их спецификация
- Обработка контейнеров или нет
- Контейнеры, обработанные на причале [ДФЭ/год]
- Ро-ро или нет
- Ро-ро грузовики, обработанные на причале ежегодно

Требовалось, что вышеупомянутая информация должна предоставляться для каждого товара (относительно ННТТ 25 стандарт) и отдельно в течение следующих лет: 2004, 2005 и 2006.

Пока консультанты получили статистическую информацию из портов в Бургасе, Констанце и Илийчевске. Информация отправлена портом Констанцы является несовершенной в некоторых пунктах и мы ждем дополнительные данные. Все еще ждем информацию из следующих портов: Варна, Поти, Батуми, Одесса.

Полученные данные будут анализированы и сравнены с международными точками поздней стадии проекта и будут включены в рабочий документ "Исследование рыночной конъюнктуры".

Общие результаты

Перед представлением первых результатов обсуждения с заинтересованными сторонами в портах Украины и Грузии относительно настоящую ситуацию, перспективы будущего и инвестиционные планы; сначала глобальная оценка представлена.

Пропускные способности / планы развития

Ситуация портов Грузии – Батуми и Поти в настоящее время неточна из-за приватизации этих портов. Батуми уже продали частному оператору, который теперь имеет намерение действовать как владелец территории порта, взявший на концессию терминалы/причалы, в то время как Поти переезжает от модели владельца территории порта через приватизацию, как в Батуми это случиться в самом ближайшем будущем. Агенты грузоперевозки и экспедиторы изразили свое беспокойство и указывают, что они не имеют никакой идеи о будущем развитии портов.

Порт в Батуми главным образом сосредоточен на нефти, но новый контейнерный терминал развивается и будет работать скоро. Однако пропускная способность контейнерного терминала ограничена приблизительно 200 000 ДФЭ. Это связано с местоположением порта в центре города.

Порт Поти является относительно маленьким в размере (29ха), но новая территория будет развита из общего 400 ха. Так как эта территория должна будет быть развита частной стороной, пропускная способность порта в заданиях ДФЭ еще не известна, но могла быть значительно выше чем Батуми.

Оба порта имеют относительно слабые связи внутренних районов с первыми сорока километрами железнодорожного пути к Тбилиси будучи единственной линией, и из-за отсутствия автострады.

Порты в Одессе и Илийчевске в Украине управляются, используя модель владельца территории порта. Порт Одессы главным образом обслуживает груз связанный с Украиной, в то время как порт в Илийчевске становится узлом для Украины, России и Белоруссии.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Порт Одессы находится в центре города и имеет серьезную проблему хранения. Чтобы облегчить растущие контейнерные потоки порт работает на развитие сухого порта на несколько километров от порта, и быть достигнут дорожным мостом, тянувшим несколько километров по городу. Экономика этого инвестиционного проекта кажется в настоящее время сомнительной, учитывая факт что, решение, возможно, не влияет положительно на эффективность порта и сухой порт мог бы занять весьма ценную землю.

Порт в Ильичевске имеет хорошую перспективу в терминах возможностей расширения и уже привлекает директные контейнерные суда из Китая. Связи внутренних районов в настоящее время не расценивались как барьеры хотя инвестиции особенно в дорогах приветствовались бы.

Прозрачность и предсказуемость тарифов

Хотя техническое задание указывает, что тарифы, связанные с морскими связями в Черном море расценены как не прозрачные и предсказуемые, сами порты, агенты грузоперевозки и экспедиторы не указывают никаких проблем в этой области.

Главные проблемы, которые отмечены в этой области - неуверенность о будущем развитии портов в Грузии и возможные эффекты на тарифы приватизации и модернизации, в то время как в Украине ежемесячное увеличение железнодорожных тарифов и трехмесячное увеличение связанных с портом платы были упомянуты.

Чтобы заняться последней проблемой, можно было бы, рекомендовать существенно увеличить тарифы и платы только несколько раз в год вместо маленьких изменений каждый месяц или каждой четверти. Таким образом агенты грузоперевозки и экспедиторы только должны договориться о ценах несколько раз в год, которые могли бы быть более приемлемы для их клиентов.

Приоритетные инвестиции

Особенно порты Одессы и Ильичевска, кажется, имеют хорошо разработанные инвестиционные планы относительно будущие 5 - 10 лет, давая возможность оценить пропускная способность этих портов в дальнейшей перспективе. Планы описаны в следующей секции. Конкретные инвестиционные планы почти недостают в Поти и особенно Батуми из-за приватизации.

Результаты для порта

Ниже первых результатов интервью, проводимых с заинтересованными сторонами представлены, сосредотачиваясь прежде всего на текущих пропускных способностях порта, будущих планах развития, мнения относительно услуги железнодорожного парома и связей внутренних районов:

Грузия - Поти

Общая информация

- Морской порт Поти Ltd. действует как власт порта:
 - 80% из терминалов сданы в аренду частным оператором
 - остающие 20% (железнодорожный паром и контейнерный терминал) оперирует Морской порт Поти Ltd. самостоятельно
- Морской порт Поти Ltd. действует также как центр диспетчера/координации всех судов
- Морской порт Поти Ltd. собственик и управляет всеми судами обслуживания (рывки, пилотные корабли, водоснабжение и т.д.)
- Новая территория 400 ха (теперь покрывает 29 ха) будет развита частной стороной; крайний срок для Выражений Интереса был 15 октября. Это – шаг далеко от модели владельца территории порта, используемой в настоящей ситуации.

Организации как агенты грузоперевозки и экспедиторы неуверенны из событий, связанных с приватизацией обоих портов, так как не ясно, что частные стороны планируют сделать с портами.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Настоящая пропускная способность порта

Контейнерная пропускная способность порта в Поти в 2006 оценена в 127 000 ДФЭ. В 2007 ожидается рост в 25%. Другие порты в Грузии прежде всего транспортируют нефт. Поти транспортирует некоторые нефтяные продукты (около 1млн.т. ежегодно), но непереработанного. Глинозем транспортируется через Поти – Баку – Туркменистана до Таджикистана, где алюминий делается и транспортируется обратно по такого же маршрута.

Инвесторы из Казахстана модернизировали существующий терминал зерна с лучшего объема хранения и оборудованием погрузки. Экспорт Казахского зерна – 0.5 млн.т.

Вилли Бетс оперирует Ро-Ро парома из Болгарии, но контейнеры лучше Ро-Ро, до того времени Ро-Ро не популярный..

Голландская компания Boskalis в настоящее время модернизирует волнолом с так называемыми X-блоками. Порту Поти препятствует грязь, прибывающая от реки, таким образом регулярное проведение дноглубительных работ необходимо.

Поти имеет большой терминал для пассажеров, который не используется из-за нехватки требования.

Главная проблема порта в Поти это ограниченное пространство и длина причала. Настоящий контейнерный терминал перегружен и имеет только 2ха доступного пространства. Причал может только транспортировать судов 1 000 ДФЭ. Текущее решение состоит в том, чтобы переместить контейнеры из порта как можно скорее.

Другая проблема состоит в том, что подъемные краны являются устаревшими. Много раз подъемные краны не функционируют из-за проблем электричества или других механических отказов.

Будущие планы развития и пропускная способность

Поти видит потенциал коридора TRACECA, альтернативное пользование железных дорог России, чтобы привести товары от Китая до Европы препятствовано низких температур в Сибири.

Главная цель состоит в том, чтобы достичнуть 100 млн.т., развивая новую территорию (400 ха, сейчас 29 ха). Эта новая территория будет развита частными инвесторами. Выражения Интереса требовали к 15 октября. Инвестор должен развить 400 ха плюс свободная индустриальная зона как модель, используемая в Дубай. Очевидно Сони планировала строить склад там для того, чтобы служить всей области, но отступила недавно из-за неблагоприятных условий.

Если все планы развиты, Поти ожидает иметь мощность транспортировать общо 200 млн.т. Поти стремится привлекать главные глубоководные морские контейнерные лайнеры, вместо фидерные линии из Ильичевска.

Связи внутренних районов

Контейнеры транспортируются к и от Поти дорогой (80%) и железнодорожной (20%). Главная проблема с железнодорожной связью это, что первые 40 километров в направлении Тбилиси является единственным рельсовым путем. Полное расстояние между Поти и Баку приблизительно 1000 километров. Очевидно Консорциум (Transoil) недавно принял грузинские железные дороги и намеревается эксплуатировать железные дороги как британская модель. Это не ясно все же, будет ли это положительно влиять на коридор железнодорожной дороги, который связывает с Поти.

Занинтересованные стороны указывают, что инвестиции тоже необходимы в дорожной инфраструктуре, например автострада к Тбилиси.

Железнодорожный паром



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Очевидно концепция о связях железнодорожного парома были поддержаны бывшего Советского союза. Связи железнодорожного парома дали главные стратегические военные преимущества из-за возможности транспортировать большое количество танков и то быстро. Использование железнодорожных паромов для транспортировки товаров было облегчено, вводя льготные портовые сборы для этих судов. Очевидно другая причина для развития железнодорожного парома в прошлом это создавать лучшие возможности достигнуть Болгарии из Украины, превосходя Румынию.

Зainteresованные стороны порта сомневаются может ли концепция продолжить использоваться с экономическим звучанием в Черном море, теперь сборы портов также забраны от этих судов. Кроме того сооружения железнодорожного парома в портах являются относительно большими, которые могут препятствовать развитию портов. В конце, но не в последнюю очередь – это проблема с вагонами, использование которых намного менее гибко, чем например контейнеры. В прошлом здесь существовала проблема с вагонами между Болгарией, Украиной и Грузией.

Поти имеет связь железнодорожного парома с Варной и Илийчевском, которую оперируют UkrFerry. Поти и Илийчевск имеют ширину колеи российского стандарта, в то время как в Варне перегружочная станция используется для смена колеи вагонов на европейский стандарт.

Отношение с Варной имеет меньше значение чем с Илийчевском. Оценено, что только в одной из пяти поездок тоже порт Варны включен.

Может быть из-за политических проблем на севере Грузии (Абхазия), очевидно Россия пробовала сделать связь железнодорожного парома между Кавказом и Поти, для того чтобы облегчить торговлю с Арменией. Для этого русские изменили судно (прежнее буксирное судно), чтобы использовать как железнодорожный паром.

В настоящее время три судна заходят в причал:

- Graveswald (украинское судно, грузинский флаг), объем 50 вагонов, линия Илийчевск-Поти;
- 2 болгарские собственные судна, объем 103 и 108 вагонов.

Суда разгруженны и загружены в 24 часах. Украинские вагоны направлены полностью к Армении и Баку, т.е. груз не передается грузинским вагонам. Настоящая пропускная способность около 18,000 – 25,000 т. в неделю; транспортируемый груз включает стальные трубы и древесину.

Тарифы

Агенты грузоперевозки и экспедиторы указывают что нет никаких проблем, которые связаны с тарифами, в заданиях прозрачности и предсказуемости. Агенты грузоперевозки и экспедиторы однако указывают, что необходимая модернизация портовых сооружений не должна перевести к тарифу, которая сделает соревнование с другими портами трудным.

Настоящая тарифа для транспортировки 60т.вагона железнодорожным паромом между Илийчевска и Поти - 2,400,US \$, также другие цифры были отмечены (1,200 – 1,500 US\$) .

Грузия - Батуми

Общая информация

- Морской порт Батуми (BSP) является концессионером порта в Батуми, период концессионного соглашения – 49 лет. Морской порт Батуми собственность Green Oak Group.
- В настоящее время морской порт Батуми ожидает разговоры с потенциальными операторами о контейнерном терминале, ожидается что соглашение арендного договора подписано с успешным претендентом перед концом года.¹

¹ Последние новости это что грузинская часть International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) одобрил новую концессию на развитие и оперирование контейнерного терминала, паромного терминала и сооружение для обработки насыпных грузов в порт Батуми в Грузии.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



- Намерение состоит в том, чтобы действовать в ближайшем будущем больше как владелец территории порта, который взял на концессию все другие причалы, кроме нефтяного терминала. Процесс концессии нового контейнерного терминала идет полным ходом.

Организации как агенты грузоперевозки и экспедиторы груза неуверенны относительно развития приватизации двух портов, пока не ясно, что планируют делать с портами частные стороны.

Очевидно, грузооборот порта уменьшился с 50% в последний месяц из-за неуверенности, хотя это не было подтверждено другими источниками.

Настоящая пропускная способность

Основной груз, который транспортируется это нефтяные продукты(в 2006 около 12 млн.т.), который приезжает из Баку. Кроме контейнеров, тоже LPG в настоящее время обрабатывается, хотя в маленьких количествах. Другие продукты, которые обрабатываются включают пшеницу, амоний, сахар, груз общего назначения, и большие количества отходов.

Казахстан-главный ключ в транспортировке груза или через Грузию или через Россию к Европе. Полная стоимость товаров, транспортируемых из Казахстана каждый год – приблизительно 92 миллиарда US\$, из которых 10% идет в Европу через Грузию и 80% через Россию.

Главный барьер в Батуми в настоящее время это оборудование, которое является остаточным и должно быть заменено как можно скорее. Другой барьер это нехватка складских площадей.

Кроме того порт имеет (незначительную) проблему с зыбьями, которая приводит к закрытую порта в средние 5 дней эжегодно.

Будущие планы развития и пропускная способность

Новый контейнерный терминал будет отдан на концессию другому частному оператору. Пропускная способность нового контейнерного терминала будет около 200,000 ДФЭ. Также в настоящее время новый нефтяной терминал строится.

Связи внутренних районов

Для более детальной оценки связей внутренних районов см. порт Поти. В Батуми, очевидно были опомянуты более высокие тарифы железных дорог в Азербайджане.

Железнодорожный паром

Батуми морской порт не настроен оптимистический относительно будущих связей железнодорожного парома. Это кажется коммерчески не интересным, требовать специальных судов, пристаней/причалов (поддержка) и маневровые станции, и иногда перегрузочные станции. Из-за нехватки места в Батуми операции железнодорожного парома могут быть остановлены. Однако, сажающие причалы для железнодорожного парома включены в концессию оператора для контейнеров.

Тарифы

Как в Поти агенты грузоперевозки и экспедиторы не имели никаких проблем с тарифами в заданиях прозрачности и предсказуемости. Только высокие тарифы железнодорожного транспорта в Азербайджане были отмечены как проблема территории.

Другие источники отметили, что пока идет приватизация, платы порта увеличились между 11% и 13%.

Украина - Одесса

Общая информация



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Одесский Морской торговый порт – власть порта. Он собственность государства и управляет портом через модель владельца территории. Порт расположен в центре города.

Настоящие пропускные способности

Общая пропускная способность порта около 30 млн.т.; пропускная способность в 2006 была 28 млн.т., из которых 15 млн. насыпных грузов и 13 млн. жидкого. Нефтяные продукты обрабатываются как LPG.

Терминал для зерна имеет объем - 3 млн.т..

В 2006 около 400,000 ДФЭ были обработаны в Одессе, с ростом, достигающим 30% прошлые годы. В 2007 ожидается, что порт обработает 450,000 ДФЭ. Hamburg Port Consultants (HPC) оперирует контейнерный терминал.

Основная проблема порта в Одессе это нехватка складового объема и невозможность расширяться, потому что порт находится в центре города. Для контейнерного терминала эта проблема будет решена строя новый сухой порт/терминал несколько километров от порта. Эта территория будет связана с причалами с расширением настоящего моста, приводящего к таможенной области. Расширение – приблизительно два километра.

В настоящее время 6,000 человек работают в порту, 3,000 из них работают для власти порта и 3,000 для частных операторов.

Будущие планы развития и пропускная способность

Проблема нехватки складовых сооружений для контейнеров будет решена строя новый сухой порт/терминал (50ха) несколько километров от порта. Эта территория будет связана с причалами с расширением настоящего моста, приводящего к таможенной области. Расширение – приблизительно два километра. Можно было утверждать, что расширение контейнерного терминала, расположенного так близко к центру Одессы могло бы занять землю и другие ресурсы, которые могли найти лучшее приложение в ближайшем будущем.

Общая мощность контейнерной обработки, если все инвестиционные планы реализованы, составляет 2.5 млн.ДФЭ.

Очевидно порт Южний, на северо-востоке от Одессы, развивается быстро в последние годы и тоже обрабатывает контейнеры. Предполагаемая максимальная мощность наступающих год - 15 млн ДФЭ...

Другие инвестиционные планы включают восстановление судна (ремонт) ярд(ы), развитие пассажирского терминала, и новый контейнерный терминал причала 29 ожидает быть закончен в начале 2008.

Связи внутренних районов

Порт Одессы расположен в центре города. Учитывая растущий трафик в городе, транспортные связи с портом не идеальны.

Железнодорожная связь Одесса – Киев занимает один полный поезд приблизительно один день, в то время как груз небольшого количества может занять 5 дней железнодорожной транспортировки. Дорожный транспорт занимает один день.

Железнодорожная связь Одесса-Украина/граница России занимает 3 до 5 дней.

Железнодорожная связь Одесса – Грузия занимает 9 до 10 дней.

Железнодорожный паром

В Одессе нет сооружений железнодорожного парома.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Тарифы

Как в Грузии агенты грузоперевозки и экспедиторы не имеют никаких проблем с заданиях прозрачности и предсказуемости.

Однако некоторые заявили, что тарифы увеличиваются каждые 3 месяца, в то время как тарифы железнодорожного транспорта увеличиваются каждый месяц. Власт порта заявила, что портовые сборы не были /почти/ увеличены прошлые годы, и повышающиеся цены связаны с увеличивающимися платами частных операторов в порту.

Украина - Ильичевск

Общая информация

Морской торговый порт в Ильичевске – власть порта. Он собственность государства и управляет портом через модель владельца территории. Порт – большой и имеет отличные возможности расширяться.

Настоящие пропускные способности

В 2007 пропускная способность порта была:

- 6 млн.т.насыпной груз:
 - 2 млн.т. зерна
 - 3 млн.т. импорт торфянников
 - 1 млн.т.сырье
- 1.5 млн.т. жидкого груз:
 - 1 млн.т.растительного масла (объем 3.5 млн.т. - 4 терминалов)
- 8 млн.т. грузов общего назначения:
 - 3 млн.т. метал (уменьшился из-за железнодорожного транспорта и изменения местоположений производства в пределах UA)
- 1.5 млн.т.- железнодорожный паром (уменьшение)

Порт имеет мощность для контейнерной перегрузки - 850,000 ДФЭ в год. Однако в 2007 только 500,000 ДФЭ будет обработан. В 2008 мощность увеличится на 1 млн.ДФЭ.

С 2007 четыре главных контейнерных линий созданы в порту Ильичевска, идущие прямо из Китая, и ожидается что очень скоро больше линий последуют. Это соответствует амбиции Ильичевска быть региональным узлом контейнерной перегрузки (для Украины, России, Грузии, Польши, Белоруссии), разделяя рынок с Констанцией.

Контейнерного терминала оперирует UkrTransContainer, сотрудничество между портом и российским/украинским консорциумом.

Контейнерный терминал имеет возможность получать 6,000 судов ДФЭ . В ближайшем будущем порт ожидает получать 8,000 судов ДФЭ.

Более того Ильичевск развивается как центр для автомобильного сектора, транспортируя новые легковые автомобили, которые произведенные в Турции и других странах, как например Испания, транспортируемых через РоРо к Ильичевске, для того чтобы быть распределен Украине,России, Белоруссии. В 2006 40,000 легковых автомобилей были транспортированы, в 2007 80,000 и ожидание за 2008 - 150,000 автомобилей.

Будущие планы развития и пропускная способность

Главные усилия сосредоточены на контейнерах. В 2008 пропускная способность достигнет 1 млн ДФЭ, через два года она будет 3 млн.ДФЭ. Если дополнительные инвестиции сделаны, она могла бы возрасти легко к 4.5 млн.ДФЭ. Порт пробует развивать свою пропускную способность для контейнеров в соответствии с ожидаемым ростом рынка приблизительно 30% эжегодно. Новый контейнерны терминал будет развит частного оператора. Порт значительно сосредоточивается только на жидкостях и контейнерах в ближайшем будущем.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Связи внутренних районов

Главный способ, используемый для (земли) связей внутренних районов это дорожный транспорт (больше всего предпочтенный клиентами) приблизительно с 90%- ой долей на рынке, за ним следует железнодорожный транспорт. Также речной транспорт используется, чтобы распределить груз в регионе.

Дорожные связи должны быть улучшены. Есть планы восстановить и развивать моторные подъезды от автострад до портов Одессы и Ильичевска, которые являются пунктами, где международные транспортные коридоры и трансляции Черного моря связаны.

Железнодорожный паром

Ильичевск имеет сооружений обрабатывать два железнодорожные парома одновременно. Концепцию железнодорожного парома считают только экономически жизнеспособным, если тот же шаблон применен к происхождению и предназначению, и только для определенных типов груза (насыпной).

UkrFerry открыл в октябре 2007 новый терминал железнодорожного парома в Керчи, но сооружения в Ильичевске продолжат использоваться.

Тарифы

См. - Одесса.

Болгария

Порты в Болгарии еще не посещены, чтобы обсудить анализ рынка. Однако, некоторая статистическая работа была выполнена относительно транспортных потоков в пределах Болгарии и между Болгарией и другими странами. Следующие графы дают впечатление о первых результатов.

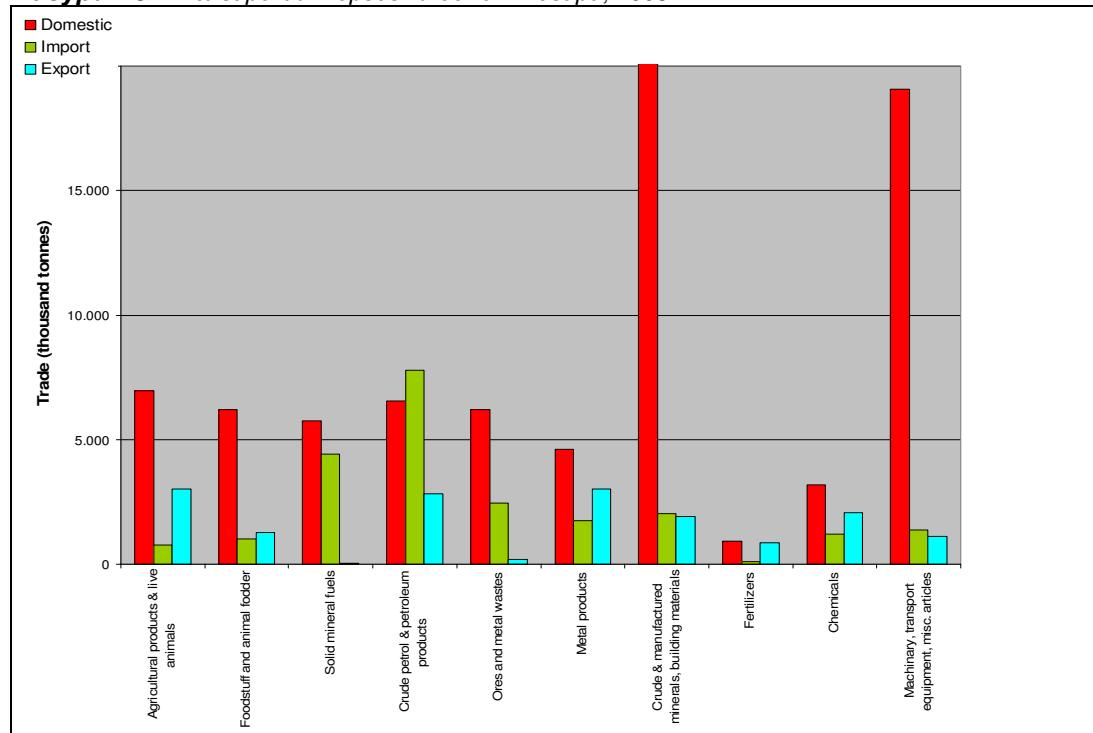


Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



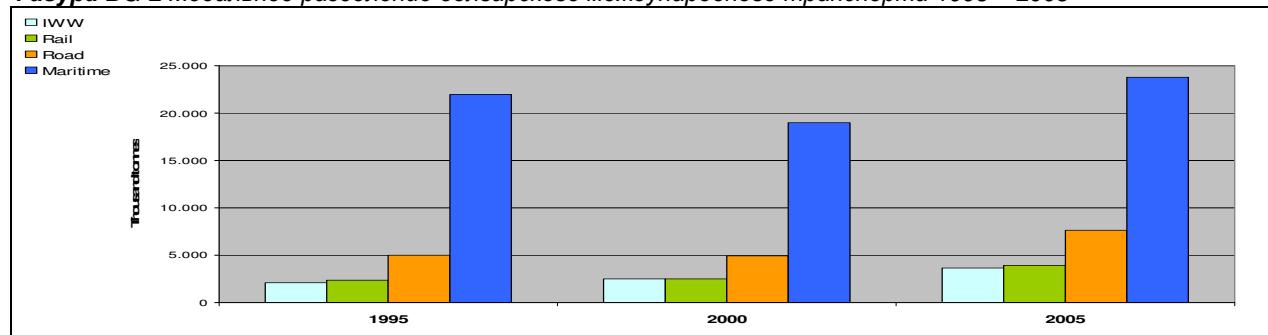
This Project is funded
by the European Union

Фигура BG-1: Болгарский торговый объем товара, 2005



Из-за очень интенсивных строительных работ, преобладающий товар, который транспортируется в Болгарию за последние несколько лет был строительными материалами (почти 100 млн.т. или 50%), 95% которого транспортируются внутри страны. За ним следуют краине продукты (11%), топлива; твердый минерал (10 млн.т.) и сырья нефть и нефтяные продукты (17 млн.т.) представляет важную часть грузовых объемов, которые накапливают вместе 14% полных транспортируемых объемов. Ситуация 2005 года показана на фигуре BG-1. Ожидается, что объем краиних продуктов, нефти и нефтяных продуктов увеличится, но строительный материал будет все еще доминировать в следующие десятилетие.

Фигура BG-2 Модальное разделение болгарского международного транспорта 1995 – 2005



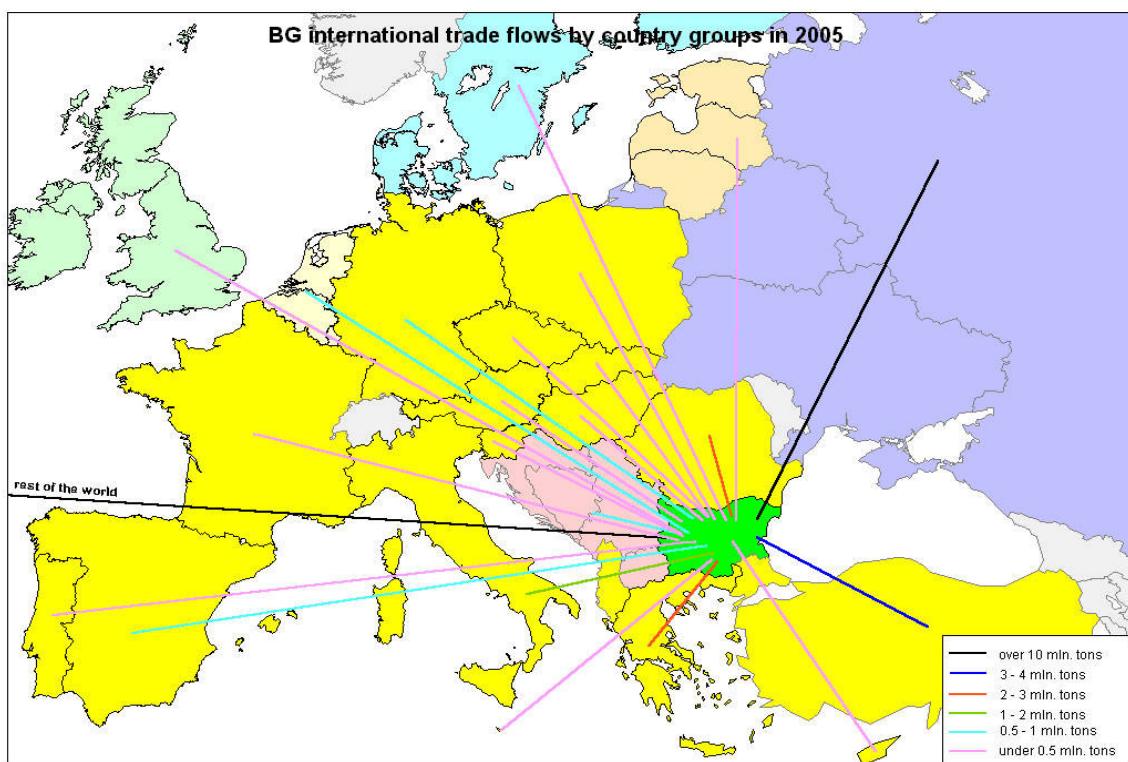
Фигура BG-2 показывает развитие модального разделения болгарского международного транспорта в последнее десятилетие. Хотя растя в тоннах относительная доля морского транспорта немного уменьшилась с 69% в 1995, к 65% в 2000 и 61% в 2005. В период 2000 – 2005, когда началось восстановление болгарской экономики, абсолютные объемы и относительные доли способов транспорта земли увеличились на больше 50%. Главная причина для этих тенденций – увеличивающийся торговый обмен между Болгарией и ЕС, которому служат прежде всего дороги и железные дороги, тогда как морской транспорт прежде всего служит экстра-европейским потокам. В соответствии с ожидаемым дальнейшим увеличением



This Project is funded
by the European Union

внутриевропейской торговли, способы транспорта земли, как ожидают, увеличатся, обеспечивая место для увеличения внутренней навигации.

Фигура BG-3 Страны - торговые партнеры Болгарии 2005



В 2005 относительная доля объемов торговли, Болгария торговала с экстра-европейскими партнерами, составляла 29%, который является подобным полной относительной доле России и Украины (30%). Фактически 98% объемов торговли с Россией и Украиной составляет импорт сырой нефти и сырья. Непосредственные соседи Болгарии: Турция, Греция, Румыния, Македония и Сербия составляли 24% из объемов болгарской международной торговли с 9.5 млн.т..



Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



This Project is funded
by the European Union

Фигура. BG-4 Движение транзитного товара через Болгарию



Образцы международного движения и особенно транзитного движения, очень важны, находя общую платформу для ЕС/глобальных и национальных интересов. Это особенно уместно для проектов, которые будут поддержаны капиталами ЕС. Фигура BG-4 показывает объемов товара и маршруты транзитного грузового движения через Болгарию в 2005.

Фиг. BG-5 Болгарские внутризонные товарные потоки железнодорожного транспорта 2005



Фиг. BG-6 Болгарские внутризонные товарные потоки железнодорожного транспорта 2025

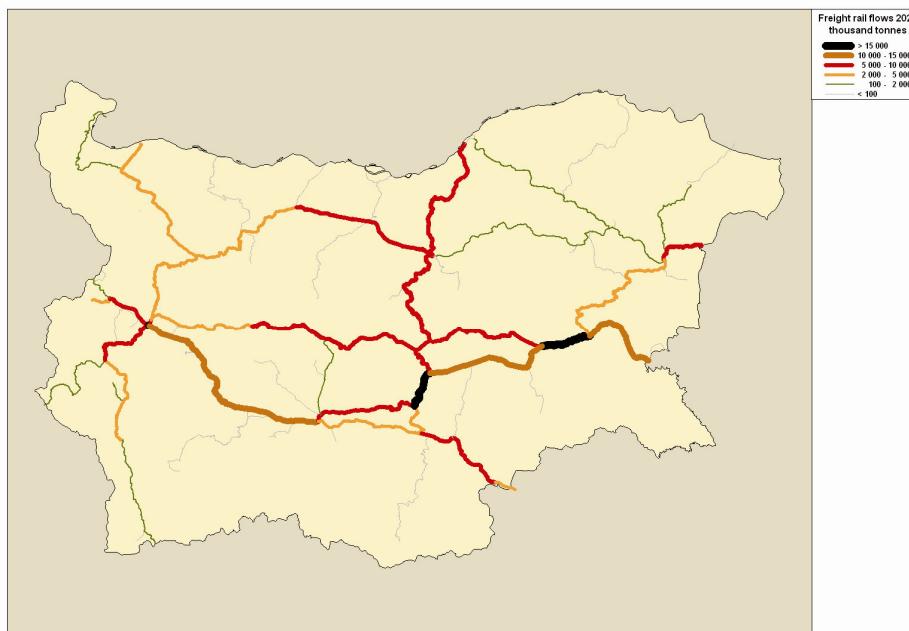


Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors

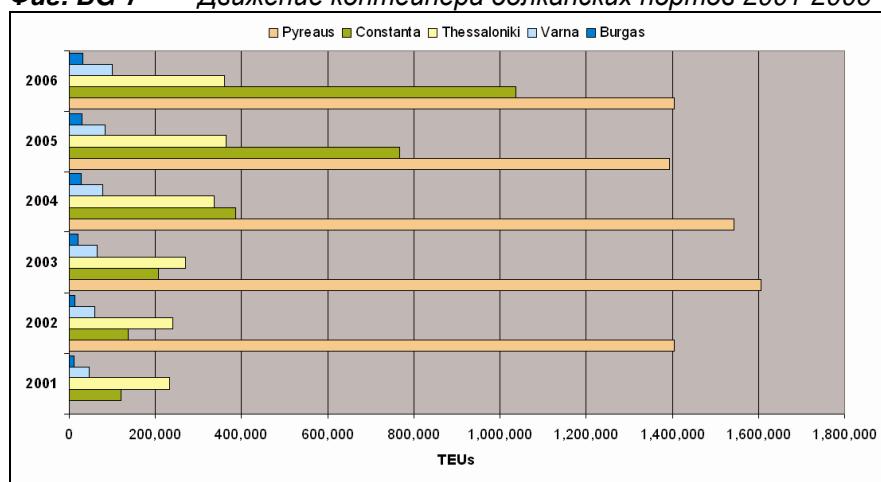
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



This Project is funded
by the European Union



Фиг. BG-7 Движение контейнера болканских портов 2001-2006



Интермодальный транспорт в Болгарии все еще отстает от ЕС и балканских тенденций развития. Фигура BG-7 показывает годишиный контейнерный трафик в ДФЭ главных болканских морских портов. Торговая доля болгарских портов около 4.5% и в будущем будет стоят перед сильным соревнованием от греческих портов на одной стороне и особенно порт Константан на другой. Относительно железнодорожного сектора доля интермодального движения незначительной. Дальнейшее развитие необходимо прежде, чем Болгария может использовать потенциальную долю рынка.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5.1.2.2 Отклонения от оригинального планирования и причины

Как обозначено в предложении, региональный семинар будет организован, чтобы обсудить результаты анализа рынка с основными заинтересованными сторонами. Этот семинар теперь запланирован в середине февраля 2008. По сравнению с более ранним планированием, семинар немного отсрочен, но регулирующее планирование все еще в соответствии с обозначенным списком времени в техническом задании (План действия должен быть закончен 1 год после того как контракт подписан).

Причины для этой отсрочки:

- В течение летнего периода очень трудно назначать встречи (контракт был подписан 16 апреля 2007, сопровождался фазой начала двух месяцев и летнего курортного сезона, фактическая работа началась в сентябре)
- Сотрудничество портов хорошо в смысле, что во время миссий встречи могли бы организованы с властями порта; однако требуемое продолжение и особенно требование о статистических данных, относительно груза, обработанного в портах, не всегда были успешными.
- Команда хочет использовать статистические данные относительно мировых торговых потоков, которые в настоящее время забираются через проекты DG-TREN как WorldNet.

5.1.2.3 Конкретное действие, необходимое от Национальных Секретарей TRACECA и/или EC

Согласно технического задания рекомендации должны быть сделаны относительно прозрачных и предсказуемых тарифов. Это значит, что в настоящей ситуации, организации, которые связанные с морскими связями в Черном море, очевидно имеют проблемы с прозрачностью и предсказуемостью тарифов.

Однако, организации, с которыми консультируются в первой фазе проекта указали, что не имеют никаких проблем с тарифами, за исключением факта, что особенно портовых и железнодорожных плат, кажется, увеличиваются регулярно. Также есть некоторое беспокойство, что модернизация портов в конечном счете приведет к более высоким тарифам, которые могут подвергнут к опасности конкурентоспособное положение портов.

Консультант должен оценить из небольшого количества информации, которая могла бы обеспечена из проблем, с которыми сталкиваются в этой области и организации, которые рассматривают эти проблемы.

ТЭО терминала железнодорожного парома в Самсуне

5.1.2.4 Выполнение проекта

В период отчета, порт Самсона был посещен, вместе с портами Черного моря, где терминалы железнодорожного парома доступны: Илийчевск, Констанца, Варна, Батуми и Поти. Порт Деринче, который также имеет терминал железнодорожного парома, будет посещен в второй половине октября.

Руководитель команды посетил порт Самсона в июне и терминал железнодорожного парома не оперировал. Согласно информации, полученной от управителя порта, терминал был эксплуатационным в период 1986-1989, осуществляя регулярную услугу железнодорожного парома с Констанцией.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Эксперт портовых операций и морского транспорта посетил терминалы железнодорожного парома в следующих портах: Варна, Констанца, Поти, Батуми и Илийчевск. Существенное количество информации было забрано от этих посещений, которые также будут включены в ТЭО терминала железнодорожного парома в Самсуне.

Поти

Очевидно концепция о связях железнодорожного парома были поддержаны бывшего Советского союза. Связи железнодорожного парома дали главные стратегические военные преимущества из-за возможности транспортировать большое количество танков и то быстро. Использование железнодорожных паромов для транспортировки товаров было облегчено, вводя льготные портовые сборы для этих судов. Очевидно другая причина для развития железнодорожного парома в прошлом это создавать лучшие возможности достигнуть Болгарии из Украины, превосходя Румынию.

Заинтересованные стороны порта сомневаются может ли концепция продолжить использоваться с экономическим звучанием в Черном море, теперь сборы портов также забраны от этих судов. Кроме того сооружения железнодорожного парома в портах являются относительно большими, которые могут препятствовать развитию портов. В конце, но не в последнюю очередь – это проблема с вагонами, использование которых намного менее гибко, чем например контейнеры. В прошлом здесь существовала проблема с вагонами между Болгарией, Украиной и Грузией.

Поти имеет связь железнодорожного парома с Варной и Илийчевском, которую оперируют UkrFerry. Поти и Илийчевск имеют ширину колеи российского стандарта, в то время как в Варне перегрузочная станция используется для смена колеи вагонов на европейский стандарт.

Отношение с Варной имеет меньше значение чем с Илийчевском. Оценено, что только в одной из пяти поездок тоже порт Варны включен.

Может быть из-за политических проблем на севере Грузии (Абхазия), очевидно Россия пробовала сделать связь железнодорожного парома между Кавказом и Поти, для того чтобы облегчить торговлю с Арменией. Для этого русские изменили судно (прежнее буксирное судно) чтобы использовать как железнодорожный паром.

В настоящее время три судна заходят в причал:

- Graveswald (Украинское судно, Грузинский флаг), объем 50 вагонов, линия Илийчевск-Поти;
- 2 болгарские собственные судна, объем 103 и 108 вагонов.

Суда разгруженены и загруженены в 24 часах. Украинские вагоны направлены полностью к Алмении и Баку, т.е. груз не передается грузинским вагонам. Настоящая пропускная способность около 18,000 – 25,000 т. в неделю; транспортируемый груз включает стальные трубы и древесину.

Батуми

Батуми морской порт не настроен оптимистический относительно будущие связи железнодорожного парома. Это кажется коммерчески не интересным, требовать специальных судов, пристаней/причалов (поддержка) и маневровые станции, и иногда перегрузочные станции. Из-за нехватки места в Батуми операции железнодорожного парома могут быть остановлены. Однако сажающие причалы для железнодорожного парома включены в концессию оператора для контейнеров

Илийчевск

Илийчевск имеет сооружений обрабатывать два железнодорожные парома одновременно. Концепцию железнодорожного парома считают только экономически жизнеспособным, если тот



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



же шаблон применен к происхождению и предназначению, и только для определенных типов груза (насыпной).

UkrFerry открыл в октябре 2007 новый терминал железнодорожного парома в Керчи, но сооружения в Ильичевске продолжат использоваться.

5.1.2.5 Отклонения от оригинального планирования и причины

Согласно планированию, как включено в вступительном докладе еще не началась деятельность 2, как указано прежде, Руководитель команды и эксперт портовых операций и морского транспорта посетили множество терминалов железнодорожного парома в других портах чем Самсун.

5.1.3.3. Конкретное действие, необходимое от Национальных Секретарей TRACECA и/или EC

Никакое специфическое действие не требуется в настоящее время, эксперт портовых операций и морского транспорта посетит порт в Самсуне в второй половине октября. Также запланировано иметь встречи с турецким Министерством транспорта и Министерством железных дорог (TCDD), чтобы обсудить рациональность возможной модернизации терминала железнодорожного парома в порту Самсуна.

5.1.3 Техническая и общественная безопасность

5.1.3.1 Выполнение проекта

Общее

Эксперт технической и общественной безопасности осуществил свою первую миссию с 16-ого по 28-ого сентября.

Эта миссия осуществлялась в Болгарии и Румынии.

Болгария:

Встречи – София, Бурга, Варна

Посещения порта в Варне и Бургасе

Румыния:

Встречи – Констанца и Бухарест

Посещение порта Констанцы

Результаты

Для Государственного контроля флага и порта для судов, Болгария и Румыния приняли меры, чтобы гарантировать их долю контроля в пределах структуры Парижского Меморандума о Понимании – MOU (с 1 января, 2007) и о Черном море MOU (с 2000).

Методы контроля определены региональным MOU, после инструкций решений Международной морской организации A787 и 882.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Организация этих средств управления может быть определена в системе управления, которая будет гарантировать их качество ("Качественное страхование" концепция).

Болгария и Румыния хорошо организованы для подобных средств управления и кажется, имеет достаточный компетентный персонал, чтобы гарантировать необходимый контроль в пределах структуры глобальной технической безопасности и системы управления предотвращения загрязнения, включая судов.

Эксперт технической и общественной безопасности не разрешили проверить приложение ОСПС для судов болгарского флага и румынского флага (это очень трудно проверить, потому что судьба судна.....плавать вокруг мира!). Но в течение интервью, относительно методов для проверки соответствие оценки безопасности и планов или соответствие операций судна, казалось, что инспекторы, которые встретил выполняют эти ревизии очень профессионально.

Проверки, выполненные администрациями Болгарии и Румынии, очевидно в соответствии с Кодексом ОСПС и могут быть обденыны легко в возможной будущей общей системе управления для процесса проверки безопасности судна. Напоминание: в случае серьезного сомнения, PSC проверяет только существование ISSC (International Ship Security Certificate) международное свидетельство безопасности судна. План общественной безопасности судна включает конфиденциальную часть и полная проверка требует формального разрешения властей флага. Это требование Кодекса ОСПС ограничивает и не будет содействовать Госконтроли порта на безопасности порта столь же эффективно, как те, которые уже существуют для управления безопасностью судна..

Болгария и Румыния имеют относительно маленькие длины побережья таким образом ограниченное число портов. Дифференцирование между международной или национально судоходной торговлей не означает ничего для этих стран. Одним словом, рейсы, выполненные по их побережьям являются только международными.

Руководящие принципы МОТ по операциям порта (Кодекс правил "Безопасность и здоровье в портах" / Code of Practice "Safety and Health in Ports") казались не или немного известными нашими болгарскими и румынскими собеседниками (они выразили свое желание получить книгу от ILO). С другой стороны руководящие принципы, ISGOTT of OCIMF и SIGTTO хорошо известный как и разные кодексы Международной морской организации./ IMO codes/

Эта бдительность уже принята во внимание в проекте приватизации портовых сооружений болгарского Министерства транспорта; "пригодность", требуемая от будущих операторов, включает техническую безопасность и здоровье рабочих порта.

Гармонизация через общую систему управления в каждом порту возможна таким образом, принимая компетенция кодексов

- руководящие принципы ILO для технической безопасности и здоровье портов
- ISGOTT для нефтяных терминалов
- Настоящие кодексы ММО для специфичных терминалов

Однако, если мы хотим эффективное и защищенное морское движение между партнерами Черного моря, как в другом месте, необходимо предусмотреть поднимание всех портов к минимальному уровню общественной безопасности.

Это то, чего Кодекс ОСПС и Европейские правила стремятся достигнуть.

Однако, мы находим две различные ситуации в двух посещенных странах:



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



a. Болгария

Болгария выбрала очень широкое определение портового сооружения, объединяя, например, Западный порт и Восточный порт (в Бургасе так же как в Варне). Если другие специализированные терминалы хорошо дифференцированы, в этом случае портовое сооружение податливо к Кодексу ОСПС. Офицер безопасности портового сооружения /PFSO (Port Facility Security Officer)/ может быть тот же самый человек, когда обстоятельства позволяют это ОСПС кодекс А 17.1).

Однако, когда терминал управляет частным оператором и офицер безопасности – член власти порта, есть сомнение относительно его власти на безопасности терминала и необходимых ресурсов, которые могут быть распределены для поддержки и усовершенствования безопасности.

В течение нашего посещения, информация, появляющаяся в базе данных IMO/GISIS была исправлена после наших допросов. Это обновление было о назначениях людей, недавно ответственных за общественную безопасность порта на национальном уровне.

Если выполнение Кодекса ОСПС и Европейское регулирование 725 было выполнено, это не то же самое для директивы 65/2005.

Действительно, план охраны порта может существовать, но офицер охраны порта ясно не назначен в двух посещенных болгарских портах.

По нашему мнению, есть полное непонимание от болгарских властей логики PSO (офицер охраны порта Port Security Officer) так как офицер охраны портового сооружения PFSO кажется главным образом занимает эту позицию!

Это непонимание начинается с неточной интерпретации понятия портового сооружения и офицер охраны портового сооружения PFSO (Port Facility Security Officer). Ситуация не легка и европейские инспекторы должны были указать это.

Единственное решение находится в возможности будущей приватизации терминалов. Условия для частных операторов должны будут включить некоторое обязательство в ответственность технической и общественной безопасности операций в новом частном терминале.

Мы ожидаем, что общественная безопасность морской области останется в руках государства.

В заключении для Болгарии: ситуация жизнеспособна в настоящего состояния с выполнением директивы 65/2005 и таким образом, определяя официально офицер охраны порта в обоих портахкогда условие "в соответствии с Кодексом ОСПС" различных терминалов будет выполнено естественно в каждой концессии. Требования для согласования технической и общественной безопасности не должны нарушать процесс предложения. Однако, о них нельзя забыть, как прежде... там мог быть существенный риск нехватки ресурсов, чтобы установить и поддерживать соответствие и с международными и европейскими требованиями!

b. Румыния

Для Румынии ситуация более ясна, по простой причине, что власти порта поняли понятие "портового сооружения" согласно Кодексу ОСПС.

Консультируясь с базой данных GISIS и в течение интервью, портовые сооружения хорошо определены и PFSO гарантируют необходимые пункты контакта с пароходствами и судами. Число портовых сооружений, например, 64 в Констанце все они с одобренным планом безопасности и пунктом контакта. Большие риски портовых сооружений приложены и управляются адекватным способом /мы были в состоянии выполнить некоторые тесты/.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Выполнение директивы 658/2005 было принято во внимание, но это не было возможно для эксперта безопасности проекта, снова проверить, что план безопасности порта существует (Румыния и Болгария имели, очевидно, 6 месяцев, чтобы поместить себя в соответствии, после их входа в Европейском Союзе).

Инспекторы Европейской Комиссии приезжали в июнь в этом году и результаты были сообщены властям.

Было невозможно мне видеть результаты в Болгарии и Румынии, но было указано мне, что эти результаты были посланы без дополнительных вопросов.

Эксперт безопасности связывается с инспекторами ЕК, чтобы обсудить результаты осмотров безопасности.

Вывод

Морская и портовая техническая безопасность находятся на хорошем уровне в этих двух странах.

Морская и портовая общественная безопасность тоже на хорошем уровне, хотя морская и портная общественная безопасность болгарских портов не в соответствии с требованиями Кодекса ОСПС и Европейской директивы 65/2005.

Меры предотвращения инцидентов, связанные с общественной безопасности в портах этих двух стран имеют хороший уровень, в то время как приморская защита остается под ответственностью Национальной морской и граничной полиции. Эта защита, гарантированная национальными институциями, имеет отношение к территориальными водами и всеми портами. В настоящий момент нет никакой приморской защиты, выполненной непосредственно портовым сооружением.

Если элементы, соответствующие общественной безопасности портовых сооружений появляются в базе данных GISIS, информация относительно технической безопасности тех же самых портов, которые могли иметь большую полезность для компаний и судов, появляется иногда только на сайте порта и в слишком краткой манере.

Мы предложим некоторое усовершенствование, для того чтобы сделать эту информацию доступной для пароходства и капитанов судов.

5.1.3.2 Отклонения от оригинального планирования и причины

Посещение в Румынии началось с этих двух портов вместо того, чтобы посетить морские и портовые власти в столице Бухарест.

Действительно близость Констанцы и Варны была принята во внимание, чтобы изменить запланированный список и также что все власти общественной безопасности, которые появляются в базе данных MMO GISIS были расположены в Констанце.

5.1.3.3 Конкретное действие, необходимое от Национальных Секретарей и/или ЕС

Документы общественной безопасности

Для того, чтобы имел право консультироваться с оценками общественной безопасности или планы портовых сооружений и портов, у эксперта безопасности должно быть официальное разрешение Министерства внутренних дел каждой страны.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



С другой стороны, если оценки общественной безопасности или планы – без перевода на английском языке, эксперт безопасности только в состоянии проверить их наличие, и ничто больше!

Надеется, что инспекторы ЕС имели такое разрешение, и они были в состояние проверить английскую версию документов, когда они приехали для осмотра.

Мы понимаем, что согласие морской и портовой безопасности с Европейскими инструкциями было проверено этими европейскими инспекторами и соответственные доклады выпущены. Чтобы быть в состоянии предложить усовершенствование управления технической и общественной безопасности, эксперт безопасности должен быть в состоянии консультироваться с результатами этих осмотров ЕС.

Чтобы консультироваться с этими результатами, у эксперта безопасности должно быть официальное разрешение ЕК и может быть представителей Болгарии и Румынии в Брюсселе.

Эта консультация могла быть осуществлена в Брюсселе, для того чтобы хранить необходимую конфиденциальность в этих делах.

Информация относительно угроз общественной безопасности

Эксперт безопасности был информирован и болгарскими и румынскими властями порта, что любая информация, относительно местных угроз общественной безопасности доступна только от Министерств внутренних дел..

Эксперт безопасности предлагает, чтобы эта информация должна быть передана некоторым официальным путем после запроса у Национального Секретаря ТРАСЕКА.

Действия, требуемые Национальным Секретарем ТРАСЕКА к следующим посещениям в регионе (Турция, Грузия и Украина)

С этих пор, в каждом столице эксперт безопасности будет встречаться с представителем Министерства внутренних дел, для того чтобы получить конфиденциально, необходимую информацию относительно местных угроз общественной безопасности.

5.1.4 Системы сообщества порта

5.1.4.1 Выполнение проекта

Этот документ содержит детальную информацию относительно (не) существования автоматических систем/приложений в заинтересованных странах ТРАСЕКА и 11 портах проекта.

Должно быть ясно, что это отражает ситуацию в определенную дату/время и согласно того, что сказано/показано местными вовлечеными людьми/сторонами/организациями... и/или найдено (через исследования и/или Интернет) ИСТ ключевым экспертом (проверяя данную информацию или делая глубокое исследование).

- Туры - Вступительные/для знакомства:
 - миссия 1 в мае
 - миссия 2 в июне
- Рабочая/местная миссия 3: Болгария (Варна и Бургас)
- Рабочая/местная миссия 4: Грузия (Поти и Батуми)
- Рабочая/местная миссия 5: Украина (Одесса и Ильичевск)



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



1. Миссия 1 и 2 были прежде всего организованы для
 - a. презентации проекта и команды,
 - b. встретить национальные координаторы ТРАСЕКА и
 - c. встретить вовлеченнное местное управление порта
 - d. = те люди, которые после официального/рабочего запуска, будут вовлечены
2. Это привело к **вступительному докладу** (поставленный в начале июля 2007), сопровождаемый с некоторыми комментариями проектного чиновника (ов) ЕС.

В.Согласно результатом:

Результат 3: Я приветствую удовлетворительный статус выполнения ОСПС в пределах региона Черного моря и нетерпеливо отмечаю, что команда проекта встречает ответственный EMSA для SAFESEA NET, чтобы идентифицировать определенные области взаимной выгоды и взаимодействия.

Результат 4: Отмечено, что и порт Варны и порт Поти в настоящее время развиваются их собственные вебсайты..

Это представляет превосходную возможность проекта продвинуть обмен информацией между обеими властями порта и обеими компетентными национальными властями.

Это могло даже стать начальной общей морской информационной системой, разделенной странами Черного моря.

Эти комментарии/отметки были анализированы, и для результата №4, получили ответ/коментар эксперта ICT:

- Согласно результатам:

Результат 3:

Должно быть ясным, что пребывание в пределах (оригинального) охвата проекта является существенным (чтобы быть в состоянии респектировать планирование).

Теперь нам уже недостает и/или коротко, время, чтобы написать Минуты о встречах / MoM/ в результате комплексных миссий (логистическая).

Смешение ОСПС и SSN по моему мнению не неправильно, но увеличивает охват.

Дополнительное путешествие в Лиссабон EMSA HQ (чтобы разговаривать с представителями EMSA/SSN), хотя очень интересно, должно быть предусмотрено и организовано.

SSN - горячая проблема и в SSN-V2, изменяющейся от принципа индекс-сервера к DB рассматривается.

Контакты были осуществлены (через г.Тексиер и г. Сарасуа Ибарбуру), но не решили требуемую инициативу.

См. тоже отметки для результата 4.

Результат 4:

- Даже в пределах ЕС, кажется, есть серьезное неверное истолкование определений. Порты Поти и Илийчевска действительно развивали собственные вебсайты, но как уже отмечено много раз: развитые вебсайты – вебсайты оператора порта.(см.далее).
- Коментары ЕС только раскрывают "обмен информации между обеими властями порта и обеими компетентными национальными властями".
 - Это не основная концепция PCS.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



- Обмен информации между властями может выглядеть как начальная и от большого значения, но он только часть от PCS (он автоматический результат из т.н. "одно посещение магазина"/"one stop shopping" PCS).
- Предназначение PCS, облегчить торговлю и коммуникацию (вкл. сопроводительные документы/бумаги) через принцип "единственного окна" "Single Window" (или "One Stop Shopping").
- Источники этой информации - (главным образом) частные пользователи порта (агенты судна/лайнера, (грузовые) экспедиторы, операторы, поставщики услуги, идр.) и не власти, так как они - пользователи информации.
- Это должно быть ясно очень скоро (и быстро) что значить (и требовать) точно с:
- PCS для "обмена информации между обеими властями порта и обеими компетентными национальными властями"?
- или "общая морская информационная система, разделенной странами Черного моря."
 - И больше не упомянуто 'PSC'
- Еще более удивительно:
 - "Было отмечено, что порты Поти и Илийчевска действительно развивали собственные сайты"
 - эти 2 сайта, которые развиты, не действительные "сайты власти порта", но – сайты "оператора порта"
 - случай Поти (против Батуми) даже более усложненным

3. В дополнение, следующие рекомендации даются:

0. Общее замечание по этому пункту:
 - По моему мнению есть смешивание:
 - . эти рекомендации относятся к 'общему' и
 - . и не определено к результату 4: PCS (может быть кроме №. 2 Содержания)

1. Язык

- Построит сайт? Я думаю, что ЕС имеет отношение к сайту проекта?
- Но в случае PCS это:
 - Поскольку я уже упоминал несколько раз(тоже, быть очень ясно заявленным в вступительном докладе)
 - Внутри материалов проекта, нет никакого места строить PCS
 - Демо-версия (делая зависящие наличные средства в доступе, флеш, ppt; из которых флеш и/или доступ должен быть сделан местным экспертом) будет проектирован как пилотный проект.
 - 3/4 языка?
 - Я не мог найти никакого документа, в котором были 3/4 языка

2. Содержание

- Знание/восприятие PCS весьма различно
- Я отмечаю это:
 - Только передача сообщений относительно общественной функции коммуникации должна быть сделана/рассмотрена.
 - Я тоже отмечаю, что только Варна и Поти нужно быть рассмотрены? "Отмечено, что и порт Варны и порт Поти в настоящее время развиваются собственные сайты. Это представляет превосходную возможность проекта продвинуть обмен информацией между обеими властями порта и обеими компетентными национальными властями. Это могло даже стать начальной общей морской информационной системой, разделенной странами Черного моря".



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



3. Методология

- К чему направляет 'бэта вебсайт' ?
- По моему мнению каждый направляется к вебсайту проекта ТРАСЕКА?

5.1.4.2 Отклонения от оригинального планирования и причины

- До сих пор никакие отклонения от оригинального планирования не могут быть отмечены
- Миссии были сделаны как запланировано, только 1 осталась (с более странной структурой управления порта -> включая турецкие железные дороги – TCDD, как оператор/менеджер порта)
- Я предвижу некоторые будущие проблемы, если проблемы (как упомянуто выше) не будут решены быстро;
- быть:
 - Прежде всего по моему мнению самую трудную/существенную:
 - Ясное различие между и разделение обязанностей и/или функциональных возможностей (рабочие области):
 - Участники частного и государственного сообщества порта
 - Поставщики услуг в строгом смысле слова (ЕС - инструкции)
 - Портовые и морские государственные власти(Западно-Европейские порта – исключая Британских портов)
 - Частные власти порта (Батуми и может быть Поти)
 - Частные операторы порта и государственные операторы порта
 - Информационный обмен между властями только?
 - Который только означал бы, что фактически только SSN нужно объяснить и показывать
 - И который означал бы более близкое сотрудничество между результатом 3 и 4 (как упомянуто выше)
 - Но, что я лично, не думаю это случай, как всюду, каждый говорить о PCS
 - Информационный обмен между участниками сообщности порта и властями только?
 - Быть т.н. Harbour Master's messages
 - BERMAN–для объявлений(вкл.обновления/изменения)прибытия/перемещение/отъезда судна
 - вкл. заказ услуг (пилоты, буксиры, и т.д.)
 - IFTDGN–для объявлений(вкл.обновления/изменения)опасных грузов (погруженый/разгруженый, транзитный)
 - IFTMCS – для объявлений (вкл. обновления/изменения) декларации судна
 - PAXLST - для объявлений (вкл. обновления/изменения) команды/пассажиры судна
 - WASDIS–для объявлений (вкл. обновления/изменения) вывоза/собрания отходов судна

5.1.4.3 Конкретное действие, необходимое от Национальных Секретарей ТРАСЕКА и/или ЕС

От ЕС:

- Ясный взгляд, даже утверждение, на способе, который следует:
 - Или подход "single window" через PCS, и в следующей фазе, связывающей с SSN
 - или SSN как результат (не) существующей PCS для информационного обмена с технической и общественной безопасности как основные проблемы

От Национальных Секретарей ТРАСЕКА:

- лучшая (и более заранее) подготовка встреч
- особенно когда приглашение да/нет
 - точная организация/отделения.
 - "harbour masters" услуги, которые должны были быть приостановлены



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



- таможни/границчная полиция никогда не приглашали
- правильные люди
 - для моего результата я (очень) часто сталкивался с другой стороны без любого понятия PCS
- избегая потери времен через слишком большую (национальную) централизованную координацию

5.1.5 ГЧП и проекты с финансовым обеспечением

5.1.5.1 Выполнение проекта

Работа над этим результатом, начатым как запланировано в сентябре 2007. К этой дате были выполнены следующие действия:

- Развитие структуры 4Р ;
- Миссия в Софию, Болгария (октябрь 2007) включая посещения уместных отделов Министерства транспорта и компании “Инфраструктура порта”;
- Анализ современного состояния порта в Болгарии(инвестиционные планы инфраструктуры порта, юридическая и институциональная структура для ГЧП и инвестициям порта, опыт ГЧП);
- Идентификация и контакт с местными юридическими экспертами, для того чтобы помочь в анализе настоящей структуры ГЧП в пяти заинтересованных странах ТРАСЕКА.

5.1.5.2 Отклонения от оригинального планирования и причины

Нет никаких отклонений от оригинального планирования.

5.1.5.3 Конкретное действие, необходимое от Национальных Секретарей ТРАСЕКА и/или ЕС

Во время миссии были осуществлены встречи с высокопоставленными чиновниками в центральных министерствах (транспорт, администрация морского порта/инвестиции, финансы, единица ГЧП, и др.). Вмешательство Национальных Секретарей ТРАСЕКА может требоваться, если собственные попытки устраивать встречи с уместными чиновниками не успешны.

5.2 Цели проекта и документы

5.2.1 Общее

Общая цель проекта:

“Продвигать торговлю по коридору Европа – регион Черного моря – Кавказ – Центральная Азия, увеличивая конкуренцию и привлекательность, как формулировано в Основном многостороннем соглашение по международным перевозкам вдоль транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.”

Конкретная цель проекта:



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Цель проекта создать основы для улучшения морских связей в регионе Черного моря. Это имеет отношение с надежной, безопасной, конкурентной и эффективной грузоперевозкой и услугами порта и делать возможным жизненважные связи с Европейскими транспортными сетями / ТЕС / предимно относительно железнодорожного парома, ро-ро парома и контейнерных услуг.

5.2.2 Исследование рыночной конъюнктуры и план действия

Результат 1

Сделано глубокое исследование рыночной конъюнктуры настоящей ситуации морского транспорта региона Черного моря и поддержка в осуществлении успешной маркетинговой политики обеспечивается к уместным портам и пароходству региона Черного моря. Маркетинговые стратегии развиты, включая не только связи с общественностью, рекламой и другие средства коммуникации, но также охватывает от систематического исследования рыночной конъюнктуры до определения предоставленных услуг, оптимизированных тарифных условий услуг, качественного управления технической и общественной безопасности. Более ясные транспортные тарифы и транзитные таксы, примененные в морских секциях коридоров TRACECA развиты, которые наконец приводят к прогнозных ценах на этот маршрут. Устранение незаконных и нефизических барьеров для транспортных услуг будут поддерживаться, для того чтобы гарантировать доверие таможников и увеличить оживление маршрута. Объемы портов Черного моря, как места формирования, складывания, сохранения, перераспределения, экспортования и получения грузов будут использованы максимально эффективно. Дальше, эти порты будут преобразованы в центры, предлагающие оптимальные логистические схемы и более эффективное использование паромных линий и комбинированный транспорт перевозчиков.

Цели

Основная цель исследования рыночной конъюнктуры морского транспорта в регионе Черного моря это поддержка портов, пароходства и других участников, вовлеченных в морские связи в Черном море в их развитии как важные элементы в настоящих и будущих цепях логистики по коридорам TRACECA. Основной элемент этой поддержки это прогноз транспортных потоков черноморского региона на год 2020. Показывая прогноз транспортных потоков на год 2020, порты, пароходство, и связанные с ним организации будут иметь возможность показать их планы развития в соответствии с требованиями рынка. В этом отношении, особенно число прогноза контейнеров существенно, учитывая увеличение контейнеризации, развитие торговли Европа-Азия и текущая необходимость контейнерных терминалов в портах Черного моря.

На основе результатов исследования рыночной конъюнктуры план действия будет определен, включая рекомендации для болеебалансированного и ясного тарифного условия, рекомендации на дополнительных услугах логистики, которые будут установлены, идентифицировать приоритетные инвестиции стадии для дальнейшей технической помощи.

Документы

- Проект доклада относительно результатов анализа рынка, январь 2008
- Семинар на результатах анализа рынка с главными заинтересованными сторонами, середина февраля 2008
- Проект плана действия, март 2008
- Заключительный план действия, середина апреля 2008

5.2.3 ТЭО терминала железнодорожного парома в Самсуне

5.2.4 Результат 2:

ТЭО осуществляется для лучшего железнодорожного - морского комбинированного транспорта (железнодорожный паром) между портом в Самсуне и другими странами TRACECA, которые



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



находятся на берегу Черного моря, и следовательно, установить коммерческие связи между Турцией, Грузией, Азербайджаном, Туркменистаном, Узбекистаном и другими странами TRACECA к которым нет директной железнодорожной связи из Турции, исключая Болгарию. Полученные данные исследования должны обеспечить всю необходимую информацию, чтобы далее обсудить и решить возможное возобновление услуг железнодорожного парома в порту Самсона и техническая, экономическая, финансовая, экологическая обосновка строительства перегрузочной станции.

5.2.5 Техническая и общественная безопасность

Результат 3:

Существующие системы управления технической и общественной безопасности улучшаются в соответственных странах и приспособливаются для того чтобы достигнуть подходящую совместимость и соглашение с Международной морской организацией / IMO / с Международным кодексом по охране судов и портовых сооружений ОСПС (ISPS Code). Льготные условия уложаются для создания общей системы управления безопасности, которая применима для морского транспорта и плавание по Черному морю для того чтобы редуцировать степень риска и предпаздить портовых сооружений, судов, окружающей среды и людей.

5.2.6 Системы сообщества порта

5.2.7 Результат 4:

Пилотная схема для эффективной системы коммуникации и информации порта, которая облегчает и укрепляет морской транспорт по Черному морю и полученные данные распространены. Это включает трассирование передвижения и обработка судов в портах, прослеживание и контроль грузов перевозки и информационные услуги внешних клиентов. В пилотной схеме порт Варны должен быть предусмотрен, обеспечивает информацию, полученную в фазе обзора (пожалуйста наводите справку на первый результат/ не предлагает другого).

Самые важные вопросы, на которым будет отвечено, через личные интервью, это:

- Какие есть различные стороны в цепи поставки D2D
 - Которые вовлечены в "Сообщество порта" ?
- Какие стороны имеют (или купят) сквозные данные и
 - И для какие цели данные используются?
 - Типичная, иногда забытая причина это – "статистика"
 - Хотят ли они разделить эту информацию в обмене с другими (недостающими) данными
 - Хотят ли стороны собирать и регистрировать эти экстра данные?
 - Что есть значения в заданиях рабочей нагрузки/инвестиций?
- Какая информация/данные недостает и
 - Что необходимо, чтобы получить эти данные?
- Каким образом собирать данные, чтобы получить PCS?

Более прочные данные должны быть собраны.

Через метод "bottom-up" информация должна быть собрана для статистических потребностях тактиков и пригодности данных в сторонах цепи поставки.

Кажется, это есть неоднозначная интерпретация



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



- 'Системы сообщности порта/услуги' (или Порталы)/порт и Порталы-PCS/Страна/Черное море
- Менеджеры водного пути и порты
- Какая информация должна быть обменена
- между (порт) властями только (как было отмечено в комментариях специалиста проекта ЕС в вступительном докладе)
 - между сообщности порта и другими властями (т.н.: Harbour Masters' Messages)
 - между какой-либо организацией/системой и SSS

3 основные системы могут быть использованы:

- fully EDI/EDIFACT (cfr. Antwerp APICS/Port Actors via SEAGHA)
- fully Web (cfr. Rotterdam with PortInfoLink) or
- web-enabled (cfr. Finland with PortNet & Port of Ghent with ENIGMA)

Завися структуры (организационная, иерархическая и эксплуатационная) (и следовательно представление вовлеченных управлений), можно заявить что:

1. Создание "Portal", способный обеспечивать **общие и конкретные данные о конкретных портах**
2. Создание "**visit card**" порта, способного быть получен доступ интернет - пользователями страны и за границей.
3. Презентация главных преимуществ бизнеса порта, чтобы привлекать потенциальных сотрудников, особенно из-за границы.
4. Презентация обновленных данных обо всех компаниях и услугах, которые они обеспечивают в этом порту.
5. Презентация **конкретных данных о (морском) транспорте/судоходстве**, как например
 - a. Движение судов (и информация о грузе общего назначения)
 - i. (пред) объявления/прибытия, судов в порту(ах), перемещение, отъезды и т.д.
 - b. гидографическая информация
 - c. доклад о погоде.
6. Легкий вход и поиск всех данных, необходимых членам сообщества, чтобы выносить их бизнес в хороших состояниях
 - a. Через автоматизированные, диалоговые приложения ("single window web-application" (или web-enabled))

5.2.8 ГЧП и проекты с финансовым обеспечением

Результат 5:

В первой фазе структура государственно-частного партнерства порта / Port PPP (4P)/ развивается для идентификации возможности ГЧП в порту и в морском транспорте на маршрутах ТРАСЕКА; и оценка добавленной стоимости ГЧП (относительно традиционных решений общественного заказа); и оптимальный проект структур ГЧП, чтобы эффективно достигать этой добавленной стоимости. Во второй фазы структура ГЧП порта применена к инвестиционным потребностям и проектным планам в регионе. Результат этого осуществления это оценка потенциала ГЧП этих инвестиций, и выбора проектов с финансовым обеспечением.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5.2.8.1 Цели

Фаза I:

- Установление современное состояние ГЧП в секторе инфраструктуры (особенно морские порты) в пяти заинтересованных странах ТРАСЕКА (юридическая и институциональная структура, опыт, планы)

Развитие структуры ГЧП порта для идентификации возможности ГЧП в порту и в морском транспорте на маршрутах ТРАСЕКА; и оценка добавленной стоимости ГЧП (относительно традиционных, общественных решений для приобретения); и оптимальный проект структур ГЧП, чтобы эффективно достигать этой добавленной стоимости.

“Идеальная” структура ГЧП порта сравнена с настоящими условиями и опытом в пяти заинтересованных странах ТРАСЕКА, которая приводить к общими политическими рекомендациями.

Фаза II:

Применение структуры ГЧП порта к инвестиционным потребностям и проектным планам в регионе. Результат этого осуществления это **оценка потенциала ГЧП** этих инвестиций, и выбора **проектов с финансовым обеспечением**.

- Конкретные проектные рекомендации на модель/процедуры ГЧП

5.2.8.2 Документы

Доклад разделен на две части:

- **Общая секция**, представляющая некоторую уместную вводную информацию относительно ГЧП для инвестиций в инфраструктуре общественного транспорта (почему?, как?, виды проектов ГЧП и др.), и описания упомянутой выше структура ГЧП порта.
- **Определенные для страны, специфические секции** покрывают:
 - юридическая и институциональная структура, в пределах которой должны быть предприняты проекты ГЧП;
 - опыт ГЧП до настоящего времени (особенно в портах);
 - выбор инвестиционных проектов с финансовым обеспечением, вносящих свой вклад в развитие ТРАСЕКА – ТЕС морских связей;
 - рекомендации о том как реализовать этот специфический проект в ГЧП (например относительно конструкции ГЧП, управления торгового процесса и управления проекта);
 - общие (не специфические для проекта) рекомендации, чтобы улучшить структуру ГЧП порта в стране.

Доклад будет закончен во второй фазе проекта. Временные версии доклада будут изданы в форме рабочего документа. Рабочий документ в конце фазы будет содержать законченную структуру ГЧП порта.

Региональные семинары относительно ГЧП и проектов с финансовым обеспечением

- Презентация проектов с финансовым обеспечением
- Рекомендации относительно модели/процессы ГЧП для реализации этих проектов (включая заявление о процедуре, основанной на “конкурентноспособном диалоге”)



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Национальные семинары

Некоторые национальные/под региональные семинары (число и местоположение зависят от национального интереса) для концессии и для официальных лиц, которые участвуют в процессе общественного заказа при предложении и управлении проектов ГЧП (сосредоточиваясь на реализации конкурентноспособного диалога) должны быть организованы во второй фазе проекта.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5.3 Выполнение проекта во время период отчета

5.3.1 Затрат персонала и непредвиденные расходы

Следует краткий обзор ресурсов, используемых за период 16 апреля – 31 октября 2007.

	Полный Бюджет	Используемый в период	% использован. наст. времени
Руководитель команды	420 чел.-дней	116 чел-дней	28 %
Ключевые эксперты	595 чел.-дней	132 чел.-дней	22 %
Межд.не ключевые эксперты	449 чел.-дней	70.5 чел.-дней	16 %
Местные не ключевые эксперты	449 чел.-дней	28.25 чел.-дней	6 %
Полный затрат персонала	1,913 чел-дней	246.75 чел.-дней	18 %
Непредвиденные расходы	€ 570,000	€ 37,435	7 %
Проверка затратов	€ 15,000	€ 0	0 %
Полный бюджет проекта	€ 2,249,600	€ 371,228	17 %

Непредвиденные расходы, используемые в этом периоде, включают:

- Путешествие к и в регионе (за исключением путешествие между Софией и родной страной после 1 сентября 2007)
- Ежедневные деньги на расходы (за исключением Софии после 1 сентября 2007)
- Квартирная плата и эксплуатационные расходы регионального офиса проекта в Софии.

5.4 Ограничения, риски и предположения

5.4.1 Исследования рыночной конъюнктуры и план действия

Консультанты столкнулись с некоторыми трудностями в получении статистических данных от портов, но продолжат просить эти данные с необходимыми деталями.

5.4.2 ТЭО терминала железнодорожного парома в Самсуне

В течение период отчета не было никаких ограничений и риски.

5.4.3 Техническая и общественная безопасность

Ограничения

Конфиденциальность документов безопасности ограничивает. Любой человек, который желает консультироваться с планами безопасности судов и портов, должен получить разрешение от властей национальной безопасности.

Использование национального языка в документах о безопасности – это ограничение для нас.

Риски



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Качество управления морских рисков может быть ниже чем ожидаемый. Любая система управления включает проверку функционирования; таким образом нормальная забота должна быть установлена, чтобы организовать и провести будущие внутренние ревизии в пределах общей системы управления.

Предположения

Соответствие Международным и Европейским инструкциям привентивных мер, принятыми болгарскими и румынскими властями, ослабит реализации общей системы управления морской и портовой технической и общественной безопасности.

Если ожидаемая общая система управления, приветствовалась, то успех этой системы будет приостановлен вовлечения руководителя отделов и качества будущих внутренних ревизий.

5.4.4 Системы сообщества порта

Доклад был изготовлен после 5 миссий.

Должно быть отмечено, что ни одной PCS работает; еще хуже: никакой из портов не имеет общую систему портового управления (Констанца – это (техническое) исключение – согласно закону порту, хотя 100% - государство оператор порта, предоставили управление порта как “власть порта”).

Даже нет никаких ясных правил/процедур объявления прибытия судна. Каждый входит в данные, поскольку они получают это (независимо от того, что источник может быть; напр.(главным образом) физические документы, информация AIS/Radar, и т.д.)

Самые трудные проблемы, с которыми сталкиваются были:

- язык: плохой английский
 - o даже с помощью переводчиков это было трудно (проблемы-слишком технические)
- плохая информация о проекте в странах ТРАСЕКА
- очень плохо знают ICT и особенно PCS
- грузовые операторы почти всюду автоматизированы (потому, что это в их интересе)
- морские (военно-морские) администрации автоматизированы всюду таким же образом(менеджеры водного пути в западной Европе)
 - o VTS (Radar, ...)
 - o VT(MI)S (DBs, AIS, ...)
- администрации порта: тоже почти автоматизированы к статистике/выставлению счета
- сложность организаций/отделов/структур и юрисдикций/шагов
 - o на всех уровнях
 - o централизованный подход (екскоммунистическая система)
 - o власти против других организаций: очень сложно
 - o некоторые порты претендуют быть владельцем территории порта, но фактически тоже операторы
 - o другие порты претендуют быть частными, но все еще регуляторы движения
 - o морская администрация иногда рассеивается вокруг и без реальных определенных обязанностей/функций
 - мы даже столкнулись с услугами “harbour master”, которые не имели почти ничего сказать/сделать, так как они были в статусе того, чтобы быть реорганизованным/вытертым
 - o слишком строгие границы между вовлеченными сторонами
 - каждый претендует быть началом цикла
 - напр. объявление прибытия судна



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



- приводящий к факту, что каждый дублирует все необходимые документы и
- приносит все документы всем вовлеченным (общественным/частным) властям
- плохая коммуникация между членами (портового) сообщества
 - главным образом в результате языка и нехватки ноу-хуо по определенной проблеме
- нехватка стандартизации и различий в интерпретации определений
- не один из согласованных 'сделать' пункты был выполнен (см."Minutes of Meetings")
- передача экспертизы/ноу-хуо (не будет) легка

5.4.5 ГЧП и проекты с финансовым обеспечением

Относительно желательных результатов первой фазы(структура ГЧП порта) риски очень ограничены. Сотрудничество национальных властей очевидно необходимо. Но большая часть работы в этой фазе зависит от собственного исследования и общественных источников информации (национальных и международных).

Некоторые из результатов второй фазы (проекты с финансовым обеспечением и рекомендации ГЧП для специфического проекта) зависят от анализа рынка и эксплуатационного анализа в первой фазе. Очевидно, что необходимость инвестиции должна быть показана и определена прежде чем отобрать проекты с финансовым обеспечением. Однако, мы думаем, что риск обнаружения не подходящих проектов является очень маленьким. Потребности региона Черного моря в области развития порта, как уже известно, являются существенными.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5.5 Обновление логико-структурного подхода

	Логическая интервенция	Объективные индикаторы, поддающиеся на проверке	Источники проверки	Предположения
Общие цели	<p>Продвигать торговлю по коридору Европа – Регион Черного моря – Кавказ – Центральная Азия, увеличивая конкуренцию и привлекательность, как формулировано в Основном многостороннем соглашении по международным перевозкам вдоль транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.”</p> <p>Учитывая стратегическую важность Черного моря в задачаниях региональной перевозки, проект должен внести вклад, чтобы развить эффективные морские связи и улучшенные связи внутренних районов. Они должны лучше выполнить запросы клиента и лучших методов в развитии коридора и таким образом непрерывно привлечь больше груза и сконцентрировать грузовой трафик на многомодальных морских логистических цепях, соединяющих европейских коридоров ТЕСи с многомодальной сетью транспортировки TRACECA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Относительное увеличение транспорта в области TRACECA, особенно на Черном море • Уровень торговли по коридору Европа-регион Черного моря-Кавказ-Средняя Азия • Удовлетворение клиента (периодически) • Конкурентоспособность коридора / Должное усердие • Контроль проекта 	<ul style="list-style-type: none"> • Статистики транспорта • Статистики торговли • Анкета • Независимые ревизии • Счет очков баланса 	<ul style="list-style-type: none"> • Продолжающая приверженность к принципам Основного многостороннего соглашения для международного транспорта для развития коридора Европейский Кавказ - Азия.
Цель проекта	<p>Создать основы для улучшения морских связей в регионе Черного моря. Это имеет отношение с надежной, безопасной, конкурентной и эффективной грузоперевозкой и услугами порта и делать возможным жизненважные связи с Европейскими транспортными сетями /ТЕС/ предимно относительно железнодорожного парома, ро-ро парома и контейнерных услуг.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Время (частота) и цены транспортных услуг • Число несчастных случаев и инциденты • Уровень обслуживания/должное усердие (оценка, возможность соединения, надежность) • Уровень инвестиций 	<ul style="list-style-type: none"> • Вебсайты поставщиков услуг или цен рынка как обозначено в контрактах • Национальная и специфическая статистика • Статистика порта • Пользовательская анкета, и др. • Обзоры уровня сектора обслуживания 	<ul style="list-style-type: none"> • Продолжающее сотрудничество между странами TRACECA и международными организациями, как ЕС • Продолжающее развитие международных связей торговли • Политическая стабильность в регионе TRACECA и в регионе вообще • Продолжающие усилия сотрудничества в пределах региона TRACECA, промоцировая увеличивающаяся конкурентоспособность коридоров TRACECA • Участвующие страны TRACECA и учреждения дадут полную поддержку проекту и посвящают себя целям проекта.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



	Логическая интервенция	Объективные индикаторы, поддающиеся на проверке	Источники проверки	Предположения
Результаты	<p>Следующие 4 результата определены:</p> <ol style="list-style-type: none"> Глубокое исследование рыночной конъюнктуры настоящего состояния морского транспорта в Черном море ТЭО на условии лучшей комбинированной транспортировки жел.дорога – море относительно Самсона Мудрая реализация концепцию ОСПС Пилотная схема для эффективной портовой коммуникации Анализ приложения ГЧП, чтобы увеличить выполнимость проекта и облегчить реализация проекта 	<ul style="list-style-type: none"> Положение доклада отн. исследования рыночной конъюнктуры Положение детального ТЭО Уровень соответствия ОСПС для портов и грузоперевозки Положение доклада отн.портовой коммуникации и стратегии реализации Положение доклада отн.анализа ГЧП и финансирование различных проектов в регионе в пределах структуры ГЧП 	<ul style="list-style-type: none"> Заключительный доклад Заключительный доклад Обзоры соответствия Заключительный доклад 	<ul style="list-style-type: none"> Пилотный проект для улучшения системы коммуникации и информации может заимствовать опыт у информационных систем в Поти и Ильичевске, установлены в структуре программы TRACECA Обычный (подход к) юридический и организационный морских администраций бенефициариев Правила и инструкции не являются предметом интерпретации Соответствующая классификация судов при операции
Действия	<p>Результат 1: Глубокое исследование рыночной конъюнктуры настоящего состояния морского транспорта в Черном море</p> <ol style="list-style-type: none"> Сбор и анализ данных Развитие сценариев Развитие анализ чувствительности Развитие плана действия <p>Результат 2: ТЭО на условии лучшей комбинированной транспортировки жел.дорога – море относительно Самсона</p> <ol style="list-style-type: none"> Обзор варианты проекта Техническая обосновка Оценка охраны окружающей среды Оценка финансовой и экономической выполнимости 	<p><u>Затраты:</u></p> <p>Ключевые эксперты:</p> <ul style="list-style-type: none"> Руководитель команды: 24 чел.-месяцев Другие ключевые эксперты: 34 чел.-месяцев <p>Краткосрочные эксперты:</p> <ul style="list-style-type: none"> Главные межд.эксперты: 25 чел.-месяцев Главные местные эксперты: 25 чел.-месяцев 	<p><u>Расходы</u></p> <p>Бюджет платы на ключевых экспертах и краткосрочных экспертах</p> <p>Непредвиденные расходы:</p> <ul style="list-style-type: none"> Местные и региональные транспортные расходы; Путевые расходы для миссий считать как часть этого контракта из регионального офиса к другим учреждениям в регионе и между 	<ul style="list-style-type: none"> Уместные данные и приложения сделаны доступны команде проекта Помощь в обеспечении понимания тарифной структуры Помощь в обеспечении понимания адекватности связей внутренних районов Полная поддержка от партнеров проекта • Уместные данные и приложения сделаны доступны команде проекта Помощь в обеспечении понимания структура расходов от восстановления и строительных работ Желание использовать результаты предварительного исследования как вход к оптимальному уровню принятия решения для инвестиций



Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine

This Project is funded
by the European Union



Логическая интервенция	Объективные индикторы, поддающиеся на проверке	Источники проверки	Предположения
<p><i>Результат 3: Модная реализация концепции ОСПС</i></p> <p>3.1. Обзор реализации ОСПС</p> <p>3.2. Выполнимость уместные директивы</p> <p>3.3. Определение барьеров</p> <p>3.4. Предложить концепцию выполнения</p> <p>3.5. Организировать семинары</p> <p>3.6. Определение проектов</p>	<p>См.: краткий обзор планирования проекта</p>	<p>региональными офисами;</p> <p>Ежедневные деньги на расходы эксперты на миссий в регионе</p> <p>Квартичная плата и др.расходы вкл. офис коммуникации</p> <p>Перевод текущих материалов и других уместных документов,</p>	<ul style="list-style-type: none">• Доступ к информации отн.общественной безопасности• Доступ к частям порта и способность и поддержка интересами сторонами• Желание об обмене информации пилотного проекта
<p><i>Результат 4; Пилотная схема для эффективной портовой коммуникации</i></p> <p>4.1. Обзор полученных данных от предыдущих исследований</p> <p>4.2. Определить и реализовать пилоты проект</p> <p>4.3. Распространить полученные данные к другим портам</p>	<p>4.1. Обзор полученных данных от предыдущих исследований</p> <p>4.2. Определить и реализовать пилоты проект</p> <p>4.3. Распространить полученные данные к другим портам</p>	<p>Семинары и рабочие встречи, которые проводятся</p> <p>См.: финансовое предложение</p>	<ul style="list-style-type: none">• Поти Сотрудничество со стороны менеджера из ЕК относительно определения пилотного проекта• Способность определить объединенные системы коммуникации и желание принять их



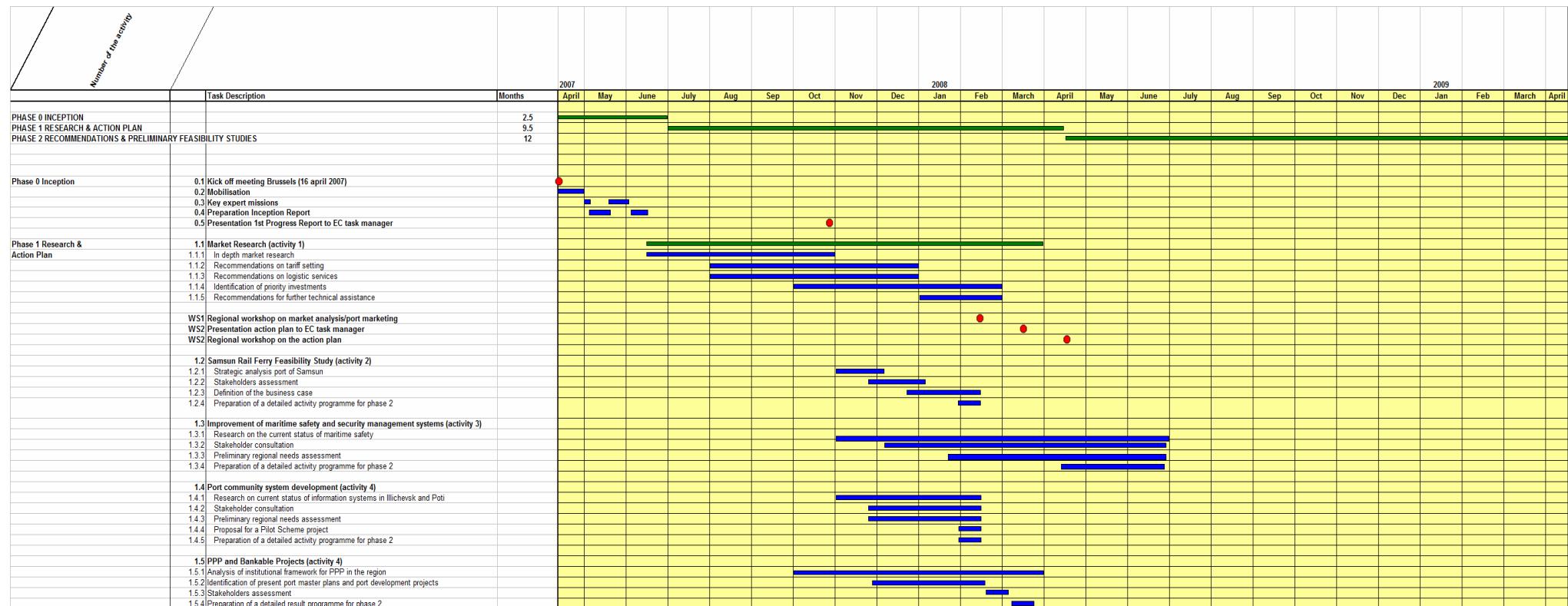
This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



6 Планирование проекта

6.1 Общее планирование

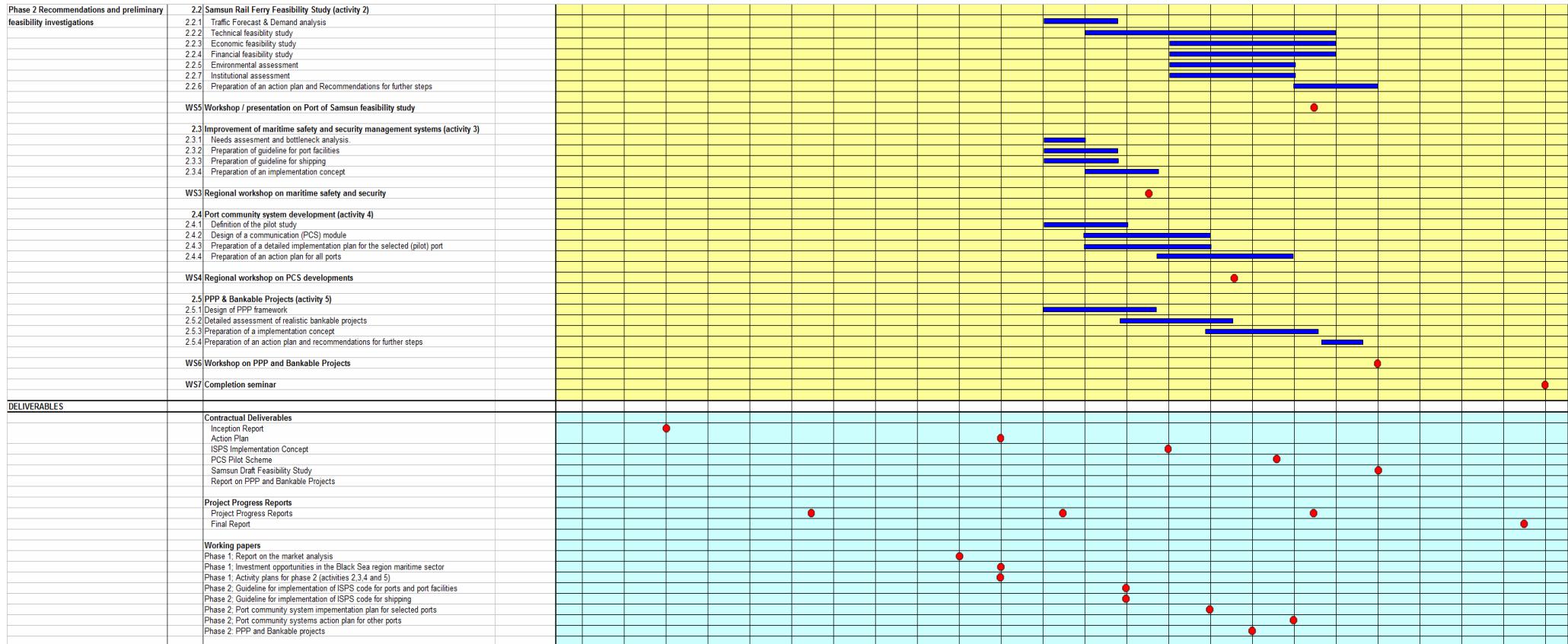




This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors

Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine





This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



6.2 Рабочий план для следующего периода отчета

6.2.1 Исследование рыночной конъюнктуры и План действия

Действия во время следующего периода отчета будут:

- посещения болгарских, румынских и турецких портов (конец октября); обсуждать настоящая ситуация и пропускная способность, инвестиционные планы и будущие мощности, связи внутренних районов и другие проблемы, связанные с портом;
- интервью с судоходством в регионе;
- транспортное моделирование и прогнозирование

Эксперт портовых операций и морского транспорта посетит Турцию во второй половине октября. Впоследствии и после получения статистических данных пропускной способности всех портов, будет готов анализ из того же самого, который будет включен в рабочий документ "Анализ рынка".

6.2.2 ТЭО терминала железнодорожного парома в Самсуне

Эксперт портовых операций и морского транспорта посетит порт в Самсуне во второй половине октября. Впоследствии диагноз настоящей ситуации самсунского терминала железнодорожного парома будет сделан и включен в рабочий документ "ТЭО терминала железнодорожного парома в Самсуне".

Настоящая ситуация относительно портовые операции в Черном море и в терминале железнодорожного парома в Самсуне будет закончен и оценен будущий потенциал.

6.2.3 Техническая и общественная безопасность

Эксперт безопасности посетит Турцию (Анкара и порты Инстанбула, Деринче, Самсона, Хора) и Грузию (Тбилиси и порт Поти и Батуми) в период 29 октября – 9 ноября 2007.

Украина (Киев и порт Одессы и Ильичевска) посетит в начале февраля 2008.

6.2.4 Системы сообщества порта

Во время период отчета посетит: Турцию (Деринче, Инстанбул и Самсун)

Переосмотр комментариев к первому докладу о выполнении проекта.

На основе результатов мнения ЕС относительно PCS против других мнений,

- Подготовка список 'state of the art' европейского порта и PCS-системы
- подготовка PCS подход демо версия о том 'как обмен информации будет сделан' стандартизированным способом через уникальные процедуры

6.2.5 ГЧП и проекты с финансовым обеспечением

До конца первой фазы следующие действия планируются:



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



- завершение структуры ГЧП порта;
- завершение “state-of-the-art” оценки 5 стран ТРАСЕКА (инвестиционные планы инфраструктуры порта, юридическая и институциональная структура уместная к ГЧП и портовым инвестициям , опыт ГЧП);
- завершение национальных и юридических оценок (сделаны национальными юридическими экспертами);
- подготовка планов действия для фазы II

Чтобы закончить эти действия планируются следующие миссии:

- 10-21 декабря 2007: Анкара и Тбилиси (встречи с центральными министерствами и властями)
- Январь 2008: участие в региональном семинаре относительно анализа рынка в Варне (из прямой уместности к идентификации проектов с финансовым обеспечением)
- Февраль 2008: Киев и Бухарест (встречи с центральными министерствами и властями)
- Март 2008: София (подготовка планов действия для фазы II)

6.3 Запросы об отклонениях бюджета и расширении проекта

Расширение результатов проекта было согласовано с ЕК и новый результат проекта : ГЧП и проекты с финансовым обеспечением начали. Это привело к следующему бюджету нейтральное приложение:

- Эксперт инфраструктуры порта – г. Мэриен: 6 вместо 12 чел.-месяцев, и;
- Введение эксперта ГЧП - г. Й. Гаудерис: 6 чел.-месяцев.



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Приложение А

Список посещений и встреч во время период отчета



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Date	Location	Organisation	Persons	Team
16 April 2007	Brussels, Belgium	European Commission EuropeAid Co-operation Office	Ms. H. Habart <i>Project Manager</i> Mr. F. Terrac <i>Programme Officer</i>	Edwin Lock Paul van Eulem Anthony van der Hoest
8 May 2007	Kiev, Ukraine	Ministry of Transport / TRACECA National Secretary	Mr. Legenkiy <i>TRACECA National Secretary</i> Ms. Dyachenko (project contact person) <i>Assistant to the TRACECA National Secretary</i>	Edwin Lock Klaas Westerkamp Peter Verwaerde Wouter van Nus Katia Bassova <i>(local partner)</i> Larissa Dobrukha <i>(local partner)</i>
10 May 2007	Sofia, Bulgaria	Ministry of Transport / TRACECA National Secretary	Mr. G. Petarneichev <i>Deputy Minister of Transport and TRACECA National Secretary</i> Mrs. L. Trenkova <i>Head of Protocol Directorate, MoT and former TRACECA National Secretary</i> Mr. A. Tzenov <i>European Integration and International Relations Directorate, Executive Agency "Maritime Administration"</i> Mr. A. Pashov (project contact person) <i>chief expert in European Integration and International Relations Directorate, Executive Agency "Maritime Administration"</i> Mr. A. Hadjov <i>National Company "Port Infrastructure"</i> Mr. S. Zagorov <i>Port Administration Agency, Chief Expert Ports</i> Mr. D. Minev <i>National Transport Policy Directorate, MoT</i> Ms. Z. Miladinova (project contact person) <i>International Relations Directorate, MoT</i> Mr. N. Startiev <i>International Relations Directorate</i> Capt. T. Ivanov <i>Marketing, Port of Bourgas</i>	Edwin Lock Klaas Westerkamp Peter Verwaerde Wouter van Nus Kristiana Chakarova <i>(local partner)</i>



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



11 May 2007	Varna, Bulgaria	Port of Varna EAD	Mr. D. Papazov <i>Executive Director</i> Mr. A. Stankov <i>Operations Director</i> Mr. K. Donev <i>Head of Portconsult Department</i>	Edwin Lock Klaas Westerkamp Peter Verwaerde Wouter van Nus Kristina Chakarova <i>(local partner)</i>
11 May 2007	Varna, Bulgaria	Podelenie za Tovarni Prevozi (Rail-Ferry Complex)	Mr. V. Marinov <i>Ferry Complex Director</i>	Edwin Lock Klaas Westerkamp Peter Verwaerde Wouter van Nus Kristina Chakarova <i>(local partner)</i>
14 May 2007	Constanta, Romania	NC Maritime Ports Administration, Constanta	Mr. V. Petrescu <i>Director Ports Infrastructure Division</i> Mr. C. Matei <i>President of the Board of Administration, General Manager</i> Ms. Nistor <i>Head of Strategy and European Integration Department</i> Ms. Staetu <i>Head of Foreign Investments Office</i> Ms. Dogaru <i>Head of Development Department</i>	Edwin Lock Klaas Westerkamp Peter Verwaerde Wouter van Nus
15 May 2007	Bucharest, Romania	Ministry of Transport / TRACECA National Secretary	Ms. I. Popescu (project contact person) <i>Counselor & Traceca National Secretary, replacing Mr. Iordache</i> Ms. J. Toma <i>General Directorate for Naval Transport, Maritime Transport Expert, replacing Mr. Cucu</i>	Edwin Lock Klaas Westerkamp Peter Verwaerde Wouter van Nus Viktor Dumitrescu <i>(local partner)</i>
4 June 2007	Brussels, Belgium	European Commission Directorate General for Transport and Energy (DG-TREN)	Mr. J. De la Cueva Aleu <i>Second National Expert – Ports</i> Mr. F. Terrac <i>Programme Officer EuropeAid</i>	Edwin Lock Klaas Westerkamp Peter Verwaerde Wouter van Nus



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



6/7 June 2007	Odessa, Ukraine	Conference: Black Sea Area Transport Network Formation. East-West Network Integration	Presentation introducing the project.	Edwin Lock Wouter van Nus
6 June 2007	Odessa, Ukraine	Port of Illiychevsk	Mr. G. Tokman <i>Director Development and Investment Department</i>	Edwin Lock Wouter van Nus
6 June 2007	Odessa, Ukraine	European Commission Directorate General Energy and Transport	Ms. C. Sikow-Magny	Edwin Lock Wouter van Nus
7 June 2007	Odessa, Ukraine	Black Sea International Shipowners Association (BINSA, BSEC)	Mr. A. Malashenko <i>Executive Director</i> Mr. S. Melaschenko <i>Secretary General</i>	Edwin Lock Wouter van Nus
7 June 2007	Odessa, Ukraine	Black & Azov Sea Ports Association (BASPA, BSEC)	Mr. G. Tokman <i>Executive Director of BASPA</i>	Edwin Lock Wouter van Nus
7 June 2007	Odessa, Ukraine	Union of Road Transport Associations in the BSEC Region (BSEC-URTA)	Mr. H. Özkan <i>Secretary General</i>	Edwin Lock Wouter van Nus
7 June 2007	Odessa, Ukraine	Black Sea Trade & Development Bank	Mr. O. Aytemiz <i>Director Manufacturing</i>	Edwin Lock Wouter van Nus
8 June 2007	Kiev, Ukraine	Delegation of the European Commission	Mr. V. Voráček <i>Project Manager</i>	Edwin Lock Wouter van Nus
11 June 2007	Tbilisi, Georgia	Delegation of the European Commission	Mr. A. Loeber	Edwin Lock Peter Verwaerde Wouter van Nus Gogi Gogiashvili <i>(local partner)</i>



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



11 June 2007	Tbilisi, Georgia	Ministry of Economic Development	<p>Mr. Vatsadze (project contact person) <i>Head of Transport Department & TRACECA National Secretary</i></p> <p>Note: Georgia has no Ministry of Transport; the Transport Department is part of the Ministry of Economic Development</p>	<p>Edwin Lock Peter Verwaerde Wouter van Nus</p> <p>Gogi Gogiashvili (<i>local partner</i>)</p>
12 June 2007	Poti, Georgia	Poti Sea Port	<p>Mr. E. Machavariani <i>Commercial & Investments Director</i> Harbourmaster Poti Port</p>	<p>Edwin Lock Peter Verwaerde Wouter van Nus</p> <p>Gogi Gogiashvili (<i>local partner</i>)</p>
12 June 2007	Batum, Georgia	United Transport Administration, Maritime Transport Department	<p>Mr. D. Baramidze <i>Head of Department</i></p>	<p>Edwin Lock Peter Verwaerde Wouter van Nus</p> <p>Gogi Gogiashvili (<i>local partner</i>)</p>
12 June 2007	Batum, Georgia	Batum Sea Port Ltd.	<p>Mr. N. Katamadze <i>Deputy Director General</i></p>	<p>Edwin Lock Peter Verwaerde Wouter van Nus</p> <p>Gogi Gogiashvili (<i>local partner</i>)</p>
13 June 2007	Ankara, Turkey	Delegation of the European Commission	<p>Mr. G. Kara <i>Sector Manager Transport</i> Ms. C. Çoygun <i>Project Assistant</i></p>	<p>Edwin Lock Peter Verwaerde Klaas Westerkamp Wouter van Nus</p>



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



14 June 2007	Ankara, Turkey	Ministry of Transport & Communications	<p>Mr. B. Tozar (project contact person) <i>TRACECA National Secretary represented by</i></p> <p>Ms. S. Özyanik (project contact person) <i>Assistant to the TRACECA National Secretary</i></p> <p>Ms. Işık <i>General Directorate of Land Transport, Head of Department</i></p> <p>Ms. L. Başkani <i>General Directorate of Railways, Harbors and Airports Construction (DLH), Head of Department</i></p> <p>Ms. I. Elvan <i>General Directorate of Railways, Harbors and Airports Construction (DLH), Urban Planner</i></p> <p>Mr. H. Karabiyik <i>Maritime Department Export Specialist</i></p> <p>Mr. H. Özcan <i>Head of Department TCDD (National Railways)</i></p> <p>Mr. A. Parlak <i>TCDD Engineer</i></p>	Edwin Lock Peter Verwaerde Klaas Westerkamp Wouter van Nus
15 June 2007	Samsun, Turkey	Samsun Port (TCDD)	<p>Mr. E. Gemici <i>Deputy Port Manager</i></p>	Edwin Lock Peter Verwaerde Wouter van Nus
18 June 2007	Baku, Azerbaijan	TRACECA Permanent Secretary	<p>Mr. N. Mamedov <i>Maritime Operations Expert, replacing</i></p>	Edwin Lock Wouter van Nus

31 July 2007 Sofia, Bulgaria	Institute of Transport and Communications	Ms. Kristiana Chakarova, Senior project manager	Edwin Lock
7 Aug 2007 Sofia, Bulgaria	Intermodal, Shortsea and Inland Waterway Promotion Association	Mr. Georgi Petkov, Director	Edwin Lock, Kristiana Chakarova



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



7 August 2007 Varna, Bulgaria	Ministry of Transport / E.A. Maritime Administration Varna	- Mr. Bogdan Bogdanov <i>Director Harbour Master</i> - Mr. Zlatko Kuzmanov <i>Director Information Services to Shipping, Search and Rescue</i> - Mr. Boris Kovachev <i>Head of Department PSC & FSI</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person
7 August 2007 Varna, Bulgaria	Port of Varna EAD (Port operator)	- Mr. Alexander Stankov <i>Operations Director</i> - Mr. Petar Geveziev <i>Chief of IT Department</i> Tolk	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person
7 August 2007 Varna, Bulgaria	Ministry of Transport / E.A. Port Administration Varna Regional Division	- Mr. Ivaylo Radoslavov <i>Chief Inspector</i> - Mr. Chaney ICT-manager	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person
7 August 2007 Varna, Bulgaria	Ministry of Transport / E.A. Port Administration Varna Regional Division Bulgarian Ports Infrastructure Co	- Mr. Chaney ICT-manager - Dispatcher	- Peter Verwaerde - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



7 August 2007 Varna, Bulgaria	Bulgarian Ports Infrastructure Co. Varna	- Mr. Veselin Kalpakchiev <i>Director</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person
8 August 2007 Varna, Bulgaria	Port of Varna EAD (Port operator)	- Mr. Petar Geveziev <i>Chief of IT Department</i> - Tolk	- Peter Verwaerde - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person
8 August 2007 Varna, Bulgaria	Ministry of Transport / E.A. Maritime Administration Varna	- Mr. Boris Kovachev <i>Head of Department PSC & FSI</i>	- Peter Verwaerde - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person
8 August 2007 Varna, Bulgaria	Port of Varna EAD (Port operator)	- Mr. Hristov <i>Operations Director Varna West</i> - Tolk	- Wim Welvaarts
8 August 2007 Varna, Bulgaria	BDZ EAD (Rail operator)	- Mr. Marinov <i>Director Rail Ferry Varna</i> - Mr. Lalov - Tolk	- Wim Welvaarts
8 August 2007 Varna, Bulgaria	Ministry of Transport / E.A. Maritime Administration Varna	- Mr. Bonev <i>VTMIS/MRCC/SAR</i> - Mr. Gospadinov <i>VTMIS/MRCC/SAR</i>	- Peter Verwaerde - Mr. A. Pashov, Chief expert EA MAA Sofia European Integration & International Relations Directorate Project Contact person



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



9 August 2007 Constantza, Romania	National Company Maritime Ports Administration ² Constantza S.A.	- Ms. Emilia Horovej <i>Head of Protocol & Public Relations</i> - Ms. Cristiana Răcăutaru <i>Head of International Affairs</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Ioan Cuncev (IPTANA)
9 August 2007 Constantza, Romania	National Company Maritime Ports Administration Constantza S.A.	- Mr. Constantin Matei <i>Head of the Board of Administration</i> <i>General Manager</i> - Ms. Cristiana Răcăutaru <i>Head of International Affairs</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Ioan Cuncev (IPTANA)
9 August 2007 Constantza, Romania	National Company Maritime Ports Administration Constantza S.A.	- Mr. Ambroziu Duma <i>Director - Port Operations, Safety & Security Division</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Ioan Cuncev (IPTANA)
9 August 2007 Constantza, Romania	National Company Maritime Ports Administration Constantza S.A.	- Mrs. Elisa Hurduc ICT-manager	- Peter Verwaerde
9 August 2007 Constantza, Romania	CFRI	- <i>Director Ferry Company</i> - Mr. Daniel Jarnea <i>Marketing dept.</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Ioan Cuncev (IPTANA)
10 August 2007 Constantza, Romania	National Company Maritime Ports Administration Constantza S.A.	- Mr. Ambroziu Duma <i>Director - Port Operations, Safety & Security Division</i> - Mr. D. Mihai <i>Port Operations</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Ioan Cuncev (IPTANA)
10 August Constantza- Romania	Romanian Naval Authority	- Mr. Dumitru Bucuresteanu Sef Servicia SAR-Poluare - Mr. Emil Gusa Sef Servicia Dirijare Trafic - Mr Alexander Mezei Constantza Harbour Master - Mr. Julian Ichim ICT-manager	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Ioan Cuncev (IPTANA)
10 August Constantza- Romania	Romanian Naval Authority	- Mr. Emil Gusa Sef Servicia Dirijare Trafic - Mr. Julian Ichim ICT-manager	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts - Ioan Cuncev (IPTANA)

² 'National Company Maritime Ports **Administration** Constantza SA', (sometimes) also called MPAC SA (Maritime Ports

Administration Constantza SA'), to become:

- 'National Company Maritime Ports **Authority** Constantza SA'
- !! situation 10/08/2007: nobody able to find draft proposal of new law (or changes?)
- ? RNA do not agree with name change: 'private (SA/Ltd) Port Authority'



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



13 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Tanya Ivanov Chief FR, Marketing & QA Dpt. - Mr. Ivan Todorov ICT-manager - Mr. Pavel Sotirov Chief of Coordination Dept. Dep. director Exploitation dept. - Mr. Dimitar Georgiev Director Constructions - Mr. Jivko Petrov Director-Harbourmaster Maritime Administration - Mr. Todor Shivachev Director MoT E.A. Port Administration - Mr. Dimitar Terziev Manager Bulk Cargo Terminal - Mr. Valentin Kozarov Terminal West - Mr. Grozdan Krastev Terminal East - Ms. Tiha Taushanova Port Infrastructure/Sofia (ICT) - Mr. Stanimir Georgiev Port Infrastructure 	<ul style="list-style-type: none"> - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
13 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Ivan Todorov ICT-manager - Mrs. Darina Stefanova Funct. analyst/pgm 	<ul style="list-style-type: none"> - Peter Verwaerde
13 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Tanya Ivanov Chief FR, Marketing & QA Dpt. - Ms. Tiha Taushanova Port Infrastructure/Sofia (ICT) 	<ul style="list-style-type: none"> - Wim Welvaarts
13 August Burgas Bulgaria	Port Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Stanimir Georgiev Port Infrastructure - Ms. Tiha Taushanova Port Infrastructure/Sofia (ICT) 	<ul style="list-style-type: none"> - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
13 August Burgas Bulgaria	Ministry of Transport / E.A. Maritime Administration Burgas	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Jivko Petrov Director - Harbourmaster 	<ul style="list-style-type: none"> - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
13 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Ivan Todorov ICT-manager - Mrs. Darina Stefanova Funct. analyst/pgm 	<ul style="list-style-type: none"> - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



14 August Burgas Bulgaria	Ministry of Transport / E.A. Maritime Administration Burgas	- Mr. Jivko Petrov Director - Harbourmaster Maritime Administration - Mr. H. Toolorov Atanasov VTS	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
14 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	- Mr. Tanya Ivanov Chief FR, Marketing & QA Dpt.	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
14 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	- Mr. Tanya Ivanov Chief FR, Marketing & QA Dpt. - Mr. Dimitar Terziev Manager Bulk Cargo Terminal	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
14 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	- Mr. Tanya Ivanov Chief FR, Marketing & QA Dpt.	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
14 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	- Mr. Ivan Todorov ICT-manager - Mrs. Darina Stefanova Funct. analyst/pgm	- Peter Verwaerde
14 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	-	-
14 August Burgas Bulgaria	POB Port of Burgas EAD (Operator)	- Mr. Tanya Ivanov Chief FR, Marketing & QA Dpt. - Mr. Pavel Sotirov Chief of Coordination Dept. Dep. director Exploitation dept.	- Wim Welvaarts
15-17 August Sofia Bulgaria	Local partner ICT	- Div	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts

Date & Location	Organization	Persons	Team
4 September 2007 Batumi, Georgia	Batum Sea Trading Port Ltd.	- Mr. Phridon Surmanidze <i>Director General</i> - Ms. Nina Oragrelidze <i>Interpreter</i>	- Klaas Westerkamp - Wim Welvaarts
5 September 2007 Poti, Georgia	Poti Sea Port Ltd.	- Mr. Eduard Machavariani <i>Commercial & Investment Director</i>	- Klaas Westerkamp - Wim Welvaarts
5 September 2007 Poti, Georgia	Poti Sea Port Ltd.	- Mr. Zviad Chkhartishvili <i>Marketing Manager</i>	- Klaas Westerkamp - Wim Welvaarts



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



6 September 2007 Batumi, Georgia	Batumi Sea Port Ltd.	- Mr. Dursun Sirabidze <i>Exploitation Manager</i> - Mr. Ioseb Diagami <i>Assistant Exploitation Manager</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
6 September 2007 Batumi, Georgia	Batumi Sea Port Ltd.	- Mr. Michail Barishnikov <i>Deputy ICT Manager</i> - Mr. Ioseb Diagami <i>Assistant Exploitation Manager</i>	- Peter Verwaerde
6 September 2007 Batumi, Georgia	Batumi Sea Port Ltd.	- Mr. Dursun Sirabidze <i>Exploitation Manager</i> - Ms. Chigogidze Irina <i>Interpreter</i>	- Klaas Westerkamp - Wim Welvaarts
6 September 2007 Batumi, Georgia	TERO Shipping and Forwarding Agency	- Dr. Zurab Surmanidze <i>General Manager</i> - Mr. Ioseb Diagami <i>Assistant Exploitation Manager</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
6 September 2007 Batumi, Georgia	Georgian Customs	- Mr. Levan Pailodze <i>General Manager</i> - Mr. Ioseb Diagami <i>Assistant Exploitation Manager</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
7 September 2007 Poti, Georgia	Barwil Unitor Ship Service Ltd.	- Mr. Neil O'Reilly <i>General Manager</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
7 September 2007 Poti, Georgia	Georgian Customs	- Mr. Zurab Kikalia <i>Head of Port Customs Department</i> - Interpreter	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
7 September 2007 Poti, Georgia	Poti Harbour Master Georgian Maritime Transport Administration	- Mr. Vakhtang Tavberidze <i>Harbour Master</i> - Interpreter	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
7 September 2007 Poti, Georgia	Poti Sea Port Ltd. - Port Railways	- Chief Engineer - Interpreter	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
7 September 2007 Poti, Georgia	Poti Sea Port Ltd. - Rail Ferry Terminal	- Mr. Simon Abakelia <i>Head of Rail Ferry Terminal</i> - Interpreter	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
7 September 2007 Poti, Georgia	Poti Sea Port Ltd.	- Mr. Pavel M. Zabolotsky <i>Manager of Communication and IT Department</i> - Mr. Zviad Chkhartishvili <i>Marketing Manager</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



7 September 2007 Poti, Georgia	Poti Sea Port Ltd.	- Mr. Zviad Chkhartishvili <i>Marketing Manager</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
		-	-
10 September 2007 Batumi, Georgia	Batum Trading Ltd.	- Mr. Katamadze <i>Deputy Director General</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
10 September 2007 Batumi, Georgia	Georgian Maritime Transport Administration - Maritime Transport Department	- Mr. Valerian Imnaishvili <i>Heads of Ships Registry and Flag State Implementation Division</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
10 September 2007 Batumi, Georgia	Batum Trading Ltd.	- Mr. Ioseb Diagami <i>Assistant Exploitation Manager</i> - Ms. Chigogidze Irina	- Meeting cancelled
10 September 2007 Batumi, Georgia	Abi-Trans Agency	- Ms. Natalia Mgaloblishvili	- Meeting cancelled
12-13 September Sofia Bulgaria	Local partner ICT	- Div	- Edwin Lock - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts

17 September Sofia Bulgaria	MINISTRY of TRANSPORT	Mr ANTON PASHOV Chief Expert of Maritime Administration Mr Roumen PEEV head of port registers and control directorate Ms IANAKIEVA National Transport Policy - Mr BENOY from National Transport Policy	Mr Edwin LOCK head of project Capt APPERRY Safety and Security Expert Ms Magdelina GEROVA secretary Ms Kristiana CHAKAROVA ITC
18 September Sofia Bulgaria	Maritime Administration	Anton PASHOV & Chavdar KRASYEV	Capt APPERRY Safety and Security Expert
18 September Sofia Bulgaria	MINISTRY of TRANSPORT	Capt Peycho MANOLOV Executive Director Port Adm Roumen PEEV head of Port registers and control directorate) Teodor KALINOV Port Security Expert	Capt APPERRY Safety and Security Expert
20 September Burgas Bulgaria	Maritime Administration	Mr Konstantin GRUDOV Senior Inspector	Capt APPERRY Safety and Security Expert



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



20 September Burgas Bulgaria	Port of BOURGAS Administration	Jivko JELEV Chief crisis management depart. & Port Security Officer Capt Tanya IVANOV chief Marketing & QA dept	Capt APPERRY Safety and Security Expert
21 September Burgas Bulgaria	Port of BOURGAS Administration	Mr Jivko JELEV Chief crisis management depart. & Port Security Officer Capt Tanya IVANOV chief Marketing & QA dept George TEMELIEV head of Port safety dept	Capt APPERRY Safety and Security Expert
24 September Varna Bulgaria	Maritime Administration	Mr Peyo PETLEV Senior inspector (PSC & FSI)	Capt APPERRY Safety and Security Expert
24 September Varna Bulgaria	Administration of VARNA PORT	Mr Dragomir PETROV Port facility Officer of VARNA East and West and Oil terminal Mr Krasimir DOXIMOV Port Manager VARNA EAST	Capt APPERRY Safety and Security Expert
24 September Varna Bulgaria	Administration of VARNA PORT	Ivaylo RADOSLAVOV Port Administration Goergi Petrov TSONEV Port Authority Marin CHANEV Port Authority	Capt APPERRY Safety and Security Expert
24 September Varna Bulgaria	RAILWAY FERRY Head office	Mr Orlin RANGELOV Director Mr Ivan LALEV Port operation manager	Capt APPERRY Safety and Security Expert
25 September Constantza Romania	RNA (Romanian Naval Authority)	Mr Paul BRANZA Director of Inspections and safety directorate Mr Constantin RAICU Head of ISM/ISPS department Capt Anton VOITINOVICI Safety and Security depart. CONSTANTZA port Georghe STROE Chief of PSC & PSC department	Capt APPERRY Safety and Security Expert
26 September Constantza Romania	CONSTANTZA Port Authority	Capt Anton VOITINOVICI Safety and Security department CONSTANTZA port Mrs Angela IENESEL Department of Port safety	Capt APPERRY Safety and Security Expert
27 September Bucharest Romania	PORT administration in Ministry of Transport	Mr Christian CAZACU Directia Generala Transport Naval	Capt APPERRY Safety and Security Expert ITC
3 October Sofia Bulgaria	Ministry of Transport, Legal directorate	Mrs. Krasimira Stoyanova (director)	Johan Gauderis Wouter van Nus Magdelina Gerova
3 October Sofia Bulgaria	Ministry of Transport, Concessions directorate	Mr. Georgi Todorov (director)	Johan Gauderis Wouter van Nus Magdelina Gerova
4 October Sofia Bulgaria	Ministry of Transport, Executive Agency "Port Administration"	Capt. Peycho Manolov (Executive Director) Mrs. Magdalena Mateeva (Head of Administrative, Legal and Finance Directorate) Mr. Stefan Zagorov	Johan Gauderis Wouter van Nus Magdelina Gerova



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5 October Sofia Bulgaria	Bulgarian Ports Infrastructure Co.	Mr. Angel Zaburtov (deputy general director) Mr. Aleksandr Hadjov (international relations)	Johan Gauderis Wouter van Nus Magdelina Gerova
---------------------------------------	------------------------------------	--	--

Date & Location	Organization	Persons	Team
1 October 2007 Odessa, Ukraine	Steder Group, Intrapac GmbH, Nortrop	- Mr. Jangé van Kralingen <i>General Manager Steder Group</i> - Mr. Jerry Heemskerk <i>Cargo Superintendent Intrapac GmbH</i> - Mr. Andrey Varvarenko <i>Nortrop</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
2 October 2007 Odessa, Ukraine	Nortrop, Odessa Ltd.	- Mr. Andrey Varvarenko <i>General Manager</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
2 October 2007 Odessa, Ukraine	Plaske - Freight Forwarding Dept.	- Mr. Ivan Kokorzhitskiy <i>Managing Director</i> - Mr. Dmytro <i>Logistics Manager</i> - Mr. Artem Khachaturyan <i>Deputy Director General</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
3 October 2007 Odessa, Ukraine	Odessa Commercial Sea Port	- Mr. Mikhail Shaposhnikov <i>Head of Marketing Department</i> - Ms. Nelly Tkachuk <i>Engineer of Marketing Department</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
3 October 2007 Odessa, Ukraine	Odessa Commercial Sea Port	- Mr. Mikhail Shaposhnikov <i>Head of Marketing Department</i> - <i>ICT Manager</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
3 October 2007 Odessa, Ukraine	Odessa Commercial Sea Port	- Mr. Alex Antonov <i>Harbour Master</i> - Mr. Mikhail Shaposhnikov <i>Head of Marketing Department</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
3 October 2007 Odessa, Ukraine	Odessa Control Port	- <i>Various VTMIS captains/ operators</i> - Mr. Novichenko <i>ICT Manager</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i>	- Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



4 October 2007 Odessa, Ukraine	Binsa, Black Sea International Shipowners Association	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Alexander Malashenko <i>Executive Director</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde
5 October 2007 Illiachevsk, Ukraine	Sea Commercial Port of Illiachevsk	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Oleg G. Fotchenko <i>Deputy Director General</i> - Mr. Georgiy I. Tokman <i>Director Development and Investment Department</i> - Mr. Alexander Pliska <i>Head of IT Department</i> - Ms. Iryna Babeshko <i>Engineer Development and Investment Department</i> - Ms. Helen Blagodir <i>Specialist Public Relations Department</i> - Ms. Victoria T. Marchenko <i>Director of Marketing and Logistics Department</i> - Mr. Soroka Stanislav <i>Harbour Master</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
5 October 2007 Illiachevsk, Ukraine	Sea Commercial Port of Illiachevsk	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Georgiy I. Tokman <i>Director Development and Investment Department</i> - Ms. Iryna Babeshko <i>Engineer Development and Investment Department</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Klaas Westerkamp - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
5 October 2007 Illiachevsk, Ukraine	Sea Commercial Port of Illiachevsk	<ul style="list-style-type: none"> - Mr. Alexander Pliska <i>Head of IT Department</i> - Ms. Iryna Babeshko <i>Engineer Development and Investment Department</i> - Ms. Helen Blagodir <i>Specialist Public Relations Department</i> - Ms. Victoria T. Marchenko <i>Director of Marketing and Logistics Department</i> - Mr. Soroka Stanislav <i>Harbour Master</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Peter Verwaerde
			-



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



5 October 2007 Illiachevsk, Ukraine	Sea Commercial Port Illiachevsk	- Ms. Victoria T. Marchenko <i>Director of Marketing and Logistics Department</i> - Ms. Iryna Babeshko <i>Engineer Development and Investment Department</i> - Ms. Olga Shestopalova <i>Interpreter</i>	- Peter Verwaerde - Wim Welvaarts
9-12 September Sofia Bulgaria	Local partner ICT	- Div	- Edwin Lock - Wouter van Nus - Peter Verwaerde - Wim Welvaarts



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Приложение В

Анкета ICT / PCS



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Questionnaire
Basic guideline for (mainly) ICT-matters

ID	
Country	Bulgaria/Georgia/Romania/Ukraine/Turkey
Port/City	
Date	
Time	
Authority/Company	
Person(s)	
Team member(s)	
Remarks	

1. who are the (maritime) port community actors in the **Port**?
 - a. Public authorities
 - i.
 - ii.
 - iii.
 - iv.
 - v.
 - b. Private enterprises
 - i.
 - ii.
 - iii.
 - iv.
 - v.
 - c. Mixed
 - i.
 - ii.
 - iii.
 - iv.
 - v.
2. who (or what organization/dept) is/are, in your opinion, the most important actors in the (maritime) traffic (ship movements & cargo) flow? end why?
 - a.
 - b.
 - c.
3. if no PCS yet: who (or what organization) should be the "design-build-operate-maintain (DBOM)" entity? and why?
 - a.



This Project is funded
by the European Union

4. websites: Y/N?

i. what is the actual (date:) situation of existing websites?

1. public authorities:

- a.
- b.
- c.
- d. ..
- e.

f. what are the future plans?

- i.

2. private

- a.
- b.
- c.
- d.
- e.

f. what are the future plans?

- i.

3. mixed

- a.
- b.
- c.
- d. ..
- e.

f. what are the future plans?

- i.

5. what (maritime transport related) information do they exchange?:

i. **between Authorities?**

1. name all documents which are exchanged

- a.
- b.
- c.
- d.
- e.

2. show on a 'document/information flow diagram': what physical document to who?: for information only, for approval and back or - forward, etc....

a. attach figure 1: information flow



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



3. automated?
 - a. Y: what system/application is used?
 - i. Local file/record transfer?
 - ii. e-mail?
 - iii. EDI/Edifact or EDI/ANSI-X12 transmission?
 1. Local msgs? Achronym + short description
 - a.
 - b.
 - c.
 - d. ...
 2. Official UN-msgs? Achronym + short description
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
 - iv. via a single window PCS?
 1. web-enabled? describe
 - a.
 -
 2. full Portal capabilities? describe
 - a.
 -
 3. off the shelf package?
 - a. name & short description:
 - i.
 -
 4. tailor made?
 - a. name & short description
 - i.
 -



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



ii. from private <-> the various Authorities?

1. name all documents which are exchanged
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
 - e.
2. show on a 'document/information flow diagram': what physical document to who?: for information only, for approval and back or - forward, etc....
 - a. attach figure 1: information flow
3. automated?
 - a. Y: what system/application is used?
 - i. Local file/record transfer?
 - ii. e-mail?
 - iii. EDI/Edifact or EDI/ANSI-X12 transmission?
 1. Local msgs? Achronym + short description
 - a.
 -
 - b.
 -
 - c.
 -
 - d. ...
 2. Official UN-msgs? Achronym + short description
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
 - iv. via a single window PCS?
 1. web-enabled? describe
 - a.
 -
 2. full Portal capabilities? describe
 - a.
 -
 3. off the shelf package?
 - a. name & short description:
 - i.
 -
 4. tailor made?
 - a. name & short description:
 - i.
 -



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



iii. private enterprises between each other?

1. name all documents which are exchanged
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
 - e.
2. show on a 'document/information flow diagram': what physical document to who?: for information only, for approval and back or - forward, etc....
 - a. attach figure 1: information flow
3. automated?
 - a. Y: what system/application is used?
 - i. Local file/record transfer?
 - ii. e-mail?
 - iii. EDI/Edifact or EDI/ANSI-X12 transmission?
 1. Local msgs? Achronym + short description
 - a.
 -
 - b.
 -
 - c.
 -
 - d. ...
 2. Official UN-msgs? Achronym + short description
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
 - iv. via a single window PCS?
 1. web-enabled? describe
 - a.
 -
 2. full Portal capabilities? describe
 - a.
 -
 3. off the shelf package?
 - a. name & short description:
 - i.
 -
 4. tailor made?
 - a. name & short description:
 - i.
 -



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



6. In the example hereafter, please indicate which and whereto (who) the indicated information is sent?

Ship's departure last port	(Pre) Arrival	In Port	(Pre) Departure	Next port of call
i.	ii.	iii.	iv.	v.

- i. ship's departure in previous port:
 - 1. ship's movement info
 - 2. cargo info
 - a. dangerous cargo info (HG)
 - 3. waste info
 - 4. other
- ii. ship's arrival in your port
 - 1. ship's movement info(pre)announcement
 - a. berth request
 - i. arrival
 - b. request for services
 - i. pilot
 - ii. tugs
 - iii. mooring gangs
 - iv. energy
 - v.
 - 2. crew/passenger lists
 - 3. waste
 - 4. cargo info
 - a. dang. goods (cross checking?)
 - 5.
- iii. Ship's stay in your port
 - 1. cargo info: loading/unloading
 - a. dang. goods follow-up
 - 2. ship's movement info
 - a. berth shift request
 - b. request for services
 - i. pilot
 - ii. tugs
 - iii. mooring gangs
 - iv.
- iv. Ship's (pre) departure
 - 1. ship's movement info:
 - a. departure request
 - b. request for services
 - i. pilot
 - ii. tugs
 - iii. mooring gangs
 - iv.
 - 2. invoicing
 - a. harbour dues



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



- i. mooring dues
- ii. tonnage dues
- iii. light dues
- iv.
- v.
- b. pilotage
- c. tugs
- d. un/mooring gangs
- e.
- v. Next port of call (cfr. i.)
 - 1. ship's movement info
 - 2. cargo info
 - a. dang. goods
 - 3. waste info



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Приложение С

Анкета – Исследование тарифов



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



POR T TARIFF SURVEY QUESTIONNAIRE

1. Please provide the "Port Tariffs" currently applied.

A digital copy of the current port tariffs can be attached to the response (preferably in English)

2. Please fill out the attached table to provide insight in the recent tariff changes (1995 – 2009)

Please enter the units of measurement (column C) for the specified port charges. In the subsequent columns tariff changes (if applicable) can be filled in as a percentage or as an absolute value. A description of the various port charges can be found as an annex to this document.

If a port charge currently charged at the port is not included in the list provided in the table, please provide information of the port charge by filling out the type, the unit of measurement and the subsequent tariff changes.

3. Please fill out the attached table for three hypothetical vessels in the applicable currency of measurement in 2007. With this exercise we would like to gain insight in the actual port tariffs charged and the structure of these tariffs (charging party vs paying party)

If a port charge currently charged at the port is not included in the list provided in the table, please provide information of the port charge by filling out the type, charging party, paying party, rates and basis in 2007. A description of the various port charges can be found as an annex to this document.

A description of the various port charges can be found as an annex to this document.



This Project is funded
by the European Union

Annex: Description of Port Charges

- Conservancy: Utilization of general nautical facilities in the approaches to the port (i.e., outside the port area)
- Port dues: Utilization of general nautical facilities within the port including channels, vessel traffic service, emergency fire services, breakwaters, pollution control, marine security
- Pilotage: Provision of pilot includes all matters ancillary to the provision of the pilot, including labour, craft, shoreside facilities etc.
- Tug service: Provision of tugs
- Mooring/Unmooring: Securing a vessel and subsequent release
- (i) Berth hire (=time of ship alongside size of ship) (ii) Wharfage (=volume/weight/size of cargo)

Items (i) and (ii) cover the use of the berth and all associated fixtures, facilities and services including berth/anchorage, fendering, channel depth, workers facilities, rail facilities, roads, fencing, lighting, stacking area, pollution control

- Ancillary service: Provision of various services at berth, for example, cleaning, water, electricity, telephone, garbage, security
- Stevedorage: Handling of cargo from ship to wharf or from wharf to ship
- Wharf handling: Handling of cargo from wharf to road/rail or vice versa either directly or through a transit shed
- Extra movement: Handling, restacking, and sorting
- Special cargo handling: Handling of cargo requiring special attention by reefers, over-height etc.
- Storage: Storage of cargo beyond basic time period
- Packing/Unpacking: Packing or unpacking of containers or unit loads
- Equipment/Service/Facility hire: Use of equipment, facilities and services for various cargo operations described above not provided as standard. It also includes use of transit sheds, stacking areas and other facilities when they are not uniquely associated with an individual berth



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Приложение D

Список распределения доклада



This Project is funded
by the European Union

Improvement of Maritime Links between
TRACECA and TENs Corridors
Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey and Ukraine



Список распределения доклада

Управление по сотрудничеству ЕК

Национальный Секретарь ТРАСЕКА - Украина

Национальный Секретарь ТРАСЕКА - Румыния

Национальный Секретарь ТРАСЕКА - Болгария

Национальный Секретарь ТРАСЕКА - Турция

Национальный Секретарь ТРАСЕКА - Грузия

Постоянnyй Секретарь ТРАСЕКА - Баку

Делегация ЕК - Украина

Делегация ЕК - Турция

Делегация ЕК - Грузия

ТАСИС мониторинговая команда



Дата издания - Ноябрь 2007

Настоящая публикация была подготовлена с помощью Европейского Союза.
Содержание этого издания является исключительной ответственностью Консорциума и
партнеров и никоим образом не может отражать точку зрения Европейского Союза.