Настоящий проект финансируется Европейским Союзом

1 Титульный лист отчета

Название проекта:	Улучшение морских связей между коридорами TRACECA и TEN	
Номер проекта:	TACIS 117107	
Страна:	Украина, Румыния, Болгария, Турция, Грузия	
	Заказчик	**Подрядчик**
Наименование:	Европейская комиссия EuropeAid Cooperation Office	Консорциум, управляемый Ройал Хасконинг (Голландия)
Адрес:	Office: J-54 04/250 1049 Brussels	Hoofdweg 490 3067 GK Rotterdam The Netherlands
Тел.:	+ 32 2 298 02 57	+ 31 10 286 5940
Факс:	+ 32 2 296 62 17	+ 31 10 286 5949
Контактные лица:	Ms. H. Habart	Лидер команды: Edwin Lock
Подписи:		

Дата отчета: февраль 2008

Отчетный период: 2007-2008

Авторы отчета: NEA: Klaas Westerkamp, Sean Newton, Loreta Rudzikaite, Amanda Rasch, Barry Zondag
Royal Haskoning: Wim Welvaarts, Wouter van Nus

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

СОДЕРЖАНИЕ

1	Титульный лист отчета	2
2	Краткий обзор проекта	6
3	Введение	7
4	Текущая ситуация – грузопотоки	8
4.1	Суммарный рост торговли	8
4.2	Рост торговли в мире	12
4.3	Торговый рост сектора обработки грузов	15
4.4	Национальные рынки - Страны ТРАСЕКА	19
4.4.1	Болгария	19
4.4.2	Румыния	21
4.4.3	Турция	22
4.4.4	Украина	24
4.4.5	Грузия	26
4.5	Контейнерный рынок Черного моря	27
4.6	Рынок Ро-Ро в Черном море	33
4.7	Выводы	37
5	Сценарии развития торговли	39
5.1	Основные положения и определение торговых сценариев	39
5.2	Результаты торговых прогнозов	40
5.3	Выводы	46
6	Оценка украинских портов	47
6.1	Илличевск	47
6.1.1	Краткий обзор	47
6.1.2	Общая информация	48
6.1.3	Текущая мощность и пропускная способность	49
6.1.4	Производительность порта	51
6.1.5	Сообщение с удаленными районами	52
6.1.6	Планы по развитию и пропускная способность	53
6.1.7	Оценка основных ограничений и перспектив	54
6.2	Одесса	55
6.2.1	Краткий обзор	55
6.2.2	Общая информация	57
6.2.3	Текущая пропускная способность	57
6.2.4	Производительность порта	59
6.2.5	Сообщение с удаленными районами	60
6.2.6	Оценка основных ограничений и перспектив	61
6.3	Украинские портовые сборы	63
7	Оценка румынских портов	66
7.1	Констанца	66
7.1.1	Краткий обзор	66
7.1.2	Общая информация	67
7.1.3	Текущая мощность и пропускная способность	68
7.1.4	Производительность порта	70
7.1.5	Сообщение с внутренними районами	73
7.1.6	Планы развития и пропускная способность	73
7.1.7	Оценка основных ограничений и перспектив	74
7.2	Румынские портовые сборы	75
8	Оценка болгарских портов	77

8.1 Варна 77
8.1.1 Краткий обзор 77
8.1.2 Общая информация 78
8.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 79
8.1.4 Производительность порта 81
8.1.5 Соединение с внутренними районами 82
8.1.6 Планы по развитию и пропускная способность 83
8.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 83
8.2 Бургас 84
8.2.1 Краткий обзор 84
8.2.2 Общая информация 86
8.2.3 Текущая мощность и пропускная способность 86
8.2.4 Производительность порта 87
8.2.5 Сообщение с внутренними районами 90
8.2.6 Планы по развитию и пропускная способность 90
8.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив 90
8.3 Болгарские портовые сборы 91
9 Оценка турецких портов 93
9.1 Хайдарпаса 93
9.1.1 Краткий обзор 93
9.1.2 Общая информация 94
9.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 94
9.1.4 Производительность порта 95
9.1.5 Сообщение с внутренними районами 95
9.1.6 Планы по развитию и пропускная способность 96
9.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 96
9.2 Деринсе 96
9.2.1 Краткий обзор 96
9.2.2 Общая информация 98
9.2.3 Текущая мощность и пропускная способность 98
9.2.4 Производительность порта 100
9.2.5 Сообщение с внутренними районами 100
9.2.6 Планы по развитию и пропускная способность 100
9.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив 101
9.3 Самсун 101
9.3.1 Краткий обзор 101
9.3.2 Общая информация 103
9.3.3 Текущая мощность и пропускная способность 103
9.3.4 Производительность порта 103
9.3.5 Сообщение с внутренними районами 104
9.3.6 Планы по развитию и пропускная способность 104
9.3.7 Оценка основных ограничений и перспектив 104
9.4 Хопа 105
9.4.1 Краткий обзор 105
9.4.2 Общая информация 105
9.4.3 Текущая пропускная способность 107
9.4.4 Производительность порта 107
9.4.5 Сообщение с внутренними районами 107
9.4.6 Планы по развитию и пропускная способность 107
9.4.7 Оценка основных ограничений и перспектив 107
9.5 Турецкие портовые сборы 107
10 Оценка портов Грузии 111

10.1 Поти 111
10.1.1 Краткий обзор 111
10.1.2 Общая информация 112
10.1.3 Текущая мощность и пропускная способность 113
10.1.4 Производительность порта 115
10.1.5 Сообщение с внутренними районами 117
10.1.6 Планы по развитию и пропускная способность 117
10.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив 118
10.2 Батуми 119
10.2.1 Краткий обзор 119
10.2.2 Общая информация 120
10.2.3 Текущая мощность и пропускная способность 120
10.2.4 Производительность порта 121
10.2.5 Сообщение с внутренними районами 123
10.2.6 Планы по развитию и пропускная способность 123
10.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив 123
10.3 Грузинские портовые сборы 125
11 Перспективы портов 2020 г. 129
11.1 Подход для перспективы роста портов в Черном море 129
11.2 Общие результаты 132
11.3 Перспективы для украинских портов 135
11.3.1 Потенциал грузового спроса в порту Илличевск 136
11.3.2 Потенциал грузового спроса в порту Одесса 138
11.4 Перспективы румынских портов (Констанца) 140
11.5 Перспективы болгарских портов 142
11.5.1 Потенциал грузового спроса в порту Варна 143
11.5.2 Потенциал грузового спроса в порту Бургас 145
11.6 Перспективы турецких портов 146
11.6.1 Потенциал грузового спроса в порту Хайдарпаса и Деринсе 147
11.6.2 Потенциал грузового спроса в порту Самсун 148
11.6.3 Потенциал грузового спроса в порту Хопа 149
11.7 Перспективы для грузинских портов 151
11.7.1 Потенциал грузового спроса в порту Поти 151
11.7.2 Потенциал грузового спроса в порту Батуми 153
11.8 Потенциальные критические точки: Турецкие проливы (Стамбулский пролив и пролив Канаккале) 155
12 ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ПОРТОВ 159
13 ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ТАРИФЫ 167
14 ПРИЛОЖЕНИЕ 3 МЕТОДЫ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ 176

2 Краткий обзор проекта

Название проекта:	УЛУЧШЕНИЕ МОРСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ КОРИДОРАМИ TRACECA И TEN
Номер проекта:	TACIS 117107
Страна:	Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина

Стадии проекта:

Стадия 0 (апрель – июнь 2007):
Начало

Стадия 1А (июнь 2007 – апрель 2008):
Подготовка Исследования рынка

Стадия 1В (июнь 2007 – апрель 2008):
Подготовка Плана действия
Развитие Порта ППП

Стадия 2 (май 2008 – апрель 2009):
Подготовка Технико-экономического обоснования для сообщения железнодорожного парома в порту Самсун
Реализация улучшений морской безопасности
Разработка схемы портового регулирования курса судов
Оценка потенциала ППП необходимости портовых инвестиций и проектов в регионе и выбор проектов, принимаемых банком к учету

Начало проекта: 16 апреля 2007

Длительность проекта: 24 месяца

Проект реализует: Royal Haskoning (The Netherlands):
NEA Transport Research and Training
(Голландия)
BCEOM (Франция)

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

3 Введение

Главная цель исследования рыночной конъюнктуры морского транспорта региона Черного моря состоит в том, чтобы поддержать порты, судоходные линии 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. Главный элемент этой поддержки – прогноз транспортных потоков в регионе Черного моря на 2020 год. Представляя прогноз на транспортные потоки на 2020 год порты, судоходные линии и связанные с ними организации будут в состоянии связать свои планы по развитию в соответсвии с требованиями рынка. В этом отношении особенно существенно прогнозируемое число контейнеров, учитывая увеличение в контейнеризации, развитие торговли Европа – Азия и настоящую нехватку мощности контейнерных терминалов в портах Черного моря. На основе результатов исследования рынка будет определен план действий на второй год проекта.

Анализ в настоящем докладе сосредоточен на следующих портах Черного моря: Ильичевск, Одесса, Констанца, Варна, Бургас, Деринче, Хаидарпаса, Самсун, Хопа, Поти и Батуми.

В Главе 3 сначала уделяется внимание описанию текущей торговли и транспортных схем в регионе, в 4 главе описаны прогнозные сценарий.
В главах 5 - 9 дается оценка портов Черного моря, при этом внимание сосредотачено на текущих мощностях, главных ограничениях и барьерах, производительности и инвестиционных планах.
В главе 10 представлены результаты прогнозов, включая сопоставление прогнозируемых объемов и настоящих и предполагаемых в будущем мощностей портов. При необходимости обозначаются приоритетные инвестиции.

4 Текущая ситуация – грузопотоки

Спрос на услуги порта зависят в значительной степени от двух факторов: относительной конкурентоспособности рассматриваемого порта и масштаба грузопотока, за который он конкурирует. В свою очередь, уровень этих грузопотоков зависит от характера экономического роста во внутренних районах, распределения торговли между областями внутренних районов и заграничными странами, типа продаваемых товаров и экономической устойчивости этих схем. Основные определяющие факторы для транспортного роста могут быть, следовательно, связаны с влияниями, оказываемыми внутренними районами или глобально.

В настоящем исследовании рассматриваются пятнадцать стран, граничащих с областью Черного моря и их торговые потоки с остальным миром. Подход "сверху-вниз" предполагает первоначальное рассмотрение торговых потоков в части финансовой составляющей, затем физических объемов и затем подробно по областям.

4.1 Суммарный рост торговли

"Основной" регион состоит из пятнадцати стран: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, Словацкая республика, Турция, Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Молдова, Российская Федерация, Туркмения и Украина. Торговля, затрагивающая этот регион, выросла в регионе на 320-340 % между 1996 и 2006 гг. (Статистика торговли ВТО, 2007). В то же время, регион увеличил свою долю всей торговли Европы/СНГ приблизительно от 7 % в 1996 г. до 12 %.

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

Рисунок 1: Торговля региона Черного моря, 2000, Ежегодно US$ (млн)

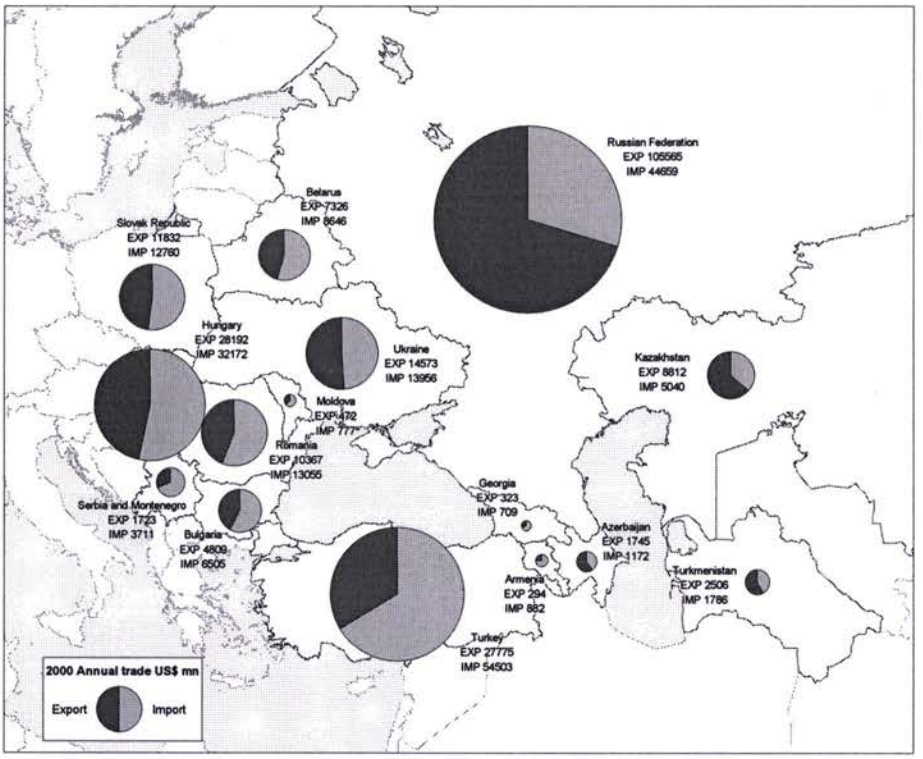
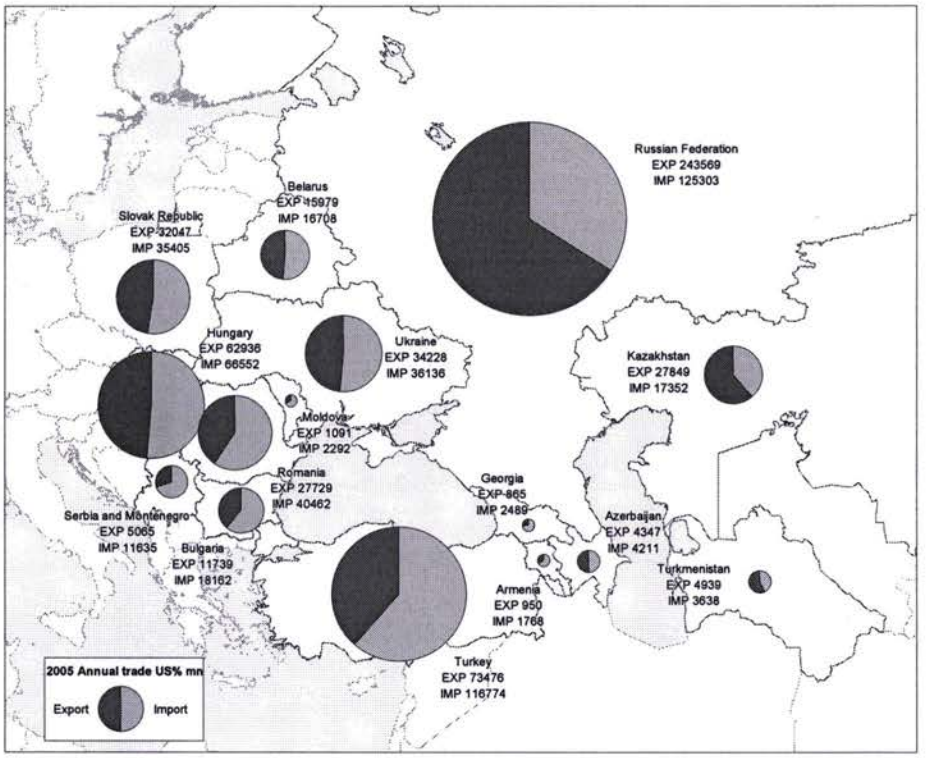


Рисунок 2: Торговля региона Черного моря, 2005, Ежегодно US$ (млн)



Рисунки 1 и 2 определяют общий объем международной торговли в 15 странах, окружающих Черное море.
Они показывают:

- Высокие уровни роста: например, суммарный экспорт Украины вырос с US$ 14,573 млн в 2000 г. до US$ 34,228 млн.
- Более высокая концентрация движения в пределах западной части региона.
- Тенденции к преобладанию импорта на юге и западе и преобладанию экспорта на севере и востоке.

4.2 Рост торговли в мире

Следующие таблицы показывают изменения, имеющие место в географических зонах торговли между 1995, 2000 и 2005 гг.

- Торговые потоки были идентифицированы между основной областью Черного моря, состоящей из пятнадцати стран, и остальной части мира, разделенной на блоки:
- Регион Черного моря включает следующие страны: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, Словацкая Республика, Турция, Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Молдова, Российская Федерация, Туркмения и Украина.
- Центральная и Восточная Европа включает европейские страны, непосредственно северная часть Черного моря, включая Польшу и Балтийские страны.
- Средиземноморский регион состоит из европейских и африканских стран, граничащих со Средиземным морем, но исключая Ближний Восток и Францию.
- Ближний Восток, куда входят Ближневосточные страны, включая страны Персидского Залива, и простираясь в восточном направлении до Ирана.
- Северная и Западная Европа состоит из оставшихся европейских стран Северного моря, включая Германию, Великобританию, Францию и Скандинавскую область.
- Остальная часть Азии содержит большинство азиатских стран, включая Китай, АСЕАН и Индию.
- Остальная часть мира включает Африку района Сахары, Америки и Австралию.

Таблицы показывают экспорт и импорт в регионе Черного моря, по стоимости и весу.

Таблица1: Экспорт от области Черного моря: ежегодно миллиардов US$

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Черное море	27	22%	49	22%	106	22%
Центр.Вос.Европа	6	5%	14	6%	35	7%
Средиземноморье	17	14%	30	14%	74	16%
Средний Восток	3	3%	6	3%	18	4%
Сев.Зап.Европа	43	36%	80	37%	168	35%
Ост.Азия	15	13%	21	10%	43	9%
Ост.часть мира	8	7%	18	8%	32	7%
Общее	120	100%	220	100%	476	100%

Таблица 1: Экспорт региона Черного моря:ежегодномил.тонн.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Черное море	144	35%	309	38%	341	30%
Центр.Вос.Европа	34	8%	76	9%	97	8%
Средиземноморье	58	14%	106	13%	183	16%
Средний Восток	10	2%	19	2%	36	3%
Сев.Зап.Европа	105	25%	176	22%	290	25%
Ост.Азия	50	12%	85	11%	145	13%
Ост.часть мира	15	4%	35	4%	58	5%
Общее	416	100%	805	100%	1,150	100%

Таблица 2: Импорт Региона Черного моря: ежегодно миллардов US$.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*

Черное море	27	23%	49	26%	106	24%
Центр.Вос.Европа	5	4%	7	4%	28	6%
Средиземноморье	14	12%	23	12%	49	11%
Средний Восток	3	3%	4	2%	6	1%
Сев.Зап.Европа	47	40%	70	37%	167	38%
Ост.Азия	12	10%	20	10%	62	14%
Ост.часть мира	10	9%	14	7%	23	5%
Общее	117	100%	187	100%	442	100%

Таблица 3: Импорт региона Черного моря:ежегодно мил.тонн.

	1995	***1995 Доля***	***2000***	***2000 Доля***	***2005***	***2005 Доля***
Черное море	144	56%	309	69%	341	62%
Центр.Вос.Европа	14	6%	15	3%	26	5%
Средиземноморье	18	7%	26	6%	32	6%
Средний Восток	17	7%	13	3%	13	2%
Сев.Зап.Европа	24	9%	33	7%	50	9%
Ост.Азия	10	4%	14	3%	34	6%
Ост.часть мира	29	11%	38	8%	51	9%
Общее	257	100%	448	100%	546	100%

Несколько важных наблюдений могут быть получены из этих таблиц:

Доллары в результате экпорта растут быстро, почти с 400%-ым ростом на протяжении более чем десяти лет. Большинство этой торговли - с Северо-западной Европой (35 % в 2005), и доли торговли региона являются относительно статическими, подразумевая сильный рост во всех географических секторах.

Тонны/экспорта/ растут менее быстро чем доллары /экспорта/, с 276%-ым ростом между 1995 и 2005 гг. Самые большие географические сектора – внутри Черного моря (30 %) и Северо-западная Европа (25 %). Глубокие морские рынки в восточной Азии и к Атлантике являются относительно маленькими, но медленно занимают свою долю. Все рынки растут в абсолютных сроках, но относительные доли довольно постоянны, с небольшим отклонениями от от внутрирегиональных потоков.

Доллары импорта растут по фактически той же самой норме как экспортные доллары, и по подобным абсолютным объемам, таким образом не было систематического изменения в балансе платежей в регионе в целом. Как с экспортом, все рынки растут в абсолютных сроках, но относительные размеры рынка являются более статическими, главное исключение, являющееся ростом импорта из восточной Азии, для которой относительная доля повысилась от 10 % до 14 % полного импорта, главным образом за счет северо-восточной Европы и остальных мировых рынков.

Количество тонн импорта показало самую низкую норму роста, с 212 % на протяжении более десяти лет. Так, хотя торговые потоки финансово сбалансированы, есть расхождение тоннажа в пользу экспорта, который вырос из отношения 1.62 (экспорт к импорту) к 2.11. Более чем 60 % импортированных тоннажей прибывают из области Черного моря. Однако, восточноазиатский рынок растет значительно.

4.3 Торговый рост сектора обработки грузов

Следующие таблицы показывают развитие движения между 1995 и 2005 гг., согласно секторам продуктов, сгруппированным в категории, чтобы указать их вероятные характеристики обработки.
Большая часть сухого насыпного груза главным образом состоит из твердого топлива (например уголь), руды, и сырых полезных ископаемых (например строительные материалы).

Большая часть жидкого груза - нефтепродукты.

Продукты питания и производственная категория содержат продукцию более высокой стоимости, которые, наиболее вероятно, будут перевозиться в контейнерах или дорожных прицепах. Однако это также включает некоторое количество насыпных продовольственных продуктов, например, зерно.

Категория "Другие" содержит металлы, удобрения и химикаты, которые можно транспортировать на контейнеровозах или обычных судах.

Таблица4: Экспорт региона Черного моря: ежегодно миллардов US$.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Сухой груз	7	6%	11	5%	25	5%
Жидкий груз	23	19%	58	26%	135	28%
Пищаипрод.продукты	58	48%	103	47%	222	47%
Другой груз	32	27%	48	22%	94	20%
Общее количество	120	100%	220	100%	476	100%

Таблица 5: Экспорт региона Черного моря: ежегодно мил.т.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Сухой груз	92	22%	191	24%	290	25%
Жидкий груз	175	42%	361	45%	491	43%
Пищаипрод.продукты	71	17%	126	16%	190	17%
Другой груз	79	19%	128	16%	180	16%
Общее количество	416	100%	805	100%	1150	100%

Таблица 6: Импорт региона Черного моря: ежегодно миллардов US$.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*

Сухой груз	5	4%	6	3%	15	3%
Жидкий груз	12	10%	21	11%	36	8%
Пищаипрод.продукты	81	69%	128	69%	313	71%
Другой груз	19	16%	32	17%	78	18%
Общее количество	117	100%	187	100%	442	100%

Таблица 7: Импорт региона Черного моря: ежегодно мил.т.

	1995	*1995 Доля*	*2000*	*2000 Доля*	*2005*	*2005 Доля*
Сухой груз	86	33%	139	31%	185	34%
Жидкий груз	95	37%	173	39%	152	28%
Пищаипрод.продукты	50	19%	90	20%	136	25%
Другой груз	26	10%	46	10%	74	14%
Общее количество	257	100%	448	100%	546	100%

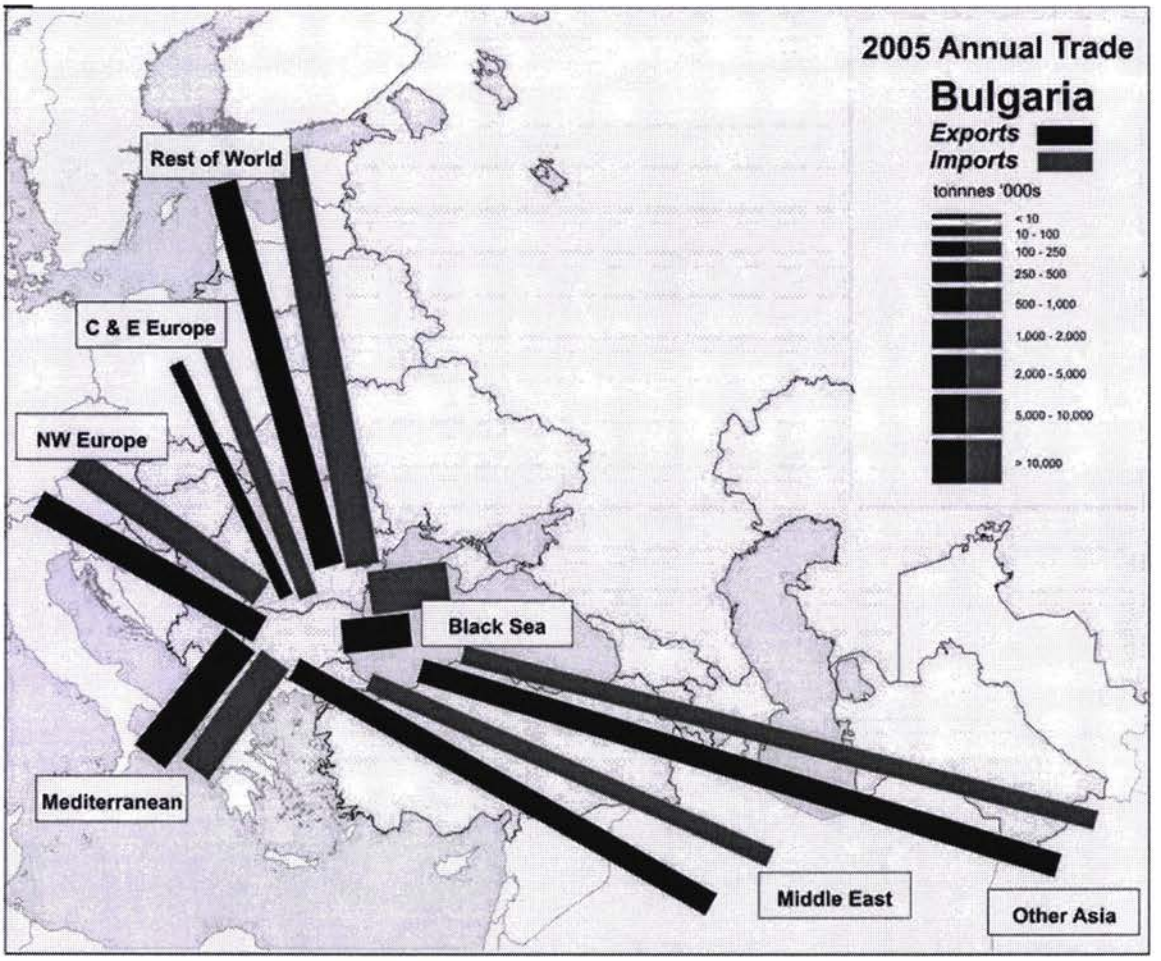
Со стороны экспорта, (см. таблицу 4 и 5) почти 70 % общего количества – насыпной груз, преимущественно жидкий груз. Однако, в стоимостном отношении, наоборот, почти 70 % стоимости экспорта составляет пища, продовольственные продукты и секторы "другой груз". Доля стоимости жидких грузов повысилась резко от 19 % в 1995г. до 28 % в 2005 г., главным образом за счет "другого груза", то есть металлов. Доли сектора по вему относительно стабильны.

Со стороны импорта (таблицы 6 и 7), жидкии груз составляет только 28 % по весу и 8 % - по стоимости, тогда как пища и продовольственные продукты составляют 71 % по стоимости и 25 % по весу. Доли грузов более высоких стоимостей, в основном, повышаются, при этом сухие грузы относительно статичны, а жидкие грузы падают относительно других продуктов.

4.4 Национальные рынки - Страны TRACECA

4.4.1 Болгария

Рисунок 3: Торговля Болгарии в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно, в тоннах



Краткий обзор рынка	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	19.644 м.тонн	14.335 м.тонн.

Рост: 2005/1995 год к году	7.4% ежегодно	6.5% ежегодно*
короткий/близкий/глубокий.[1]	11.5м, 3.9м, 4.1м	4.5м, 7.7м, 2.2м
Сухой/Жидкий/Пром./Другие	9м, 4м, 4м, 3м	3м, 1.7м, 4.9м, 4.8м

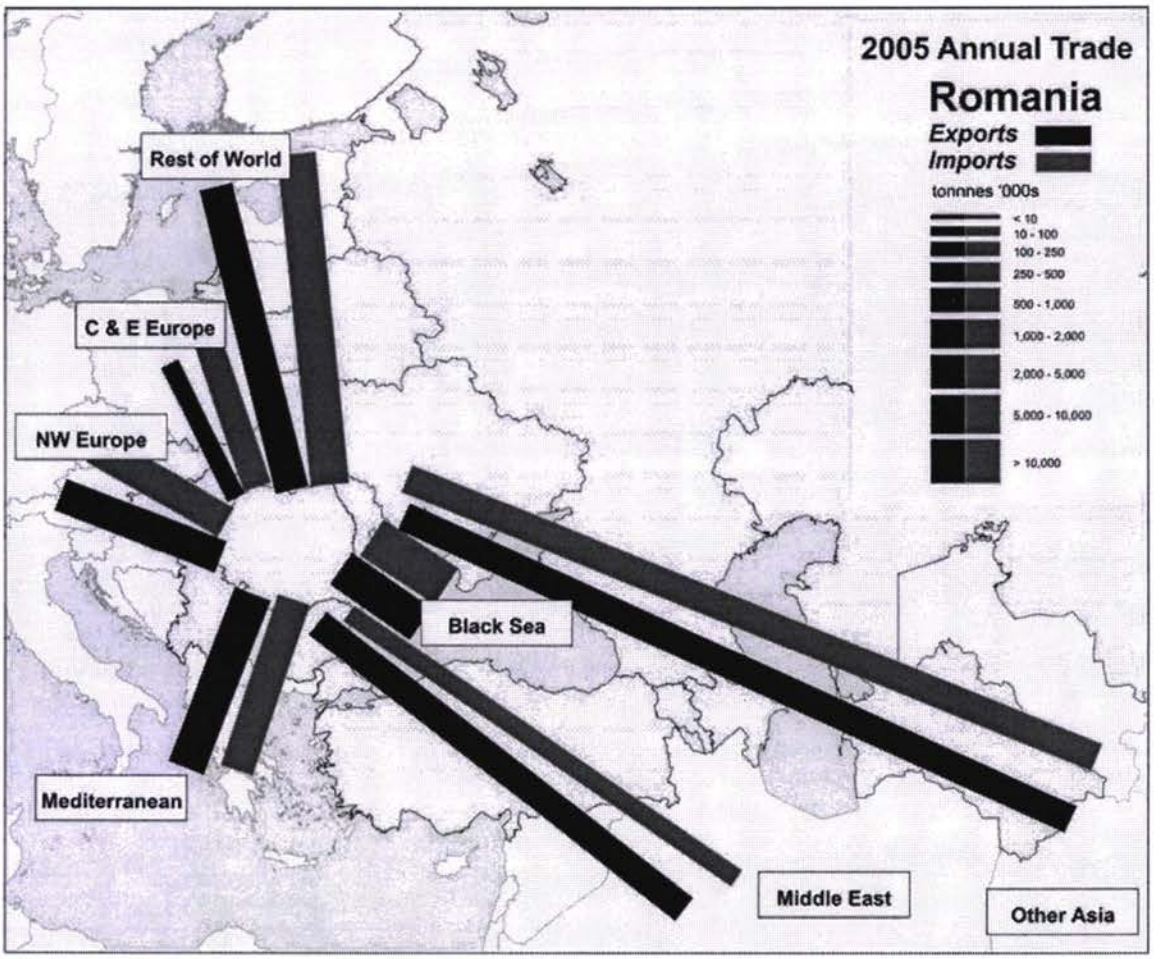
Вычисленный как 2005/2000 год к году рост из-за неточных данных в 1995 г.

Рынок Болгарии кажется сильным. Торговый рост, кажется, сильный до 2005 г., и настоящие цифры показывают, что производительность 2006 г. также принесла значительную прибыль. После вступления в членство ЕС, может ожидаться дальнейший рост. Существует дисбаланс в пользу тоннажей импорта, но они - прежде всего насыпной груз короткого морского рынка. В финансовом плане Болгария имеет видимый торговый дефицит. Экспорт товаров промышленного производства в Средиземноморье и Северо - Западную Европу (также возможно автотранспортом) значителен. Морской унифицированный рынок, кажется, составляет приблизительно 3 миллиона тонн в год в одном направлении. Этот трафик может, однако, быть поделен между портами Черного и Эгейского морей.

[1] Короткий морской рынок включает – другие страны региона Черного моря, Центральную и Восточную Европу. Близкий морской рынок – Средиземноморье, Средний восток и Северозападная Европа. Глубокий - Дальний восток, Америка и Африка.

4.4.2 Румыния

Рисунок 4: торговля Румынии в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно, в тоннах ('000)

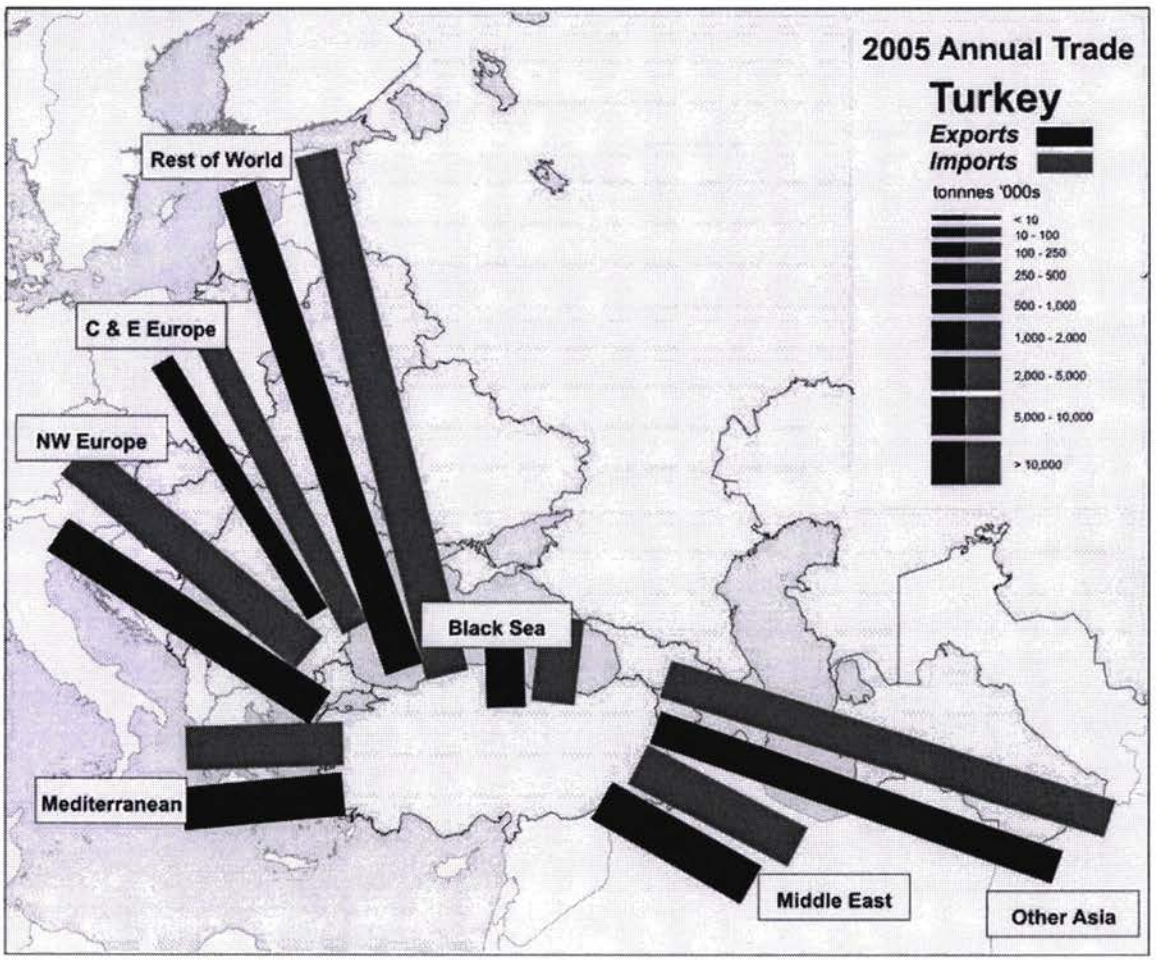


Краткий обзор торговли	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	38.255м.тонн	25.099м.тонн.
Рост: 2005/1995	5% ежегодно	5.9%
Короткий/Близкий/глубокий[1]	21м, 7.2м, 10.5м	9.5м, 11.1м, 4.5м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	16.1м, 8.9м, 8.9м, 4.4м	4.4м, 4.7м, 7.3м, 8.7м

Рынок Румынии имеет сходные с Болгарией особенности, но объемы превышают в два раза. Высокие уровни торгового роста были поддержаны в 2006 г. Импорт превышает экспорт фактором 1.5, но снова дисбаланс лежит в секторах насыпного груза. В секторах ненасыпного груза, потоки импорта и экспорта более равны. Морской унифицированный рынок - приблизительно 5 миллионов тонн (2005г.) в одном направлении. Большая часть если не весь трафик доступен для портов Черного моря.

4.4.3 Турция

Рисунок 5: Торговля Турции в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно, в тоннах ('000)

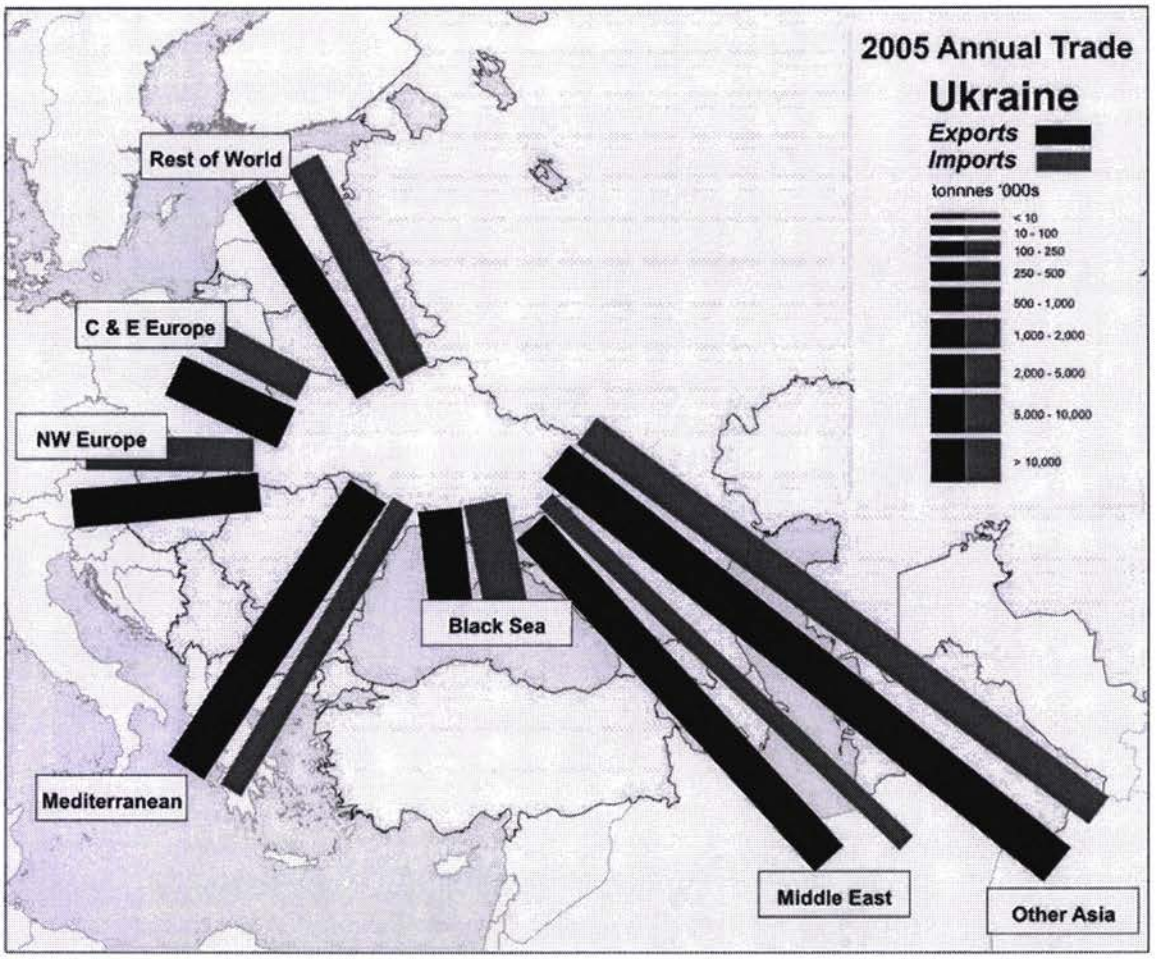


Краткий обзор рынка	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	118.102 м.тонн.	58.592м.тонн
Рост: 2005/1995	6.3% ежегодно	8.9% ежегодно
Короткий/Близкий/Глубокий[1]	51м, 41м, 26.2м	6.3м, 41м, 11м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	39м, 32м, 23м, 25м	25м, 4м, 16м, 13м

Турция является самой крупной страном TRACECA в отношении количества населения и валового внутреннего продукта. Ее торговые объемы, соответственно, выше. Сценарии развития, однако, похожи, с отмеченным торговым дисбалансем в пользу тоннажей импорта, но в отличие от Румынии, например, дисбаланс существует в большинстве географических и продуктовых секторах, хотя это является самым явным в жидких грузах короткого морского рынка. Морской унифицированный рынок - приблизительно 13 миллионов тонн – в направлении импорта и 10 миллионов – в направлении экспорта. Однако, относительно незначительная часть этого спроса доступна для портов Черного моря, при конкуренции со стороны портов Мраморного, Эгейского и Средиземного морей, которые являются более доступны от первичных морских путей.

4.4.4 Украина

Рисунок 6: Торговля Украины в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно в тоннах ('000)

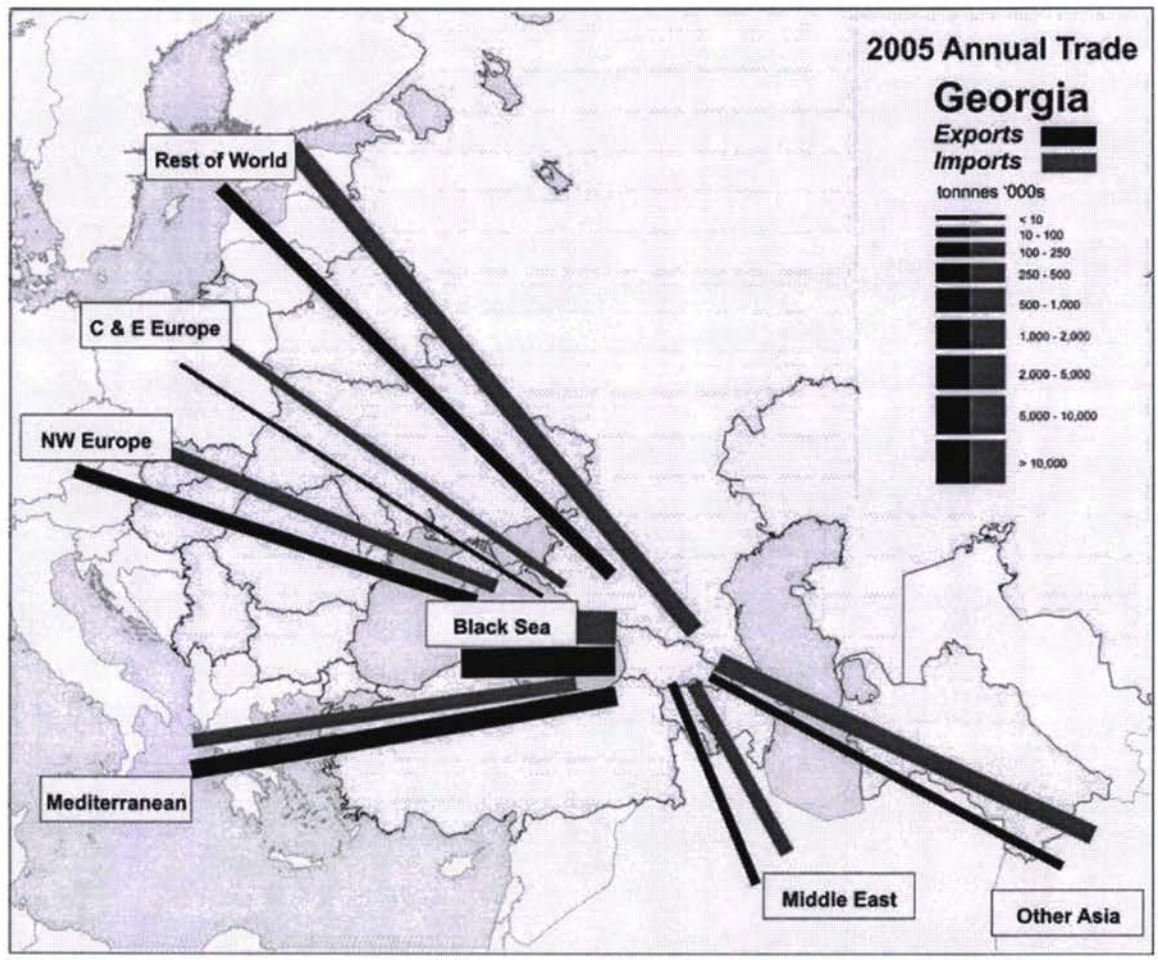


Краткий обзор рынка	*Рынок имрорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	73.367 м.тонн	115.695 м.тонн
Рост: 2005/1995	6.2% ежегодн	11.1% ежегодно
Короткий/Близкий/Глубокий[1]	61м, 3.4м, 8.9м	65м, 34м, 17м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	20м, 39м, 9м, 6м	51м, 6.5м 22м, 36м

Экономика Украины производит наибольший объем экспортного тоннажа среди стран ТРАСЕКА, хотя в финансовом отношении ближе в размере к Румынии. Необычно для области, но экспортный сектор относительно силен, и до 2005 г. торговля в финансовом отношении была сбалансирована. Большое количество (61м. тонн импорта и 65 м.тонн экспорта) торговли - с коротким морским назначением (то есть соседние страны, для которых дорожный и железнодорожный транспорт может также являться конкурентом). Однако, все еще существует достаточное количество товаров промышленного производства, которые транспортируются в направлениях, которые относятся морским перевозкам с целью поддержания развития услуг порта. Морское унифицированное движение составляет приблизительно 11м. тонн экспорта и 3м тонн импорта.

4.4.5 Грузия

Рисунок 7: Торговля Грузии в Мировом регионе, 2005 г., ежегодно в тоннах ('000)



Краткий обзор рынка	*Рынок импорта*	*Рынок экспорта*
Размер в тоннах, 2005	4.499 м.тонн	2.467 м.тонн
Рост: 2005/1995	12.3% ежегодно	16.8% ежегодно
Короткий/Близкий/Глубокий[1]	3.3м, 0.5м, 0.7м	1.6м, 0.6м, 0.3м
Сухой/Жидкий/Пром./Другой	0.8м, 1.2м, 2м, 0.5м	1м, 0.5м, 0.6м, 0.3м

Экономика Грузии является наименьшей среди стран, рассматриваемых в этом исследовании, с населением и валовым внутренним продуктом, составляющими приблизительно одну десятую от Украины, например. Торговый рост был очень высоким с 2002 г., с продолжительным ростом в два раза в обоих направлениях. Экономика Грузии производит приблизительно 1м.тонн морского унифицированного груза для экспорта и 0.5 м.тонн импорта, но грузинские порты могут также привлекать транзитные потоки через Тбилиси и Баку к Каспийскому морю. Таким образом, транспортный сектор может извлечь выгоду из роста в пределах больших государств по направлению к Востоку.

4.5 Контейнерный рынок Черного моря

Контейнерные услуги обеспечивают жизненно необходимын торговые связи между странами Черного моря и остальной частью мира для секторов с более высокой стоимостью продукции. Традиционно, регион обслуживался фидерными линиями, связывающимися с океанскими линиями в центральных Средиземноморских портах, таких как Джоя Тауро в Италии и Марсакслок на Мальте. Дополнительно, существуют региональные (Средиземноморские) связи в Пирее в Греции и Порт-Саиде в Суэцком канале в Египте.
Однако, в течение прошлых пяти лет рост транспорта и развитие порта в пределах региона привлекли судоходные линииь для привлечения крупных контейнерных судов в Черное море, улучшая доступность области и увеличивая выбор для грузоотправителей. Следовательно, сложился порочный круг, при котором экономический рост, торговый рост, развитие инфраструктуры и транспортные связи внесли свой вклад в быстрое расширение контейнеризации. Это имеет главное воздействие на развитие порта в регионе.
Таблица 9 показывает, как развертывание контейнеровоза изменилось между 2002 и 2007гг., на основе Трансмодальной базе данных контейнеровозов MDS. В 2002 г. было 8 876 заходов в порт в отобранных странах (Примечание: Россия включает порты только Черного моря, в то время как Турция включает другие береговые линии). Эти заходы составляли в общей сложности 6 680 614 TEU развернутой вместимости, подразумевая типичный размер судна 753 TEU.

Таблица 9: Анализ контейнерных услуг портов Черного моря, 2002-2007 гг.

	2002			*2007*		
	Заходы	***TEU***	***TEU/***	***Заходы***	***TEU***	***TEU/***

			Заходы/			Заходы
Болгария	556	313,069	563	562	437,421	778
Румыния	498	368,039	739	1,631	2,722,866	1,669
Украина	946	615,412	651	1,025	2,580,572	2,518
Россия	284	140,702	495	650	476,623	733
Грузия	232	81,382	351	405	291,152	719
Турция	6,360	5,162,010	812	8,723	11,988,927	1,374
Общее кол.	8,876	6,680,614	753	12,996	18,497,561	1,423

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

К 2007г. было совершено 12 996 заходов в той же самой группе портов, увеличение составило 46 %, но полная развернутая пропускная способность повысилась на 277 % до 18.5 млн TEU, при среднем размере судна, увеличившимся до 1 423 TEU на заход судна. В пределах короткого периода времени это представляет собой значительное увеличение возможности сообщения в пределах региона.
Увеличение было особенно заметно в пределах Румынии и Украины, обе страны извлекли выгоду из быстрого расширения новых услуг, которые позволили принимать крупные суда. Турция все еще продолжает оставаться лидером на рынке, но ее доля уменьшилась приблизительно от 77 % в 2002г. до 65 % в 2007г. Большинство турецких портовых заходов происходят в портах Мраморного, Эгейского и Средиземного морей. См.Таблицу 10.

Таблица 10: Анализ контейнерных услуг, порты Турции, 2002-2007 гг.

	2002			2007		
	Заходы	TEU	TEU /Заходы	Заходы	TEU	TEU /Заходы
Турция Черное море	52	11,388	219	124	116,056	936
Турция Мраморное море	3,360	2,744,952	817	5,077	7,509,406	1,479
Турция Средиз.	2,948	2,405,670	816	3,522	4,363,465	1,239
Общее кол.	6,360	5,162,010	812	8,723	11,988,927	1,374

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Турецкий контейнерный рынок Черного моря представлен здесь портом Трабзон. Группа портов Мраморного моря включает порты Хайдарпаса и Деринче, а также другие порты в Стамбульской области. Средиземноморская группа представлена, в основном, портами Измир и Мерсин.

Таблица 11 показывает общее сообщение в портах в регионе Черного моря, включая Болгарию, Румынию, Украину, российские порты Черного моря, Грузию, турецкое побережье Черного моря и Мраморное море.

Таблица 11: регион Черного моря – Контейнерное сообщение, 2002, 2007 гг.

	2002			*2007*		
	Заходы	*TEU*	*TEU /Заходы*	*Заходы*	*TEU*	*TEU /Заходы*
Турция	3,412	2,756,340	808	5,201	7,625,462	1,466
Ост.Черное море	2,516	1,518,604	604	4,273	6,508,634	1,523
Общее кол.	5,928	4,274,944	721	9,474	14,134,096	1,492

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Со стороны предложения, между 2002 и 2007гг. контейнерный сектор испытал:

Рост в заходах контейнеровозов от 5 928 в год к 9 474 – при ежегодном темпе роста 9.83 %.
Рост средней грузовместимости судна от 721 TEU на прибывающее судно до 1 492 TEU.
В результате увеличение полной развернутой вместимости с 4.274 миллионов TEU в год до 14.134 миллионов TEU - при ежегодном темпе роста 27.02 %.

-
- Определенные модели изменений показаны ниже. Контейнерные линии, заходящие в порты Черного моря, были разделены на три категории:
  - Мрам/ЧМ – ЧМ/Мрам. море /линии/ – т.е. короткие морские линии внутри региона.
  - Евр/Средиз.– Европа-Средиземноморье /линии/ – т.е. близкие морские линии, связывающие порты Черного моря с другими портами Европы, Северной Африки и Восточным Средиземноморьем.
  - Океан – Интерконтинентальные линии или линии через океан, связывающие порты Черного моря с другими континетами , т.е. глубоководные линии на торговых путях Европы-Дальнего Востока и Трансатлантики.

Таблица 12 : Анализ контейнерных линий по типу, 2002-2006гг.

		2002			2007		
Страна	**Морской порт**	**Мрам /ЧМ**	**ЕВР /Сред**	**Океан**	**Мрам /ЧМ**	**ЕВР/Сред**	**Океан**
BG	Бургас	0	89,236	0	75,196	11,770	0

BG	Варна	0	223,833	0	142,804	207,650	0
RO	Констанца	0	368,039	0	521,738	405,333	1,795,795
UA	Ильичевск	16,675	261,899	0	115,936	57,200	1,291,811
UA	Одесса	16,675	314,403	0	214,140	296,809	604,676
UA	Мариупол	0	5,760	0	0	0	0
RU	Новороссийск	0	140,702	0	209,638	249,246	0
RU	Таганрог	0	0	0	17,739	0	0
GE	Поти	0	81,382	0	145,508	145,644	0
TR-BLK	Трабзон	0	11,388	0	50,752	65,304	0
TR-MAR	Амбарли	0	593,499	0	35,532	981,586	586,815
TR-MAR	Деринче	0	9,856	0	0	8,008	0
TR-MAR	Дилискелеси	0	0	0	0	21,684	0
TR-MAR	Евиап	0	0	0	0	101,955	0
TR-MAR	Гемлик	0	654,400	39,650	41,700	1,052,699	505,745
TR-MAR	Хайдарпаса	0	276,833	0	0	870,165	589,696
TR-MAR	Стамбул	0	1,042,222	39,650	262,968	920,208	1,240,106
TR-MAR	Измит Корфези	0	0	0	0	118,404	0
TR-MAR	Юлпорт (Гебзе)	0	88,842	0	0	172,135	0
	Общеее	33,350	4,162,294	79,300	1,833,651	5,685,800	6,614,644

Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

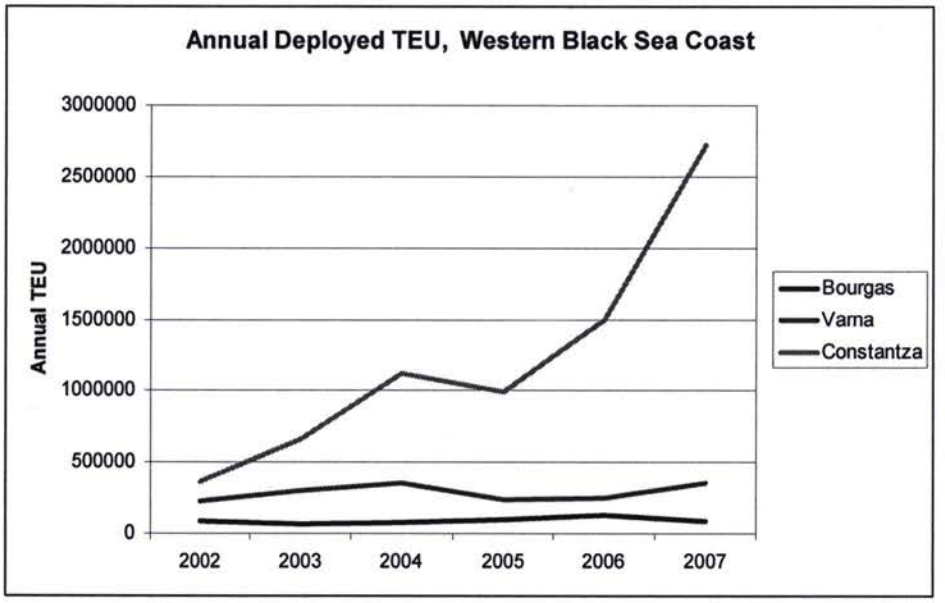
Таблица показывает, что регион был преобразован между 2002 и 2007гг., с прибытием океанских судов, соединяющих порты Черного моря непосредственно с главными торговыми путями. Это расширение было сконцентрировано в портах Констанцы, Иличевска и Одессы. Типично глубоководные линии, пересекающие Босфор, заходят в порт Констанца и Иличевск (например, линия Maersk), или они делают три захода, т.е. порты Констанца, Иличевск и Одесса (например, CSAV Norasia). На маршруте на Дальний Восток курсируют суда грузовместимостью 3000-4000 TEU.

Наибольшие суда, развернутые в Черном море, длиной 250 - 300 метров. Понятно, что это ограничение для навигации в Босфоре. Поэтому, в то время как число больших контейнеровозов в регионе может увеличиться, маловероятно, что еще большие суда будут развернуты.
С прибытием межконтинентальных линий деятельность в трех главных портах: Констанца, Ильичевск и Одесса, увеличилась быстрыми темпами. Однако, этот рост также сопровождался ростом в "традиционных" Средиземноморских фидерных линиях, и быстрым расширением в секторе внутри Черного моря.

Последнее оказало заметное воздействие на линии, направляющиеся в Варну, Бургас, Новороссийск, Поти и Трабзон.
Тенденции для ключевых контейнерных портов в области исследования, показанные ниже, группируются согласно береговой линии. Следует отметить, что они показывают развернутую вместимость (вместимость судна, умноженная на количество заходов в порт), а не количество контейнеров, обработываемых в портах.
Цифры по обработке контейнеров, указанные Containerisation International (Январь 2007) показывают:

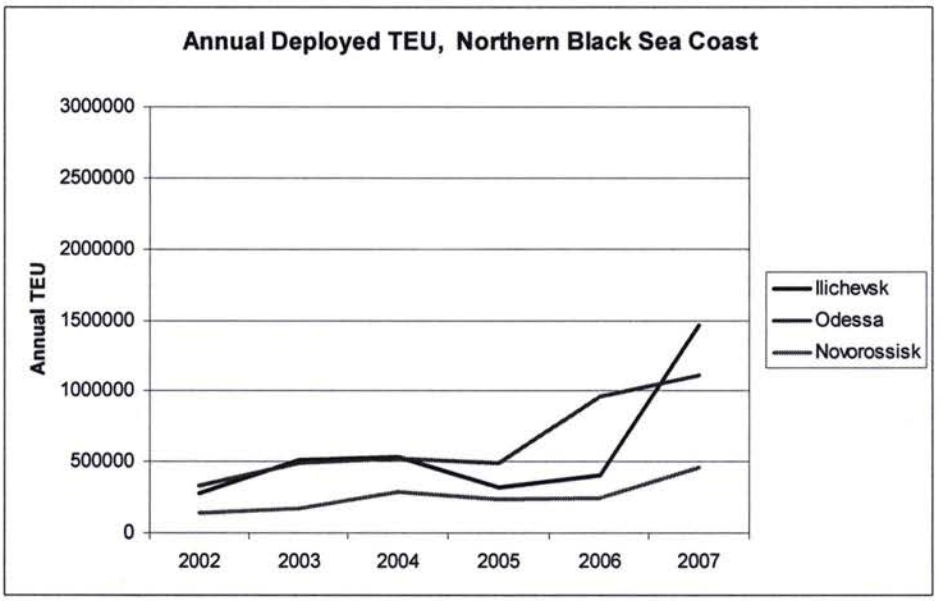
- Констанца рост выше 30% - 1,037,077 TEU
- Одесса рост - 37.1% - 395,564 TEU
- Ильичевск рост - 14.4% - 324,036 TEU
- Новороссийск рост - 38% - 220,000 TEU
-

Рисунок 8: ежегодное развертывание TEU, порты западного Черного моря, 2002-2007гг.



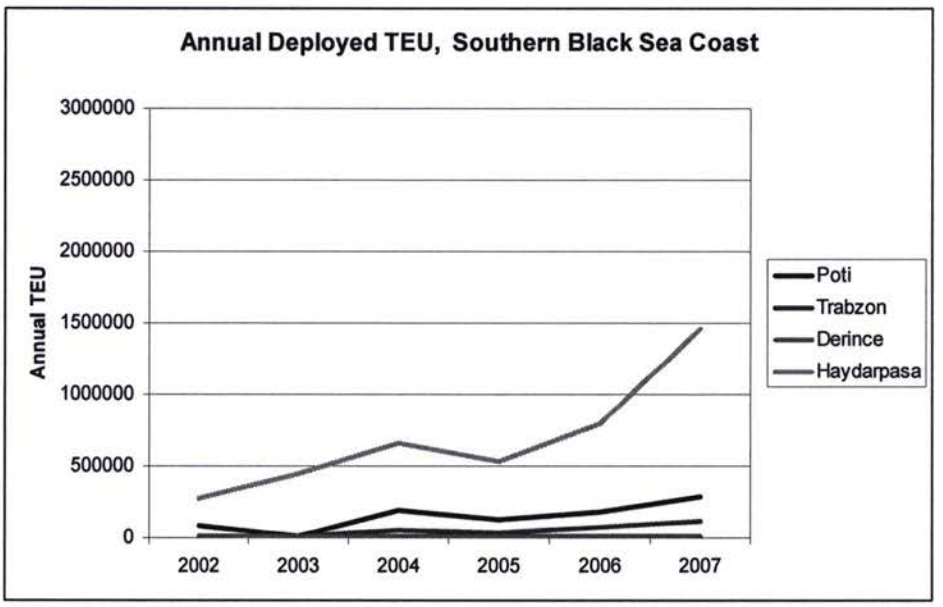
Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Рисунок 9: ежегодное развертывание TEU, Северное побережие Черного моря, 2002-2007 гг.



Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Рисунок 10: ежегодное развертывание TEU, Южное побережье Черного моря, 2002-2007 гг.



Источник: MDS-Transmodal Containership Databank, 2008

Цифры развертывания контейнеровозов ясно демонстрируют радикальные перемены в области Черного моря в пределах морского сектора. Сильный торговый рост подкрепляет уверенность, продемонстрированную контейнерными линиями, и это принесло быстрое развитие в судоходных секторах и портах. В свою очередь, это привело к улучшенной доступности в пределах региона Черного моря, и внешних торговых связей. Параллельно, быстрое введение новой клеточной вместимости на глобальном рынке привело к каскадному эффекту, при котором судоходные лини намерены расширять рынок, чтобы развернуть суда предыдущего поколения. В целом, эти факторы ввели порочный круг экономического развития, инвестиций в земли и новых линий.

4.6 Рынок Ро-Ро в Черном море

РоРо (паромный) рынок также испытал рост со стороны предложения, но не величинами, замеченными на контейнерном рынке.

Таблица 13 показывает ежегодное развертывание вместимости РоРо, измеренной в линейных метрах в год. Типичный паром например 1000 метров, заходящий в порт два раза в неделю (104 заходов ежегодно), предлагает 104 000 линейных метров ежегодно.Судно 1000 линейных метров может разметить приблизительно 60-70 транспортных средств большой грузоподъемности за один рейс, при этом вся вместимость распределена между грузовыми транспортными средствами, нежели автомобилями.

Таблица 13: Сообщение судов Ро-Ро в Черном море, тенденции 2002-2007гг.

		Ежегодное развертывание (в одном направлении) – линейных метров					
		2002	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
BG	Бургас	132,080	132,080	62,400	62,400	62,400	62,400
BG	Варна	171,600	170,352	170,352	170,352	170,352	170,352
RO	Констанца	123,760	125,814	125,814	85,254	85,254	85,254
UA	Евпатория	39,000	83,616	132,080	132,080	92,352	92,352
UA	Скадовск					86,320	168,220
UA	Одесса	10,400	10,400	10,400	10,400	17,368	34,320
UA	Иличевск	287,695	256,152	256,152	256,152	256,152	256,152
RU	Сочи	34,840	34,840	28,080	28,080	98,800	28,080
RU	Новороссийск	355,992	355,992	360,672	462,072	503,880	483,860

GE	Батуми	171,600	255,606	255,606	255,606	255,606	255,606
GE	Поти	273,680	302,432	232,752	232,752	232,752	232,752
TR	Ерегли						251,472
TR	Зонгульдак	39,000	83,616	132,080	132,080	178,672	512,044
TR	Самсун	431,423	403,182	383,526	484,926	526,734	506,714
TR	Трабзон	59,176	59,176	28,080	28,080	98,800	28,080
	ИТОГО	**2,130,246**	**2,273,258**	**2,177,994**	**2,340,234**	**2,665,442**	**3,167,658**

Источник: MDS-Transmodal Liner Databank, 2008

В 2007 г. суммарный рынок Ро-Ро предлагал 3.168 миллиона линейных метров, т. е. грузовместимость приблизительно 200,000 автопоездов большой грузоподъемности, или приблизительно 400,000 TEU в контейнерном эквиваленте. Для сравнения, контейнерный сектор предлагает 14.1 миллионов TEU, поэтому в таком контексте рынок Ро-Ро относительно небольшой.

С 2002 по 2004 гг. рынок был относительно статичным в отношении предложения, но в последние три года стали появляться новые сообщения и новые суда.

Многие сообщения предлагаются турецкими портами. Детели представлены ниже:

Таблица 14: Службы перевозок на Черном море 2007

Линия	Маршрут	Частота в год	суда	Линейные метры в среднем	Линейные метры в год
CENK SHPP – RUS	RU/TR	104	1	1635	170040
CENK SHPP - UKR 1	TR/UA	104	1	888	92352
CENK SHPP - UKR 2	RU/TR/UA	52	1	1635	85020
ERDEMIR	TR COASTAL	312	1	806	251472
FERRY/SPED – UKRFERRY 1	BLK SEA	52	2	1650	85800
FERRY/SPED – UKRFERRY 2	BLK SEA	52	3	1626	84552
SOMAT – SILKLINK	BLK SEA	52	1	1200	62400
MARFA NAVE FERRYBOT	BLK SEA	52	2	1640	85254
RIZE IPEKYOLU SHPP	GE/TR	0	1	710	
SARI SHPP	RU/TR	104	1	270	28080

UKRFERRY – ODE	TR/UA	104	2	330	34320
ULUSOY SEALINES – RUS	RU/TR	104	1	1600	166400
ULUSOY SEALINES – UKR	TR/UA	52	1	1600	83200
YUZHFLOT	GE/RU	0	1		

Источник: MDS-Transmodal Liner Databank, 2008

Таблица 15: Линии, очередность портов

Линии	Очередность портов
CENK SHPP – RUS	NOV/SMS/NOV
CENK SHPP - UKR 1	ZGD/YEV/ZGD
CENK SHPP - UKR 2	NOV/SMS/ZGD/SKV/NOV
ERDEMIR	ZGD/ERG/ZGD
FERRY/SPED - UKRFERRY 1	ILC/BMI/POT/VAR/ILC/DER/ILC
FERRY/SPED - UKRFERRY 2	ILC/VAR/POT/BMI/ILC
SOMAT – SILKLINK	BOU/NOV/POT/BOU
MARFA NAVE FERRYBOT	CNZ/SMS/BMI/CNZ
SARI SHPP	SOC/TBZ/SOC
UKRFERRY – ODE	ODE/IST/ODE
ULUSOY SEALINES – RUS	NOV/SMS/NOV
ULUSOY SEALINES – UKR	ZGD/SKV/ZGD

Таблица 16: Сокращения названий портов

Сокращение	Название	Сокращение	Название
BMI	Батуми	POT	Поти
BOU	Бургас	SKV	Скадовск
CNZ	Констанца	SMS	Самсун
DER	Деринсе	SOC	Сочи
ERG	Ерегли	TBZ	Трабзон
ILC	Иличевск	VAR	Варна
IST	Истамбул	YEV	Евпатория
NOV	Новороссийск	ZGD	Зонгульдак
ODE	Одесса		

Два недавних нововведения включают следующее:

1) сообщение, открытое в 2007 с использованием нового ж/д транспортера (или 86 грузовиков) - SMAT – заходит в Поти и Кавказ с частотой два раза в неделю. Сообщение открыто Reserve Capital Corporation, но оператором является Yuzhflot. Еще одно судно начнет работать в начале этого года.

2) Каспийское сообщение, открытое в 2006 с использованием трех новых ж/д транспортеров (52 вагона). Суда были построены в Хорватии, имеют небольшую осадку. Заходит в порт Махачкалы, Баку и Красноводск в Каспийском море.

4.7 Выводы

Нами был изложен обзор рынка с детальным описанием последних тенденций со стороны спроса и предложения. Анализ спроса был сфокусирован на товаропотоках, которые были расклассифицированы по географическому признаку и основным продуктовым секторам.

Основные тенденции спроса следующие:

- значительный рост международной торговли.
- Общий рост, влияющий на большинство географических и продуктовых секторов
- Ощутимый внешнеторговый дефицит в Болгарии, Румынии и Турции, и рост тоннажа на 6-8% в год.
- Внешнеторговый рост в Украине (11% экспортного тоннажа), сбалансированный в финансовом плане между импортом и экспортом.
- Продолжающийся рост в Грузии (12-16% тоннажа), но растущий внешнеторговый дефицит.

Со стороны предложения в контейнерном секторе:

- Количество заходов судов-контейнеровозов в порты Черного моря увеличилось на 60% с 2002 по 2007 гг.

- Среднее судно, заходящее в порты Черного моря, увеличилось с 721 TEU в 2002 до 1492 TEU в 2007 г.

- В результате суммарное TEU в портах Черного моря увеличилось на 330% с 2002 по 2007 гг., увеличилось в 4.2 млн до 14.1млн.

- Порты в Черном море начали привлекать суда глубоководного сообщения (Европа-Дальний Восток), суда грузовместимостью до 6000 TEU стали заходить в регион, что создало прямое сообщение с Дальним Востоком.

- Значительный рост также наблюдался в развитии фидерных сообщений Черное море /Марамара.

- Рост в контейнерном секторе наблюдался, в основном, в порту Констанца, Иличевск, Одесса и Новороссийск.

Со стороны предложения в секторе Ро-РО:

- Все еще незанятый сегмент рынка, относительно низкая частота (например, один или два раза в неделю) и в результате развернутая пропускная способность
- Географически сфокусирован на турецких портах.
- Тем не менее, появляются новые сообщения.

5 Сценарии развития торговли

5.1 Основные положения и определение торговых сценариев

При разработке прогнозов развития портов основное внимание в исследовании уделяется основным тенденциям грузопотоков, от которых исходит спрос на морские связи в Черном море. Анализ рынка указывает на высоко динамичную среду, как со стороны спроса, так и со стороны предложения, поэтому необходимо рассмотреть, как долго может поддерживаться такая скорость роста.

Метод исследования построен в соответствии с низходящим подходом, при котором финансовые внешнеторговые прогнозы на национальном уровне преобразовываются в прогнозы тоннажа по странам и продуктовому сектору. Последние, в свою очередь, разбиваются по региональному признаку с четкой привязкой к определенному морскому порту в настоящем исследовании. Основываясь на этом можно рассчитать прогнозы по товарному сектору для каждого порта на основе статического определения зоны каждого порта, находящейся вглубь от прибрежной полосы и торговых партнеров.

Настоящий метод, следовательно, представляет собой устойчивый прогноз и не принимает во внимание конкуренцию между рассматриваемыми портами. Более детальные аспекты конкуренции рассматриваются в детальных оценках, в которых экономический анализ соединяется с информацией по стратегии и продуктивности портов.

Было разработано два торговых сценария:

- Центральный прогноз и
- Сценарий пониженного роста

Основное различие между этими двумя сценариями лежит в макроэкономических положениях, и степени, до которой торговый рост может продолжаться на историческом уровне, учитывая дисбаланс в торговле и быстрое изменение размера международного сектора относительно внутреннего роста.

Сценарий пониженного роста подразумевает более жесткие финансовые ограничения, влияющие на скорость роста торговых объемов. По данному сценарию постоянный внешнеторговый дефицит ограничивает торговый рост для стран изучаемого региона и среди торговых партнеров.

Необходимо отметить, что торговая модель представляет собой глобальную модель, включающую торговлю между всеми странами, не ограничиваясь изучаемым регионом. Следовательно, в обоих сценариях учитываются, например, развивающийся дисбаланс между США и Китаем.

Таким образом, основные положения прогноза применимы на высшем уровне. Другие факторы, такие как распределение промышленной деятельности в пределах страны и резервы сырья принимаются как неизменные.

5.2 Результаты торговых прогнозов

В таблицах с 17-20 представлены результаты торговой модели. Они применимы к пятнадцати странам в "ключевом» регионе: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, Словацкая республика, Турция, Армения, Азербайджан, Беларуссия, Грузия, Казахстан, Молдавия, Российская Федерация, Туркменистан и Украина.

Регионы торговых партнеров также непосредственно сопоставимы с таблицами в предыдущей главе:

- Регион Черного моря включает: Болгария, Венгрия, Румыния, Сербия, словацкая Республика, Турция, Армения, Азербайджан, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Молдова, Российская Федерация, Туркмения и Украина.
- Центральная и Восточная Европа включает европейские страны, непосредственно северные из области Черного моря, включая Польшу и Балтийские страны.
- Средиземноморская область состоит из европейских и африканских стран, ограничивающих Средиземноморье, но исключая Ближний Восток и Францию.
- Середина Востока содержит Ближневосточные страны, включая страны Залива, и простираясь в восточном направлении до Ирана.
- Северная и Западная Европа состоит из остающихся европейских стран Северного моря, включая Германию, Великобританию, Францию и скандинавскую область.
- Остальная часть Азии содержит большинство азиатских стран, включая Китай, АСЕАН и Индию.
- Категория остальной части мира включает Африку района Сахары, Америки и Австралию.

Таблица 8: Экспорт из региона Черного моря: ежегодно US$ млрд Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	106	22%	506	36%	10.9%	777	34%	14.2%
Центр.Вос.Европа	35	7%	93	7%	6.7%	183	8%	11.6%
Средиземноморье	74	16%	149	11%	4.7%	261	11%	8.7%
Средний Восток	18	4%	48	3%	7.0%	88	4%	11.4%
Сев.Зап.Европа	168	35%	378	27%	5.6%	597	26%	8.8%
Ост.Азия	43	9%	155	11%	8.9%	265	12%	12.9%
Ост.часть мира	32	7%	76	5%	6.0%	105	5%	8.3%
Итого	476	100%	1,405	100%	7.5%	2,275	100%	11.0%

Таблица 18: Экспорт из региона Черного моря: ежегодно, в тоннах Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005 Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	341	30%	1,931	54%	12.3%	2,085	42%	12.8%
Центр.Вос.Европа	97	8%	203	6%	5.0%	443	9%	10.6%
Средиземноморье	183	16%	292	8%	3.2%	504	10%	7.0%
Средний Восток	36	3%	100	3%	7.0%	151	3%	10.0%
Сев.Зап.Европа	290	25%	482	13%	3.4%	922	18%	8.0%
Ост.Азия	145	13%	438	12%	7.7%	673	14%	10.8%
Ост.часть мира	58	5%	131	4%	5.6%	205	4%	8.8%
Итого	1,150	100%	3,578	100%	7.9%	4,984	100%	10.3%

Таблица 9: Импорт в регион Черного моря: ежегодно US$ млрд Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005 Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	106	24%	506	38%	10.9%	777	36%	14.2%
Центр.Вос.Европа	28	6%	76	6%	6.9%	165	8%	12.6%
Средиземноморье	49	11%	120	9%	6.1%	193	9%	9.5%
Средний Восток	6	1%	14	1%	6.2%	28	1%	11.3%
Сев.Зап.Европа	167	38%	383	29%	5.7%	581	27%	8.7%
Ост.Азия	62	14%	162	12%	6.6%	310	14%	11.3%
Ост.часть мира	23	5%	59	4%	6.4%	129	6%	12.0%
Итого	442	100%	1,320	100%	7.6%	2,183	100%	11.2%

Таблица 10: Импорт в регион Черного моря: ежегодно в тоннах Прогноз на 2020 г.

	Базовый год		*Низкий рост*			*Центральный случай*		
	2005	*2005 Доля*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*	*2020*	*2020 Доля*	*2020 /2005*
Черное море	341	62%	1,931	79%	12.3%	2,085	75%	12.8%
Центр.Вос.Европа	26	5%	65	3%	6.2%	108	4%	9.9%
Средиземноморье	32	6%	77	3%	6.0%	115	4%	8.9%
Средний Восток	13	2%	17	1%	2.1%	51	2%	9.7%
Сев.Зап.Европа	50	9%	125	5%	6.4%	147	5%	7.5%
Ост.Азия	34	6%	119	5%	8.7%	141	5%	9.9%
Ост.часть мира	51	9%	112	5%	5.5%	131	5%	6.6%
Итого	546	100%	2,447	100%	10.5%	2,779	100%	11.5%

Таким образом, торговый потенциал региона Черного моря прогнозируется в пределах 7.5-11% для экспорта и 7.6-11.5% для импорта в зависимости от сценария и измерения объема. Скорость роста сходная в обоих направлениях, поскольку большая часть суммарного объема распределяется между странами региона Черного моря, поэтому одни и те же транспортные потоки обслуживают как импорт, так и экспорт. Тенденция модели к торговому балансу в каждой стране также приводит к этому результату.

Потоки в пределах региона Черного моря (торговля между одной и другой страной на Черном море) относительно большие в абсолютных объемах и ожидается их скоростной рост. Хотя часть этого набора повлияет на морские

перевозки, также будут включать в себя высокую долю сухопутных перевозок автотранспортом и по железной дороге. Тем не менее, рост в пределах региона снижается зависимость от экономического роста в других частях мира, например, Западной Европе.

По более дальним расстояниям торговых потоков, более высокий темп роста ожидается для Центральной и Восточной Европы, Ближнего Востока и другой Азии, хотя рынки Ближнего Востока более подвержены влиянию более жестких финансовых ограничений, применимых в пределах торговой модели.

Для ключевых контейнерных рынков, Средиземноморье, Ближний Восток, Другая Азия и Остальной мир, ожидается суммарный ежегодный рост 6-9% в обоих направлениях. Увеличение контейнеризации и перегрузки в регионе приведет к увеличению обработки контейнеров в портах.

Исторический и прогнозируемый темпы роста суммированы в Таблицах 21-24:

Таблица 11: Экспорт US$: Исторический и прогнозируемый ежегодный темп роста

	Исторический	*Низкий рост*	*Центральныйl*
	2005/1995	***2020/2005***	***2020/2005***
Черное море	14.8%	10.9%	14.2%
Центр.Вос.Европа	19.2%	6.7%	11.6%
Средиземноморье	16.1%	4.7%	8.7%
Средний Восток	18.0%	7.0%	11.4%
Сев.Зап.Европа	14.6%	5.6%	8.8%
Ост.Азия	10.8%	8.9%	12.9%
Ост.часть мира	14.3%	6.0%	8.3%
Общее	14.8%	7.5%	11.0%

Таблица 12: Экспорт в тоннах: Исторический и прогнозируемый темп роста

	Исторический	*Низкий рост*	*Ценральный*
	2005/1995	***2020/2005***	***2020/2005***
Черное море	9.0%	12.3%	12.8%
Центр.Вос.Европа	11.0%	5.0%	10.6%
Средиземноморье	12.2%	3.2%	7.0%

Средний Восток	13.7%	7.0%	10.0%
Сев.Зап.Европа	10.7%	3.4%	8.0%
Ост.Азия	11.2%	7.7%	10.8%
Ост.часть мира	14.3%	5.6%	8.8%
Общее	10.7%	7.9%	10.3%

Таблица 13: Импорт US$: Исторический и прогнозируемый темп роста

	Исторический	*Низкий рост*	*Центральный*
	2005/1995	***2020/2005***	***2020/2005***
Черное море	14.8%	10.9%	14.2%
Центр.Вос.Европа	19.8%	6.9%	12.6%
Средиземноморье	13.2%	6.1%	9.5%
Средний Восток	6.3%	6.2%	11.3%
Сев.Зап.Европа	13.6%	5.7%	8.7%
Ост.Азия	18.4%	6.6%	11.3%
Ост.часть мира	8.3%	6.4%	12.0%
Общее	14.2%	7.6%	11.2%

Тадлица 24: Импорт в тоннах: Исторический и прогнозируемый темп роста

	Исторический	*Низкий рост*	*Центральный*
	2005/1995	***2020/2005***	***2020/2005***
Черное море	9.0%	12.3%	12.8%
Центр.Вос.Европа	6.3%	6.2%	9.9%
Средиземноморье	5.6%	6.0%	8.9%
Средний Восток	-2.9%	2.1%	9.7%
Сев.Зап.Европа	7.7%	6.4%	7.5%
Ост.Азия	13.2%	8.7%	9.9%
Ост.часть мира	5.8%	5.5%	6.6%
Общее	7.8%	10.5%	11.5%

Со стороны экспорта, рост стоимости и тоннажа схожи, и в центральном случае, прогнозируемые темпы роста (суммарные ежегодные темпы роста) для тоннажа схожи с историческими термами роста.

Со стороны импорта, стоимость в долларах исторически росла намного быстрее (14.2%), чем тонны (7.8%). В меньшей степени это относится также к экспорту, где стоимость поднялась на 14.8% и тоннаж на 10.7%. Это частично вызвано конверсией доллара на фоне падающего доллара. Модель предполагает постоянные курс доллара, поэтому прогнозы не продолжают это несоответствие. Хотя модель предсказывает инменения в составе продукции, разница между ростом доллара и ростом тоннажа меньше для будущего периода.

5.3 Выводы

Торговая прогнозная модель подразумевает, что все еще наблюдается потенциал роста на рынке. По сценарию пониженного роста, ожидается, что суммарная торговля для группы из 15 стран достигнет уровня сегодняшней Германии. Учитывая, что эта группа стран включает несколько крупных и богатых ресурсами стран, такие как Россия, Украина и Турция, можно оценить идею потенциала.

В большой степени увеличение основного объема произойдет между соседними странами в пределах региона Черного моря, так что это увеличение отделено от влияний глобального делового цикла. Ожидается продолжающийся рост с 7 до 11% в год в физических объемах (тоннаж), а также денежных единицах.

Эти грузопотоки могут использовать неморской режим, и некоторые могут отклоняться в порты Средиземного и Эгейского моря, поэтому был применен анализ для перевода торговых прогнозов в прогнозы морского движения.

Риски роста включают тенденцию развития внешнеторгового дефицита, потенциально подрывающего экономическую уверенность и стабильность. Это может произойти в пределах региона или среди торговых партнеров. Необходимо рассмотреть, как дисбаланс глобальной торговли повлияет на рост торговли. Модель предполагает, что общее влияние на регион Черного моря будет небольшим, например, 2% в год пониженного роста. В рамках, установленных для наблюдения за взаимосвязью между гостом торговли и ростом движения важно периодически пересматривать эти предположения.

Удовлетворение этого увеличения в пределах морских сетей остается трудновыполнимой задачей. Следовательно, необходимо сопоставить эти торговые прогнозы с более детальной оценкой портовых зон, расположенных вглубь от прибрежной линии, и эволюцией пропускной способности, реально применимой в пределах индивидуальных портов..

6 Оценка украинских портов

6.1 Илличевск

6.1.1 Краткий обзор

Текущая мощность и пропускная способность
Следующая таблица показывает пропускную способность Ильичевского порта для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 6.1.1 *Текущая пропускная способность Ильичевска, x 1000 тоннах и TEU*

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	3,891	5,278	6,040
Жидкий груз	991	1,245	1,497
Общий, искл. Контейнеров	8,541	6,459	5,250
Контейнеры, x 1000 т	1,460	1,987	2,500
Контейнеры, TEU	196,652	291,127	461,230
Общее количество, x 1000 т	14,883	14,969	15,287

Источник: Торговый морской порт Ильичевска

Будущая мощность
Следующая таблица показывает мощность Ильичевского порта дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015.
Предполагаемая мощность для сухого насыпного товара и наливного товара основана на оценке пропускной способности.

Таблица 6.1.2 *Мощность/пропускная способность Ильичевска, x 1000 тонн и TEU*

Вид товаров	2007	2015
Сухой насыпной груз	6,040	10,430
Жидкий груз	1,497	4,800
Общий, искл. контейнеров	5,250	8,230
Контейнеры, x 1000 т	2,500	17,500

Контейнеры, TEU	461,230	2,5-4,5 мил
Общее количество, x 1000 т	15,287	40,960

Источник: Торговый морской порт Ильичевска

Примечание: Помимо Ильичевска и Одессы другой уместный порт - Южный. Существуют планы расширить контейнерный терминал до полной мощности 750.000 TEU и возможно 1.5 млн TEU.

Основные ограничения и перспективы

- С открытием нового контейнерного терминала и более или менее конкретных планов увеличения перегрузочной мощности контейнеров на 2,5 – 4,5 млн. в 2015 г. кажется, что инфраструктура самого порта не представляет собой критического параметра.
- Учитывая растущий контейнерный рынок, серьезные ограничения могут ожидаться в области:
  - Связи внутри страны, как автодорожнго, так и ж/д сообщения
  - Процедуры пограничного контроля (требующие таможни, ориентированные на обслуживание, в настоящее время 20% контейнеров проверяются физически)
  - Эффективные процедуры обработки контейнеров, поддержанных системами ICT
  - Отсуствие баланса в контейнерном движении, приводящем к высокой доле обработки порожних контейнеров (в 2006 г. 43%) отрицательно влияет на конкурентоспособность Ильичевска. Цифры для Украины в целом в 2007г. показывают 51%-ый загруженный импорт, 8%-ый загруженный экспорт и 40%-ый порожний экспорт.
- Один из главных сильных пунктов Ильичевска – это большая область, на которой возможны действия порта, особенно по сравнению с портами, которые строят недалеко от исторических центров города.
- Ильичевск мог развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии и Белоруссии и особенно для контейнеров из Азии. Перегрузка в настоящее время на нуле, в то время как сухопутный транспорт – меньше чем 4%.
- Перспективы Ильичевска на удовлетворение рынка ЕС кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.
- Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность – это относительно низкий процент контейнерзации и ожидаемого сильного увеличения этой нормы.

6.1.2 Общая информация

Управление порта

Торговый морской порт Ильичевска – власть порта. Государство собственик и управляет портом через модель порт владелец территории.

Краткий обзор портовых сооружений и мощности:

- Мощность до 30,0 млн. тонн, с 2007г. контейнерная мощность от 850,000 до 1 млн. TEU.
- Пропускная способность в 2006 г. была 15 млн: сухой насыпной груз (зерно, руда, сера) 6 млн., жидкий груз (жир) 1.5 млн., контейнеры 461.000 TEU, металлы 3 млн., паром 1.5 млн., другие 0.5 млн.
- PoPo терминал, в 2006 г. - 40,000 обработанные легковые автомобили
- Территория 270 га.
- 6 терминалов.
- 29 современные причалы, полная длина причала 6000 м
- Открытая область хранения -575,000 кв. м, складская область - 28,000 кв. м
- Судоходные глубины: во внешнем рейде - до 21 м, в канале подхода - 15 м, в области воды порта - 7,5 -13 м.
- Терминал железнодорожного парома, российская ширина колеи.
- Обширная железнодорожная и дорожная инфраструктура с критическими параметрами к коридорам, теоритически, внутренние водные связи через канал к Дунаю и через Днепрскую реку, не используются.

6.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Большой рост контейнерной обработки в последние годы.

Год	TEU	Темпы роста в %
2001	79,000	-
2002	103,000	30
2003	152,000	48
2004	197,000	30
2005	291,000	48
2006	324,000	11
2007	461,000	42

- Контейнерный терминал, который управляет Укртрансконтейнер, филиал российской компании обработки контейнера NCC, в сотрудничестве с портом.
- Мощность контейнерной перегрузки в ноябре 2007г., с открытием нового терминала 850,000 TEU, в конце года 1.1 млн. TEU.
- Объем склада 6000 TEU.
- Среднее время хранения контейнера на терминале - 12-17 дней.
- 95% обработанных контейнеров – на/с рынка Украины, показывают что Ильичевск пока что является центром для России, Молдовы, Белоруссии и т.д.
- Способность принимать суда грузовместимостью 6,000 TEU, в будущем возможно суда 8,000 TEU .
- Новый Мировой Союз The New World Alliance (TNWA) - Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL), APL, and Hyundai Merchant Marine, Co., Ltd. (HMM) - Hanjin

Shipping Co., Ltd and United Arab Shipping Company (UASC) имеют новое прямое сообщение Азия-восточное средиземноморье/ Черное море, которую называют "EBX" (East-Mediterranean / Black Sea Express). С ноября, 2007г. линия "EBX" развернет восемь судов в пределах 2,500-2,700 TEU при еженедельной работе, работающем на 56-дневном цикле. Цикл порта: Шанхай (воскресенье/понедельник) → Гонгконг (среда/среда) → Йантиан (среда/вторник) → Сингапур (восресенье / понедельник)→ Дамиета (суббота/ воскресенье)→ Стамбул (вторник / четверг)→ Констанца (пятница/суббота) → Ильичевск (суббота/понедельник) → Измир (четверг/пятница) → Дамиета (воскресенье/воскресенье) → Джидда (среда/четверг) → Сингапур (воскресенье/понедельник) → Шанхай.

Времена транзита (дни)

	Шанхай	Йантиан	Сингапур
Стамбул	22	19	15
Констанца	25	22	18
Ильичевск	26	23	19

Сухой насыпной / общий груз

- 6млн.тонн сухой насыпной, из которого 2млн.т зерно, 3млн. руда, 1млн.т сера.
- 8 млн. т товары общего назначения, из которого 3 млн. металл .

Жидкий груз

- 1.5мил. т жидкий груз, из которог 1мил. растительное масло (мощность - 3.5мил. т, 4 терминалов).

Ро Ро

- Укрфери управляет паромы (РоРо и железнодорожные) из Ильичевска/Одессы к Поти/Батуми, Стамбул/Дерinче(Турция)и Варна(Болгария).
- Ильичевск развивается как центр для автомобильного сектора.
- Легковые автомобилы, транспортируемые через РоРо к Ильичевске для Украины, России, Белоруссии.
- В 2006-ом 40,000, в 2007-ом 80,000 обработанных автомобилей, в 2008-ом - 150,000 автомобилей.

Железнодорожный паром

- Российская ширина колеи
- Сооружения обрабатывают два судна железнодорожного парома одновременно.
- Укрфери открыл в октябре 2007 новый терминал железнодорожного парома в Керчи, но сооружения Ильичевска будут продолжать использоваться.
- Назначение Поти/Батуми, Деринче, иногда Варна (очевидно только в 1 из 5 линиях между Украиной и Грузией включен порт Варна).
- 1.5 мил.т по железнодорожному парому (уменьшение).

- Из-за более сложных процедур пограничного контроля концепция о железнодорожном пароме имеет преимущества по сравнению с ЕС.

6.1.4 Производительность порта

Контейнеры

- С мая 2007 г. порт способен принимать суда грузовместимостью свыше 5,000 TEU на новом контейнерном терминале длиной 336 м (причал 5 и 6). Пропускная способность этого терминала 450,000 TEU в год.
- Терминал на причалах 5 и 6 продемонстрировал производительность 1,370 TEU в год на метр причала. Среднее мировое значение (2005г.) для современных терминалов достигает около 1,700 TEU в год на метр причала.
- Причалы 1 и 2 были переделаны в контейнерные причалы. Причал 1 недавно был реконструирован. Текущая пропускная спообность контейнерного терминала составляет около 850,000 TEU. Зоны складирования могут хранить до 12,250 TEU и обеспечивают 400 слотов для рефконтейнеров.

Генеральный груз

- Мощность порта по переработке генеральных грузов составляет около 8 млн тонн. Тем не менее, она упала с 8.54 млн в 2005 г. до 5.25 млн в 2007.
- Пропускная способность, связанная со сталью резко упала за последние несколько лет. Другие порты в регионе, например, Одесса, имеют лучшее сообщение с зонами, удаленными от прибрежной полосы со стальными заводами.
- Цифры производительности 4,500 тонн в год на причальный метр близки к эталону 5,000 тонн в год на причальный метр. Однако, производительность в 2004 г. была 7,300 тонн в год на причальный метр, что указывает на то, что эффективные операции по обработке генеральных грузов возможны в порту Иличевск.

Сухие навалочные грузы

- Производительность 4,000 тонны в год на причальный метр находится среди самых высоких среди портов в Черном море, но все же значительно ниже эталонной цифры в 7 000 тонн в год на причальный метр. Возможно, это вызвано низкой загруженностью причала.

Жидкие грузы

- Перевалка хорошо организована.
- Пропускная способность в 2007г. составила 1.50 млн тонн. Это 45% от пропускной способности в 3.23 млн. тонн.
- Производительность в 2007г. была около 5000 тонн в год на метр причала. При функционировании в полную мощность будет 11 000 тонн в год на причальный метр, что почти равняется эталону 12000 тонн в год на метри причала.

6.1.5 Сообщение с удаленными районами

- Сообщение с Пан-европейского коридора N9 с коридором ТРАСЕКА.
- Основной вид связи с внутренними районами - это дорожной транспорт. Который имеет 90% доли на рынке (85% в 2004 г.), далее следует железнодорожный транспорт, а также используются речные порты для транспортировки грузов по региону.
- Основная проблема международных ж/д коридоров на Западе состоит в необходимости смены российской ширины колеи.
- Условия железнодорожного транспорта неблагоприятные, потому что:
    - Долгое и непредсказуемое время транспортировки
    - Недостаточно информации
    - Неадекватное оборудование (контейнеры,вагоны)
    - сложная транспортная документация
    - низкое качество оборудования и услуг в порту и на внутренних терминалах
    - Монопольная позиция украинских государственных железных дорог

6.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее

- Ильичевск имеет намерение стать центром для Украины, России, Польши, Белоруссии, прежде всего для контейнеров.
- Главные усилия и планы относительно будущего сосредоточены на контейнерах и жидких грузах.

Контейнеры

- НКК /NCC/, Российская национальная контейнерная компания, через ее филиал Укрткранскомтейнер, работает вместе с Морском торговом портом Ильичевска на расширяющейся мощности.
- В 2008-ом мощность будет 1.1мил. TEU, в 2015-ом мощность будет 2.4 млн TEU, и мог достичь до 3.5 до 4.0мил.т. Первая фаза сотрудничества отмечена с открытием нового терминала в ноябре 2007.

Сухой насыпной груз

- Недавно был построен новый зерновой комплекс с 38 зерновыми элеваторами Estron Corporation (Кипр). В настоящее время это самый крупный в Украине с пропускной способностью 6.5 М тонн в год. Он может загружать одновременно два судна типа Панамакс. Оператор зернового терминала - TransBulk Terminal Company.
- Планируется реконструкция существующего сооружения на причале 10 для импорта марганца и никеля.
- Планируется новый длинный пирс между причалами 10 и 11 для обработки импорта руды и клинкера.

Другие

- Есть планы строить терминал для автомобилей, чтобы быть в состоянии лучше обрабатывать растущее число автомобилей, идущих через порт.
- Второй завод растительного масла будет открыт в конце этого года
- Новый причал для зерна будет построен в местоположении верфи, где происходит ремонт судов

Связи внутренних районов

- Дорожное сообщение между между шоссе Украины и портом должно быть модернизировано, для того чтобы регулировать увеличивающееся число контейнеров. Неясно, есть ли в настоящее время конкретные планы по улучшению доступа к дорожным коридорам. Также шоссе, соединяющее Одессу с другими частями должно быть модернизировано, чтобы быть в состоянии облегчить растущее движение.
- Также железнодорожные связи и операции должны быть улучшены. Снова неясно, существуют ли конкретные планы..

6.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- С открытием нового контейнерного терминала и более или менее конкретных планов по увеличению перегрузочная мощности контейнеров до 2,4 мил. в 2015-ом, кажется, что инфраструктура порта не представляет собой критический параметр.
- Учитывая растущий контейнерный рынок, серьезные ограничения должный ожидаться в области:
    - Сообщения внутри страны, как автодорожного, так и ж/д
    - Процедуры пограничного контроля (требующие таможню, ориентированную на обслуживанию, в настоящее время 20% контейнеров досматриваются физически)
    - Эффективные процедуры обработки контейнеров, поддержанных системами ICT.
- Концепция железнодорожного парома считается экономически жизнеспособной только в том случае, если одна и та же ширина колеи будеи использоваться в месте отправки и назначения и только для определенных типов груза (насыпной).
- Текущие пункты назначения железнодорожных паромов - порты (Деринче, Батуми, Поти), которые были переданы частным владельцам или скоро будут переданы. Неясно, будут ли эти частные стороны заинтересованы в сохранении железнодорожного парома.
- Отсуствие баланса в контейнерном движении, приводящем к высокой доле обработки порожних контейнеров (в 2006-43%) отрицательно скажется на конкурентоспособности Ильичевска.

Перспективы

- Одной из главных сильных сторон Ильичевска – это большая область, доступная для портовых операций, особенно по сравнению с портами, которые строят недалеко от исторического центра города.
- Ильичевск может развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии и Белоруссии и особенно для контейнеров из Азии.

Укртрансконтейнер оценивает следующие времена транзита:

Время транзита (дни)

От Порт Сайда	В Петербург/Ильичевск	В Москву	В Самару	В Екатеринебург	В Центральную Азию
Через Петербурга	17-21	23-26	42-45	50+	50+
Через Ильичевска	4-5	8-10	14-15	18-20	21-25

Даже, если эти времена транзита вычислены на основе идеальных, но нереалистических условий относительно эффективных операций порта и связей внутренних районов, таблица ясно показывает, что по крайней мере, в теории есть потенциал.

- Перспективы Ильичевска на удовлетворение рынка ЕС, кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.
- Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность–это относительно низкий процент контейнеризации и ожидаемое сильное увеличение этой нормы.
- Для полной реализации потенциала порт нуждается в эффективных процедурах обработки, включая таможню, поддержку современных систем ICT, и эффективном сообщении с внутренними районами.

6.2 Одесса

6.2.1 Краткий обзор

Текущая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускную способность Одесского порта для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 5.2.1 *Текущая пропускная способность Одессы, х 1000 тоннах и TEU*

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз		15,095	15,900
Жидкий груз		1,914	15,468
Общий, искл. Контейнеров			
Контейнеры, х 1000 т			
Контейнеры, TEU	288,348	395,562	523,476
Общее количество, х 1000 т		28,010	31,369

Источник: Торговый морской порт Одессы

Будущяя мощность

Следующая таблица показывает мощность Одесского порта дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015г. Предполагаемая мощность для сухого насыпного груза и жидкого груза основана на оценке пропускной способности.

Таблица 5.2.2 *Мощность/пропускная способность Одессы, x 1000 m и TEU*

Вид товаров	2007	2015
Сухой насыпной груз		
Жидкий груз		
Общий, искл. Контейнеров		
Контейнеры, x 1000 т		
Контейнеры, TEU		3,600,000
Общее количество, x 1000 т		

Источник: Торговый морской порт Одессы

Отметка: Помимо Ильичевска и Одессы другой уместный порт - Южный. Есть планы расширить контейнерный терминал до полной мощности 750.000 TEU и возможно 1.5 мил. TEU.

- **Основные ограничения и перспективы**
- Существующая нехватка мощности приводит к среднему времени ожидания контейнерных судов 38,5 часов (10 месяцев 2007)
- Учитывая растущий контейнерный рынок, серьезные ограничения должный ожидаться в области:
    - Сообщения внутри страны, как дорожногою так и железнодорожного
    - Процедуры пограничного контроля (требующие таможню, ориентированную на обслуживанию, в настоящее время 20% контейнеров досматриваются физически)
    - Эффективные процедуры обработки контейнеров, поддержанные системами ICT
- Отсуствие баланса в контейнерном движении, приводящем к высокой доле обработки порожних контейнеров (в 2006-43%) отрицательно влияет на конкурентоспособность Одессы. Цифры для Одессы в целом в 2007 показывают 53%-ый загруженный импорт, 0,2%-ый порожний импорт, 8%-ый загруженный экспорт и 40%-ый порожний експорт.
- Один из главных барьеров Одессы – местоположение в центре города, которое ограничивает потенциалы роста.
- Одесса может развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии и Белоруссии и особенно для контейнеров из Азии. Перегрузка в настоящее время на нуле, в то время как сухопутный транспорт – меньше чем 4%.
- Перспективы Одессы на удовлетворение рынка ЕС, кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.
- Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность – это относительно низкий процент контейнерзации и ожидаемое сильное увеличение этой нормы.

6.2.2 Общая информация

Управление порта
Торговый морской порт Одессы–власть порта. Государство собственик и управляет портом через модель порт владелец территории. Порт находится в центре города.
Краткий обзор портовых сооружений:

- Настоящая мощность порта - 30 мил.т, существующая пропускная способность контейнеров - 450,000 TEU, терминал зерна имеет мощность - 3 мил.т.
- Пропускная способность в 2006-ом была 28 мил.т, 15 мил. сухой насыпной груз и 13 мил.жидкий (главным образом нефть и нефтяные продукты). Нефтяные продукты обработывают и как LPG.
- Самые большие контейнеры - типа PANAMAX , мощность контейнера 4500 TEU (длина 286 м).
- Здесь находится маленький PoPo терминал, и PoPo пассажирские линии связывают Одессу с Стамбулом (3 раза в неделю).
- В настоящее время около 6,000 человек работают в порту, 3,000 работают для власти порта и 3,000 для частных операторов.
- Из-за местоположения в центре города, расширение порта затруднительно, хотя создание порта по обработке сухих грузов решит эту проблему.

6.2.3 Текущая пропускная способность

- **Контейнеры**
- Большой рост обработки контейнеров за последние годы

Год	TEU	Увеличение роста %
2005	288,348	
2006	395,562	37
2007	523,476	32

- С 2001 года Hamburg Port Consultants (HPC) является оператором контейнерного терминала.
- Пропускная способность в 2007г. приблизительно 450,000 TEU, показывает, что терминал работает далеко от максимальной мощности в 2007.
- Настоящая нехватка мощности приводит к среднему времени ожидания контейнерных судов 38,5 часов (10 месяцев 2007)
- Вместимость склада приблизительно 13,500 TEU / 145,000 кв.м
- Среднее время хранения на терминале – 10-13 дней.
- Приблизительно 60 % контейнеров физически досматриваются таможней.
- Приблизительно 94% из контейнеров – в/из украинского рынка, приблизительно 6% - транзит. Приблизительно 84 % заграничных контейнеров из Одессы порожние.

Сухой насыпной груз/ генеральные грузы
Терминал зерна имеет мощность - 3 мил.т.

Жидкий груз
Нефт и нефтяные продукты обрабатывают и как LPG.

PoPo
- Здесь находится маленький PoPo терминал, и PoPo пассажирские линии связывают Одессу с Стамбулом (3 раза в неделю).

Железнодорожный паром
Здесь нет сооружений железнодорожного парома.

Пассажиры
- Одесский пассажирский терминал может одновременно принять 5 судов на 7 пирсе с общей длиной 1370 м.
- Ежегодная пропускная способность пассажирского комплеска-4 мил.человек в год.

6.2.4 Производительность порта

Контейнеры

- Производительность составила около 640 TEU на метр причала в год в 2007 г.Это ниже эталона в 900 TEU в год на метр причала.
- Терминал HPC сильно загружен. Новый сухой порт имеет доступную площадь 50 га и обеспечивает пропускную способность зоны хранения 16,000 TEU. Мост, соединяющий порт с сухим портом, будет закончен в 2008 г.
- Зона терминала может быть реструктуризована для оптимизации зоны штабелирования. Следующее было отмечено во время посещения площадки:
    - Изогнутые ж/д линии в зоне штабелирования контейнеров;
    - Сухие навалочные грузы в середине зоны хранения;
    - Штабеля не одинаковые;
- Оборудование на терминале необходимо заменить для обеспечения лучшей производительности терминала;
    - Ричстакеры могут быть заменены на контейнеровозы-погрузчики после реструктуризации зоны складирования.
    - Причал 3 оснащен двумя старыми портальными кранами, которые могут быть заменены новыми портальными кранами.
- Во время посещения было отмечено, что зона парковки для грузовиков у входа в порт была загружена, что указывает на необходимость дальнейшей оптимизации процедур въезда на территорию.
- В намерения Порта Одессы входит расширение контейнерного терминала на тыловой стороне от существующего терминала, оператором которого является HPC, для создания дополнительной линии причала в 600м. Общая площадь намыва 19 га, будущая осадка 14м. На терминале также требуется строительство нового волноотвода на глубоководной участке.
- Может быть уместно начать с развития нового контейнерного терминала к северу от нефтяного терминала. В этой зоне может расположиться причальная линия длиной 1250м и шириной зоны складирования 550м. Этого будет достаточно для функционирования терминала с пропускной способностью 2 млн TEU по современным стандартам.

Генеральный груз

- Производительность была ниже 3,000 тонн в год на метр причала в 2007. Это ниже эталона 5,000 тонн в год на метр причала. Учитывая тот факт, что обрабатываются в основном продукция из стали, возможно увеличить пропускную способность на метр причала.

- Зоны складирования ограничены в размере. Это является одной из причин низких цифр производительности, однако время простоя также является долгим. Усилия, направленные на снижение время простоя, могут привести к более эффективному использованию зоны складирования.
- Обработка грузов осуществляется старыми портальными кранами. Необходимо провести исследование по поводу того, может ли увеличиться эффективность операций при установке нового причального оборудования по обработке контейнеров.

Сухие навалочные грузы

- Большинство навалочных грузов составляли зерновые и сахар. Было замечено, что для обработки зерновых в наличии имеется современное оборудование.
- Существует только один причал для разгрузки продукции из руды. Если оборудование не будет в состоянии соответствовать требованиям по пропускной способности, как вариант можно предложить модернизацию оборудования.
- Производительность равняется 2,500 тонн в год на метр причала что ниже эталона в 7,000 тонн в год на метр причала.Вполне вероятно, существует избыточная пропускная способность, которая не была еще полностью использована.

Жидкие навалочные грузы

- Производительность обработки нефтяных продуктов около 13,300 тонн в год на метр причала на причалах 3, 4 и 5, что чуть превышает эталонное значение 12,000 тонн в год на метр причала. Тем не менее, это эталонное значение для нормальной / средней производительности, а особенно для крупных судов часто встречается более высокая производительность.
- LPG обрабатывается на причале 5.

6.2.5 Сообщение с удаленными районами

- Сообщение Пан-европейского коридора N9 с коридором ТРАСЕКА.
- Порт располагается в центре Одессы
- Основной вид связи с внутренними районами - это дорожной транспорт, который имеет 90% доли на рынке (85% в 2004 г.), далее следует железнодорожный транспорт, а также используются речные порты для транспортировки грузов по региону.
- Основная проблема международных ж/д коридоров на Западе состоит в необходимости смены российской ширины колеи.
- Ж/д сообщение Одесса-Киев имеет один состав в день, в то врея как малогабаритный груз может транспортироваться по ж/д 5 дней. Транспортировка на автотранспорте занимает 1 день. Ж/д сообщение с российской границей от 3 до 5 дней.

- Ж/д сообщение Одесса – Украина / Российская граница занимает от 3 до 5 дней.
- Неблагоприятные условия ж/д транспорта (см. Иличевск)

6.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее

- Порт Одессы имеет программу развития и ТЕО до 2015г., которая включает расширение контейнерного терминала, и строительство сухого порта вне города, включая дороги от сухого порта до общественной дорожной сети и эстакады, которые свяжут существующую эстакада с сухим портом, таким образом избегая пересечения города тяжелым транспортом (грузовиками), которые идут в и из порта. Полный инвестиционный план приблизительно составляет 220 мил. EUR.

Контейнеры

- Нехватка сооружений для хранения контейнеров будет решен путе строительства нового сухого порта/терминала (50 га) несколько километров от порта, который будет связан через расширение настоящего моста, приводящего к таможенной области (2 км.)
- Новый контейнерный терминал будет развит частной группой на территории Одессилмаш (USD 500 мил), планируемая мощность на 2010 г.- 2,000,000 TEU
- НРС имеет планы увеличить мощность до 1,000,000 TEU
- Новый контейнерный терминал 29-ого причала будет закончен в начале 2008.
- Другие инвестиционные планы включают реконструкцию судоремонтной верфи, мощность - 350,000 TEU, и причала 7 компанией МеталсУкраина, пропускная способность 80,000 TEU
- Полная мощность обработки контейнеров, если все инвестиционные планы будут реализированы, оценивается в 2.5 мил. TEU.

Другие

- Развитие пассажирского терминала

6.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- Главный барьер Одесского порта –это его местоположение в центре города и в результате это ограничило возможности расширения и ограничило возможности транспортировать груз через город.
- С строительством сухого порта и моста к нему проблема будет решена частично.
- Кроме того, близость города ограничивает количество вредного или экологически вредного груза, который может быть обработан.
- Железнодорожные оси к Одесскому порту используются больше чем 100 % и нужна их модернизация.

- Приблизительно 30% эксплуатационного времени потеряны из-за неэффективности в процедурах, связанных с обработкой судов и груза (таможня, пограничная полиция, проводка судов и растаможивание грузов).

Перспективы

- Одесса как Ильичевск может развиться далее как региональный центр для Украины, России, Грузии, Белоруссии для контейнеров прежде всего из Азии. См. время транзита для Ильичевска. Однако возможности расширять мощности ограничены.
- Перспективы Ильичевска на удовлетворение рынка ЕС, кажутся низкими, также из-за трудностей перехода границы по сравнению с портами ЕС в Черном море.
- Важный фактор, который будет положительно влиять на контейнерную пропускную способность–это относительно низкий процент контейнерзации и ожидаемое сильное увеличение этой нормы.
- Для реализации полного потенциала порт нуждается в эффективных процедурах обработки, включая таможню, поддержанную современными системами ICT, и эффективном сообщением с внутреннии районами.
- Пассажирский терминал возможно может развиваться далее, в зависимости от увеличения туризма, и конкурентноспособного состояния по сравнению низкобюджетными авиалиниями.

6.3 Украинские портовые сборы

Установка тарифов
Отклонение от международных стандартов
- «Правила портовых сборов» согласованы решением кабинета министров Украины
- Тарифы услуг для судов также указаны в «Платежи услуг, оказываемым судам в морских торговых портах Украины", согласованных приказом Министерства транспорта.

Портовые сборы часто определяются управление порта чтобы содействовать независимому принятию решений по бюджету. Поскольку уровень концентрации в украинских портах высокий, установка тарифов центральным правительством уместна для предотвращения монополистического поведения в порту. .

Сбор тарифов
В соответствии с национальными правилаи, не в соответствии с международными стандартаи
- Все портовые тарифы оплачиваются агентской компанией прямо в порту.
- Портовые сборы должны быть оплачены до отправления судна.

Тарифы по обработке оплачиваются оператору, и портовые сборы управлению порта. В Украине финансовый поток структурируется в соответствии с национальными стандартами.

Структура тарифов
В соответствии с международныи стандартами: четкое разделение соответствующих наименований

a) Портовые сборы
   (1). Корабельный сбор
   (2). Канальный сбор
   (3). Мачтовый сбор
   (4). Причальный сбор
   (5). Анкеровочный сбор
   (6). Адинистративный сбор
   (7). Санитарный сбор

b) Портовые сборы
   (1). Проводка судна
   (2). Швартовка
   (3). Плата за Услугу контроля судна (VTMS)
   (4). Плата за буксиры во время швартования
   (5). Плата за использование плавучего оборудования
   (6). Мачтовый сбор
   (7). Агентский сбор
   (8). Надзор
   (9). Прочие услуги

Покрытие тарифов
Отклонение от международных стандартов
- Доходы, полученные от портовых сборов, направляются в государственный бюджет.

Это ограничивает способность управления порта действовать в качестве независимого управления порта.

Доступность тарифов
Отклонение от международных стандартов
- Министерство транспорта Украины и Ассоциация Украинских портов не может считаться подходящим источником информации по портовым тарифам. Это отсутствие доступности компенсируется многочисленными вебсайтами на нижнем уровне с информацией по тарифам.
- Министерство транспорта публикует информацию на украинском.

Портовые сборы должны быть доступны на английском языке на вебпорталах, предпочтительно порта и министерства транспорта. .

Эффективность
Отклонение от международных стандартов
- Отсутствует структура или скидки, стимулирующие эффективное использование портового оборудования

Обычно в структуру портовых сборов вводится коэффициент в зависимости от времени и/или продуктивности. Однако при централизованном управлении часто приоритет стимулирования и управления этим остается за властями.

Честность
В соответствии с международными стандартами
- Единицы: портовые сборы основываются на условных объемах судна в куб. м. (длина x ширина x глубина), указанных в Тоннажной сертификате (основные размеры) или другом документе, заменяющим этот.
- Гибкость: Хотя портовые сборы и скидки устанавливаются централизованно, гибкость взимая сборов обеспечивается посредством предоставления скидок и определенных уровней для индивидуальных портов.
- Скидки: отсутствует дискриминация; особенно после отмены системы благоприятных и неблагоприятных флагов в 2003 г.

Уровень
- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Одесса € 6,800 и Иличевск € 7,000
- Самый высокий в регионе, однако включено большинство услуг (например, проводка судна и буксировка)
- Относительно высокий мачтовый сбор
- По наименованиям, относящимся к арендодателю (тоннажный, причальный, мачтовый, канальный сборы) стимость € 3,900 (Одесса) и € 4,300 (Иличевск), что считается относительно высокой в регионе, но ниже чем в западном эталонном порту, таком как Роттердам (€ 6,000).

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

7 Оценка румынских портов

7.1 Констанца

7.1.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность порта Констанца по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 6.1.1 *Текущая пропускная способность порта Констанца, x 1000 тонн и TEU*

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	26,100	26,107	26,114
Жидкие навалочные	11,360	13,020	14,680
Генеральные, за исключением контейнеров	9,100	7,814	6,528
Контейнеры, x 1000 тонн	3,878	6,930	9,816
Контейнеры, TEU	386,282	776,594	1,037,068
Итого, x 1000 тонн	50,438	53,871	57,138

Источник: Constantza Port, 2005, адаптированный консультантом

Будущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность контейнеров в порту Констанца (в тоннах и TEU) на основе собственных подсчетов порта, а также на основе ежегодного роста контейнеров на 20% для 2015 г. Расчеты пропускной способности для сухих и жидких навалочных грузов недоступны..

Таблица 6.1.2 *Пропускная способность порта Констанца, x 1000 тонн и TEU*

Тип груза	2006	2015
Сухие навалочные	26,114	Na
Жидкие навалочные	14,680	Na
Генеральные, за исключением контейнеров	6,528	Na
Контейнеры, x 1000 тонн	9,816	50,647

Контейнеры, TEU	1,037,068	5,351,043
Итого, x 1000 тонн	57,138	294,819

Источник: DP World

Основные ограничения и перспективы

- С учетом растущего контейнерного рынка ожидаются серьезные ограничения в сфере:
    - Сообщение районов, расположенных вглубь от прибрежной полосы, как автотранспортное, так и железнодорожное
    - Процедуры прохождения границы (требование Таможни, ориентированной на обслуживание, в настоящее время 56% досматриваются физически)
    - Эффективные процедуры обработки контейнеров при поддержке систем ICT (существующие системы ICT, используемые различными лицами в порту, не совместимы)
- Дисбаланс в контейнерном движении, ведущий к высокой доле порожних контейнеров (в 2006 34%) для обработки оказывает негативное влияние на конкурентноспособность порта Констанца.
- Подъем порта Иличевск как главного контейнерного центра в регионе будет оказывать негативное влияние на перегрузку контейнеров в порту Констанца, однако сильное увеличение потоков перевозок сможет более чем компенсировать это.

Перспективы

- Одним из главных преимуществ порта Констанца является его географическое расположение в Черном море, что делает его идеальным портом для перегрузки.
- Еще одним преимуществом порта Констанца является доступ к Черноморскому каналу, который очень важен для распределения грузов из порта в Восточную и Центральную Европу. Из-за количества шлюзов в Черноморском канале и дорожных условий, порт Констанца все еще далек от того, чтобы конкурировать с портами в северо-западной Европе по грузам, происходящим из Азии.
- Перевозки Ро-Ро могут быть развивающимся рынком для порта Констанца. В настоящее время Констанца является центром грузовиков, направляющихся в Турцию, Иран, Ирак и остальную часть Южной Арабии,
- Ежегодный 20% темп роста контейнерных перевозок ожидается в порту Констанца на следующие годы. Рост, в основном, вызван развитием азиатских рынков. Для 30-40% контейнеров окончательным пунктом назначения будет Румыния.

7.1.2 Общая информация

Управление порта

The National Company, Maritime Ports Administration SA Constanta, является государственной компанией, работающей в соответствии с принципом земельного собственника, т.е. она не владеет операциями порта, но управляет использованием и функционированием порта, включая стратегию и развитие инфраструктуры, маркетинг и контракты с клиентами.

Краткий обзор сооружений порта и пропускной способности:
Портовый комплекс состоит из старой части к северу и новой части к югу. Северная часть полностью функционирует и состоит из:

- 12 бассейнов, глубина воды колеблется между 7.0 и 13.5 метрами,
- 15.5 км причальной линии и 82 причал.
- Южная часть функционирует частично и включает:
- 13 км причальной линии и 30 функционирующих причалов,
- Южный порт включает вход в Черноморский канал,

7.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- За последние годы наблюдается сильный рост контейнерных перевозок.

Год	TEU	Темп роста %
2001	1,085,500	-
2002	1,321,300	22
2003	1,899,500	44
2004	3,878,300	104
2005	6,930,100	79
2006	9,815,800	42

- 4 контейнерных терминала, операторами которых являются DP World, SOCEP, UMEX и APM Terminal,
- Оператором контейнерного терминала на Пирсе II Юг является DP World, в 2006 г. было обработано более 850,000 TEU (приблизительно 85% суммарных контейнерных перевозок),
- В настоящее время пропускная способность 1,000,000 TEU в год. CSTC Terminal рассчитывается на 1,500,000 TEU на 2008.
- Контейнеры также транспортируются на крупных баржах в районы, расположенные вглубь от прибрежной полосы, в качестве примета проект COLD подразумевает контейнерное сообщение между портом Констанца и Кремс (Австрия) на Дунае.
- 85% контейнерных перевозок в Констанца связано с рынками в регионе Черного моря: России, Украины, Болгарии, Грузии и Молдовы.
- Функционируя как контейнерный центр, в порт Констанца напрямую заходят суда MSC, CMA CGM, Norasia, ZIM, China Shipping, MAERSK, Grand Alliance и ABX.

Transit time of total supply chain (экспорт из Австрии)

В днях	Кремс -Шанхай (через Гамбург)	Кремс - Шанхай (через Констанца)
Транспортировка внутренние районы	3(ж/д)	8(IWT)
Дни в порту	2	2
Глубоководная линия	27	23
Итого	32	33

Сухие навалочные / генеральные грузы

- 25 млн тонн сухих навалочных грузов, из которых 7 млн тонн зерновых, 9 млн тонн руды,
- 8.8 млн тонн генеральных грузов, из которых 2.8 млн тонн металла,
- 6 млн тонн сухих навалочных грузов транспортируется на Запад по Дунаю.

Жидкие навалочные грузы

- 14 млн тонн жидких навалочных грузов, из которых 13 млн нефте-продуктов,
- Нефтепродукты стали более важны для порта Констанца, следовательно, Администрация порта ведет переговоры с DP World по нефтяному терминалу для развития сектора энергетики в Румынии.

PoPo

- Перевозки PoPo могут стать развивающимся рынком для порта Констанца. В настоящее время Констанца является центром для грузовиком, направляющихся в Турцию, Иран, Ирак и остальную часть Южной Арабии.
- В порту Констанца расположены два терминала для судов PoPo, оборудованные для обработки любого типа транспортного средства и груза PoPo. Экспорт румынских транспортных средств в Бразилию, Колумбию, Китай и Турцию осуществляется на специальных причалах.

Железнодорожный паром

- Оператором терминала для железнодорожного парома является в настоящее время CFRI, частная компания со 100% государственным капиталом. Ожидается, что в скором времени терминал будет полностью приватизирован.
- Европейская ширина колеи
- CFR Marfa имеет два парома водоизмещением 1200 дедвейт. Линии, покрываемые этими паромами следующие: Констанца → Деринсе и Констанца→Турция. С 1999 по 2004 гг. Существовало транспортное сообщение между Констанцей и портами Грузии. С 2005 г. Они закрыли эту линию по причине экономической неэффективности. В настоящее время они все еще заинтересованы в открытии этого сообщения заново. Экономическая неэффективность вызвана высокими платежами и

отсутствием транспортного объема. В 2001 г. было разработано технико-экономическое обоснование проекта этих линий в Батуми и Поти :

- Паромы, операторами которых были CFR Marfa на этих Линиях, там где неэффективно.
- У Marfa были некоторые проблемы с персоналом. На паромах работал профессиональный морской персонал, но на уровне управления был персонал, специализирующийся на паромах. Большая разница в компетентности!
- Другие проблемы были вызваны ЕС. Были выделены большие деньги в порт Батуми для инвестирования в материалы железной дороги и железнодорожного парома. Грузия купила материалы, но они не хотели применять их в порту. Линия может быть выгодна в будущем, поскольку поступают запросы из Ирана, Ирака, Казахстана на различные товары на этой линии.

- На терминале располагаются пять ж/д путей для абордажа судов и вагоны обслуживаются с использованием судового оборудования.
- Паромная линия между Констанцей и Батуми в настоящее время приостановлена. Следует отметить, что терминал для железнодорожных паромов не имеет станции по смене тележек. Директор терминала указал, что до начала работы сообщения между Констанцей и Батуми, смена тележек происходила на борту по прибытию судна в Батуми с использованием грузоподъемника.
- Консультанты удостоверились в вышесказанном во вермя посещения паромного судна 'Mangalia', на борту отсутствовала российская ширина колеи, поэтому неясно, может ли происходить смена тележек на борту судна.
- Сообщение железнодорожным паромом между Констанцей и Дерinсей в настоящее время осуществляется 3 раза в неделю.

Пассажирский терминал

- Новый Пассажирский / Круизный терминал расположен на севере порта Констанца, на Северном волноотводе, на пассажирском причале. Причал имеет длину 293 м и глубину 13.5 м.
- В настоящее время Морская администрация порта Constantza SA является оператором нового пассажирского терминала, планируется, что в ближайшем будущем этот терминал будет передан частному оператору.

7.1.4 Производительность порта

Общие положения

- Простой в порту из-за погодных условий составляет не более 10 дней в году.

Контейнеры

- Общая производительность контейнерных терминалов была почти 8000 TEU в год на метр причала , что приближается к эталону 9,000 TEU в год на метр причала.
- Новый южный контейнерный терминал состоит из причалов 121-123, оператором является DPW. Ожидаемая пропускная способность при наличии всего необходимого оборудования свыше 1,000,000 TEU. Штабеля обслуживаются кранами-перегружателями на рельсовом ходу (RTG).
- Существуют два старых терминала (причал 44 и причалы 51 – 52) с длиной 220м и 467м, соответственно. Операции по перегрузке контейнеров на причале 44 осуществляются стандартными портальными кранами; на причалах 51 – 52 используются портальные краны.
- При средней мировой пропускная способность таких терминалов будет около 600,000 TEU. Чтобы достичь этой цифры необходимо инвестировать средства в краны и возможно перейти от операций, выполняемых ричстакерами, к операциям, выполняемыми контейнеровозом-погрузчиком.
- Генплан, подготовленный JICA, допускает дополнительные контейнерные терминалы и уже положено начало со строительством базовой инфраструктуры.

Генеральные грузы

- Производительность причалов по перегрузке генеральных грузов около 1,000 тонн в год на метр причала (цифры на 2005 г.). Это очень низкая цифра по сравнению с эталоном и портами Одесса и Иличевск, но выше чем болгарские порты.
- Низкое значение производительности указывает на то, что этот тип груза использует слишком много длины причала. Требуется укрепление причалов для обеспечения эффективных операций и увеличения инвестиций в современное оборудование.

Судостроительная верфь

- Судостроительная верфь продолжает функционировать как для ремонта, так и для строительства судов.
- Два судостроительные завода, кажется, хорошо оснащены для ремонта / строительства судов типа Панамакс.

Сухие навалочные грузы

Общая производительность

Производительностьпо сухим навалочным грузам в 2007 г . составила 4,600 тонн в год на метр причала. Это низкое значение по сравнению с эталоном 7,000 тонн в год на метр причала.

- Низкая производительность, скорее всего, связана с упадком на рынке, который наблюдается по всему региону.
- Во-вторых, производительность низкая вследствие того факта, что баржевый терминал также включен в расчеты. Кажется, что на терминале мало оборудования.

- Чугунный лом обрабатывается на пирсе длиной 650м к северу от пассажирского терминала. Используются старые краны для генеральных грузов, которые, скорее всего, имеют низкую производительность. Это также значительно снижает общие темпы обработки.

Железная руда, боксит, уголь и кокс

- Существуют два специализированные терминала по обработке железной руды, боксита, угля и кокса. Они имеют 13 причалов с глубиной до 19 метров.
- Балкерные суда грузовместимостью 250,000 тонн и более могут приниматься. Осадка позволяет обработывать около 200,000 дедтвейт и разгружаться при полной грузовместимости без использования грузового лихтера.
- Суда могут разгружаться 45,000 тонн в день. Баржи могут разгружаться 2,000 тонн в день. Сооружения позволяют хранить 4.7 млн тонн.
- Пропускная способность терминала оценивается в 27 млн тонн в год.
- При предположении, что 80% пропускной способности обрабатывается на основных глубоководных причалах, производительность при полной занятости около 11,000 тонн в год на метр причала.
- Это выше эталона, который указывает, что оборудование соответствует мировым стандартам.

Зерновые

- Существует много оборудования для перегрузки и хранения сухих зерновых в порту Констанца, которые обслуживаются 14 специализированными причалами, с глубиной от 7 до 13 м.
- Сооружения для хранения включают силосные зернохранилища и склады и имеет вместимость 350,000 тонн одновременно.
- Речные и морские суда типа Панамакс могут обрабатываться. Суда дальнего плавания могут разгружаться на фиксированных причалах или с использованием плавучего пневматического оборудования прямо на баржи. Большие морские суда обрабатываются у морского буя при глубине 16 м непосредственной перегрузкой с /на речное судно.

Химические продукты и удобрения

- Существует специализированный терминал, где обрабатываются удобрения, фосфат, мочевина, апатит и другие химические продукты.
- Терминал имеет 10 причалов с глубиной до 13.5 м, где обрабатываются сухие навалочные и генеральные грузы.
- Терминал имеет объем складского помещения 100,000 тонн и операционную мощность 4.2 млн тонн в год.
- Суда с водоизмещением до 30,000 дедвейт могут приниматься. Общая операционная пропускная способность фосфата 30,000 тонн.

Цемент насыпью и строительные материалы

- В порту Констанца существуют два специализированные терминала по обработке цемента насыпью и цемента в мешках.
- Терминалы для сухого цемента имеют склады, оснащенные оборудованием по сортировки по мешкам и работающие 24 часа в сутки.

- Сухие навалочные грузы могут перегружаться непосредственно с барж на морские суда с использованием плавучего пневматического оборудования.

Жидкие навалочные грузы

- Основные жидкие навалочные грузы представлены сырой нефтью и нефтепродуктами.
- Производительность терминала для жидких навалочных грузов почти 6,000 тонн в год на метр причала, это намного ниже эталона 12,000 тонн в год на метр причала
- На нефтяном терминале могут работать автоцистерны грузовместимостью до 165,000 дедвейт.

7.1.5 Сообщение с внутренними районами

- Прямой доступ в Центральную и Восточную Европу через Дунай – 7-й Пан-Европейский Коридор ,
- Прямое связь с Коридором TRACECA и с Пан-Европейским Коридором IV и IX,
- Основным видом сообщения с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, является автотранспорт с долей на рынке в 70%, за которым следует железная дорога, также для доставки грузов по региону и Восточной Европе используются речные порты.
- Условия железнодорожных перевозок неблагоприятные, поскольку:
  - Неадекватное (устаревшее) оборудование (контейнеры, вагоны)
  - Сложная документация на грузы
  - Низкое качество оборудования и услуг в порту и терминалах, удаленных от моря.

7.1.6 Планы развития и пропускная способность

Общие положения

- Порт Констанца представляет собой (контейнерный) центр в зоне Черног моря и Восточной и Центральной Европы,
- Основные усилия и планы на будущее сфокусированы на контейнерах и нефтепродуктах.

Контейнеры

- Инвестиции в контейнерный терминал II создадут запасную производительность для того, чтобы стать контейнерным центром для Центральной Европы,
- Инвестиции в размере € 80 млн в новый Пирс III и новый контейнерный терминал.

Прочее

- Власти порта ведут переговоры с DP World для нефтяного терминала для развития сектор энергетики в Румынии.
- Улучшение условий навигации на Дунае. Общий проект с Болгарией, субсидируемый ЕС. Работы будут завершены в 2010-2013.

- Второй завод растительного масла откроется в конце этого года.
- Ветровая электростанция в порту Констанца.
- Инфраструктура Пирса IV S
- Строительство Пирса III Юг
- Укрепление и зондирование берега в порту Констанца.
- Предполагается бассейн к северу от пассажирского терминала развить в шлюпочную гавань. Земля, которая станет доступна, может быть использована для развития береговой линии.

Соединение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы

- Дорожное соединение между Бухарестом и портом должно быть модернизировано для обработки увеличенного числа контейнеров. Неясно, существуют ли в настоящее время конкретные планы по улучшению доступа к дорожным коридорам.
- Также необходимо улучшить железнодорожное сообщение и железнодорожные операции. Одна из планируемых инвестиций подразумевает развитие пропускной способности ж/д в южной части порта, соединение существующего терминала на Пирсе II Юг с существующими операторами в данной области.
- Расширение ж/д системы в речную и морскую зону порта Констанца.
- Автодорожный мост над каналом Дунай – Черное море.

7.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- При строительстве нового контейнерного терминала сама инфраструктура порта не формирует главный критический элемент.
- При учете растущего контейнерного рынка ожидаются серьезные ограничения в сфере:
    - Сообщения с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, автотранспортом и по ж/д,
    - Со
    - Процедуры прохождения границы (требование Таможни, ориентированной на обслуживание, в настоящее время 56% контейнеров досматриваются физически)
    - Эффективные процедуры обработки контейнеров при поддержке систем ICT (существующие системы ICT, используемые различными лицами в порту, не совместимы)
- Дисбаланс в контейнерном движении, ведущий к высокой доле порожних контейнеров (в 2006 34%) для обработки оказывает негативное влияние на конкурентноспособность порта Констанца.

Перспективы

- Одним из главных преимуществ порта Констанца является его географическое расположение в Черном море, что делает его идеальным портом для перегрузки. Еще одним преимуществом порта Констанца

является доступ к Черноморскому каналу, который очень важен для распределения грузов из порта в Восточную и Центральную Европу. Из-за количества шлюзов в Черноморском канале и дорожных условий, порт Констанца все еще далек от того, чтобы конкурировать с портами в северо-западной Европе по грузам, происходящим из Азии,

- Подъем порта Иличевск как главного контейнерного центра в регионе будет оказывать негативное влияние на перегрузку контейнеров в порту Констанца, однако сильное увеличение потоков перевозок сможет сполна компенсировать это.
- Для реализации потенциала в полной мере, необходимо установить эффективные процедуры обработки, включая таможню, оснащенную современными и совместимыми системами ICT, дополнительную пропускную способность контейнерного терминала и эффективное и модернизированное сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы.

7.2 Румынские портовые сборы

Установка тарифов
В соответствии с международными стандартами

- Тарифы в отношении использования инфраструктуры порта устанавливаются MPAC (Морская Администрация порта Констанца). MPAC известна также как NC MPA SA Constantza.
- Тарифы в отношении обеспечения безопасного судоходства устанавливаются Румынским морским управлением (RNA).

Сбор тарифов
В соответствии с международными стандартами

- Тирифы взиаются в порту. Тарифы определяются в евро и не облагаются НДС. Оплата производится до отправления судна из порта.

Структура тарифов
В соответствии с международными стандартами: четкое разделение соответствующих наименований

1) Базовые тарифы
    a. Базовые тарифы
        i. Тариф доступа в порт
        ii. Причальный тариф
        iii. Бассейный тариф
    b. Специальный тариф для определенных судов
    c. Специальный тариф для определенных действий
    d. Тарифы на специализированные инженерные сети и услуги
        i. Водоснабжение
        ii. Энергоснабжение
        iii. Загрязнение
        iv. Сбор осадка
2) Швартование
3) Проводка судна

4) Буксировка

* Швартовка и буксировка устанавливается SC COREMAR SA Constanta - Towage Company.

Покрытие тарифов
В соответствии с международными стандартами
- Доход, полученный от портовых сборов, направляется в бюджет МРАС

Доступность тарифов
В соответствии с международными стандартами
- Тарифы, взимаемые МРАС, доступны на английском языке на вебпортале порта Констанца и являются полными и актуальными.
- Тарифы Румынского Морского управления только на руынском языке на вебсайте RNA.

Эффективность
В соответствии с международными стандартами, без оговорок
Причальные тарифы взаимаются в день. Это дает ограниченный стимул для эффективного использования портового оборудования.

Справедливость
В соответствии с международными стандартами
- Единицы: портовые сборы основаны на GT судна (GT-классе) и общей длине судна; это четко прописано в документации.
- Гибкость: поскольку порт устанавливает свои сборы, предлагается максимальная гибкость.
- Скидки: отсутствует дискриминация.

Уровень
- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Констанца € 5,800
- Относительно высокий в регионе, однако включено большое количество услуг (например, проводка судна и буксировка)
- По наименованиям, относящимся к арендодателю (тоннажный, причальный, мачтовый, канальный сборы) стоимость € 2,900, что считается средней в регионе, и ниже чем в западном эталонном порту, таком как Роттердам (€ 6,000)
- Причальный и бассейный (Доступ) сбор относительно высокие, однако отсутствуют тоннажный и мачтовый сборы
- Проводка судна относительно дорогая
- Надзор относительно дорогой.

8 Оценка болгарских портов

8.1 Варна

8.1.1 Краткий обзор

Настоящая мощность и пропускная способность
Следующая таблица показывает пропускную способность порта Варна для сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 7.2.1 *Настоящая пропускная способность, Варна, x 1000 в тоннах и TEU*

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	7,374	6,731	
Жидкий груз	789	942	
Общий,искл.контейнеров	1,060	2,085	
Контейнеры, x 1000 тонн	1,038	1,180	
Контейнеры, TEU	84,100	94,000	104,000
Общее количество, x 1000 тонн	10,261	9,876	

Источник: порт Варна, Варна и порт Бургас обработывают приблизительно 83% всего груза через болгарские порты.

Будущая мощность
Следующая таблица показывает мощность порта Варна дла сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015 г. Предполагаемая мощность для сухого насыпного груза и жидкого груза основана на оценке пропускной способности.

Таблица 5.2.2 *Мощность/пропускная способность Варна, x 1000 m и TEU*

Виды товаров	2006	2015
Сухой насыпной груз	6,731	
Жидкий груз	942	
Общий,искл.контейнеров	2,085	

Контейнеры, x 1000 тонн	1,180	
Контейнеры, TEU	94,000	466,000
Общее количество, x 1000 тонн	9,876	

Источник: порт Варна

Основные ограничения и перспективы

- Устаревшее контейнерное погрузочно-разгрузочно оборудование
- Процедуры прохода границы в портах
- Старые рампы варненского комплекса железнодорожного парома
- Нехватка системы ICT
- Недавно построенные современные сооружения и рациональный генплан показывают, что болгарские порты извлекут выгоду из ожидаемого роста транспортных потоков.
- Комбинацией растущей болгарской экономики и возможностей Пан-европейского коридора № VIII, потенциал Варны кажется обещающим развиться как центр логистики.
- Главное преимущество Варны – Запад, то, что дорога и железнодорожная связь с внутренными районами не пересекают город Варну.
- Другая перспектива – железнодорожная связь с портом Русе на Дунае
- Растущий туризм в 2006-ом - 4.7 мил.туристов, из которых почти 4 мил. иностранцы, предлагает возможности для создания пассажирского терминала.

8.1.2 Общая информация

Управление порта

- Порт оперирует ЕАД, 100% -ая государственная компания и дает работу 2,000 работникам. Болгарское правительство заявило, что порты не будут приватизированы, что не исключает более поздную аренду операций принципом владельца территории.
- Порт расположен на западном побережье Черного моря, на Варненском заливе и на смежном озере Варна и озере Белослав, порт состоит из Восточного и Западного порта. Два внутренних канала соединяют море и порт Варны-Восток с озером Варна, озеро Белослав и порт Варны - Запад.

Резюме портовых сооружений и мощности

- Обработка более 8 мил.т. грузов ежегодно, главным образом зерно, контейнеры, химикаты и генеральные грузы. Приблизительно 2/3 обрабатывается в порту Варны – Запад.
- Основной экспорт – мочевина, пепел, сода, цемент, шлак, кварц, удобрения, зерно, контейнеры и PoPo. Основной импорт – уголь, металлы, руды и рудные концентраты, фосфаты, древесина, патока, контейнеры и PoPo.

. Глубины причалов судна и подходов позволяют обработку судов вместимостью 50,000 тонн брутто и водоизмещением приблизительно 34,000 –

Управление порта

- Порт оперирует ЕАД, 100% -ая государственная компания и дает работу 2,000 работникам. Болгарское правительство заявило, что порты не будут приватизированы, что не исключает более позднюю аренду операций принципом владельца территории.
- Порт расположен на западном побережье Черного моря, на Варненском заливе и на смежном озере Варна и озере Белослав, порт состоит из Восточного и Западного порта. Два внутренних канала соединяют море и порт Варны-Восток с озером Варна, озеро Белослав и порт Варны - Запад.

Резюме портовых сооружений и мощности

- Обработка более 8 мил.т. грузов ежегодно, главным образом зерно, контейнеры, химикаты и генеральные грузы. Приблизительно 2/3 обрабатывается в порту Варны – Запад.
- Основной экспорт – мочевина, пепел, сода, цемент, шлак, кварц, удобрения, зерно, контейнеры и PoPo. Основной импорт – уголь, металлы, руды и рудные концентраты, фосфаты, древесина, патока, контейнеры и PoPo.
- Глубины причалов судна и подходов позволяют обработку судов вместимостью 50,000 тонн брутто и водоизмещением приблизительно 34,000 – 40,000 DWT

8.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Обработка контейнера в Варне скромна по сравнению с некоторыми другими портами в регионе Черного моря, но устойчиво растет.
-

Год	TEU	Темп роста %
2001	45,500	
2002	57,200	26
2003	65,200	14
2004	78,600	21
2005	84,100	7
2006	94,000	12
2007	104,000	11

- Варна имеет два контейнерных терминала – один Варна – Восток и другой Варна – Запад. Терминалы служат главным образом федерными линиями Средиземноморья и Черного моря.
- Контейнерный терминал Варна – Восток имеет зону штабелирования - 45,000 кв.м. и вместимость склада - 1600 TEU, Контейнерны и PoPo терминал Варна – Запад имеет зону штабелирования - 70,000 кв.м.и вместимость склада - 2000 TEU.

Сухой насыпной/ генеральный груз

- Терминал зерна обрабатывает приблизительно 1.5 мил.т. ежегодно, приблизительно 150 – 180,000 грузовиков транспортируют груз из внутренних районов страны на терминал.
- Три из причалов Варны – Запад специализируются в обработке угля, кокса, петро-кокса, и шлака.
- Большая часть цемента экспортируется как насыпной груз через причал № 10 – Варна – Запад.
- Сода (легкая и тяжелая) насыпная, мешки или большие мешки формируют значительную долю грузового трафика порта Варны.

Жидкий груз

Терминал жидких химикалов находится до причал 2 – порт Варны – Запад.

РоРо

В Варне нет РоРо сооружений. См. Железнодорожный паром.
Ведутся переговоры, чтобы открыть РоРо обслуживание между Варной и Кавказом.

Железнодорожный паром

- Варна – единственное место региона Черного моря, которое имеет терминал железнодорожного парома с возможность выполнить смена железнодорожных колеи европейского стандарта на российский стандарт и наоборот.
- Морская навигация булгаре (Навибулгар) и Национальная компания БДЖ (Болгарские железные дороги) являются операторами варненского паромного комплекса в озере Варны, которые транспортируют также и грузовики. Прежде всего каждый из паромов, обслуживающий варненский паромный комплекс, был разработан, чтобы обрабатывать 108 вагонов. Из-за спада груза варненский паромный комплекс обслуживает грузовики все больше.
- Регулярные линии до Украины и Грузии осуществляются 4 паромами с вместимостью – 108 вагонов или 920 грузовиков каждый. Лайнер: Варна - Ильичевск – Варна, и Варна - Ильичевск - Поти/Батуми - Ильичевск - Варна .
- Терминал может обрабатывать макс. 2 судна ежедневно. Макс. Мощность сооружения –3,5 мил.т. в год, настоящая пропускная способность – 300 000 т./год.
- Погрузочно – разгрузочным операциям необходимо мин.5:30 ч., средное погрузочно-разгрузочное время - 8:00 ч. Как указано операторами.
- В 80-ых годах макс. тоннаж, который был транспортирован был почти 3.3 мил.т. Результаты операций парома и степени трафика понижились из-за:

  Смена социально-политической системы государств в регионе Черного моря;

  Распад Советского союза;

  Новая геополитическая и экономическая ориентация;

  Спад роизводства в стране;

Потеря некоторых рынков.

- Очевидно, что Болгария и Россия недавно подписали соглашение о стимулировании транспортировки по железнодорожному парому между Варной и портами России на Черном море.

Пассажиры

- Единственный пассажирский терминал по морскому маршруту между Стамбулом и Одессой находится здесь.
- Пассажирский терминал, или как известен – Морская станция, расположен во входе самого старого портового сооружения – Варна Восток.
- Пассажирский терминал принимает пассажирские суда с общей длиной судна 240 м до 53,000 GT.

8.1.4 Производительность порта

Общее

Порт Варны ЕАД показал на встречах, которые состоялись, что они имели мнение, что более высокий уровень эффективности портовых операций может быть достигнут, если компания будет полностью приватизирована и будет оперировать терминалы согласно соглашению концессии.

Ожидается, что основная часть обработки сухого насыпного груза в порту Варны – Востока, в будущем присоединится к порту Варны - Запада, хотя гигиенический груз(т.е. зерно) не может быть обработан в порту Варны-Запада из-за близости загрязнителей.

Устаревшие причалы порта Варны Востока будут развиты как пристань для яхт.

Контейнеры

- Работа контейнеров была вычеслена на 140 TEU/г/м. Эта степень работы очень низка.
- Несмотря на новые сооружения восточного порта пропускная способность увеличилась с 5,500 TEU в 2001 на 84,100 TEU в 2005. Согласно доли на рынке Черного моря – это падение от 11% до меньше чем 5%.
- Есть достаточная длина причала и зоны складирования, чтобы позволить увеличение пропускной способности. Главные неудобства:
- Осадка ограничена до 7 м. – Восточный порт и 8.7 м.-Западный порт. Восточный порт обслуживает только маленькие фидерные суда до 500 TEU и Западный порт только до - 1,000 TEU.
- Таможные операции – неэффективны. Так как Болгария имеет национальные неудобства на маршруты севера по сравнению с Румынией и Украиной, то должна сосредоточиться на превосходных таможных операциях к западу.

- Порт Варна Запад имеет современные портальные подъемные краны. Варна Восток имеет только один.

Генеральный груз

Генеральные грузы обрабатывает порт Варна Восток. Работа порта - 800 т/г/м. очень низка по сравнению точку отчета - 5,000 т/г/м. Наиболее вероятно порт не конкурентноспособен и испытывает недостаток в потенциале, чтобы привлечь грузы. Место порта недостаточно использовано.

Судоверфь

Около порта Варны - Востока находится судоверфь, который расположен также как порт. Было отмечено, что верфь недостаточно используется.

Сухой насыпной груз

Порт Варна Восток и Запад обрабатывает сухой насыпной груз. Работа порта - 2,000 т/г/м, которая является низкой по сравнению с точкой отсчета и могла бы быть связана с фактом, что осадка порта ограничена - 10.5 м. у самых глубоких причалов.

Новое сооружение зерна запланировано только на озере. Это сооружение будет эффективно, если осадка порта может быть увеличена приблизительно к 11-12 м около терминала.

8.1.5 Соединение с внутренними районами

- Пан-европейский транспортный коридор No. VIII (Бриндизи-Дюрес-Тирана-Скопие-София-Варна.
- Мощность болгарского железнодорожного сектора TRACECA связывает порт Варна и Бургас и другими странами Европы, и может обработывать до 40 мил.т. ежегодно.
- Автострада Хемус, которая связывает Варна с Софией, в настоящее время находится в строительстве.

8.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Согласно одобренному генплану на 2020 г., главные планы для нового строительства, реконструкции и модернизации включают:

- Новый контейнерный терминал, мощность в 2015-ом должен быть приблизительно 320,000 TEU и в 2020-ом приблизительно 466,000 TEU
- PoPo терминал на острове под Аспаруховом мостом
- Терминал зерна на северном побережье озера Варны
- Терминал для жидких химикалов
- Терминал цемента и шлаки – Варна Запад
- Модернизация пассажирского терминала и PoPo терминалов-Варна Восток.
- Терминал сжиженного газа развивается на озере Белослав.
- Устаревшие причалы порта Варны Востока будут развиты как пристань для яхт.
- Варна недавно объявила специальные усилия увеличить эффективность: специальный вход в порту Варны – Запада для входящих грузовиков с контейнерным грузом, новый центр для компютерной обработки товара контейнеров. Новая система, как ожидают, сократит остановку контейнерных трейлеров в порту с 12 часов к 40 мин.

8.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Основные ограничения

- Оба канал и мост ограничат размер судов, которые подходят к порту Варна-Запад.
- Устаревшее контейнерное погрузочно-разгрузочно оборудование
- Процедуры перехода границы в портах
- Стары рампы варненского комплекса железнодорожного парома
- Нехватка системы ICT
- Нехватка PoPo терминалов (грузовики)

Перспективы

- Вступление в ЕС будет продолжать стимулировать рост болгарской экономики
- Местоположение Пан-европейских коридоров (7, 4 и 8) будет стимулировать (транзитный) трафик через болгарских портов
- Недавно построенные современные сооружения и рациональный генплан показывают, что болгарские порты извлекут выгоду из ожидаемого роста транспортных потоков.
- Растущий туризм в 2006-ом - 4.7 мил.туристов, из которых почти 4 мил. иностранцы, предлагает возможности для создания пассажирского терминала.

8.2 Бургас

8.2.1 Краткий обзор

Настоящая мощность и пропускная способность

Следующая таблица показывает пропускную способность Бургаского порта для сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 7.2.1 *Настоящая пропускная способность, Бургас, x 1000 в тоннах и TEU*

Вид товаров	2004	2005	2006
Сухой насыпной груз	4,858	4,583	
Жидкий груз	8,045	9,053	
Общий, искл.контейнеров	2,709	2,573	
Контейнеры, x 1000 тонн	302	315	
Контейнеры, TEU	28,132	26,420	26,000
Общее количество, x 1000 тонн	15,914	16,524	

Источник: Порт Бургас

Будущая мощность

Следующая таблица показывает мощность Варненского порта дла сухого насыпного груза, жидкого груза, генерального груза и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на собственной оценке порта на 2015 г.. Предполагаемая мощность для сухих насыпных и жидких грузов основана на оценке пропускной способности.

Таблица 7.2.2 *Мощность/пропускная способность,Бургас x 1000 m и TEU*

Вид товаров	2005	2015
Сухой насыпной груз	4,583	
Жидкий груз	9,053	
Общий, искл.контейнеров	2,573	
Контейнеры, x 1000 тонн	315	
Контейнеры, TEU	26,420	576,000
Общее количество, x 1000 тонн	16,524	

Источник: Порт Бургас

Основные ограничения и перспективы

Недавно построенный современный терминал сухого груза предлагает хорошие перспективы роста. Это относится и для нового контейнерного терминала, который будет построен.

8.2.2 Общая информация

Управление порта

Порт оперирует ЕАД, 100% -ая государственная компания, которая ответствена за эксплуатацию терминалов портов Бургаса - Запад и Восток.

Краткий обзор портовых сооружений

Порт Бургас включает несколько портовых сооружений: Порт Бургас Восток, Порт Бургас Запад, Порт насыпного груза, Контейнерный терминал, Холодильная камера, РоРо, Нефтяной порт, Лозово, Буферная складская основа, Гавани – Поморие, Несебар, Созопол, Царево.

Здесь есть 23 причала для судов с генеральным грузом, 4 причала для сухого груза, 3 пирса для танкеров и 2 РоРо причала. Общая длина причалов - 3,905 м. Площадь открытого склада - 311,600 кв.м , здесь территория складов -74,900 кв.м. Общая территория холодильной камерой - 18,000 кв.м.

Восточный терминал : Генеральные грузы всех видов металла, древесины, бумаги, пищевых продуктов обрабатываются на терминале.

Максимальная длина суда для восточного терминала – 225м, для западного терминала макс.длина судна – 240м, более длинные суда требуют специалного разрешения от ГМ, чтобы вошло в порт.

Терминал сухого насыпного груза: обрабатывает – уголь, кокс, руды, концентраты и др. Терминал имеет современные сооружения.

Терминал 2А: обрабатывает прежде всего – уголь, кокс, руды, концентраты, шлак, и др. Сооружение работает по сложной технологии обработки, которая дает высокую эффективность.

Западный терминал: обрабатывает все видов металлов, РоРо и контейнеры. Построена современная холодильная камера.

8.2.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Обработка контейнеров в порту Бургас является скромной по сравнению с другими портами региона Черного моря : 28,132 TEU в 2004-ом году, 26,420 TEU в 2005-ом и 26,000 TEU в 2006-ом году.
- Зона складирования контейнеров расположена на западном терминале при допустимой осадке 11 м.

- Открытая область приблизительно 60,000 кв.м. с 1,330 наземных слотов. Контейнеры укладываются по 3 в высоту.
- В настоящее время, 5 контейнерных операторов - Mediterranean Shipping Company, Bulcon, ZIM Integrated Shipping Services LTD., K-Line и Happag Lloyd используют контейнерный терминал порта Бургаса.

Сухой насыпной / общий груз

- Порт Бургаса – ведущий в обработке всех видов товаров с контролируемой температурой. Холодильная камера имеет вместимость -10,000 тонн.
- Холодильная камера охватывает 7,000 кв.м. Складская область - 5,280 кв.м. и объем охлаждения - 52,800 м3. Максимальная допустимая высота товаров - 6.80 м.

Жидкий груз

- Специальное сооружение для обработки нефти, химикатов и этанола установлено на причале №20А. Трубопровод соединяет участок с резервуаром, недалеко от западного терминала. Поблизости есть станция для наполнения танкеров и резервуаров хранения метанола.

PoPo

- Линия PoPo Бургас-Поти-Новороссийск-Бургас открыта с 1996 года, и ее эксплуатирует Интерширинк с судами Средец, еженедельно из Бургаса. PoPo линия имеет сл.расписание: исходный день А, прибывает в Поти на А+3, прибывает в Новороссийск на А+4.
- В 2007- ом году: общее количество 3,910 (в = 1,857 / из 2,053) грузовиков было обработано, что составляет 113,468 тонн.
- В дополнение Бургас имеет 4 PoPo линий на Дунае.

Железнодорожный паром

Нет сооружений железнодорожного парома.

Пассажиры

Нет сооружений для пассажиров.

8.2.4 Производительность порта

Общее

- Предполагается, что операции в настоящее время имеющие место в причалах по северному волнолому будут перемещаться на терминал 1, когда строительство закончено. Освобожденная область тогда будет использоваться как пристань для яхт/пассажирский терминал.
- Входный канал был углублен в 2007-ом году от 12 до 15.5 м.
- Порт приобрел новый мобильный 100 т.крана в начале 2007 –ого года, как ожидали, будет поставлен в конце сентября 2007 года. Ожидается, что подъемный кран будет главным образом использоваться для обработки контейнеров и тяжелого груза.

Контейнеры

- Зона складирования контейнеров расположена на западном терминале и использует два причала (Номер 23 и 24) для контейнерных судов. Эти причалы также используются для генерального груза.

- Доступная область 60 000 кв. метров и 1 330 наземных слотов. Штабелирование 3 контейнера в высоту.
- Работа 250 TEU/г/м (на 1 причале из 200м.) намного ниже точки отсчета 900 TEU/г/м.
- Обработка судна выполнена двумя многоцелевыми 40-т. подъемными кранами, используя полуавтоматическим спредером. Указанная производительность подъемных кранов-приблизительно 16 операций/часов. Ожидается, что производительность увеличится значительно, когда новый мобильный подъемный кран становится доступным (ожидается в сентябре 2007 см. выше).
- Слабая работа происходит наиболее вероятно из-за следующего :
    - Зона штабелирования контейнеров расположена приблизительно на 200м позади причала, тягачи используются, чтобы транспортировать контейнеры от стороны причала до области хранения.
    - Нет никакой автоматизированной системы планирования зоны хранения
    - Производительность подъемного крана 16 операций/час существенно ниже чем мировое среднее число 25 - 30 операций/час.
- Обработка почти 49 312 TEU в 2005 требовала, чтобы подъемные краны работали более чем 50 % эксплуатационного времени порта. Поэтому настоящий терминал достигает своих полных пределов.
- Зона хранения расположена рядом с новой холодильной камерой хранения. Порт может сосредоточиться больше на обработке рефрижеторных контейнеров и стать главной остановкой для рефрижеторных грузов. Это могло бы привлечь Бургас в сеть федерных линий и увеличить повсюду пропускную способность TEU.
- Генплан порта предвидит на новом контейнерном терминале (терминал 4) противопоставить новый терминал сухого насыпного груза (терминал 2). Предполагаемая длина причала терминала – 600м.

Общий груз

- Здесь почти 2 км. причалы груза общего назначения, но пропускная способность очень низкая.
- Подъемные краны причала были модернизированы в во время посещения консультанта.
- Сооружения хранения, помещенные по северному волнолому больше не используются.
- Работа – слабая только 140 т/г/м против точки отсчета 5 000 т/г/м, главная причина - низкая пропускная способность. Было понятно, что доля пропускной способности стал, металла составляет 30 % полной пропускной способности, во время посещения, никакая сталь не экспортировалась, и весь стальной груз хранился только позади причалов общего груза.

Сухой насыпной груз

- Сухой насыпной груз обработан в двух различных терминалах, старые причалы для сухого насыпного груза 17 до 20 расположенные в восточном бассейне и втором терминале – новый терминал 2А.
- Работа почти - 3,500 т/г/м, что ниже точки отсчета - 7,000 т/г/м. Так как большая часть груза обрабатывается на терминале 2А точка отсчета будет - 5,000 т/г/м или выше.
- Так как слишком современное новое сооружение существует, старый терминал насыпного груза едва используется (как подтверждает статистика причалов с 2005). Это может быть подвергнуто сомнению, если все еще желательно поддержать существующие сооружения имея ввиду новыхе планы развития.
- Терминал 2А имеет длина причала – 707м;
    - Первая часть причала используется для обработки медного концентрата (импорт), транспортная обработка груза в этой части осуществляется, используя подъемные краны Такраф (мощность 16т). Подъемные краны имеют производительность некоторого 250т/ч, обычно два подъемных крана используются одновременно для разгрузки судна.
    - В средней части причала уголь обрабатывается, мощность этого терминала - приблизительно 5-6 миллионов тонн ежегодно, в то время как товарооборот в течение предыдущего года достиг 3.5 миллионов тонн. Разгрузка угля делается двумя подъемными кранами (пиковая мощность 1 200 т./ч) впоследствии, уголь транспортируется через ленточные конвейеры к резерву, где стакеры установлены, груз далее транспортируется полностью автоматически к сооружению, которое загружает вагон. В настоящее время приблизительно 200 вагонов в день требуются для транспорта угля в внутренних районов.
    - В самом конце причала (причал 32) обрабатывается железная руда, разгрузка также осуществляется посредством установленных подъемных кранов на рельсовом ходу, хранение товара осуществляется, используя грузовики и Волво передние погрузчики.

Жидкий груз

- Большая часть жидких грузов обрабатываются в сооружении Лукоила приблизительно 5 км. на юго-востоке от главного порта. Здесь три причала доступны для судов приблизительно 150, 200 и 250 м. Также причалы насыпного груза 17, 18 и 20 используются для жидкостей. Точка отсчета включала причал 17 для жидких грузов, так как этот причал главным образом использовался для жидкостей в 2005.
- Новое разгрузочное сооружение обеспечно на причале 20А. Это сооружение будет обработывать нефтяные продукты и химикаты.
- Работа причалов почти 10,000 т/г/м. Это близко к точку отсчета - 12,000 т/г/м. Следует сделать заключение, что операции с жидкостями – рядом со стандартом.

8.2.5 Сообщение с внутренними районами

- Пан-европейский транспортный коридор №.VIII (Бриндизи-Дюрес-Тирана-Скопье-София-Пловдив-Бургас.
- Мощность болгарского железнодорожного сектора ТРАСЕКА связывает порт Варна и Бургас и другими странами Европы, и может обработывать до 40 мил.т. ежегодно.

8.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Порт модернизирован согласно генплану. Уже есть:

- Новая холодильная камера хранения, прилегающая к зоне хранения контейнеров;
- Новый терминал 2А;
- Новый волнолом как начало нового бассейна для терминалов 1 и 2.

Генплан предусматривает 4 новых терминала, которые будут построены:

- Терминал 1. Для общих и жидких грузов. Он тоже включает и волнолом. Последный уже строится, как часть проекта рассширения порта Бургаса или терминал 2А, поскольку это также известно. Согласно генплану, терминал 1 должен иметь 4 причала с полной длиной 750 м.
- Терминал 2. Для насыпных грузов и металлов. Терминал должен иметь 6 причалов с полной длиной - 1,580 м и осадкой до 15.50 м. для судов с полной длиной270 м. и грузоподъемность 120 000 т. Терминал 2А, который теперь строится, представляет главную часть этого терминала 2.
- Терминал 3. PoPo и паромный терминал. Полная длина причалов будет 380 м.
- Терминал 4. Контейнерный терминал. Это сооружение должно охватить 2 причала с длиной - 450 м. Предполагаемая ежегодная вместимость-300,000 TEU.

Планы существуют, для того чтобы строить многомодальный терминал, связывающий море, реку, дорожный и железнодорожный транспорт.
Планы существуют развития RoRo между Копером, /Словенией/ и Бургасом.

Связи внутренних районов
Не существуют инвестиционных планов.

8.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Вступление ЕС продолжит стимулировать рост болгарской экономики

- Расположение Пан-европейских коридоров (7, 4 и 8) мог стимулировать (транзит) движение через болгарские порты.

- Недавно построенны терминал сухого груза, является современным и предлагает хорошие перспективы роста. То же самое идет для нового контейнерного терминала, который будет построен.

8.3 Болгарские портовые сборы

Установка тарифов
В соответствии с международными стандартами
- Тарифы болгарскго порта взимаются Болгарской Port Infrastructure Company, по декрету болгарского Совета министров. Эта организация несет ответственность за инвестиции в инфраструктуру в порту.

Сбор тарифов
В соответствии с международными стандартами
- Сбор производится путем непосредственного выставления счета Территориальной Дирекцией Болгарской Port Infrastructure Company в различных портах. Портовые тарифы должны быть оплачены до отправления судна.

Структура тарифов
В соответствии с международными стандартами: четкое разделение соответствующих наименований
1) Канальный сбор на рейс
2) Мачтовый сбор на заход
3) Корабельный сбор, на заход
4) Причальный сбор на час швартования
5) Сбор по отходам, администрация, количество нефтяных отходов и количество мусора

Покрытие тарифов
В соответствии с международными стандартами
- Доход, полученный от портовых сборов входит в бюджет болгарской Port Infrastructure Company.

Доступность тарифов
Отклонение от международные стандартов
- Портовые тарифы доступны на английском языке на вебсайте болгарской Port Infrastructure Company.
- Индивидуальные порты не публикуют эти сборы и редко упоманиют о существовании Port Infrastructure Company как сборщика портовых сборов.
- Для классифицирования портовых сборов необходимо знание роли и существования болгарской Port Infrastructure Company.

Обычно портовые сборы публикуются на вебсайтах портов, поскольку они являются первичным источником информации.

Эффективность
В соответствии с международными стандартами
- Причальные сборы взимаются в час. Это дает оптимальный стимул для эффективного использования портового оборудования.

Справедливость

В соответствии с международными стандартами

- Единицы: портовые сборы, в основном, основаны на GT судна (и GT классе) и общей длине судна; эти наименования четко прописаны в документации по официальной регистрации судов.
- Гибкость: хотя портовые сборы устанавливаются на национальной уровне, региональные попровки обеспечивают сборщика сборов достаточной гибкостью: даже в пределах двух портов могут быть расхождения в тарифах.
- Скидки: отсутствует дискриминация.

Уровень

- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Бургас € 3,700 и Варна € 3,300
- Средний уровень, но только покрывает аткие наименования, как тоннажный, причальный, мачтовый и канальный сборы. Этот уровень ниже западного эталонного порта, такого как Роттердам (€ 6,000)
- Оба порта имеют сходную структуру и уровень портовых сборов
- Корабельный сбор относительно высокий, однако мачтовый сбор относительно низкий

9 Оценка турецких портов

В настоящей главе кратко суммируются основные аспекты турецких портов TRACECA, поскольку:

- Порт Хайдарпаза закроется в течение 3 лет
- Порт Деринсе находится в процессе приватизации, кажется новые владельцы известны, но пока официально не объявлялись планы по его развитию. Однако, кажется ясным, что новый собственник займется реструктуризацией порта и, в основном, сфокусирует свое внимание на развитии контейнерного терминала пропускной способностью 1 млн TEU.
- Порт Самсун также находится в процессе приватизации, хотя отсутствует информация, когда это произойдет.
- Порт Хопа уже приватизирован.

Кроме того, Турция имеет планы строительства нового порта в Фильосе. Целью этого порта станет обработка северных - южных грузов, при строительстве моста через Фильос для уменьшения движения через Босфор. Мост соединит Фильос с портами Деринсе и Кандарли и контейнерным портом Мерсин.

Планируемая пропускная способность Фильоса составляет 9 млн тонн в первые три года и 25 млн тонн через 10 лет. Дополнительная информация не известна.

9.1 Хайдарпаса

9.1.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность

В следующей таблице представлена пропускная способность порта Хайдарпаса по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 8.1.1 *Текущая пропускная способность порта Хайдарпаса, x 1000 тонн и TEU*

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	8	0	0
Жидкие навалочные	0	0	0

Генеральные, за исключением контейнеров	3,321	1,144	74
Контейнеры, x 1000 тонн	3,129	3,470	3,712
Контейнеры, TEU	317,000	350,000	380,000
Итого, x 1000 тонн	6,458	4,614	3,786

Источник: Haydarpasa Port

ВПо информации властей порта текущая пропускная способность контейнеров 750,000 TEU.
По подсчетам в 2007 г. было обработано 400,000 TEU.

Будущая пропускная способность
Порт Хайдарпаса будет закрыт, как только будет завершен проект Мармарав (ж/д туннель между европейской и азиатской сторонами в Стамбуле).
Планируется, что порт будет закрыт в 2010 г.

Основные ограничения и перспективы.
Инвестиции отсутствуют, поскольку планируется порт закрывать.

9.1.2 Общая информация

Управление порта
Портом управляет TCDD, Генеральная дирекция Турецкой Государственной Железной Дороги.

Краткий обзор сооружений в порту и пропускной способности:

Хайдарпаса, в основном, является контейнерным портом (95%).
Зоны открытого хранения 313.047 кв.м. и зоны закрытого хранения 21.043 кв.м. и зона контейнерного штабелирования 50.000 кв.м. за пределами порта для штабелирования порожних контейнеров.
Существует оборудование для обработки генеральных грузов и навалочных грузов.
Функционируют заново отстроенные современные терминалы Ро-Ро. Терминалы Ро-Ро могут принимать 360 судов в год и могут обрабатывать 410.000 тонн в год грузов Ро-Ро, 65.000 грузовиков (въезжающих-выезжающих), и 60.000 машин в год. Между портами Хайдарпаса и Триесте и Констанца существует ежедневное сообщение Ро-Ро.
Также между Сикреси и Хайдарпаса курсируют паромы. Доступны три железнодорожные парома каждый грузовместимостью 480 тонн.

9.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- 95% пропускной способности составляют контейнеры, оставшаяся часть-машины.
- Скромный рост в обработке контейнеров
- Прямые линии из Азии, направляющиеся в Хайдарпаса или Марпорт (частный контейнерный терминал, управляемый Turkish Arkas Group)

Год	TEU	Темп роста %
2004	317,000	
2005	350,000	10
2006	380,000	9
2007	400,000	5

PoPo

Основной порт PoPo расположен рядом с Тузла.

9.1.4 Производительность порта

Контейнеры

- Пропускная способность контейнеров в 2006 г. была 360,000 TEU в 2007 г. ожидалось 400,000 TEU
- Производительность 2006 г.: 402 TEU/м/г, что меньше эталона по схожим терминалам 900 TEU/m/y
- The mainliners (3,000 TEU) обычно совершают около 2,200 операций и одновременно судно обслуживают максимально три портальных крана.
- Суммарно в порту работают 5 портальных крана и 1 мобильный кран, средняя продуктивность 18 операций в час, современный стандартный контейнерный терминал имеет среднюю продуктивность крана 25-30 операций в час.
- Доступное пространство на терминале ограничено (около 21,000 м²), грузовики должны находиться в ожидании вдоль причала, контейнерные штабеля расположены прямо за контейнерными портальными кранами.
- Зона хранения контейнеров расположена в 7 км от порта и имеет площадь около 15,000 м²
- Основные операционные проблемы;
    - Отсутствие оборудования (перегружатели с вилочным захватом), поскольку TCDD не желает инвестировать в новое оборудование по причине закрытия терминала через несколько лет.
    - Отсутствие квалифицированного персонала
    - Нехватка персонала

9.1.5 Сообщение с внутренними районами

Хотя порт управляется TCDD, основная часть сухопутных перевозок в порт и из него осуществляется автотранспортом.
Отсутствует хорошее железнодорожное сообщение между портом и ж/д сетью.

9.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Планы по развитию отсутствуют по причине закрытия порта.

9.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Порт будет закрыт через три года.

9.2 Деринсе

9.2.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность
В следующей таблице представлена пропускная способность порта Деринсе по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 8.2.1 *Текущая пропускная способность порта Деринсе, x 1000 тонн и TEU*

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	800	849	1,073
Жидкие навалочные	65	62	93
Генеральные, за исключением контейнеров	1,090	1,307	1,374
Контейнеры, x 1000 тонн	12	5	5
Контейнеры, TEU	1,000	500	500
Итого, x 1000 тонн	1,967	2,223	2,545

Источник: Derince Port

Будущая пропускная способность

- Порт Деринсе вскоре будет приватизирован. Новый владелец уже известен турецким властям.
- Очевидно, новый владелец трансформирует Деринсе в контейнерный терминал. Дополнительная информация недоступна.
- Неясно, что произойдет с оборудованием для железнодорожного парома, которое позволяет Деринсе принимать железнодорожные паромы с вагонами с российской шириной колеи.
- По подсчетам новый владелец построит контейнерный терминал с пропускной способностью 1 млн TEU.

Основные ограничения и перспективы

- Поскольку неизвестны детали относительно будущих планов порта, невозможно представить обзор ограничений и перспектив.
- Новый владелец порта испытывает конкуренцию со стороны достаточного количества частных терминалов, также специализирующихся на контейнерах в Мраморном море.
- Неясно, что новый собственник будет делать с существующим оборудованием для железнодорожных паромов.
- Зона вокруг порта сильно индустриализована, обеспечивая хорошие перспективы, особенно для контейнеров. В качестве примера, в зоне вокруг порта производится в настоящее время 2 млн автомобилей..

9.2.2 Общая информация

Управление порта
Портом управляет TCDD, Генеральная Дирекция Турецкой Государственной Железной Дороги.

Краткий обзор портовых возможностей и пропускной способности:
Оборудование для обработки генеральных, сухих и жидких навалочных грузов и автомобилей.
Оборудование для приема железнодорожных паромов, с европейской и российской шириной колеи
Отсутсвуют контейнеры
Импорт: алюминий, бревна, резина, макулатура, стальная и железная продукция, лесоматериалы и древесная масса.
Экспорт: магнетит, стальная и железная продукция и генеральный груз.

9.2.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

Контейнеры практически не обрабатываются в порту Деринсе в настоящее время.

Ро-Ро

- Автомобили, обрабатываемые в порту Деринсе, экспортируются в Украину / США / Европу.
- Автомобили устанавливаются на землю (в зоне парковки отсутствует покрытие в настоящее время), рекомендуется выполнить покрытие.

Железнодорожный паром

- Деринсе имеет оборудования для приема железнодорожных паромов с российской шириной колеи. В порту располагаются два терминала для железнодорожных паромов, один для судов с российской шириной колеи, другой - для судов с европейской шириной колеи
- Существует сообщение между Одессой / Иличевском и Деринсе, используемое один раз в месяц.
- Российский терминал для ж/д паромов состоит из одного пути с российской шириной колеи длиной несколько сотен метров, как только российские

вагоны разгружаются на терминал, они разгружаются на турецкие грузовики / вагоны

- В 2006 г. было обработано 16 ж/д паромов из Констанци и 34 из Иличевска
- В будущем предполагается новое сообщение между Акпорт (турецкая европейская сторона) и Деринсе
- Предполагается, что большинство существующих ж/д путей для транспортировки ж/д паромов в порту будет демонтировано из_за строительства нового контейнерного терминала.

9.2.4 Производительность порта

Контейнеры

В настоящее время контейнеры практически не обрабатываются в порту

Новый контейнерный терминал будет иметь предполагаемую длину 700-900м и будет состоять из 5 портальных кранов для судов пост-Панамакс, будущая осадка 14м

Максимальное расчетное судно для нового контейнерного терминала 7,000 TEU.

Генеральный груз

Общая производительность составила 1,400 тонн в год на метр причала , что низко по сравнению с эталоном 5,000 тонн в год на метр причала

Причальные краны устарели, их необходимо модернизировать или заменить

Сухие навалочные грузы

Производительность для сухих навалочных грузов в 2006 г. составила 2,440 тонн в год на метр причала

Угольный терминал в хорошем состоянии, предполагается, что низкое значение пропускной способности вызвано малой загруженностью причала

Жидкие навалочные грузы

Ограниченное количество растительного масла обрабатывается в порту.

9.2.5 Сообщение с внутренними районами

Отсутствует информация

9.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общие положения

Порт Деринсе вскоре будет приватизирован

Порт был разрушен во время землетрясения 1999 г. в Измите, с тех пор TCDD инвестировала мало средств

Как только порт будет приватизирован, он будет полностью реконструирован, в планы по развитию входит строительство нового контейнерного терминала с будущей пропускной способностью 1 млн TEU.

9.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения
Неясность относительно приватизации (персонал порта, потенциальные клиенты)
Перспективы
Зона вокруг Зеринсе индустриализованная, что дает хорошие возможности, особенно в обработке контейнеров. Например, в близлежащей зоне в настоящее время производится 2 млн автомобилей.

9.3 Самсун

9.3.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность
В следующей таблице представлена пропускная способность порта Самсун по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 8.3.1 Текущая пропускная способность порта Сампсун,, x 1000 тонн и TEU

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	2,319	2,212	1,149
Жидкие навалочные	37	34	18
Генеральные, за исключением контейнеров	756	821	879
Контейнеры, x 1000 тонн	0	0	0
Контейнеры, TEU	0	0	0
Итого, x 1000 тонн	3,112	3,067	2,046

Источник: Samsun Port

Будущая пропускная способность
Самсун будет приватизирован, дополнительная информация пока не известна.

Основные ограничения и перспективы

Самсун может развиваться как транспортный центр Центральной Анатолии и транзитный порт для грузов Север-Юг, особенно если Босфор станет критическим параметром будущих грузопотоков.
Новое ж/д сообщение снижает время транспортировки в регион Анкара.
Самсун будет одним из небольшого числа портов в Черном море, которые могут принимать вагоны с российской шириной колеи. Если концепция железнодорожного парома будет успешной в будущем, в других портах подобные возможности исчезнут.

9.3.2 Общая информация

Управление порта
Портом управляет TCDD, Генеральая Дирекция Турецкой Государственной Железной Дороги.
Краткий обзор возможностей порта и пропускной способности:

Самсун, кроме оборудования для обработки генерального груза и навалочных грузов, имеет оборудование для обработки ж/д паромов и судов Ро-Ро в Россию

9.3.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры
Контейнеры не обрабатываются в порту Самсун.
Ро-Ро

- Порт Новороссийск (Россия) является основным пунктом назначения для судов Ро-Ро Улусой, общее число сообщений в Новороссийск – 6.
- Грузоподъемность судов горах около 90-100 прицепов, длина судна около 140м

Ж/д паром

- Терминал для ж/д паромов уже 8 лет не функционирует
- Он имеет только один путь с европейской шириной колеи
- Два года назад было подготовлено технико-экономическое обоснование применения станции по смене тележек в Самсуне

9.3.4 Производительность порта

Генеральный груз

- Производительность обработки генерального груза низкая, т.е.630 тонн в год на метр причала.

Сухие навалочные грузы

- Уголь и зерно обрабатываются на причалом рядом со складскими сооружениями, общая длина причала 380 м
- Производительность1,580 тонн в год на метр причала – одна из самых низких среди портов Черного моря
- Было указано, что причальное оборудование необходимо заменить для достижения более высокой эффективности порта
- Складские помещения, расположенные рядом с главным причалом, используются для хранения зерна.

Ро-Ро

- Общая продолжительность разгрузочно-погрузочных операций 11 часов, общее время плавания до Новороссийска 14 часов.

- Груз, возвращающийся из Новороссийска, состоит на 50% из порожних контейнеров

9.3.5 Сообщение с внутренними районами

Хорошее сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, по ж/д и автомобильным дорогам.

9.3.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общие положения
Развитие зависит от исхода процесса приватизации.
Прочие положения

- Во время посещения (октябрь 2007) было замечено, что строительство станции по смене тележек и дополнительных сооружений начнется в конце ноября 2007, ожидается, что новый терминал для ж/д паромов будет введен в эксплуатацию в начале 2008 г.
- TCDD заключила солашение сроком на 5 лет с российской компанией, UFB, на эксплуатацию терминала
- Как только терминал начнет функционировать снова, существует намерение открыть линию между портами Самсун и Кавказ (Россия)

Сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы
Новая ж/д линия построена в Анкаре, что снизит время с 15 до 3 часов.

9.3.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- Основные ограничения, по мнению пользователей порта, лежат в продуктивности, которая испытывает отставание из-за устаревших кранов, ограниченной длины причалов, медленного подъемника, отсутсвия перемещающихся кранов.
- Можно ожидать, что после приватизации будут развиты новые возможности.

Перспективы

- Самсун может развиваться как транспортный центр Центральной Анатолии и транзитный порт для грузов Север-Юг, особенно если Босфор станет критическим параметром будущих грузопотоков.
- Новое ж/д сообщение снижает время транспортировки в регион Анкара.
- Самсун будет одним из небольшого числа портов в Черном море, которые могут принимать вагоны с российской шириной колеи. Если концепция железнодорожного парома будет успешной в будущем, и в других портах

подобные возможности исчезнут, складываются хорошие перспективы для Самсуна.
- Самсун может развивать рейсы Ро-Ро и пассажирские рейсы.
- Развитие Сочи в России может принести новые возможности порту.

9.4 Хопа

9.4.1 Краткий обзор

Текущая пропускная способность
В следующей таблице представлена пропускная способность порта Хопа по сухим навалочным, жидким навалочным, генеральным грузам и контейнерам (в тоннах и TEU).

Таблица 5.1.1 *Текущая пропускная способность порта Хопа,, х 1000 тонн и TEU*

Тип груза	2004	2005	2006
Сухие навалочные	281	266	292
Жидкие навалочные	12	15	24
Генеральные, за исключением контейнеров	18	30	12
Контейнеры, х 1000 тонн	0	0	0
Контейнеры, TEU	0	0	0
Итого, х 1000 тонн	311	311	328

Источник: Hopa Port

Будущая пропускная способность
Детали не известны.

9.4.2 Общая информация

Управление порта
Порт Хопа является частным портом, оператором которого является Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş (Park Shipping and Hopa Port Management). Park Denizcilik арендовал порт у турецког правительства на период 30 лет.

Краткий обзор портовых возможностей

Расположен на восточном побережье Черного моря в 15 км от рузинской границы.

После приватизации в 1997 порт был модернизирован и оснащен мобильными кранами, ричстакерами и погрузчиками с вилочным захватом.

Порт имеет:

- Причал 1150 м и осадка 10 м
- 18,000 кв.м. современные складские помещения
- 10,000 тонн силосное зернохранилище
- хранение жидких грузов грузовместимостью 37,500 куб.м.

9.4.3 Текущая пропускная способность

Контейнеры
В порту Хопа не обрабатываются контейнеры.

Прочее
Основные продукты следующие: уголь, нефтепродукты, хлопок, пшено, сахар, удобрения, подсолнечник, строительные материалы, проектный груз, цветные металлы.
Общая площадь поверхности закрытых складских помещений от 2000 м2 до 18.120 м2.

9.4.4 Производительность порта

Генеральный груз
Пропускная способность порта очень низкая

Сухие навалочные грузы
Производительность очень низкая, только 1,400 тонн в год на метр причала, вызванная, скорее всего, низкой пропускной способностью порта.

9.4.5 Сообщение с внутренними районами

Порт Хопа считается идеальным местом для транзита в/ из СНГ, а также пункты назначения в Иране, но также ограничен в размерах.

9.4.6 Планы по развитию и пропускная способность

Детали не известны

9.4.7 Оценка основных ограничений и перспектив

9.5 Турецкие портовые сборы

Тариф Setting
Отклонение от международных стандартов
- Порты TCDD (Самсун, Хайдер Паша и Деринсе): тарифы определяет Генеральная Дирекция Турецкой Государственной Железной дороги
- Приватизированные порты (Хопа): тарифы определяет Park Denizcilik Company.

Другие органы взимают ряд сборов на некоторые услуги:

- Сбор палаты торгового судоходства: национальный представитель турецких портов, участвующая в международной политике, PR, Образовании, администрировании и портале международных организаций.
- Турецкий Административный сбор по безопасности и спасению судна: Этот орган (в подчинении Общей Дирекции по Береговой безопасности, входит в состав Морского секритариата) несет ответственность за мачты, радиомаяки, навигационные знаки, туманные горны, а также береговое оборудование, обеспечивающее безопасность во всех турейких акваториях, включая Турецкий пролив.
- Сбор Турецкого министерства здравохранения: Сбор по здравоохранению для всех судов, проходящих Турецкий Пролив. Эти сборы относятся к зравохранению команды экипада и основаны на чистой вместимости судна.

Относительно большое количество органов участвует в сборе сборов, что относительно затрудняет административный процесс захода судна.

Сбор тарифов
Отсутсвует информация по этому вопросу.

Структура тарифов
В соответствии с международными стандартами с оговорками

1) Проводка судна на GT; различные системы для портов в Проливе (Хайдер Паша и Деринсе) и других портов (Самсун и Хопа)
2) Буксировка на GT
3) Швартовка на GT
4) Сбор Палаты торгового судоходства на GT
5) Мачтовый и спасательный сбор на NT
6) Сбор по здравоохранению на NT
7) Сбор по отходам на GT

Существует четкое разделение между различными сборами, однако отсутсвует сбор, который бы относился к возмещению инвестиций, сделанных в портовую инфраструктуру. Это указывает на то, что порты не управляют своим бюджетом независимо.

Покрытие тарифов
Отклонение от международных стандартов

- Доход, получаемый от портовых сборов, входит в бюджет нескольких оранизаций, которые не направляют эти средства непосредственно на портовые инвестиции.

Это ограничивает порты, чтодюы нести ответственность за свой собственный бюджет и действовать независимо.

Доступность тарифов
Отклонение от международных стандартов

- Тарифы доступны только на турецком языке и, поэтому:
    - Невозможно найти в Интернете
    - Требуется перевод
- Органы, задействованные во взимании сборов следующие :
    - TCDD
    - Морской секритариат (Турецкая палата торгового судоходства)
    - Общая дирекция по Береговой безопасности
    - Министерство здравоохранения
    - Частный оператор порта/Управление

Только Общая дирекция по береговой безопасности представила расценки и структуру сборов на английском языке в Интернете.

Обычно портовые сборы публикуются на вебсайтах портов, поскольку они являются первичными источниками информации. Тарифы должны также быть доступны на английском языке.

Эффективность
Отклонение от международных стандартов
- Отсутствует структура или скидки, которые стимулируют эффективное использование портового оборудования.

Обычно в структуру портовых сборов вводится коэффициент зависимости от времени и/или продуктивности. Однако, в портах TCDD и частном порту Хопа власти занимаются стимулированием и управленеим этим.

Справедливость
В соответствии с международными стандартами
- Единицы: портовые сборы, в основном, основаны на GT судна (и GT классе) и NT; эти наименования прописаны в документации по официальной регистрации судов.
- Гибкость: хотя портовые сборы взимаются различными органами, тарифы устанавливаются для каждого порта отдельно.
- Скидки: Отсутсвует дискриминация.

Уровень
- Перспективная суммарная стоимость гипотетического судна: Самсун € 3,400, Хайдер Паша € 2,900 и Деринсе € 3,000.
- Эти цифры могут считаться полными, благодаря прозрачности различныхх наименований.
- Портовые сборы для Хопа не были определены в результате их непрозрачности и того факта, что порт полностью приватизирован.
- Низкий уровень, но трудно определить фактическую сумму

- Предполагается, что уровень низкий, поскольку большинство инвестиций в инфраструктуру порта не покрывается портовыми сборами
- Все порты TCDD имеют сходную инфраструктуру и уровень
- Относительно низкий мачтовый и спасательный сбор
- Относительно низкий буксировочный сбор
- Невозможно определить сборы, относящиеся к арендодателю из-за отсутсвия прозрачности относительно индивидуальных сборов.

10 Оценка портов Грузии

10.1 Поти

10.1.1 Краткий обзор

Настоящая мощность и пропускная способность
Следующая таблица показывает пропускная способность порта Поти для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 9.1.1 *Настоящая пропускная способность, Поти, x 1000 в тоннах и TEU*

Вид товаров	2004	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	2,447	2,466	2,917	
Жидкий груз	1,185	962	1,165	
Общий, искл контейнеров	1610	1664	1456	
Контейнеры,x 1000 тонн	882	1,035	1,148	
Контейнеры, TEU	79,927	105,931	126,905	185,000
Общее количество,x1000т.	6,124	6,127	6,686	7,700

Источник: порт Поти

Будущая мощность
Следующая таблица показывает мощность порта Поти дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на планах порта об улучшении операций. Цель – достигнуть 10 мил.тонн
Однако, новая область (400 ха), где новый порт запланирован и зона платы, которая будет развита частной компанией, имеет намного более высокий потенциал. В этот момент еще не известны детали.

Таблица 9.1.2 *Мощность/пропускная способность,Поти x 1000 т и TEU*

Вид товаров	2006	2007	2015
Сухой насыпной груз	2,917	3,016	
Жидкий груз	1,165	1,392	
Общий, искл контейнеров	1456		

Контейнеры,x1000 тонн	1,148		
Контейнеры,TEU	126,905	185,000	
Общее количество,x1000т	6,686	7,734	10,000

Источник: порт Поти (2007 оценка)(искл.развитие нового порта.

Основные ограничения и перспективы

- Основная настоящая проблема порта Поти – ограниченное место и длина причала, будет решена, когда будет развита новая область.Однако, если приватизация будет осуществлена, как случай – Батуми, существует возможност, что частный инвестор развиет порт не полностью в соответствии с стратегическим положением порта на коридоре TRACECA и стратегической функции порта для Грузии.
- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены развитий, связанных с приватизацией обоих портов, так как не ясно и что частные стороны планируют сделать с портами.
- Товарный поток Кавказа и страны центральной Азии с ЕС оценен на 66 мил.т., что показывает перспективы развития грузинских портов.
- Новая область, которая будет развита, включая свободную зону, могла бы предложить интересные перспективы, чтобы служить центром логистики внутренних районов. Особенно, если бы дорожные и железнодорожные связи были бы модернизированы.

10.1.2 Общая информация

Управление порта

- Морской порт Поти Ltd. – государственная собственность и является власт порта.
- 80% из терминалов сданы в аренду частным операторам, кроме 20% (железнодорожный паром и контейнерный терминал эксплуатирует именно Морской порт Поти Ltd.)
- Морской порт Поти Ltd. Работает и как координационный центр для судов
- Морской порт Поти Ltd. – собственик и эксплуатирует всех обслуживающих судов (буксиры, лоцманские шлюпки и др.)
- Новая область - 400 ха (теперь порт охвачивает 29 ха) будет развита частной стороной, последний срок был – 15 октября. Это - шаг далеко от модели владельца территории, используемой в настоящей ситуации.

Резюме портовых сооружений и мощности

- Терминалы работающие в настоящее время:
    - Терминалы общего груза
    - Терминалы сухого насыпного груза
    - Контейнерный терминал
    - Пассажирский терминал (не используется)
    - Паромный терминал
    - Нефтяной терминал

Управление порта

- Морской порт Поти Ltd. – государственная собственность и является власт порта.
- 80% из терминалов сданы в аренду частным операторам, кроме 20% (железнодорожный паром и контейнерный терминал эксплуатирует именно Морской порт Поти Ltd.)
- Морской порт Поти Ltd. Работает и как координационный центр для судов
- Морской порт Поти Ltd. – собственик и эксплуатирует всех обслуживающих судов (буксиры, лоцманские шлюпки и др.)
- Новая область - 400 ха (теперь порт охвачивает 29 ха) будет развита частной стороной, последний срок был – 15 октября. Это - шаг далеко от модели владельца территории, используемой в настоящей ситуации.

Резюме портовых сооружений и мощности

- Терминалы работающие в настоящее время:
  - Терминалы общего груза
  - Терминалы сухого насыпного груза
  - Контейнерный терминал
  - Пассажирский терминал (не используется)
  - Паромный терминал
  - Нефтяной терминал

10.1.3 Текущая мощность и пропускная способность

Контейнеры

- Обработка контейнеров ограничена из-за нехватки территории, но стала быстрой в последние годы.
- В 2007-ом 63% были контейнеры 40 фут., 37% 20 фут.
- 57% полные, 43% пустые

Год	TEU	Степень роста %
2003	60,593	
2004	79,927	
2005	105,931	33
2006	126,905	20
2007	185,000	47

Сухой насыпной груз/ общий груз

- Инвесторы из Казахстана модернизировали существующий терминал зерна с большей вместимости склада и оборудованием погрузки. Экспорт Казахского зерна - 0.5 мил.тонн.
- Глинозем транспортируется через Поти-Баку-Туркменистан до Таджикистана, где делается алюминий и транспортируется назад через тот же самый маршрут.

Жидкий груз

- Поти обработывает некоторые нефтяные продукты (приблизительно 1 мил.т.ежегодно) но никакое сырье.

PoPo

- 2 PoPo связи: Поти - Бургас, Поти – Кавказ,
- Частота этих связей :
    - Поти – Бургас – 4 раза в месяц
    - Поти – Кавказ – 12 раза в месяц

Число транспортных средств:

	Пустой		Полный		Общее количество
	В	Из	В	Из	В
	Из	Общее количество			
2006	96	369	1,634	1,882	
	1,730	2,251	3,981		
2007	30	126	1,827	1,927	
	1,857	2,053	3,910		

Тоннаж:

	Пустой		Полный		Общее количество
	В	Из	В	Из	В
	Из	Общее количество			
2006	2,587	5,362	51,584	63,515	
	54,171	68,877	123,048		
2007	343	1,665	52,467	58,993	
	52,810	60,658	113,468		

Железнодорожный паром

- Очевидно понятие связей железнодорожного парома было поддержано прежним СССР. Связи железнодорожного парома дали главные стратегические военные преимущества из-за возможности транспортировать большие объемы резервуаров относительно быстро. Использование железнодорожных паромов для транспортировки товаров было облегчено, вводя благоприятные портовые сборы для этих судов.
- Очевидно другая причина развивать транспорт железнодорожного парома в прошлом состояла в том, чтобы создать лучшие возможности достигнуть Болгарии из Украины, превосходя Румынию.
- Заинтересованные стороны порта сомневаются, может ли концепция продолжить использоваться с экономическим значением в Черном море, теперь портовые сборы также забраны от этих судов. Кроме того, сооружения железнодорожного парома в портах являются относительно большими, которые могут препятствовать развитию портов. Не в

последнюю очередь - проблема, с вагонами, которой использование намного менее гибко чем например контейнеры. В прошлом существовала проблема с вагонами между Болгарией, Украиной и Грузией.

- Поти имеет связь железнодорожного парома, которую оперирует Укрфери с Варной и Ильчевском, которая имеет такой же российский стандарт. Отношение с Варной имеет меньше значения чем с Ильичевском. Оценено, что только в одной из пяти поездок также порт Варны включен.
- Из-за политических проблем на севере Грузии (Абхазия), очевидно Россия пробовала настроить связи железнодорожного парома между Кавказом и Поти, главным образом для облегчения торговли с Арменией. Для этого русские изменили судно (прежнее буксирное судно), чтобы использоваться как железнодорожный паром.
- В настоящее время три судна заходят в причал:
  Грейсвальд(Украинское судно, Грузинский флаг), вместимость 50вагонов, линия Ильичевск-Поти
  2 суда болгарской собственности, вместимость 103 и 108 вагонов
- Суда разгружены и загружены в 24 часах. Украинские вагоны направлены полностью к Армении и Баку, то есть груз не передается грузинским вагонам. Настоящая пропускная способность приблизительно 18,000 – 25,000 тонн еженедельно, транспортируемый груз включает: стальные трубы и древесину.
- Текущий тариф для транспорта 60-тонного вагона железнодорожного парома между Ильичевском и Поти, кажется, 2400 USD, хотя также другие числа (1200 USD - 1500) можно было услышать.

Пассажиры

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

10.1.4 Производительность порта

Общее

- Заиливание во входном канале и перед причалом1 количеств приблизительно - 1 мил. м. куб. ежегодно. Заявленная глубина входного канала - 10.5м (октябрь 2007).
- В течение зимнего периода (ноябрь - март) получается время простоя из-за сильных ветров, время простоя порта в 2006 было 40 днями по сравнению - средно 8 часах в день.

Контейнеры

- Пропускная способность контейнера в 2006 была 117,000 TEU, ожидается что увеличение пропускной способности контейнера достигнет приблизительно 25 % в 2007.
- Контейнерный терминал имеет только един причал (причал 7), который имеет длину 220м и осадку - 7.5м, следовательно только суда 1 000 TEU могут приниматься.

- Поскольку контейнерная пропускная способность увеличивается, причалы 3 - 6 все более используются для обработки контейнеров. Было упомянуто, что причал 12 в будущем, мог бы также использоваться как контейнерный причал.
- Работа весьма высока (3 145 т/г/м), рассмотривая недостаток порта в контейнерных портальных подъемных кранах.
- Доступное место позади причала, номер7 ограничено-2 га, следовательно различные зоны складирования контейнеров, развиты вне области порта, и контейнеры отправлены к и от этих зон хранения как можно скорее.
- Barwill Unitor Ship Service Ltd в настоящее время расширяет их зону складирования контейнеров, чтобы обеспечить будущую вместимость склада - 37,000 TEU.
- Приблизительно 80 % всех контейнеров далее транспортируются к внутренним районам дорогой, остающиеся 20 % транспортируется железнодорожным транспортом.

Общий груз

- Вместимость подъемных кранов в причалах 8, 9 и 10 ограничена до 20 т. В случае, если тяжелый груз обработан, плавучий кран используется для обработки груза.
- отходы обработаны в причалах 3 - 6, эти места арендованы одной единственной компанией
- работа низка, то есть приблизительно 1 500 т/г/м, кажется, что это происходит из-за:
    - прямая (раз) погрузка не обычна, следовательно удваивающаяся, обработка - проблема
    - рельсы помещены рядом с причалом, которое делает операции в области терминала трудными в случае, если вагоны оставлены рядом с причалом
    - устарелое оборудование причала

Жидкий груз

- пропускная способность для нефтяных продуктов приблизительно 1мил.т.в год

Железнодорожный паром

- Железнодорожный паром начал работать с капиталом от ТАСИС в 1998/1999.
- (Раз) погрузка судов выполнена 2 локомотивами, принадлежащими Морской порт Поти Ltd. Прежде операций (раз) погрузки операций вагоны временно сохранены на железнодорожной сортировочной станции, расположенной рядом с причалом 6. Вагоны достигнут сортировочной станции парома к/из 'Область1, шунтирующему станцию', где вагоны будут расположены в (блок) поезда.
- три судна заходят в причал:

  Грейсвальд(Украинское судно, Грузинский флаг), вместимость 50 вагонов, линия Ильичевск-Поти

  2 суда болгарской собственности, вместимость 103 и 108 вагонов

- суда разгружены и загружены в 24 часах. Украинские вагоны направлены полностью к Армении и Баку, то есть груз не передается грузинским вагонам.
- настоящая пропускная способность приблизительно 18,000 – 25,000 тонн еженедельно, транспортируемый груз включает: стальные трубы и древесину.
- время пересечения судов железнодорожного парома Ильичевска - приблизительно 3 дня
- в месяц 9 - 10 судов железнодорожного парома прибывают в Поти из Ильичевска

Пассажиры

- терминал пассажиров в настоящее время не используется, во время существувания Советского союза оперировала линия к Сочи.
- Связи внутренних районов

10.1.5 Сообщение с внутренними районами

Поти - критический порт для развития коридоров ТРАСЕКА
Контейнеры транспортируются к и от Поти дорогой (80 %) и по железной дороге (20 %).
Главная проблема железнодорожной связи состоит в том, что первые 40 километров в направлении Тбилиси являются единственным рельсовым путем. Полное расстояние между Поти и Баку - приблизительно 1 000 километров.

10.1.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее

- Оптимизация существующих сооружений, чтобы достигнуть полной производительной вместимости 10 мил.т.
- Дальнейшее увеличение мощностей, развивая новые терминалы и причалы с уместной инфраструктурой, чтобы приспособить растущий грузовой товарооборот отгрузки
- Основание Свободной индустриальной зоны на смежную территорию морского порта, которая должна привлечь дополнительный грузовой поток.
- Эта новая область будет развита частными инвесторами. EOI'S требовали к 15 октября. Инвестор должен развить 400га плюс свободная индустриальная зона как модель, используемая в Дубайи.
- Кажется, что приватизация - шаг назад от модели владельца территории.
- Детали о вместимости нового порта еще не известны.
- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены развитий, связанных с приватизацией обоих портов, так как не ясно и что частные стороны планируют сделать с портами.
- Голландская компания Boskalis в настоящее время модернизирует волнолом с так называемыми X-блоками. Порту Поти препятствует грязь,

прибывающая от реки, таким образом регулярная выемка грунта необходима.

- Другие планы включают полную реконструкцию причала № 2 и №, реконструкция железных дорог и дорог порта, и погрузочно-разгрузочных сооружений и поддержка капитального ремонтирование порта.
- Для развития сети цепи поставки: система поддержки и развития маршрутного поезда, логистические центры внутри страны и ограниченное развитие областей, гармонизация законодательства соседных стран.
- Упрощение процедур: одно окно остановки "one stop window" (порт и таможня) доступ 24 часов, дорожный и железнодорожный транспорт порта идет на автоматизацию и упрощение, упрощение таможенных процедур судов.

Контейнеры

- Через развитие новой области, Поти стремится привлекать главные контейнерные лайнеры, вместо фидеры из Ильичевска.

Другие

- Развитиеи новых терминалов: причал терминала зерна, причал терминала глинозема № 14, причал терминала жидких химикалий № 2.

Связи внутренних районов

- Очевидно консорциум(Трансоил) недавно взял железные дороги, и имеет намерение использовать их как британски, модел. Это не ясно все же, будет ли это положительно влиять на железнодорожный коридор, связанный с Поти. Заинтересованные стороны указывают, что инвестиции также необходимы и для дорожной инфраструктуры, например двойное автострада к Тбилиси

10.1.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения

- Главная проблема порта Поти - ограниченное место и длина причала. Настоящий контейнерный терминал перегружен, и имеет только 2ха доступного места. Причал может только обработывать судов 1000 TEU. Текущее решение состоит в том, чтобы переместить контейнеры из порта как можно скорее.
- Проблема будет решена развитием большой новой области очень близко к существующим сооружениям.
- Однако, если приватизация сделана как случай Батуми, есть шанс, что частный инвестор разовьет порт не полностью в соответствии с стратегическим положением порта на коридоре TRACECA и стратегической функции порта Грузии.
- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены развитий, связанных с приватизацией обоих портов, так как не ясно и что частные стороны планируют сделать с портами.
- Подъемные краны являются устаревшими с проблемами электричества или другими механическими отказами.

Преспективы

- Грузовой поток из Кавказа и Центральных азиатских Стран с ЕС оценен в 66 мил.т., который показывает перспективы грузинских портов.Новая область (400 ха, настоящая область - 29 ха), которая будет развита, включая свободную зону, мог бы предложить интересные перспективы, чтобы служить центром логистики внутренних районов. Особенно, если бы дорожные и железнодорожные связи были бы модернизированны

10.2 Батуми

10.2.1 Краткий обзор

Текущая мощность и пропускная способность
Следующая таблица показывает пропускную способность порта Батуми для сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров (в тоннах и TEU).

Таблица 9.1.1 Настоящая пропускная способность, Батуми, x 1000 в тоннах и TEU

Вид товаров	2005	2006	2007
Сухой насыпной груз	0.3		
Жидкий груз	10.0		
Общий, искл.контейнеров	0.8		
Контейнеры, x 1000 т.	0		
Контейнеры, TEU	0		
Общее количество, x 1000 т.	11.1		

Источник: порт Батуми

Будущая мощность
Следующая таблица показывает мощность порта Батуми дла сухого насыпного груза, жидкого груза, товара общего назначения и контейнеров(в тоннах и TEU), основанная на планах порта на 20015 год. Предполагаемая вместимость для сухой и жидкой большой части основана на оценке пропускной способности.

Таблица 5.1.2 Мощность / пропускная способность Батуми, x 1000 тонн и TEU

Вид товаров	2007	2008/2009
Сухой насыпной груз		
Жидкий груз		
Общий, искл.контейнеров		
Контейнеры, x 1000 т.		
Контейнеры, TEU		300,000
Общее количество, x 1000 т.		

Источник: порт Батуми

Главные ограничения и перспективы

Устаревшее оборудование.
Нехватка складовой территории.
International Container Terminal Services Inc принял контейнерный терминал в Батуми в сентябре 2007, потому что они полагают, что Батуми имеет стратегически важное местоположение и большой потенциал. Они планируют развить контейнерный терминал и принести это к международному стандарту, преобразовывая его в контейнерный терминал мирового класса.
Кроме того, факт, что казахская компания KazMunaiGas приняла морской порт Батуми и нефтяной терминал Батуми в феврале 2008, в комбинации с фактом, что Казахстан является главным ключом в передаче груза или через Грузию или Россию к Европе (полная стоимость товаров, транспортируемых из Казахстана каждый год - приблизительно 92 миллиарда USD, из каких приблизительно 10 % идет в Европу через Грузию, 80 % через Россию) создает перспективы.
Однако, учитывая ограниченное место в порту вместимость будет иметь свои пределы в будущем.
Развитие туризма могло бы увеличить пассажирский транспорт. Недавно BSP понизил портовые сборы для судов круиза с 50 %, чтобы стимулировать этот транспорт.

10.2.2 Общая информация

Управление порта

- Морской порт Батуми Ltd (МПБ) был концессионером порта Батуми, продолжительность соглашения концессии - 49 лет. Greenoak Holdings купили нефтяной терминал в 1999 и морской порт Батуми в 2006. В феврале 2008 было объявлено, что Greenoak Holdings и его партнеры продали Терминал нефти Батуми Ltd и Морской порт Батуми Ltd, KazMunaiGas, государственная нефтяная компания Казахстана.
- Контейнерный терминал был куплен в сентябре 2007 International Container Terminal Services Inc.
- Намерение состоит в том, чтобы действовать в ближайшем будущем больше как владелец территории, взявший на концессию все другие причалы и терминалы кроме нефтяного терминала.

Резюме портовых сооружений и мощности:

- Основные товары – нефтяные продукты (в 2006-ом - 12 мил.т.), из Баку.
- LPG в настоящее время обрабатывается, хотя в маленьких количествах.
- Другие продукты, которые обработанны, включают пшеницу, аммоний, сахар, общий груз, и весьма большие количества отходов.

10.2.3 Текущая мощность и пропускная способность

Сухой насыпной груз/ генеральный груз

- Другие обрабатываемые продукты включают пшеницу, аммоний, сахар, генеральный груз, и весьма большие количества отходов.

Жидкий груз

- Основные товары – нефтяные продукты (в 2006-ом - 12 мил.т.), из Баку
- Так же новый нефтяной терминал в настоящее время строиться
- LPG в настоящее время обрабатывается, хотя в маленьких количествах.

Ро Ро

Железнодорожный паром

- Железнодорожный паромный терминал был построен, учитывая суда типа "Герои Шипки", которые плавают между портами Варны (Болгария), Поти (Грузия), Ильичевск (Украина) и Батуми (Грузия).
- Номинальная ежегодная пропускная способность терминала - приблизительно 700 тысяч тонн.
- МПБ не является оптимистическим о будущим связям железнодорожного парома. Это кажется коммерчески не интересным, требует специальных судов, причалы (обслуживание) и маневровые станции, и в случаях станции перегрузки.
- Из-за нехватки территории, операции железнодорожного парома будут остановлены. Однако, причалы для железнодорожного парома включены в концессию контейнерного оператора.

10.2.4 Производительность порта

Общее

- Тьягун - естественное явление, которое кончает высоким возвишением в бассейне порта;
    - влияние Тьягуна увеличилось значительно когда подземный канал к морю, расположенный под причалами 4 и 5 были блокированы, и прямые линии причала были построены недалеко от пассажирского терминала и по береговой полосе области между пассажирским терминалом и портом
    - НМ отправляет судно из порта, в течение зимы приблизительно 5 дней в месяц (ноябрь - апрель), полное время простоя приблизительно 25-30 дней в год только во время северозападных ветров

Контейнеры

- причалы 4, 5 и 6 будут сданы в аренду вместе будущему контейнерному оператору, причал№ 6 в настоящее время используется для швартовки судов железнодорожного парома, было упомянуто, что новый оператор может решить, хотят ли они продолжить операцию или прекратить все действия железнодорожного парома в порту.
- новый контейнерный терминал включает три новых портальных подъемных крана и новые трейлеры, морской порт Батуми Ltd намеревается приобрести два новых подъемных крана контейнерного причала
- два контейнера могут быть сложены, использования портальных подъемных кранов

- в сентябре 2007 договоренность арендного договора относительно операции контейнерного терминала была согласована с International Container Terminal Services Inc.

Генеральный груз

- Полная работа была почти 1 900 т/г/м, который является низким по сравнению с точкой отсчета 5 000 т/г/м
- главные трудности, связанные с операциями порта происходят из-за:
  - устаревшее оборудование
  - Тьягун в течение зимнего периода (высоко возвышение в бассейне порта, суда должны переместить вне бассейна),
  - Рельсы помещены рядом с причалом, которое делает операции в области терминала трудными
  - никакие сооружения хранения, прямая погрузка / разгрузка (кроме отходов) следовательно скопление на терминале из-за поездов, блокирующих дороги

Сухой насыпной груз

- Работа на 2006 была приблизительно 1 300 т/г/м, который чрезвычайно низко относительно точку отсчета 7 000 т/г/м
- причалы 7, 8 и 9 будут сданы в аренду оператору сухого насыпного груза в ближайшем будущем
- Казахские инвесторы могли бы арендовать причал № 7 (причал пшеницы), этот причал был недавно отреставрирован

Жидкий груз

- Нефтяной терминал имеет вместимость 3,500т/ч, терминал был отреставрирован несколько лет назад, как может быть замечено по работе (15 719 т/г/м), это - самое эффективное сооружение жидкого груза в регионе Черного моря

Ро Ро

- Порт пробовал открыть Ро Ро линию между Поти-Рисерия-Новороссийск в 2005, линия все еще не находится в операции из-за медленного продвижения принятия решения от правительств.

Железнодорожный паром

- Было отмечено, что основная проблема железнодорожного парома /искл. пригодности груза/;
- нехватка прозрачности в будущих событиях
- совместимость между старой железнодорожной системой, которая построена русскими в 1965-ом и новым понтоном железнодорожного парома, построенны в 1996 с финансированием ЕС
- груз должен быть освобожден в Батуми и вагоны должны быть посланы назад
- вагоны перевозят главным образом нефть, высококачественную пшеницу, строительные материалы;

Пассажиры

Green Oak Holding ищет оператор для пассажирского терминала.

10.2.5 Сообщение с внутренними районами

Железнодорожная линия от Батуми до Самтредья является единственным рельсовым путем, от Самтредья до Тбилиси удвоенный рельсовый путь, см. Порт Поти
Относительно высокие железнодорожные тарифы в Азербайджане были упомянуты как проблемы области.

10.2.6 Планы по развитию и пропускная способность

Общее
Казахская компания KazMunaiGas приняла морской порт Батуми и нефтяной терминал Батуми в феврале 2008. Еще не ясно, каковы планы развития.
Контейнеры
International Container Terminal Services Inc принял контейнерный терминал в Батуми в конце 2007. Они планируют развить контейнерный терминал и принести это к международному стандарту, преобразовывая его в контейнерный терминал мирового класса мощностью - 300,000 TEU.

10.2.7 Оценка основных ограничений и перспектив

Ограничения
- Главный барьер для Батуми в настоящее время - оборудование, которое является устарелым и должно быть заменено как можно скорее. Другой барьер - нехватка складских площадей.
- Организации как судоходные агенты и грузовые экспедиторы неуверены развитий, связанных с приватизацией обоих портов, так как не ясно и что частные стороны планируют сделать с портами. Другие источники указывают, что приватизационные платы порта увеличились кое с чем между 11 % и 13 %. Очевидно товарооборот порта уменьшился с 50 % прошлые месяцы из-за неуверенности, хотя это не было подтверждено другими источниками.

  NB. Прошлые месяцы дали немного ясности о приватизации с казахской компанией KazMunaiGas приняла морской порт Батуми и нефтяной терминал Батуми в феврале 2008, и International Container Terminal Services Inc, покупающий контейнерный терминал в конце 2007.
- Относительно высокие железнодорожные тарифы в Азербайджане были упомянуты как проблемы области.
- Кроме того, порт имеет проблему с возвышениями, которая приводит к закрытию порта в средние 5 дней ежегодно.
- Казахстан - главный ключ в передаче груза или через Грузию или Россию к Европе, полная стоимость товаров, транспортируемых из Казахстана

каждый год- приблизительно 92 миллиарда USD, из каких приблизительно 10 % идет в Европу через Грузию, 80 % через Россию.

10.3 Грузинские портовые сборы

Установка тарифов
Отклонение от международных стандартов

- Оба порта (Поти и Батуми) имеют легальное право устаналивать свои собственные портовые сбор (в соответствии с декретом, выпущенным Генеральными директорами портов)
- Оба порта в настоящее время приватизированы и являются как оператором так и собственником для других частных операторов
- Порты имеют стимул стать полностью частными собственниками (без эксплуатации)
- Маячковые сборы устанавлены и взимаются Гидрографической службой Министерства обороны, которая владеет этими активами
- Проводку судов осуществляет частное предприятие (Поти) и капитания порта (Батуми)

Хотя создан принцип землевладельца, частные компании не имеют стимуоа заново инвестировать в инфраструктуру, поскольку они имеют ограниченную концессию (50 лет) и, следовательно, ограниченные возможности возвратить свои инвестиции. Они только фокусируются на реализации оптимального возврата концессионных сборов, которые они обязаны выплачивать государству. Следовательно, они концентрируют свое внимание на максимизации концессионных сборов, обсуждаемыми со своими частными операторами, максимизация дохода от портовых сборов не часто встречается, но вполне может быть..

Сбор тарифов
В соответствии с международными стандартами
В конце дня все сборы собираются агентом судна и распределяются в соответствующие организации.

Структура тарифов
В соответствии с международными стандартами: четкое разделение

1) Корабельный сбор, на GT
2) Канальный сборы на GT, только в Поти (отсутсвует дноуглубление в Батуми)
3) Швартовный сбор, на GT
4) Рейдовый сбор, на GT
5) Санитарный сбор, на GT
6) Швартовочный сбор, на GT
7) Буксировка, на GT
8) Вахта, на GT
9) Маяк для Гидрографической службы
10) Проводка судов для Капитана порта (Батуми) или частное лицо (Поти)
11) Вспомогательные суда

Покрытие тарифов
Отклонение от международных стандартов

- Доход, полученный от портовых сборов входит в состав бюджета частных компаний, который не используют этот доход непосредственно для инвестиций в инфраструктуру порта, следовательно сборы не покрывают стоимость. .

Это ограничивает порты в отношении своей собственной ответственности по бюджету и с целью выступления в качестве независимой компании с фокусом дольше чем период концессии. Это имеет результатом неспособность национального правительства разработать политику порта с упором на юудущие нужды в сфере перевозок.

Доступность тарифов
Отклонение от международных стандартов
- Портовые сборы трудно получить
- Не доступны на сайте
- Доступны через портовых или судовых агентов или правительственные структуры
- Источник происхождения будет порт, что учитывает сущетвование, но не уровень и структуру.

Обчная практика состоит в том, что портовые сборы публикуются на вебсайте порта, поскольку они первейший источник информации. Тарифы должны быть доступны на английском языке.

Эффективность
В соответствии с международными стандартами, с оговорками
- Швартовочные сборы фиксированы первые 12 часов швартовки; швартовка на более долгий период и в случае, если не по вине порта или форс мажора, рассчитывается тариф в час..

Структура «на 12 часов» не дает оптимального стимула для использования оптимизированного причала.

Честность
В соотвествии с международными стандартами, с оговорками
- Едиинцы: портовые сборы, в основном, основаны на GT судна (и GT-классе) и типе судна: наименования четко перечислены в официальных регистрационных документах.
- Гибкость: оба порта могут устанавливать, взимать свои портовые сборы
- Скидки: некоторая дискриминация имеет место в отношении судов, плавающих под грузинским флагом и флагом СНГ.
-
-

Ввиду того факт, что частная компания полностью конролирует установку и сбор портовых сборов, существует дополнительный риск дискриминации. .

Уровень
- Перспеквная суммарная стоимость гипотетического судна: Батуми € 2,900 и Поти € 3,100
- Разница, в основном вызванная Канальным сбором в Поти (в Батуми не требуется дноуглубление)
- Схожая структура и уровень в обоих портах
- Это может измениться из-за недавней приватизации
- Относительно низкий тарифный уровень

- Только для наименований, относящихся к землевладельцу (корабельный, причальный, мачтовый, канальный сборы) стоимость составляет € 2,000 (Батуми) и € 2,400 (Поти), что считается низким в регионе и намного ниже западного эталонного порта, такого как Роттердам (€ 6,000)

11 Перспективы портов 2020 г.

11.1 Подход для перспективы роста портов в Черном море

Применяется сценарный подход для разработки прогнозов портовых потоков по типу обработки для портов в Черном море. Это означает, что представляются не отдельные цифры, а ширина спектра представлена для будущего транспортного спроса для порта или группы портов. В сценариях соединены неопределенности в экономическом / торговом развитии, см. Главу 4, и неопределенности, специфичные для сектора, такие как доля товаров, перевозимых в контейнерах.

Прогнозы порта разрабатываются с помощью следующих пяти этапов:

1. Торговый сценарий из главы 4, ценральный прогноз и сценарий пониженного роста, дают детальные прогнозы грузопотоков по типу товаров (NSTR 3 digit level) на региональном уровне в регионе Черного моря. На этом этапе эти грузопотоки относятся к портам, отражая текущие раойны, расположенные вглубь от прибрежной полосы. Следует отметить, что не все грузопотоки из главы 4 включены в состав морских грузопотоков через порты в Черном море, например, исключаются сухопутные потоки между Россией и Украинй или потоки из южной Турции в Азию с использованием портов Средиземного моря. Для детельных потоков по товарам внешний вид также входит в базу данных. Эта информация используется для подсчета на укрупненном уровне объемов по типу внешнего вида (генеральный груз, сухие навалочные, жидкие навалочные грузы) для того или иного порта.
   Результат: прогнозы генерального груза, сухих навалочных и жидких навалочных грузопотоков в 2020 г. по каждому порту, следуя двум торговым сценариям.
2. Расширение существуещей зоны порта, удаленной от прибрежной линии; порт может расширить свою зону, удаленную вглубь от прибрежной линии при снижении приграничных барьеров, при улучшении инфраструктуры зоны, удаленной от прибрежной линии ил если преимущества порта позволяют ему установить более конкурентные расценки. Для каждого порта определяются потенциальные дополнительные грузопотоки на основании торговых сценариев и направлении грузопотоков (например, потоки из Беларуссии для украинских портов или потоки из Дунайских стран для порта Констанца).

Результатt: сценарий дополнительных грузопотоков вследствие расширения существующей зоны, удаленной вглубь от прибрежной полосы.

3. Уровень контейнеризации. В большинстве стран Черного моря существующий уровень контейнеризации товаов очень низкий по сравнению с международными стандартами. Этот фактор совместно со значительным ростом объемом указывает, что доля товаров, транспортируемых в контейнерах, вероятно, увеличится значительно, Однако, неясно, какой уровень контейнеризации может быть достигнут в 2020 г. (среди прочего зависимость от развития перевозок и сооружения и оборудования порта). Таким образом, для уровня контейнеризации приводится два сценария: один высокий сценарий базируется на том, что может перевозиться в контейнерах (например, уровни США и юго-восточной Азии для типов товаров, транспортируемых в регионе) и промежуточный уровень контейнеризации при учете существующего уровня контейнеризации и максимального или мирового уровня контейнеризации.
Результат: два сценария уровня контейнеризации по типу обработки для каждого порта в 2020 г.

4. Для перевода прогнозируемого количества контейнерных тонн в количество TEU необходимо основываться на среднем весе на TEU. Предполагаемый средний вес в 2020 г. зависит от текущего уровня 2005 г. в портах и тенденции снижающегося веса по мере того, как увеличивается доля импорта легких потребительских товаров.
Результат: Изменение среднего тоннажа на TEU в 2020 г.
5. Перегружаемые потоки. Внастоящее время порт Констанца является единственным портом для перегрузки в зоне Черного моря. Однако, эта ситуация может измениться, и требуется расчет уровня перегрузки в 2020 г. Это зависит от количества прямых заходов судов по межконтинентальным маршрутам, перехода от линии перегрузки Меда-Черное море и резервной пропускной способности портов.
Результат: сценарий размера перегружаемых потоков в 2020 г.

Этапы 1-3 необходимы для прогнозирования ширины спектра количества тонн по обрабатываемому типу (генеральный груз, контейнеры, сухие навалочные и жидкие навалочные грузы) для портов. Сценарий пониженного роста торговли и средний уровень контейнеризации соеденяются в сценарии А. Сценарий В состоит из центрального прогноза в совокупноси с высоким или максимальным уровнем товаров, перевозимых в контейнерах. В обоих сценариях предполагается, что зона, распоолженные вглубь от прибрежной полосы порта, не изменится. Этапы 4 и 5 необходимы для прогнозирования ширины спектра количества TEU на порт.

Вопросы предложения

Несомненно, прогноз спроса зависит от развития возможностей порта, такие как инвестирование в инфрастуктуру порта, их операции и сообщение с районами, удаленными от прибрежной полосы. Седовательно, прогнозы следует рассматривать как рыночный потенциал, а не как рост, который будет осуществлен независимо от действий самого порта. Ключевые действия определены в разделах перспектив по странам, на основании оценки портов и потенциала роста. Следует отметить, что это увеличение в пропускной способности и/или продуктивности необходимо осуществлять с целью реализации потенциала роста, как описано в настоящей главе.
Еще один вопрос касается того, что зоны, удаленные от прибрежной полосы или водосборные бассейны в портах совпадают до такой степени, что такие порты следует рассматривать как один для извлечения их рыночного потенциала. Будущая доля на рынке этих портов будет зависить от производительности портов. Такое совпадение водосборных бассейнов будет обсуждено в секциях по странам.

11.2 Общие результаты

В настоящем параграфе будут представлены общие результаты прогнозов в таблице, показывающей результаты по всем портам.
В следующих параграфах будут представлены детальные результаты прогнозов по каждому порту и оценка портов в отношении прогнозируемых объемов, также будут предложены приорететные направления инвестирования средств.
Однако, до того как вдаваться в детали, необходимо рассмотреть несколько вопросов, которые имеют отношение ко всем портам при рассмотрении высокого темпа роста.

Эффективные процедуры

Для всех портов прогнозируются высокие темпы роста, что требует серьезных инвестиций в оборудование для обеспечения обработки растущих грузопотоков.
Однако, инвестиций в оборудование недостаточно. Все участники (министерства, порты, таможня, операторы терминалов, экспедиторские компании, транспортные компании и т.д.) должны сфокусировать свое внимание на раазработке более эффекивных процедур при поддержке программ ICT последнего поколения.

Сообщение с районами, удаленными от прибрежной полосы

Заторы в движении являются главной бедой не только портов в северо-западной Европы, но также это станет главной бедой портов в Черном море, если сообщения с районами, удаленными от прибрежной полосы, не будут модернизированы и подготовлены к ожидаемым транспортным объемам.

Результаты прогнозов для всех портов

Следующие три графика показывают результаты для 2005 г., прогноз на 2020 г., со сценариями A b B.

Таблица 10.1 *Пропускная способность по типу груза, 2005*

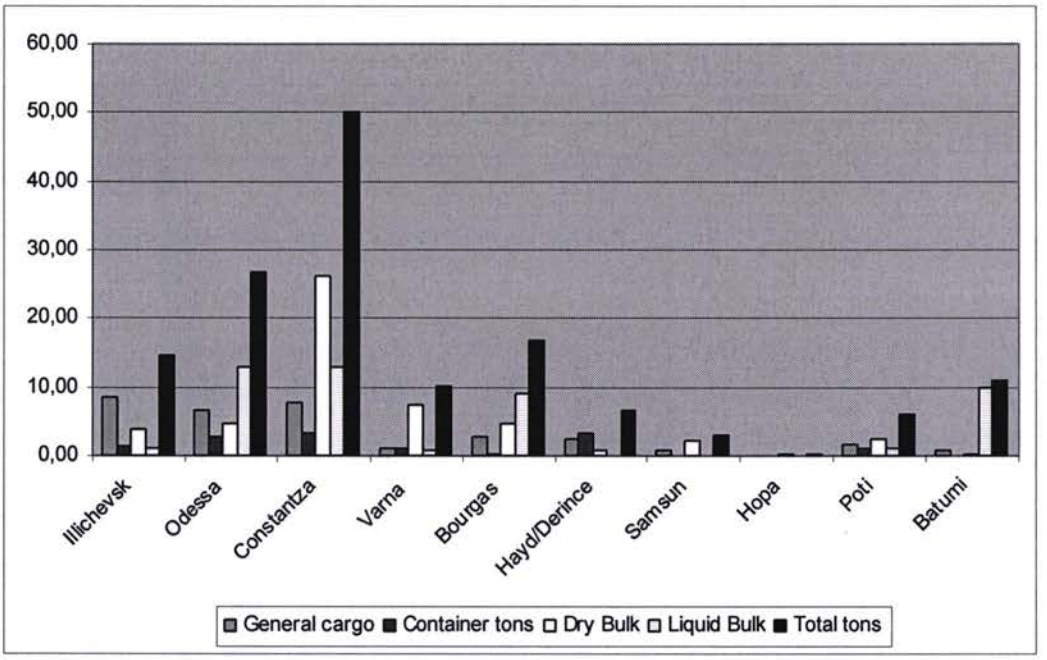


Рисунок 10.2 *Пропускная способность по типу груза, 2020 г. сценарий А*

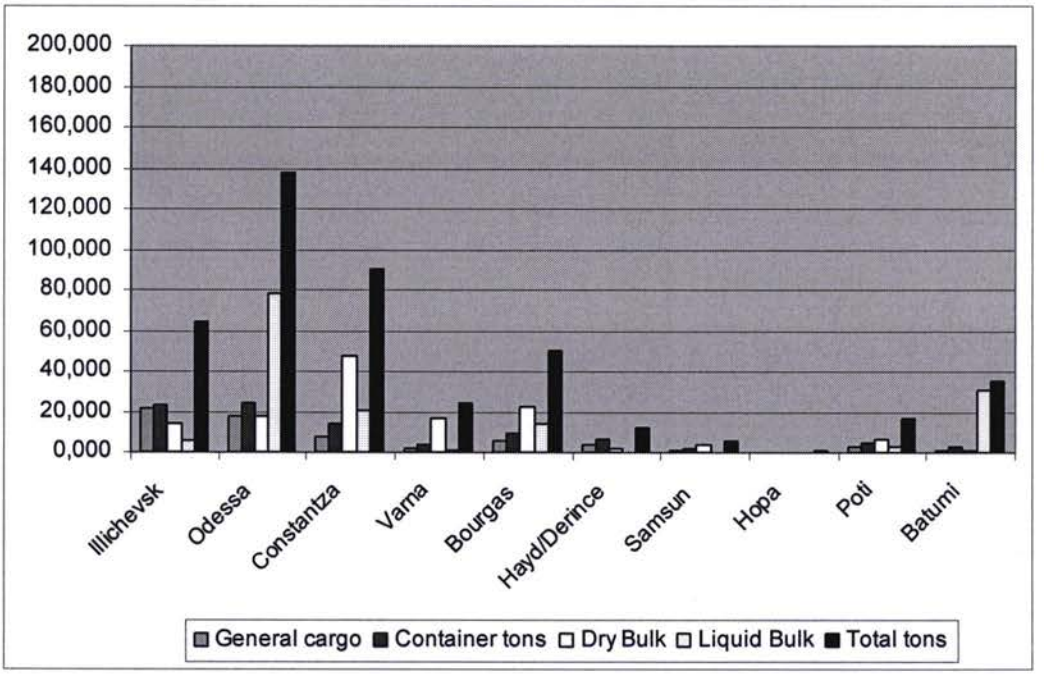
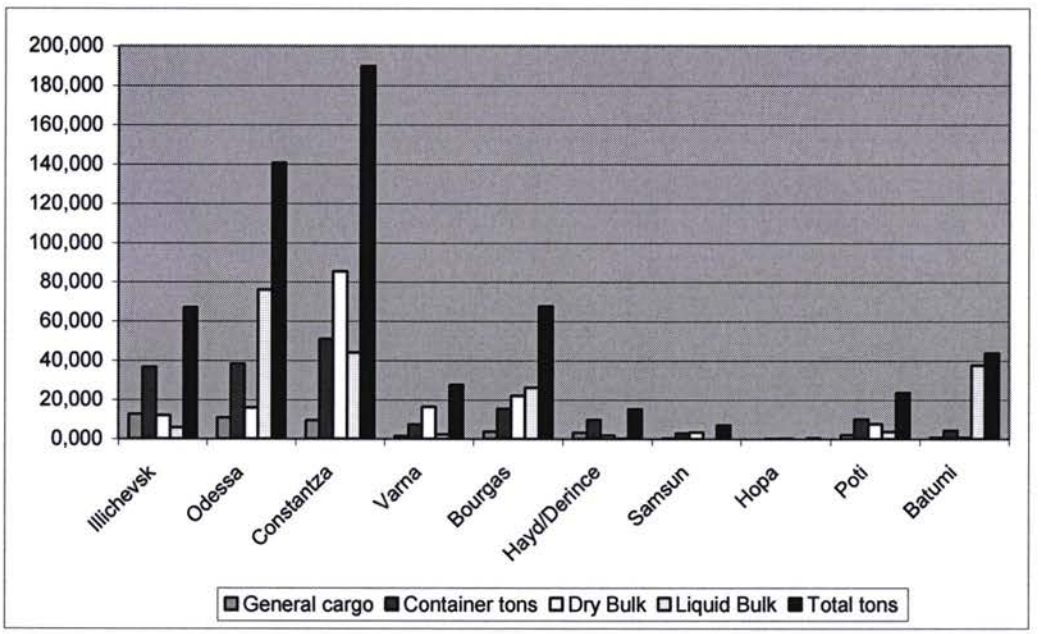
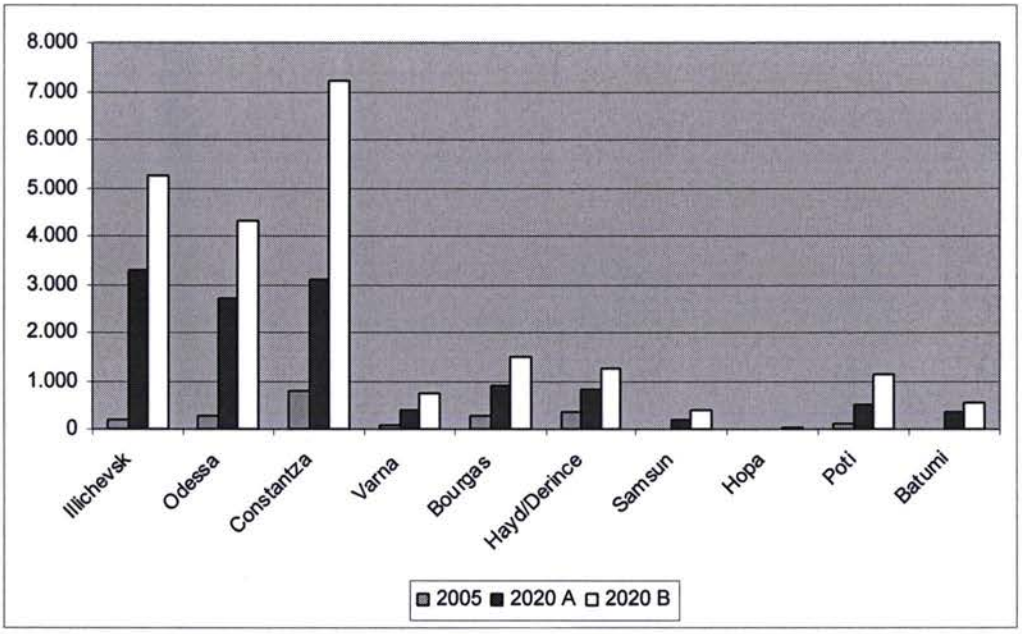


Рисунок 10.3 *Пропускная способность по типу груза, 2020 г. сценарий B*



Следуюший график показывает результаты для контейнеров, измеряемых в TEU.

Рисунок 10.4 *Пропускная способность контейнеров 2005, 2020 гг. сценарий А и 2020 г. сценарий В, х 1000 TEU*



11.3 Перспективы для украинских портов

Настоящее исследование включает порты Иличевск и Одесса в Украине как два основные порта этой страны. Два порта расположены географически близко друг к другу и оба порта обслуживают накладывающиеся друг на друга районы, расположенные вклубь от прибрежной полосы. В настояшем разделе представлены прогнозы по порту на основе доли портов на текущем рынке. Однако, ясно, что индивидуальная доля портов может измениться в будущем в зависимости от производительности порта или его конкурента. Далее следует отметить, что в исследовании не рассматриваются другие украинские порты, и предполагается, что их совокупная доля на рынке устойчива по отношению к доле на рынке порта Одесса и Иличевск.

11.3.1 Потенциал грузового спроса в порту Илличевск

Базовый год для анализа выбран 2005 г. для всех портов, поскольку торговые сценарии основаны на торовой информации за 2005 г. Для 2005 г. используются объемы порта как отправная точка для пронозов. Пронозы представлены для 2020 г. в тоннах по типу обрабатываемого груза и количества TEU.

Ключевые элементы сценария A:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.36, сухих навалочных 3.78 и жидких навалочных 6.06;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 4% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 7 тонн, что равняется текущему среднему весу.

Ключевые элементы сценария B:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза4.62, сухих навалочных грузов 4.01 и жидких навалочных 6.06;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 24% для сухих навалочных грузов и 7% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 7 тонн, что равняется текущему среднему весу.

Таблица 10.1 *Прогноз для порта Иличевск в тоннах и TEU*

	Генеральный груз	контейнер	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	итого
2005 – тонн	8,5 млн	1,4 млн	3,8 млн	1.0 млн	14,7 млн
A 2020 тонн	21,3 млн	23,1 млн	13,5 млн	5,9 млн	63,8 млн
% в год	6.3%	20.7%[1]	8.9%	12.6%	10.3%
B 2020	12,6 млн	36,8 млн	12,0 млн	5,7 млн	67,2 млн
% в год	2.6%	24.5%	8.1%	12.4%	10.6%
2005 TEU		196,000			
A 2020 TEU		3.3 млн			
B 2020 TEU		5.25 млн			

1) growth rates for containerized transport are based on developments in TEU

Наблюдения:

- Общий высокий рост торговли в Украине (11% в год) имеет результатом потенциал высокого роста для порта Иличевск.
- Перевалка не включена на 2020 г., поскольку она требует достаточно свободной мощности. Однако, если будет доступна свободная мощность, Илицевск имеет потенциал как порта перегрузки в Черном море как прямой порт обслуживания из Азии.
- Потенциал роста контейнерной транспортировки (от 20.7% до 24.5% в год) большой, благодаря быстрому росту торговых объемов и эффекту наверстывания из-за низкой доли товаров, перевозимых в контейнерах, в 2005 г.
- Перспективная пропускная способность – от 3.3 до 5.3 млн TEU – несколько выше, чем рассчитанная пропускная способность в 2015/2020 гг. самого порта. Кажется существенным, чтобы все планируемые инвестиции были реализованы, а также необходимо запланировать резервную пропускную способность.
- Перспективный генеральный груз – от 12 до 21 млн тонн – намного превышает планируемую мощность (8 млн), что указывает на необходимость дополнительного инвестирования. Однако, большую часть составляет сталь, которая переместилась в Одессу в последние годы. Следовательно, необходимо тщательно проверять прогнозы.
- Перкспективная пропускная способность сухих навалочных грузов немного превышает собственные расчеты порта, но может быть обоснована при увеличении продуктивности. Это также относится к жидким навалочным грузам.
- Риск того, что не удастся удовлетвовать потенциал спроса, состоит в том, что улучшения пропускной способности и операционные улучшения не будут реализованы достаточно быстро и тем временем появятся альтернативные варианты.
- Порт Иличевск имеет большой потенциал дальнейшего расширения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы. Высокие объемы грузопотоков из Беларуссии и восточной России могут быть транспортированы по Черному морю (прогнозировали в 2020 44 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 111 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ и 48 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ). Даже небольшое увеличение доли на рынке (при конкуренции с портами Балтийского моря и российскими и украинскими портами Черного моря) будет иметь результатом значительный дополнительный объем для порта.
- Для Иличевска необходимы значительные дополнительные инвестиции для удовлетвования его амбиций стать транзитным портом и портом по перегрузке грузов.
-

11.3.2 Потенциал грузового спроса в порту Одесса

Ключевые элементы сценария А:

- Фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.36, сухих навалочных 3.78 и жидких навалочных 6.08;
- Доля контейнеризованных товаров в 2020 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных и 5% для жидких навалочных;
- Средний вес в 2020 г. 9 тонн, что слегка менее текущего среднего веса в 10 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.62, сухих навалочных 4.01 и жидких навалочных 6.06;
- Доля контейнеризованных товаров в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 24% для сухиз навалочных грузов и 7% для жидких навалочных;
- Средний вес в 2020 г. 9 тонн, что слегка менее текущего среднего веса в 10 тонн.

Таблица 10.2 *Прогноз для порта Одесса в тоннах и TEU*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	6,5 млн	2,8 млн	4,6 млн	12,9 млн	26,9 млн
A 2020 тонн	18,1 млн	24,1 млн	17,7 млн	77,7 млн	137,6 млн
% в год	7.0%	16.0%[1]	9.3%	12.7%	11.5%
B 2020	10.7 млн	38,3 млн	15,8 млн	76,0 млн	140,9 млн
% в год	3,4%	19,7%	8.5%	12.5%	11.7%
2005 TEU		288,000			
A 2020 TEU		2.7 млн			
B 2020 TEU		4.3 млн			

1) growth rates for containerized transport are based on developments in TEU

Наблюдения:

- Общий высокий рост торговли для Украины (11% в год) имеет результатом высокий потенциал роста порта Одессы.
- Хотя прогнозы показывают высокий потенциал порта Одессы на рынке, кажется, трудно представить, что порт сможет справиться с такими

большими объемами, при учете ограниченного доступного пространства, расположения в центре города и проблематичного сообщения с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы.

- Рост жидких навалочных грузов даже выше, чем средний торговый рост, и в качестве главного порта для жидких навалочных грузов потенциал порта Одесса на рынке почти 80 млн тонн.
- Потенциал роста контейнерных перевозок (от 16.0% до 19.7% в год) очень высок, благодаря высокому росту торговых объемов и эффекта наверстывания. Эффект наверстывания для Одессы немного ниже, чем для Иличевска ввиду более высокого уровня контейнеризованных товаров в 2005 г. Для Одессы.
- Перевалка не включена на 2020 г., поскольку она требует достаточно свободной мощности. Однако, если будет доступна свободная мощность в порту Одесса как в Иличевске, Одесса имеет потенциал в качестве порта перевалки в Черном море как прямой порт обслуживания из Азии.
- Перспективная пропускная способность контейнеров – от 2.7 до 4.3 млн TEU – немного превышает рассчитанную пропускную способность в 2015/2020 гг. самого порта. Кажется существенным, чтобы все запланированные инвестиции были осуществлены, включая объявленный Одессилмашом терминал с пропускной способностью 2 млн TEU.
- Требуются инвестиции для оптимизации продуктивности контейнерного терминала, оператором которого является HPC.
- Порт Одесса имеет большой потенциал дальнейшего расширения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы. Высокие объемы грузопотоков из Беларуссии и восточной России могут быть транспортироваться по Черному морю (прогнозировали в 2020 44 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 111 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ и 48 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ). Даже небольшое увеличение доли на рынке (при конкуренции с портами Балтийского моря и российскими и украинскими портами Черного моря) будет иметь результатом значительный дополнительный объем для порта.
- Рекомендуется провести реструктуризацию центральной части порта для того, чтобы справиться с рассчитанным увеличением в перевозках контейнеров и генеральных грузов.
- Ввиду ограниченной доступной зоны и ее близости к центру города, для порта рекомендуется сфокусировать свое внимание на обработке чистых грузов, т.е. контейнеров, разнообразных генеральных грузов и, возможно, только несколько определенных видов сухих навалочных грузов. Обработка очень больших объемов жидких навалочных грузов может быть пересмотрена.
- Риск того, что не удастся удовлетвовать потенциал спроса, состоит в том, что улучшения пропускной способности и операционные улучшения не будут реализованы достаточно быстро и тем временем появятся альтернативные варианты.

11.4 Перспективы румынских портов (Констанца)

Порт Констанца в настоящее время является крупнейшим портов в Черном море, он обслуживает зону, расположенную вглубь от прибрежной полосы, которая больше по размеру чем сама Румыния через перевалку и расположение у входа в Дунай. При анализе перевалка была разбита на морскую-речную и внутреннюю перевалку и международную море-море перевалку. Море-река и внутренняя перевалка представлена в составе общего прогноза и международная перевалка добавлена отдельно к этому.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 1.78, сухих навалочных 1.92 и жидких навалочных 1.63;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что равняется среднему весу в 2005 г.
- Прогнозируется, что международная море-море перевалка вырастет с 400 000 TEU в 2005 г. до 1.5. млн. в 2020 г.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.77, сухих навалочных грузов 3.86 и жидких навалочных 3.67;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 20% для сухих навалочных грузови и 10% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что равняется среднему весу в 2005 г.
- Прогнозируется, что международная море-море перевалка вырастет с 400 000 TEU в 2005 г. до 1.5. млн. в 2020 г.

Таблица 10.3 *Прогноз для порта Констанца в тоннах и TEU*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	7,8 млн	3,2 млн	26,1 млн	13,0 млн	50,1 млн
A 2020 тонн	7,8 млн	14,3 млн	47,8 млн	20,7 млн	90,6 млн
% в год	0.0%	9.7%[1]	4.1%	3.1%	4.0%
B 2020	9,6 млн	50,9 млн	85,3 млн	44,1 млн	190 млн

% в год	1.4%	16.0%	8.2%	8,5%	9,3%
2005 перевалка		427,500			
2005 TEU tot		770,000			
A 2020 перевалка		1.5 млн			
A 2020 TEU tot		3,1 млн			
B 2020 перевалка		1.5 млн			
B 2020 TEU tot		7,2 млн			

1) growth rates for containerized transport are based on developments in TEU

Наблюдения:

- Торговые сценарии для Румынии показывают значительные колебание в торговом росте от 4.5 % до 9.5% в год. Подобные значения роста можно встретить для всего роста порта Констанца; разницу можно объяснить торговыми отношениями, не морского характера и исключения такие, как , например, Румыния – Словакия;
- Потенциал роста контейнерных перевозок показывает большой спектр от 3.1 млн до 7.2 млн, что отражает неясность в развитии торговли для Румынии и уровня контейнеризации;
- Прогнозируется, что перевалка будет расти с фактором 3 (7.6% в год), укрепляя позицию порта Констанца как порта перевалки, не ожидая при этом очень высоких, значений роста. Очень высокий рост перевалки не ожидается, поскольку, вероятно, увеличится количество прямых заходов в Черное море, что может иметь результатом подъем конкурирующих портов по перевалке (например, Иличевск или Одесса, Фильос). Помимо конкуренции в Черном море альтернативные порты по перевалке существуют за пределами Черного моря. Прогноз по перевалке имеет широкий спектр, посколку это высоко конкурентный и независимый рынок. Например, если свободная мощность не доступна в порту Констанца, он может легко потерять свою позицию как порта по перевалке;
- Порт Констанца имеет значительный потенциал дальнейшего увеличения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы, особенно если улучшатся условия плавания по Дунаю. Совокупные объемы грузопотоков из Сербии, Венгрии, Молдавии и Словакии (для которых порт Констанца является потенциальным вариантом) прогнозируются в 2020 г. 23 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 47 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ and 29 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ. Увеличение текущей доли на

рынке для порта Констанца в этих потоках позволит получить значительный дополнительный объем для порта.

- Рассчитанная пропускная способность порта в 2020 г. (около 5 млн TEU) попадает в спектр перспективной пропускной способности контейнеров (от 3.1 до 7.2 млн TEU). Поэтому кажется существенным, чтобы все планируемые инвестициит были реализованы, и некоторая резервная мощность была также запланирована.
- Порт кажется, по крайней мере теоретически, имеет возможности обрабатывать перспективные от 90 до 190 млн тонн.
- Бассейн к северу от пассажирского терминала может быть развит в шлюпочную гавань / общественную зону, для получения средств для других инвестиций.
- Есть возможность оптимизировать эффективность контейнерных терминалов на причалах 44 и 51 – 52 путем щамены причального и складского оборудования
- Отмечено, что морской и речной транпорт в настоящее время отделены, хотя можно рассмотреть возможность соединить их для достижения более высокой продуктивности
- В случае если Констанца намеревается стать контейнерным центром, рекомендуется запланировать достаточно резерной пропускной способности контейнеров.
- Транспортировка в районы, расположенные вглубь от прибрежной полосы, по Дунаю требует дополнительных инвестиций, чтобы Констанца мог конкурировать с портами Западной Европы по транспортировке в Центральную Европу.

11.5 Перспективы болгарских портов

Варна и Бургас являются двумя самыми важными портами Болгарии и вместе они покрывают 85% морских перевозок в и из Болгарии. Два порта имеют сильное наложение зон, расположенных вглубь от прибрежной полосы, и могут рассматриваться как конкурирующие порты за большую часть зон, расположенных вглубь от прибрежной полосы в Болгарии. На будущее конкурентное положение Бургаса и его доля на рынке по сухим навалочным и контейнерным перевозкам, вероятно, увеличится, поскольку порт имеет более благоприятные судоходные условия и условия районов, расположенных вглубь от прибрежной линии. Для порта Варна регионы, окружающие порт, остаются очень важной частью районов, расположенных вглубь от прибрежной полосы. Доля на рынке других болгарских портов считается стабильной.

11.5.1 Потенциал грузового спроса в порту Варна

Ключевые элементы сценария A:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 3.00, сухих навалочных 2.28 и жидких навалочных 1.59;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже текущего высокого значения 12 тонн.

Ключевые элементы сценария B:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.00, сухих навалочных грузов 2.60 и жидких навалочных 3.10;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 66% для генеральных грузов, 21% для сухих навалочных грузови и 7% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже текущего высокого значения 12 тонн.

Таблица 10.4 *Прогноз для порта Варна в тоннах и TEU*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	1,1 млн	1,0 млн	7,4 млн	0.8 млн	10,2 млн
A 2020 тонн	2,2 млн	4,0 млн	16,4 млн	1,2 млн	23,8 млн
% в год	4.9%	11.1%[1]	5.5%	3.0%	5.8%
B 2020	1,5 млн	7,4 млн	16,4 млн	2,3 млн	27,6 млн
% в год	2.3%	15.6%	5.5%	7.5%	6.8%
2005 TEU		84,100			
A 2020 TEU		406,000			
B 2020 TEU		740,000			

1) growth rates for containerized transport are based on developments in TEU

Наблюдения:

- Общий рост порта Варна значителен, посокльку текущие объемы 10 млн тонн прогнозируется для увеличения объемов от 23 до 28 млн тонн.
- Текущие контейнерные объемы небольшие, но ежегодный темп роста от 11% до 15,6% имеет результатом значительный потенциал на рынке объемов от 400 до 740 тысяч TEU в 2020 г.
- Риск того, что не удастся удовлетвовать потенциал спроса, состоит в том, что улучшения пропускной способности и операционные улучшения не будут реализованы достаточно быстро и тем временем появятся альтернативные варианты.
- Объемы в порту Варна слишком незначительные, чтобы иметь возможность выступать в качестве порта по перевалке;
- Потенциал порта Варны увеличения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы за пределами Болгарии, ограничен. Межконтинентальные торговые объемы в востоко-западном коридоре, обслуживающем Сербию и Македонию относительно небольшие (прогноз на 2020 г. 0.8 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 1.3 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ and 1.1 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ).
- В общем, следует отметить, что порт Варна испытывает сильную конкуренцию особенно со стороны порта Констанца, а также греческих и турецких портов. В такой конкурентной среде отсутсвие производительности в порту Варна может легко закончиться потерей доли на рынке.
- Потенциал рынка – от 24 до 28 млн тонн – должен быть реализован в высоко конкурентной среде.
- С целью увеличения продуктивности будет предпочтительно, если эксплуатация порта будет передана частным операторам на базе лизингового соглашения.
- Рассчитанная пропускная способность контейнеров порта на 2020 г. (около 466,000 TEU) приближается к нижней границе спекта перспективной контейнерной пропускной способности (от 406,000 до 740,000 TEU). Поэтому, кажется необходимым, чтобы все запланированные инвестиции были реализованы, а также необходимо запланировать резервную пропускную способность.
- Требуются инвестиции для нового контейнерного терминала и зернового терминала, который будет построен прямо внутри озера.
- Эти новые нововведения должны быть реализованы как можно скорее, чтобы успеть за предполагаемым ростом.
- Требуются средства для дноуглубительных работ, важнейшее значение для порта Варна имеет обеспечение безопасной навигации по каналам , а также обеспечение возможности для судов с большой осадкой заходить в порт.
- Эффективность операций с генеральным грузом и сухими навалочными грузами должна быть улучшена, возможно, путем замены устаревшего оборудования.

11.5.2 Потенциал грузового спроса в порту Бургас

Ключевые элементы сценария A:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 4.23, сухих навалочных 5.24 и жидких навалочных 1.59;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 10% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже чем текущее высокое значение 12 тонн.

Ключевые элементы сценария B:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 4.23, сухих навалочных грузов 5.97 и жидких навалочных 3.09;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 20% для сухих навалочных грузови и 10% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 10 тонн, что ниже текущего высокого значения 12 тонн.

Таблица 10.5 *Прогноз для порта Бургас в тоннах и TEU*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	2,8 млн	0,3 млн	4,6 млн	9,1 млн	16,5 млн
A 2020 тонн	5,7 млн	8,9 млн	22,1 млн	13,8 млн	50,5 млн
% в год	5.5%	26.4%[1]	11.0%	2.8%	7.7%
B 2020	3,9 млн	15,4 млн	22,1 млн	26,3 млн	67,7 млн
% в год	2.8%	31.2%	11.1%	7.4%	9.9%
2005 TEU		288,000			
A 2020 TEU		891,000			
B 2020 TEU		1.5 млн			

1) growth rates for containerized transport are based on developments in TEU

Наблюдения:

- В настоящее время порт Бургас является основным портом лдя жидких навалочных грузов в Болгарии, но он имеет хороший потенциал на рынке, а также может стать главным портом по сухим навалочным грузам и

контейнерам. Потенциал на рынке для перевозок навалочных грузов и контейнеров настолько значительный, что становится более привлекальным пунктом назначения для крупных судов и прямых заходов.

- Потенциал роста контейнерных перевозок (от 26,4% до 31,2% в год) значителен, что частично отражает низкие текущие контейнерные объемы. Высокий рост вызван совокупностью эффекта наверстывания, в направлении более «нормального» уровня контейнеризованнных товаров, высокий темп роста торговли для Болгарии и высокая доля рынка для Бургаса в болгарских районах, расположенных вглубь от прибрежной полосы.
- Потенциал порта Бургас увеличения существующей зоны, расположенной вглубь от прибрежной полосы за пределами Болгарии, ограничен. Межконтинентальные торговые объемы в востоко-западном коридоре, обслуживающем Сербию и Македонию относительно небольшие (прогноз на 2020 г. 0.8 млн тонн ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, 1.3 млн тонн СУХИХ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ and 1.1 млн тонн ЖИДКИХ ГРУЗОВ).
- Порт Бургас, как и порт Варна, испытывает сильную конкуренцию особенно со стороны порта Констанца, а также греческих и турецких портов. В такой конкурентной среде отсутсвие производительности в порту Варна может легко закончиться потерей доли на рынке.
- Причалы вдоль северного волноотвода могут быть развиты в шлюпочную гавань.
- Рекомендуется, чтобы новый контейнерный терминал был построен как можно ранее.
- Эффективность операций с генеральным грузом может быть улучшена значительно, возможно, путем замены устаревшего оборудования.
- Должны быть доступны средства для дальнейших инвестиций в новые терминалы для генеральных грузов.
- Сообщение с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы, также требует значительных инвестиций.

11.6 Перспективы турецких портов

Турецкие порты Хайдарпаса, Деринсе, Самсун и Хопа входят в состав настоящего исследования. Порт Хайдарпаса представляет собой особый случай, поскольку уже вынесено решение о его закрытии. В настоящем исследовании предполагается, что потенциал на рынке будет на стороне порта Деринсе после того как будет установлено новое контейнерное оборудование. Далее, следует отметить, что эти порты покрывают только небольшую часть общего рынка морских транспортировок Турции. Из-за конкурентной среды невозможно делать прогноз по порту, вместо этого были выполнены прогнозы по региону. Для самих портов это можно толковать как рост перевозок в стабильных рыночных условиях; это означает, что доля рынка порта в 2020 г. схожа с долей в 2005 г.

11.6.1 Потенциал грузового спроса в порту Хайдарпаса и Деринсе

Зона Деринсе и Хайдарпасе, расположенная вглубь от прибрежной линии, состоит из западной Турции и части Средней Турции. Прогнозируемый рост основан на развитии торговли в и из административных регионов в этих частях Турции.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 1.70, сухих навалочных 1.85 и жидких навалочных 1.28;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 65% для генерального груза, 24% для сухих навалочных грузов и 17% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 2.22, сухих навалочных грузов 2.31 и жидких навалочных 1.85;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 73% для генеральных грузов, 29% для сухих навалочных грузови и 19% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 10.6 *Прогноз для портов Хайдарпаса и Деринсе*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	2.4 млн	3.4 млн	0.8 млн	0.06	6.8 млн
А 2020 тонн	3.3 млн	6.7 млн	1.6 млн	0.08	11.7 млн
% в год	2.1%	6.0%[1]	4.2%	1.7%	3.7%
В 2020	3.4 млн	9.9 млн	1.8 млн	0.1	15.3 млн
% в год	2.2%	8.8%	5.3%	4.0%	5.5%
2005 TEU		350,000			
А 2020 TEU		841,000			
В 2020 TEU		1,241,000			

Наблюдения:

- Общий рост грузопотоков для региона от 3.7% до 5.5% в год. Это имеет результатом то, что для региона Черного моря скромный фактор роста от 1.72 до 2.23 для суммарных объемов.
- Самый высокий рост наблюдается в контейнерных перевозках с ежегодным темпом роста от 6.0% и 8.8% (фактор роста 2.41 и 3.55).
- Необходимо опять подчернуть конкурентную ситуацию с портами-конкурентами в Средиземном, Мраморном и Черном морях.
- Не требуются инвестиции в порт Хайдарпаса, поскольку через несколько лет порт будет развит в шлюпочную гавань.
- Порт Деринсе будет скоро приватизирован, потребуется новый оператор для инвестирования в новый контейнерный терминал.
- В некоторых частях терминала требуется выполнить новое покрытие, особенно в зоне парковки автомобилей.
- Требуются значительные инвестиции в причальное и складское оборудование.

11.6.2 Потенциал грузового спроса в порту Самсун

Зона Самсуна, расположенная вглубь от прибрежной линии, состоит из международных грузопотоков из северной и центральной Турции и международных грузопотоков из южной и центральной турции в регион Черного моря. Прогнозируемый рост основан на развитии торговли в опередеренных направлениях.

Ключевые элементы сценария A:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 2.01, сухих навалочных 1.76 и жидких навалочных 1.69;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария B:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 2.63, сухих навалочных грузов 2.21 и жидких навалочных 2.43;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 76% для генеральных грузов, 28% для сухих навалочных грузови и 20% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 10.7 *Прогноз для Самсуна*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого

2005 – тонн	0.82 млн	0 млн	2.2 млн	0.03 млн	3.1 млн
A 2020 тонн	0.82 млн	1.4 млн	3.3 млн	0.05 млн	5.6 млн
% в год	0.0%	n.a.	2.7%	3.2%	4.1%
B 2020	0.52 млн	3.0 млн	3.5 млн	0.07 млн	7.1 млн
% в год	-3.0%	n.a.	3.1%	4.5%	5.8%
2005 TEU		0			
A 2020 TEU		177,000			
B 2020 TEU		378,000			

Наблюдения:

- Общий рост грузопотоков, интересных для Самсуна от 4.1% до 5.8% в год. Это имеет результатом фактор роста от 1.83 до 2.32 для суммарных объемов. Рост сухих навалочных грузов и жидких навалочных грузов 3 до 4% в год и рост генерального груза сильно зависит от развития контейнеризованных перевозок;
- Потенциальный рост контейнеризованных перевозок для Самсуна не может быть представлен в % или через фактор роста, поскольку потоки контейнеров в 2005 г. равнялись нулю. Если Самсун также способен занять свою текущую долю на рынке по контейнеризованным товарам, то потенциал рынка для порта от 175 до 370 тысяч TEU;
- Порту Самсун приходится конкурировать с другими портами в Черном море вдоль побережья, такими как Трабзон, Гиресун или Зонгульдак. Кроме того, порту Самсун приходится конкурировать с крупными Средиземноморскими портами за потоки из северной Турции в пункты назначения, находящиеся не в Черном море.
- Порт Самсун также вскоре будет приватизирован, вскоре будет завершено строительство нового терминала для железнодорожных паромов со станцией по смене тележек.

11.6.3 Потенциал грузового спроса в порту Хопа

Зона Хопа, расположенная вглубь от прибрежной полосы, состоит из международных грузопотоков из северо-восточной Турции и международных грузопотоков из юго-восточной Турции в регион в Черном море.
Прогнощируемый рост основывается на развитии торговли по определенным направлениям.

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 1.74, сухих навалочных 1.60 и жидких навалочных 1.36;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 2.28, сухих навалочных грузов 2.0 и жидких навалочных 1.96;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 76% для генеральных грузов, 24% для сухих навалочных грузови и 20% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 10.8 *Прогноз для порта Хопа*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	0.029 млн	0 млн	0.27 млн	0.015 млн	0.310 млн
A 2020 тонн	0.026 млн	0.090 млн	0.36 млн	0.019 млн	0.498 млн
% в год	-0.9%	n.a.	2.1%	1.7%	3.2%
B 2020	0.016 млн	0.190 млн	0.40 млн	0.019 млн	0.629 млн
% в год	-3.9%	n.a.	2.8%	1.5%	4.8%
2005 TEU		0			
A 2020 TEU		11,000			
B 2020 TEU		23,700			

Наблюдения:

- Общий рост грузопотоков, интересных для Хопа от 3.2% до 4.8% в год. Это имеет результатом фактор роста от 1.6 до 2.0 для суммарных объемов. Рост сухих навалочных грузов и жидких навалочных грузов 2 до 3% в год и рост/спад генерального груза сильно зависит от развития контейнеризованных перевозок;

- Потенциальный рост контейнеризованных перевозок для Хопа не может быть представлен в % или через фактор роста, поскольку потоки контейнеров в 2005 г. равнялись нулю. Если Хопа также способен занять свою текущую долю на рынке по контейнеризованным товарам, то потенциал рынка для порта от 11 до 24 тысяч TEU;
- Порту Хопа приходится конкурировать с другими портами в Черном море вдоль побережья, такими как Рице и Трабзон. Кроме того, порту Хопа приходится конкурировать с крупными Средиземномосркими портами за потоки из северо-восточной Турции в пункты назначения, находящиеся не в Черном море.
- Порт является частным портом, приоритет инвестиций определяется владельцем. .
- Основываясь на анализе, можн заключить, что возможно оптимизировать эффективность порта.

11.7 Перспективы для грузинских портов

Зоны грузинских портов Поти и Батуми, находящаяся вглубь от прибрежной полосы, налагаются друг на друга, и оба порта имеют Грузию, Армению и Азербайджан в качестве их прямых зон, расположенных вглубь от прибрежной полосы. Крупный потенциальный рынок или дополниельная удаленная зона расположена за Каспийским морем, хотя текущие объемы грузптоков, следующие по этому маршруту, все еще скромные. Порты Поти и Батуми различаются по специализации. В настоящее время порт Батуми является, прежде всего, портом для жидких навалочных грузов.

11.7.1 Потенциал грузового спроса в порту Поти

Ключевые элементы сценария A:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 2.68, сухих навалочных 2.77 и жидких навалочных 3.20;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 4% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что ниже текущего значения в 10 тонн.

Ключевые элементы сценария B:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.92, сухих навалочных грузов 3.88 и жидких навалочных 3.97;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 75% для генеральных грузов, 31% для сухих навалочных грузови и 4% для жидких навалочных грузов;

- Средний вес одного TEU в 2020 г. 9 тонн, что ниже текущего значения в 10 тонн.

Таблица ***10.9*** *Прогноз для порта Поти в тоннах и TEU*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	1.6 млн	1.0 млн	2.5 млн	1.0 млн	6.1 млн
A 2020 тонн	2.7 млн	4.7 млн	6.7 млн	3.1 млн	17.2 млн
% в год	3,4%	11,2%[1]	6.9%	8.0%	7,1%
B 2020	2.2 млн	10.2 млн	7.7 млн	3.8 млн	23.9 млн
% в год	2.0%	17.2%	7.8%	9.6%	9.5%
2005 TEU		106,000			
A 2020 TEU		518,000			
B 2020 TEU		1,141,000			

1) growth rates for containerized transport are based on developments in TEU

Наблюдения:

- Общий рост порта Поти значительный с темпом роста от 7,1% до 9.5% вг год;
- Текущие контейнерные объемы небольшие, но ежегодный темп роста от 11% до 17% имеет результатом значительный потенциал рынка объемов от 500 тысяч до 1.1 миллиона TEU in 2020 г.;
- Хорошей возможностью для грузинских портов может стать расширения их зоны, находящейся вглубь от причальной линии по маршруту Каспийского моря. торговые объемы в этом коридоре из Туркменистана, Узбекистана и особенно Казахстана уже высокие, но ожидается, что грузоптоки из этих стран вырастут высокими темпами. Прогнозируемые объемы торговли в 2020 г. для этой потенциальной удаленной зоны огромные 11.4 млн тонн генеральных грузов, 68 млн тонн сухих навалочных and 206 млн тонн жидких навалочных грузов. Отсюда исключаются нерелевантные отношения для портов Грузии такие как Казахстан - Россия.
- Поти обработал в 2005 г. около 106,000 TEU and in 2007 185,000 TEU. Перспективная пропускная способность контейнеров порта на 2020 г. колеблется от 518,000 до 1.1 млн TEU. Поэтому кажется необходимым развитие новых контейнерных терминалов в новой зоне в 400 га.

- Предполагается развитие нового бассейна к северу от существующего, этто необходимо выполнить так, чтобы осталось достаточно пространства для будущего расширения и чтобы суда с глубокой осадкой могли швартоваться у причалов.
- Операционная эфективность у существующих причалов может быть оптимизирована путем замены устаревшего оборудования и размещения ж/д путей не у причалов.
- Требуются значительные инвестиции в новое оборудование по обработке контейнеров, генерального груза, сухих и жидких навалочных грузов.

11.7.2 Потенциал грузового спроса в порту Батуми

Ключевые элементы сценария А:

- фактор роста (2020 объем/ 2005 объем) для генерального груза 2.68, сухих навалочных 2.82 и жидких навалочных 3.20;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 50% для генерального груза, 15% для сухих навалочных грузов и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Ключевые элементы сценария В:

- Фактор роста (2020 объем / 2005 объем) для генерального груза 3.92, сухих навалочных грузов 3.94 и жидких навалочных 3.97;
- доля товаров, перевозимых в контейнерах, в 2020 г. 72% для генеральных грузов, 24% для сухих навалочных грузови и 5% для жидких навалочных грузов;
- Средний вес одного TEU в 2020 г. 8 тонн.

Таблица 10.10 *Прогноз для порта Батуми в тоннах и TEU*

	Генеральный груз	Контейнеры	Сухие навалочные	Жидкие навалочные	Итого
2005 – тонн	0,8 млн	0 млн	0,3 млн	10,0 млн	11,1 млн
A 2020 тонн	1,1 млн	2,8 млн	0,7 млн	30,4 млн	35,0 млн
% в год	2,0%		6.0%	7.7%	8.0%
B 2020	0.9 млн	4,5 млн	0,9 млн	37,6 млн	44,0 млн
% в год	0,6%		7,6%	9,2%	9.6%
2005 TEU		0			
A 2020		349,000			

TEU					
В 2020 TEU		560,000			

Наблюдения:

- В настоящее время порт Батуми является основным портом в Грузии по обработке жидких навалочных грузов, и прогнозируется, что объемы жидких навалочных грузов вырастут значительно с 10 млн тонн до 30 – 37 млн тонн.
- Хотя порт Батуми не имел контейнерных перевозок в 2005 г., прогноз показывает, что существует потенциал на рынке от его существующей зоны, удаленной от причала от 350 до 560 тысяч TEU.
- Хорошей возможностью для грузинских портов может стать расширения их зоны, находящейся вглубь от причальной линии по маршруту Каспийского моря. торговые объемы в этом коридоре из Туркменистана, Узбекистана и особенно Казахстана уже высокие, но ожидается, что грузопотоки из этих стран вырастут высокими темпами. Прогнозируемые объемы торговли в 2020 г. для этой потенциальной удаленной зоны огромные 11.4 млн тонн генеральных грузов, 68 млн тонн сухих навалочных and 206 млн тонн жидких навалочных грузов.
- Новый инвестор в контейнерные терминалы в Батуми нацелен на пропускную способность 300,000 TEU. Это нижний предел перспективной пропускной способности в 2020 г.. которая колеблется от 349,000 до 560,000 TEU. Встает вопрос, имеет ли Батуми достаточно пространство, чтобы обработать этот объем.
- Необходимо принять меры по снижению влияния Тжагуна, чтобы снизить время простоя порта.
- Операции по обработке генерального груза и сухих навалочных грузов может быть оптимизирована путем реструктуризации зоны складирования и замены устаревшего оборудования.

11.8 Потенциальные критические точки: Турецкие проливы (Стамбулский пролив и пролив Канаккале)

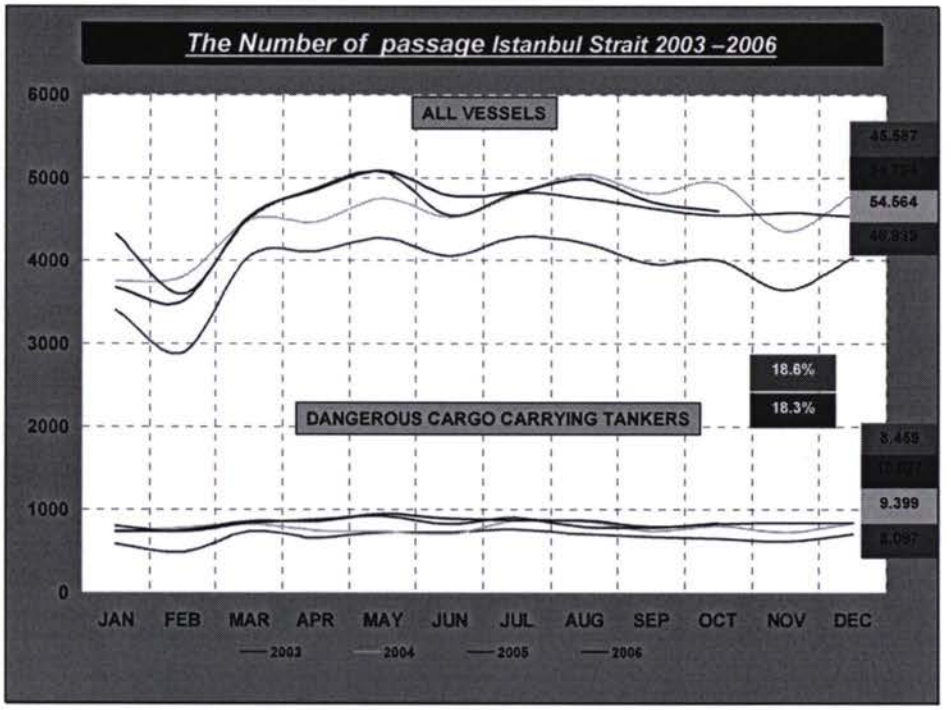
В предыдущей части прогнозы перевозок были сделаны, при этом не учитывались критические параметры, связанные с морскими перевозками по Турецким проливам. Однако, по мнению консультантов, что эта потенциальная проблема может, по крайней мере, быть упомянута в отчете, поскольку последствия для портов в Черном море могут быть огромными.

Проблема

При рассмотрении перспектив для портов в Черном море необходимо упомянуть вопрос с проливом Босфор. Вопрос связан с тем, что Турецкие Проливы представляют собой потенциальные критические параметры для судов, направляющихся в Черное море или возвращающихся из него.

С 1936 г., когда была подписана Конвенция в Монтро, количество судов, проходящих через Турецкие проливы (Стамбулский и Канаккале Проливы) увеличилось в 10 раз, при этом ежедневно количество людей, переещающихся по обе стороны Стамбульского Проливы составляет свыше 2.5 млн. Кроме того, каждый день более 20 танкеров с нефтью и опасными грузами проходят по Турецким Проливам.

На следующем графике показано количество судов, проходящих по Турецким проливам..



Ключевой вопрос состоит в том, что при том что Проливы, заключая пролив Дарданеллы на южной конце и Босфор на северном, полностью окружены турецкой территорией – Босфор проходит по центру мегаполиса, сегодняшнего Стамбула, - тем не менее, они связывают иным образом изолированные государства на Черном море со Средиземноморьем и, для одной из мировых основных держав, России, составляют ее главное морское сообщение с внешним миром.

Пролив Босфор не легко проходить судам. Танкеры, перевозящие опасные грузы, могут иметь длину более 250 м, должны проходить узкие повороты, один из которых располаается там, где ширина пролива составляет менее 700 м.

Следует отметить, что в течение последних лет Турция внедрила системы управления движением судов последнего поколения, которые оказывают позитивное влияние на пропускную способность Проливов, но несмотря на такие системы, остается нерешенным вопрос, смогут ли Проливы справиться с ожидаемым ростом.

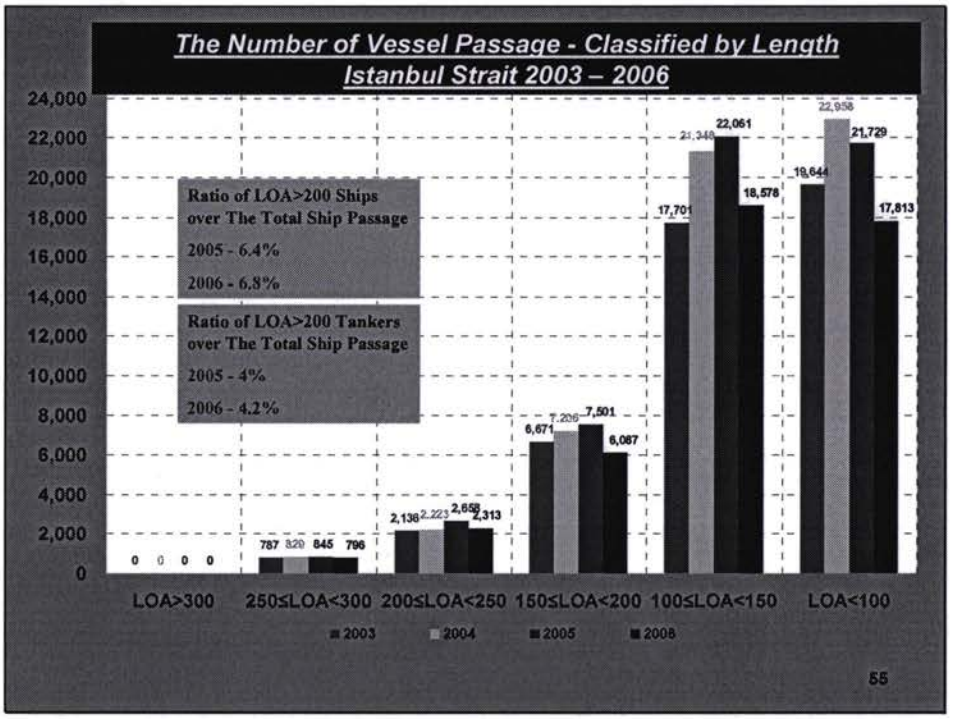
Возможные последствия для портов в Черном море

Если из-за увеличения движения, Проливы станут критическим параметром, это может иметь сурьезные последствия для портов в Черном море. Особенно

дял портов, которые имеют намерение стать крупными транзитными портами и портами по перевалке в регионе.

Увеличивающееся время задержки и ограниченный размер судов могут иметь следующие последствия:

- Для прямх заходов будут использоваться суда ограниченного размера (в настоящее время суда до 5,000 TEU заходят в порт Констанца, Одесса и Иличевск, и ожидается, что эти порты смогут принимать суда грузовместимостью 9,000 TEU в будущем) (см. Также график ниже)
- Негативное влияние на конкурентноспособное положение портов в Черном море по сравнению с портами в северо-западной Европе
- Возможная центральная роль Турции как основной зоны по перевалке для Черного моря.



Решения

Частичное решение лежит в переходе от морских перевозок нефти и газа к прокладке трубопроводов, таким образом снижая количество судов, которые должны пересекать Проливы. Следовательно, нефть и натуральный газ из Центральной Азии и Азербайджана должен доходить до моря по предполагаемым трубопроводам. В качестве примера можно привести

трубопровод Баку-Тбилиси-Цейхан, который недавно был завершен. Этот трубопровод способен пропускать 1 миль баррелей в день Каспийской сырой нефти на рынки, не задействуя Танкерные перевозки через Босфор.

Еще одно решение, над которым Турция работает, является строительстов сухопутных мостов для груза с севера и юга. Идея состоит в развитии портов, таких как Фильос и эффективном ж/д сообщении медлу этими портами на побережье Черного моря и портам в южной Турции для принятия грузов из России / Украины для Дальнего Востока и далее, при этом снижая перевозки через Босфор. Это решение может показаться нецелесообразным с экономической точки зрения на первый взгляд, но может стать необходимым выходом из ситуации, когда скопление движения в Проливах на самом деле начнет влиять на ситуацию на рынке.

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

12 ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ПОРТОВ

Настоящий проект финансируется Европейским Союзом

ОБЗОР

[t/y/m]	Benchmark	Best of Ports	Burgas	Varna	Constanta	Illichevsk	Odessa	Batumi	Poti	Derince	Hopa	Haydarpasa	Samsun
Containers	*9,000*	*7,440*	*1,576*	*1,970*	*7,342*	*7,440*	*5,456*	*N/A*	*4,521*	*N/A*	*N/A*	*3,928*	*N/A*
General Cargo	5,000	4,510	137	812	958	4,510	2,989	1,892	1,686	1,387	small	small	627
Dry Bulk	7,000	4,582	3,441	2,039	4,582	4,027	2,471	1,322	2,671	2,439	1,358	small	1,580
Liquid Bulk	12,000	15,215	9,734	4,711	5,737	5,162	13,278	15,215	6,960	small	small	N/A	small

[TEU/y/m]	Benchmark		Burgas	Varna	Constanta	Illichevsk	Odessa	Batumi	Poti	Derince	Hopa	Haydarpasa	Samsun
2005	900	TEU/y/m	247	140	581	585	352	N/A	290	N/A	N/A	370	N/A
2006	900	TEU/y/m		157	776	866	482	N/A	348	N/A	N/A	402	N/A
2007	900	TEU/y/m				1,373	638	N/A	506	N/A	N/A		N/A

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

Украина

Port of Illichevsk Ukraine	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput [2007 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers		336		1.46	1.99	2.50	2.50	7,440					
General Cargo		1,164		8.54	6.46	5.25	5.25	4,510					
Ro-Ro and Rail Ferry (incl weight wagons)		700											
General Cargo & Containers		2,200		10.00	8.45	7.75	7.75	3,523					
General Cargo & Containers		2,200		10.00	8.45	7.75	7.75	3,523					
Dry Bulk		1,500		3.89	5.26	6.04	6.04	4,027					
Total Dry Cargo		3,700		13.89	13.72	13.79	13.79	3,727					
Total Dry Cargo		3,700		13.89	13.72	13.79	13.79	3,727					
Liquid Bulk		290		0.99	1.25	1.50	1.50	5,162	3.23				
Total Cargo	29	3,990		14.88	14.97	15.29	15.29	3,831			39%		

Port of Odessa Ukraine	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput [2007 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	3	820	2.26	2.85	3.69	4.47	4.47	5,456					
General Cargo	15	2,500	7.40	6.54	7.10	7.47	7.47	2,989					
Ro-Ro and Rail Ferry	none	none	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00						
General Cargo & Containers	18	3,320	9.66	9.39	10.78	11.95	11.95	3,598					
General Cargo & Containers	18	3,320	9.66	9.39	10.78	11.95	11.95	3,598					
Dry Bulk	9	1,600	2.72	4.63	4.31	3.95	3.95	2,471					
Total Dry Cargo	27	4,920	12.38	14.02	15.10	15.90	15.90	3,232					
Total Dry Cargo	27	4,920	12.38	14.02	15.10	15.90	15.90	3,232					
Liquid Bulk	7	1,165	18.17	12.82	12.91	15.47	15.47	13,278	25.5				
Total Cargo	34	6,085	30.55	26.85	28.01	31.37	31.37	5,155					

Румыния

Port of Constanza (Romania	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	6	1,337	3.88	6.93	9.82	9.82	7,342					
General Cargo	38	6,816	9.10	7.81	6.53	6.53	958					
Ro-Ro and Rail Ferry	1	255										
General Cargo & Containers	45	8,408	12.98	14.74	16.34	16.34	1,944					
General Cargo & Containers	45	8,408	12.98	14.74	16.34	16.34	1,944					
Dry Bulk	24	5,699	26.10	26.11	26.11	26.11	4,582					
Total Dry Cargo	69	14,107	39.08	40.85	42.46	42.46	3,010					
Total Dry Cargo	69	14,107	39.08	40.85	42.46	42.46	3,010					
Liquid Bulk	8	2,559	11.36	13.02	14.68	14.68	5,737					
Total Cargo	77	16,666	50.43	53.87	57.14	57.14	3,429	120	4,952			10,879

Настоящий проект финансируется Европейским Союзом

Болгария

Port of Varna Bulgaria	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	5	599	0.98	1.04	1.18	1.18	1,970					
General Cargo	3	798	0.60	0.60	0.65	0.65	812					
Rail Ferry	not included	not included	0.41	0.46	0.38	0.38		3	104		451	3,608
General Cargo & Containers	8	1,397	2.00	2.10	2.20	2.20	1,577					
General Cargo & Containers	8	1,397	2.00	2.10	2.20	2.20	1,577					
Dry Bulk	23	3,301	6.97	7.37	6.73	6.73	2,039					
Total Dry Cargo	31	4,698	8.97	9.47	8.93	8.93	1,902					
Total Dry Cargo	31	4,698	8.97	9.47	8.93	8.93	1,902					
Liquid Bulk	1	200	0.53	0.79	0.94	0.94	4,711					
Total Cargo	32	4,898	9.49	10.26	9.88	9.88	2,016		1,360			7,261

Port of Bourgas Bulgaria	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers		200	0.30	0.32		0.32	1,576					
General Cargo		1,882	0.27	0.26		0.26	137					
Ro-Ro		220	0.07	0.06		0.06	282					
General Cargo & Containers	6	2,082	0.64	0.63		0.63	305					
General Cargo & Containers	6	2,082	0.64	0.63		0.63	305					
Dry Bulk	4	1,332	4.86	4.58		4.58	3,441					
Total Dry Cargo	10	3,414	5.50	5.22		5.22	1,528					
Total Dry Cargo	10	3,414	5.50	5.22		5.22	1,528					
Liquid Bulk		930	8.04	9.05		9.05	9,734					
Total Cargo		4,344	13.54	14.27		14.27	3,285		1,200	66,627	367	11,892

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

Турция

Port of Haydarpasa Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	5	945	3.13	3.47	3.71	3.71	3,927.52	6	912			4,070
General Cargo	4	580	0.05	0.06	0.03	0.03	47.47	2	62			444
Ro-Ro and Rail Ferry	2	361	3.27	1.09	0.04	0.04	114.56	2	24			1,723
General Cargo & Containers	11	1,886	6.45	4.61	3.78	3.78	2,004.45	10	998			3,788
General Cargo & Containers	11	1,886	6.45	4.61	3.78	3.78	2,004.45		998			3,788
Dry Bulk	2	430	0.01	0.00	0.01	0.01	12.09		1			5,200
Total Dry Cargo	13	2,316	6.46	4.61	3.79	3.79	1,634.54		999			3,789
Total Dry Cargo	13	2,316	6.46	4.61	3.79	3.79	1,634.54		999			3,789
Liquid Bulk	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0			-
Total Cargo	13	2,316	6.46	4.61	3.79	3.79	1,634.54		999			3,789

Port of Derince Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers			0.01	0.01	0.00	0.00			9			492
General Cargo	2	458	0.50	0.56	0.64	0.64	1,387		380			1,672
Ro-Ro and Rail Ferry		400	0.59	0.74	0.74	0.74			357			2,078
General Cargo & Containers	5	858	1.10	1.31	1.38	1.38	1,610		880			1,570
General Cargo & Containers	5	858	1.10	1.31	1.38	1.38	1,610		880			1,570
Dry Bulk	4	440	0.80	0.85	1.07	1.07	2,439		66			16,259
Total Dry Cargo	9	1,298	1.90	2.16	2.45	2.45	1,891		946			2,595
Total Dry Cargo	9	1,298	1.90	2.16	2.45	2.45	1,891		946			2,595
Liquid Bulk		other loc.	0.07	0.06	0.09	0.09			26			3,463
Total Cargo		1,298	1.97	2.22	2.54	2.54			972			2,618

Настоящий проект
финансируется Европейским
Союзом

Port of Samsun Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers			0.00	0.00	0.00	0.00						
General Cargo	3	380	0.20	0.17	0.24	0.24	627					
Ro-Ro and Rail Ferry			0.56	0.65	0.64	0.64						
General Cargo & Containers			0.76	0.82	0.88	0.88						
General Cargo & Containers			0.76	0.82	0.88	0.88						
Dry Bulk	4	726	2.32	2.21	1.15	1.15	1,580					
Total Dry Cargo			3.07	3.03	2.03	2.03			751			2,700
Total Dry Cargo			3.07	3.03	2.03	2.03			751			2,700
Liquid Bulk			0.04	0.03	0.02	0.02			5			3,646
Total Cargo			3.11	3.07	2.05	2.05			756			

Port of Hopa Turkey	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [million tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers								3.2				
General Cargo	6	983	0.02	0.03	0.01	0.01	12	0.6	12			959
Ro-Ro and Rail Ferry	1	38			0.01	0.01	331					
General Cargo & Containers	7	1,021	0.02	0.03	0.02	0.02	24	3.8	12			
General Cargo & Containers	7	1,021	0.02	0.03	0.02	0.02	24	3.8	12			2,009
Dry Bulk	1	215	0.28	0.27	0.29	0.29	1,358	1.2	71			4,112
Total Dry Cargo	8	1,236	0.30	0.30	0.30	0.30	246	5	83	1,445		3,656
Total Dry Cargo	8	1,236	0.30	0.30	0.30	0.30	246	5	83	1,445		3,656
Liquid Bulk			0.01	0.02	0.02	0.02		0.9	9	65		2,642
Total Cargo			0.31	0.31	0.33	0.33		5.9	92	1,510		3,557

Настоящий проект финансируется Европейским Союзом

Грузия

Port of Poti Georgia	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput [2007 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	2	365	0.88	1.04	1.15	1.65	1.65	4,521					
General Cargo	3	484	1.18	0.94	0.71	0.82	0.82	1,686					
Ro-Ro and Rail Ferry	2	260	0.43	0.72	0.75	0.86	0.86	3,071					
General Cargo & Containers	7	1,129	2.49	2.70	2.60	3.33	3.33	2,946					
General Cargo & Containers	7	1,129	2.49	2.70	2.60	3.33	3.33	2,946					
Dry Bulk	4	1,129	2.45	2.47	2.92	3.02	3.02	2,671					
Total Dry Cargo	8	1,664	4.94	5.17	5.52	6.34	6.34	3,811					
Total Dry Cargo	8	1,664	4.94	5.17	5.52	6.34	6.34	3,811					
Liquid Bulk	2	200	1.19	0.96	1.17	1.39	1.39	6,960					
Total Cargo	10	1,864	6.12	6.13	6.69	7.73	7.73	4,149					

Port of Batumi Georgia	Berths [no.]	Berth Length [m]	Throughput [2004 mt]	Throughput [2005 mt]	Throughput [2006 mt]	Throughput* [million tons]	Throughput* [tons/m]	Capacity [tons]	Vessel Calls [no.]	Occupancy [hours/year]	Avg Unloading [tons/h]	Parcel Size [tons/call]
Containers	2	under constr.										
General Cargo		195	0.43	0.40	0.37	0.37	1,892					
Ro-Ro and Rail Ferry		187	0.66	0.41	0.35	0.35	1,877					
General Cargo & Containers		382	1.10	0.81	0.72	0.72	1,885					
General Cargo & Containers		382	1.096	0.807	0.72	0.72	1,885					
Dry Bulk		454	0.224	0.309	0.6	0.60	1,322					
Total Dry Cargo	4	836	1.32	1.116	1.32	1.32	1,579					
Total Dry Cargo	4	836	1.32	1.12	1.32	1.32	1,579					
Liquid Bulk	4	780	6.86	9.89	11.87	11.87	15,215					
Total Cargo	8	1,616	8.18	11.00	13.19	13.19	8,161		771			17,105

13 ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ТАРИФЫ

Гипотетическое судно
Грузовместимость судна: 1,000 TEU
Размер судна: 10,000 GT, 13,000 дедвейт, 5,000 NT, общая длина 160м , осадка 8.4м, ширина 25м, глубина: 12м
Объем судна: 160 x 25 x 12 = 48,000 M3
Попускная способность: 500 TEU (250 на, 250 с)
FEU:TEU = 1:4 = 50 FEU : 200 TEU
Зона хранения: 7 дней (включая свободное время)
Время швартовки: 1 день
Международный маршрут
Анкеровка отсутствует

Гипотетическое судно, заходящее в порты Украины

Иличевск

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	M3*	$ 0.095	20% (1)	$ 2,554
Канальный сбор	M3*	$ 0.020	x2	$ 1,344
Мачтовый сбор	M3*	$ 0,029		$ 974
Причальный сбор	M3*	$ 0.022		$ 739
Анкерный сбор	M3*	$ 0.0027	100% (2)	$ 0
Административный сбор**	M3*	$ 0.014		$ 470
Санитарный сбор	M3*	$ 0.014	50% (3)	$ 470
Лоцманский сбор***	M3*	$ 0.0036	20% (4) x2	$ 194
		$ 0.0088	20% (4) x2	$ 473
Швартовочный сбор	M3-class*	$ 108	x2	$ 216
Буксир для швартовки	M3*	$ 0.043	25% (5) x2	$ 2,167
Сбор VTMS	M3*	$ 0.0094	x2	$ 632
Итого Тариф				**$ 10,233**

Одесса

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	M3*	**$ 0.094**	20% (1)	$ 2,527
Канальный сбор	M3*	**$ 0.011**	x2	$ 739
Мачтовый сбор	M3*	$ 0,029		$ 974
Причальный сбор	M3*	$ 0.022		$ 739
Анкерный сбор	M3*	$ 0.0027	100% (2)	$ 0
Административный сбор**	M3*	$ 0.014		$ 470
Санитарный сбор	M3*	$ 0.014	50% (3)	$ 470
Лоцманский сбор***	M3*	**$ 0.0025**	20% (4) x2	$ 134
		$ 0.0058	20% (4) x2	$ 312
Швартовочный сбор	M3-class*	$ 108	x2	$ 216
Буксир для швартовки	M3*	**$ 0.052**	25% (5) x2	$ 2,620
VTMS сбор	M3*	$ 0.0094	x2	$ 632
Итого Тариф				**$ 9,833**

(1). Для грузовых судов группы А, плавающим по международным линиям, открытый в соответствии с установленной практикой корабельный сбор должен взиматься со скидкой 20%.
(2). При заходе гипотетического судна не требуется анкеровка.
(3). Скидка 50% дается судам, оснащенным оборудованием, защищающим окружающую среды для полной утилизации всех видов отходов судна, и при наличии сертификата на предоставращение загрязнения моря нефтью или сточными водами и сертификата на предотвращение зарязнения моря мусором (экологически чистым).
(4). Скидка 20% на лоцманский сбор, взимаемый за проводку судна из порта и в порт, дается судам группы А, плавающим на международных рейсах и судам группы В.
(5). Скидка 25% допускается для судов, которые используют подруливающие устройства для швартовки.

*M3 после снижения: M3r = 0.7 x 48,000 = 33,600 M3r
** в соответствии с будущей поправкой, административный сбор уведичится на 172.8% до $ 0.038 на M3. Это вызывает повышение с $ 470 до $ 1,277
*** Лоцманский сбор отдельно за проводку судна в порт и из порта.

Заход гипотетического судна в порт Румынии

Констанца

Наименование	Единица	цена/Единица	цена
Доступ в порт	GT	€ 0.155	€ 1,519
Причал	LOA	€ 8.472	€ 1,355
Бассейн	LOA	€ 0.309	€ 49
Контроль	GT	€ 0.080	€ 784
Швартовка	LOA-class	€ 160	€ 160
Проводка судна	GT	€ 153 + (GT x € 0.049)	€ 633
Буксировка	LOA-class	€ 1,260	€ 1,260
Итого			**€ 5,760**

Заход гипотетического судна в порт Болгарии

Варна (Варна- Запад)

Тариф	Статья	Единица	Уровень	Скидка	Статья	Суммарный сбор
Канальный сбор	2	GT*	€ 0.10	20%	2.2	€ 706
Мачтовый сбор	3	GT-class*	€ 110	30%	3.4	€ 77
Корабельный сбор	4	GT*	€ 0.40	40%	4.5	€ 2,117
Причальный сбор	5	LOA	€ 0.10			€ 384
Сбор на отходы**	8	GT*	n/a	n/a	n/a	n/a
Итого Тариф						**€ 3,284**

Бургас (Западный терминал)

Тариф	Статья	Единица	Уровень	Скидка	Статья	Суммарный сбор
Канальный сбор	2	GT*	€ 0.05	20%	2.2	€ 353
Мачтовый сбор	3	GT-class*	€ 110	30%	3.4	€ 77
Корабельный сбор	4	GT*	€ 0.55	40%	4.5	€ 2,911
Причальный сбор	5	LOA	€ 0.10			€ 384
Сбор на отходы**	8	GT*	n/a	n/a	n/a	n/a
Итого Тариф						**€ 3,725**

*GT после снижения: GTr = 0.9 x 9,800 = 8,820 GTr
** Сбор на отходы не учитывается

Заход гипотетического судна в порт Турции

Хопа, Самсун, Хайдерпаса, Деринсе

		Хопа	Самсун	Хайдер Паша	Деринсе
Проводка судна (общая)	GT	n/a (1)	$ 620	n/a (2)	n/a (2)
Проводка судна (Проливы)	GT	n/a (2)	n/a (2)	$ 720	$ 720
Буксировка	GT	n/a (1)	n/a (1)	$ 584	$ 645
Анкеровка	GT	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)
Швартовка	GT	n/a (1)	n/a (1)	$ 153	$ 165
Отходы	GT	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)	n/a (3)
Палата торгового судоходства	GT-class	210 YTL $ 178 (4)	210 YTL $ 178 (4)	210 YTL $ 178 (4)	210 YTL $ 178 (4)
Мачтовый сбор	NT	$ 2,250 (5)	$ 2,250 (5)	$ 950 (5)	$ 950 (5)
Сбор по здравоохранению	NT	$ 302	$ 302	$ 302	$ 302
Итого (7)		n/a (6)	$ 3,350	$ 2,887	$ 2,960

(1) Не доступно
(2) Не применяется
(3) Не учитывается
(4) Обменный курс: 1 YTL = US$ 0.824 (на 22/01/2008)
(5) Без учета стоимости мачтового и спасательного сбора для всех друих не турецких портов в Черном море, только дополнительные сборы учитываются (расчетная ставка на NT минус ставка на NT, применимая к судам, не заходящим в турецкие порты ($ 0.25))
(6) Недостаточно наименований
(7) Ограниченная возможность сравнения

Заход гипотетического судна в порт Грузии

Батуми

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	GT	$ 0.252		$ 2,470
Канальный сбор (1)	GT	n/a		n/a
Швартовочный сбор	GT	$ 0,02		$ 196
Анкеровочный сбор (2)	GT	n/a		n/a
Санитарный сбор	GT	$ 0.02		$ 196
Швартовка	GT-class	$ 90 x2		$ 180
Буксировка	GT	$ 0.075	20%	$ 588
Вахта (3)	GT	$ 0.03		$ 294
Мачтовый сбор	GT	$ 0.02		$ 196
Лоцманский сбор	GT	$ 0.013	20%	$ 102
Итого Тариф				**$ 4,222**

Поти

Тариф	Единица	Уровень	Скидка	Суммарный сбор
Корабельный сбор	GT	$ 0.252	20%	$ 1,976
Канальный сбор	GT	$ 0.12		$ 1,176
Швартовочный сбор	GT	$ 0,02		$ 196
Анкеровочный сбор	GT	n/a		n/a
Санитарный сбор	GT	$ 0.15		$ 147
Швартовка	GT-class	$ 54 x2		$ 108
Буксировка	GT	$ 0.055	20%	$ 431
Вахта (3)	GT	$ 0.017		$ 167
Мачтовый сбор	GT	$ 0.02		$ 196
Лоцманский сбор	GT	$ 0.013	20%	$ 102
Итого Тариф				**$ 4,499**

(1) В Батуми не вимается канальный сбор, поскольку отсуствует подходной канал, где необходимо проводить дноуглубительные работы
(2) В Батуми не взимается анкеровочный сбор
(3) Вахтенный сбор относится к сбору ISPS, не включающий безопасность груза и судна

Сравнительный анализ

Сравнение портовых тарифов – нелегкая задача, особенно в регионе Черного моря, где

- Порты активны в различных институтах
    - Сервисные порты
    - Инструментальные порты
    - Землевладельческие порты
    - Частные порты
- Институционный ландшафт быстро изменяется
- Качество инфраструктуры порта различное
- Размеры порта часто не подлежат сравнению

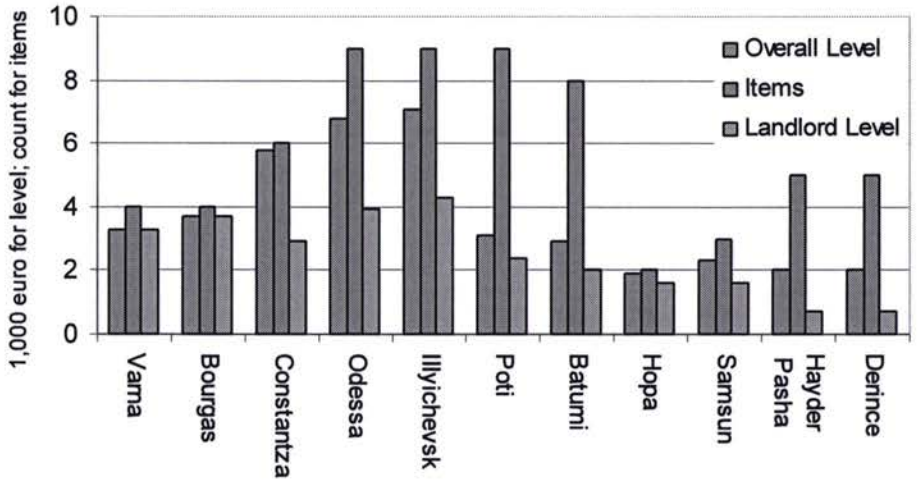
С целью проведения сравнения и получения обзора уровня и структуры портовых тарифов в различных портах, выделенные тарифы структурированы и объединены в одной таблице. Валюта-евро,курс обмена на вторник 22 января 2008 г. ($1.45 к €1.00).

сбор / Тариф (€)	Варна	Бургас	Констанца	Одесса	Иличевск	Поти	Батуми	Хопа	Самсун	Хайдер Паша	Деринсе
Канал / Подход / бассейн	706	353	1,568	510	927	811					
Мачта и VTMS	77	77		1,108	1,108	135	135	1,552	1,552	655	655
Корабельный сбор	2,117	2,911		1,743	1,761	1,363	1,703				
Причал	384	384	1,355	510	510	135	135				
Санитарный сбор / Отходы				324	324	101	135				
Швартовка			160	149	149	74	124			106	114
Буксировка			1,260	1,807	1,494	297	406			403	445
проводка судна			633	308	460	70	70		428	497	497
Контроль / вахта			784			115	203				
Администрация				324	324			331	331	331	331
Итого	**3,284**	**3,725**	**5,760**	**6,781**	**7,057**	**3,103**	**2,912**	**1,883**	**2,311**	**1,992**	**2,042**

Уровень соответствующих наименований выражен более ясно, однако единственные наблюдения, которые могут быть сделаны из этого перечня:

- Уровень портовых сборов, взимаемых в различных странах, значительно разнится
- Структура взимаемых портовых сборов также значительно разнится среди рассматриваемых стран
- Порт в пределах одной страны обычно имеют сходную структуру и уровень портовых сборов
- Количество услуг, предоставляемых различными портами, значительно разнится.

Еще одним методом получения сравнения различных портов является изучение количества взимаемых наименований и уровня суммарных сборов. Можно предположить, что чем выше количество наименований (услуг), тем выше суммарный тариф. В данной диаграмме учитываются также доступные наименования, относящиеся к чисто землевладельческим действиям.



На основе данной диаграммы можно сделать следующие наблюдения:

- В украинских портах взимаются самые высокие сборы, но предлагается самое большое число услуг
- Грузинские порты имеют относительно низкие портовые сборы в сравнении с количеством предоставляемых услуг.
- Турецкие порты демонстрируют большое разнообразие при сравнении их уровня суммарного сбора и количества предоставляемых услуг. .
- Порты, расположеныне в западной части Черного моря взимают более высокие портовые сборы за свои действия, связанные с арендодателем.

Оговорка к данным наблюдениям заключает в том, что неясно, какие фактические действия финансируются посредством сборов, таких как корабельный сбор. Если порт не отделил наименования в своих расценках, трудно получить представление, какие услуи на самом деле оплачиваются.

В отношении публичной доступности сборов приведена количественная интерпретация на основе:

- Доступности сборов в интернете
- Легкости доступа к сборам в интернете
- Языка, на котором представлены сборы (Английский)

В отношении прозрачности проведена качественная оценка легкости толкования различных портовых сборов.

	Доступность	Расположение	Ящык	Прозрачность	Общеel
Болгария					
Грузия					

Румыния
Турция
Украина

На основе этой качественной оценки было замечено следующее:

- В отношении доступности и прозрачности Румыния занимает первое место
- По сравнениб с другими рассматриваемыми странами, Грузия и Турция не имеют доступности и прозрачности в отношении своих портовых сборов.

Наблюдения
На основании этого родового и точного анализа портовых сборов, были сделаны некоторые наблюдения в отношении портовых сборов в пяти рассматриваемых странах. Основные наблюдения следующие:

- Уровень портовых сборов, взимаемых в различных странах, значительно разнится
- Структура взимаемых портовых сборов также значительно разнится среди рассматриваемых стран
- Порт в пределах одной страны обычно имеют сходную структуру и уровень портовых сборов
- Количество услуг, предоставляемых различными портами, значительно разнится.

- В украинских портах взимаются самые высокие сборы, но предлагается самое большое число услуг
- Грузинские порты имеют относительно низкие портовые сборы в сравнении с количеством предоставляемых услуг.
- Турецкие порты демонстрируют большое разнообразие при сравнении их уровня суммарного сбора и количества предоставляемых услуг.

- В отношении доступности и прозрачности Румыния занимает первое место
- По сравнениб с другими рассматриваемыми странами, Грузия и Турция не имеют доступности и прозрачности в отношении своих портовых сборов.

This Project is funded
by the European Union

14 ПРИЛОЖЕНИЕ 3 МЕТОДЫ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

Введение

Морской транспорт в зоне Черного моря обеспечивает важный набор транспортных связей, которые могут потенциально быть эффективными и экологически рациональными, внося вклад в развитие торговых связей и экономическое развитие региона.

Для развития этих морских связей необходимо понимать эволюзию грузопотоков, которые подкрепляют развитие инфраструктуры, а также рыночных механизмов и структуры затрат, которые влияют на организацию предложения.

Методология, следовательно, зависит от формального анализа грузовых объемов, использования традиционных методов транспортного моделирования, а также от исследования рынка, и интеграции местных данных по перевозкам.

Анализ спроса

Хотя порты в Черном море обрабатывают внутренние (береговые) грузы, это , прежде всего, международная транспортная сеть, поэтому необходимо основывать анализ спроса на модели торговли. Команда исследователей собрала данные по торговле в странах рассматриваемого региона, и для важных источников транзитного груза с целью опередеделения размеров рынка. Модель внешней торговли, основанная на системе EC TRANSTOOLS, была расширена в рамках проекта WORLDNET, и это сформировало основу для торговых перспектив. Данные по торговле позволяют выделить различные сектора по типам товаров, поэтмоу возможно сопоставить гурзопотоки с категориями инфраструктуры, классифицируя их в соответствии с режимом появления.

Внутренние грузопотоки должны быть разбиты по происхождению и регионам назначения, с использованием региональных экономических данных, собранных из участвующих стран. Таким способом возможно проецировать грузовую матрицу O/D.

Анализ предложения

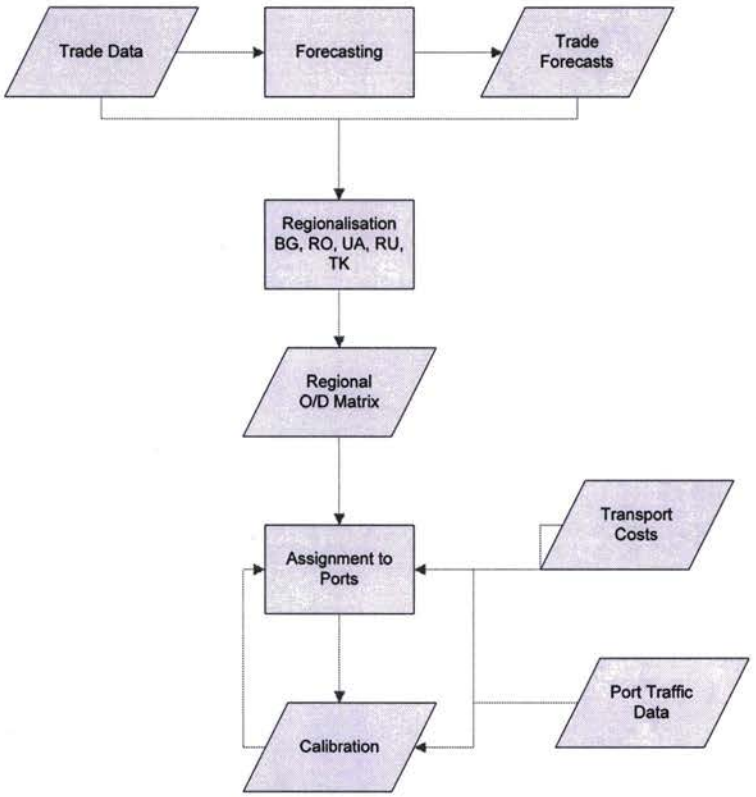
В исследование также должен быть включен тщательный анализ транспортных услуг и стоимости транспортировки грузов, которые составляют региональную сеть. Команда собрала информацию в странах Черного моря и использовала ее для анализа.

Обзор методологии

Была разработана низходящая процедура анализа, начиная с модели глобальной торговли. Она использует расчеты грузопотоков, измеренные в финансовых единицах для представления прогнозов на уровне страны. Эти расчеты соединяются с данными относительно тоннажа для представления детальных потоков от страны к стране по каждому продуктовому сектору.

Потоки затем райнируются, особенно для крупных стран в изучаемом регионе. Таким способом возможно измерение объемов грузов, привлекаемых в те или иные турецкие или российские регионы, и следовательно, понимание того, какие потоки влияют на порты в Черном море и какие, вероятно, будут использоваться другие корридоры.

Региональные грузопотоки затем классифицируются в соответствии с портами в изучаемом регионе. Если поток, вероятнее всего, будет использовать определенный порт, он "приписывается" к рынку такого порта. Темпы роста по портам и типам грузов, следовательно, могут рассматриваться таким способом, и могут быть сравнены с фактическими данным порта в качестве средства подтверждения правильности данных.



Методология торговой модели

Торговые прогнозы по странам основаны на имитационной модели с участнием агента, котрая прогнозирует суммарную торговлю в долларах между парами стран, и трендовой модели, которая определяет поток в тоннах, разбитых на несколько типов товаров. Ниже будет описана методология, лежащая в основе обеих моделей.

Модель глобальной торговли

Потоки глобальной торговли в долларах трудно спрогнозировать. Существует много макро-экономических моделей, нацеленных на прогнозирование состояния экономики в будущем, но часто они перенасыщены данными и фокусируются скорее на состоянии равновесия, чем на пути экономики в этому состоянию. Торговая модель, разработанная NEA, пытается быть более практичной и динамичной, требуюшая только исторических данных торговли и переменные, такие как ВВП и население для получения разумных прогнозов по суммарному импорту и экспорту стран.

Исходные данные (историческое значение торговли между парами стран) собирается из EC Comext и UN Comtrade торговых баз данных. Существуют многочисленные источники информации по определенным торговым потокам (импорт и/или экспорт, из двух различных баз данных). В таком случае, эти временные ряды собираются в один при использовании сглаживающего алгоритма. Алгоритм удаляет изолированные моменты, заполняет пропуски, и ограничивает ежегодный рост, так что получается один определенный временной ряд. После того как это сделано для всех пар стран, могут быть построены матрицы происхождения - назначения. В настоящее время, последний "известный" год - это 2006 г., при этом торговые данные уходят в 1995 г.

Модель глобальной торговли является имитационной моделью с участием агента. Это означает, что страны моделируются как автономные единицы, существующие как отдельные единства в пределах системы. Каждая имеет свои собственные переменные и поведение. Модель имитирует один год в данный момент времени, начиная от базового года (2006) со способностью продолжаться бесконечно.

Прогнозы импорта и экспорта первоначально сделаны на национальном уровне (без взаимодейтствия между странами), принимая во внимание размер экономики и исторические тенденции в торговле страны. Дополнительно рост торговли подвержен разнообразным ограничениям, таким как ограниченный внешнеторговый дефицит. После определения новых уровней импорта и экспорта для каждой страны в системе, агенты взаимодействуют друг с другом для восстановления баланса (экспорт может расти быстрее чем импорт, или наоборот).

Модель уделяет больше внимания анализу исторических количественных данных нежели качественному анализу. Хотя качественная информация по экономике стран может быть учитана (например, при использовании заранее установленного темпа роста импорта и/или экспорта), обычно это не делается. Влияние этого на модель в целом обычно незначительное, особенно в долгосрочной перспективе.

Трендовая модель

Результат модели глобальной торговли используется для ограничения дезагрегированных грузопотоков в тоннах между парами стран. Для группировки товаров используется трехзначная кодировка NST/R. Торговые потоки уже сгруппированы в соответствии с EC Comext и OOH Comtrade торговыми базами данных. Сходные с суммарными торговыми потоками, используемыми в качестве исходных данных для модели глобальной торговли, дезаггрегированные торговые потоки (в тоннах и значениях) берутся из баз данных, и применяется сглаживающий алгоритм для результирующего временного ряда при необходимости.

Первоначальные прогнозы в тоннах делаются, просто продлевая ряд в будущее, позволяя краткосрочной тенденции превратиться в долгосрочную тенденцию. Денежное значение применяется к этим цифрам с использованием исторических ставок значение на тонну. Затем, значения по каждой группе товаров суммируются и сравниваются с результатом модели глобальной торговли. Наконец, прогнозы в тоннах корректируются в сторону уменьшения или увеличения на основе нессоответствия двух значений.

Пример

Данный процесс лучше всего проиллюстрировать примером. Рассмотрим украинский экспорт в Румынию. В 2006 г этот торговый поток оценивался в $673 млн (примечание: все цифры приведены в текущих долларах). Это только часть суммарного экспорта Украины (оцененного $32.1 млрд) и суммарного импорта Румынии (оцененного $47.8 млрд). Эти цифры показаны в таблице ниже, вместе с прогнозами на 2010 и 2020 гг., в соответствии с определениями модели глобальной торговли.

Таблица 1 Торговля из Украины в Румынию в млрд долларов

Торговый поток	2006	2010	Ежегодный рост	2020	Ежегодный рост
Из Украины в	$0.67	$0.76 млрд	3.2%	$3.50 млрд	16.5%

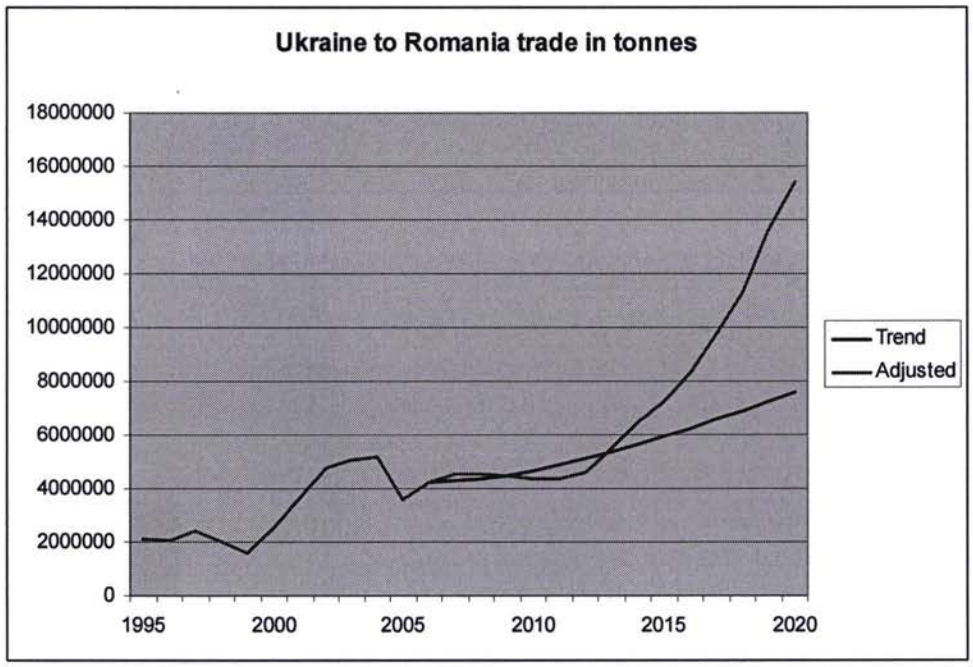
Торговый поток	2006	2010	Ежегодный рост	2020	Ежегодный рост
Румынию	млрд				
Укр экспорт	$39.78 млрд	$59.86 млрд	10.8%	$215.76 млрд	13.7%
Рум импорт	$48.67 млрд	$53.66 млрд	2.5%	$162.19 млрд	11.7%

Для обеих стран темпы роста остаются высокими. С 2010 г. и далее торговля из украины в Румынию расет быстрее, чем собственный импорт/экспорт страны, что указывает на то, что они становятся все более важными торговыми партнерами друг с другом в то период. Логично, если их другие важные торговые партнеры не испытывают такого сильного роста.

Удивительно, что краткосрочный рост импорта Румынии достаточно низкий. Это вызвано тем, чо Румыния в настоящее время испытывает большой внешнеторговый дефицит, и ограничения, наложенные на страну в модели глобальной торговли, не дают импорту расти также быстро как раньше, до тех пор пока не будет заполнен дефицит торгового баланса. В реальности, Румыния может поддерживать это дефицит намного больше лет, но неясно, повлияет ли и в какой мере повлияет это на румынскую экономику. Независимо от того, что произойдет в краткосрочной перспективе, румынский импорт в конце концов наверстает ожидаемую тенденцию, что очевидно по цифре 2020 г.

Далее, модель товарных трендов используется для определения грузопотоков в тоннах. Эти прогнозы затем переводятся в долларовые значения, аггрегируются по всем товарным группам и сравниваются с результатом модели глобальной торговли. На графике 1 показан первоначальный прогнох (основанный на тренде), а также скоректированный прогноз, который сооветствуе прогнозу значений.

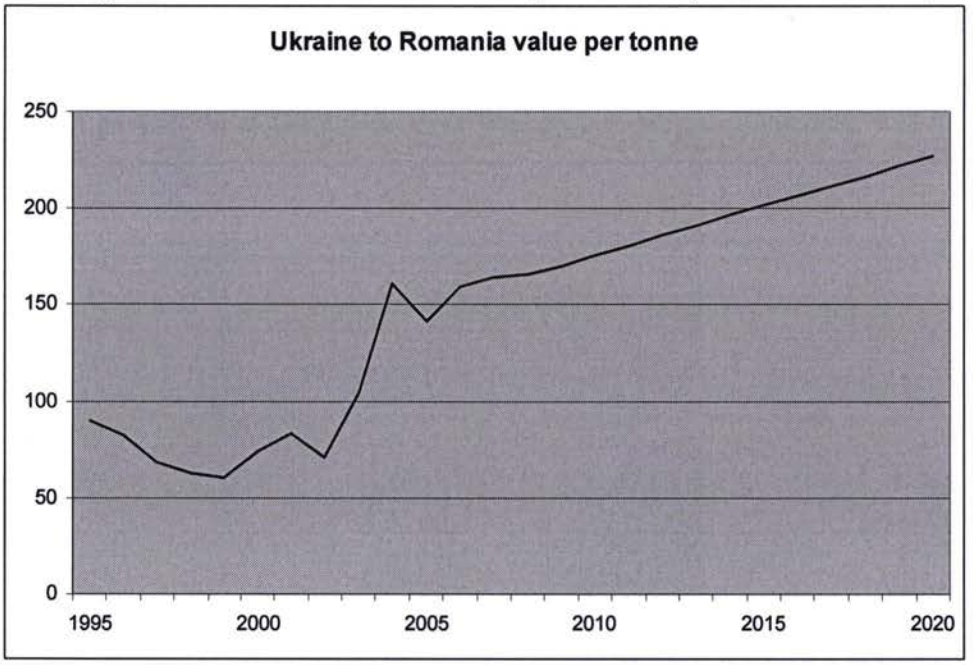
График 1 Торговля в тоннах из Украины в Румынию



Как показано в графике, ожидается, что торговля в тоннах будет раси намного быстрее, чем указывает трендовая линия. В 2020 г. прогноз увеличится более чем в два раза.

Можно возразить, что высокий рос в значениях не обязаельно влияет на рост в тоннах. Товары, продаваемые в будущем, могу просто быть более ценными. При том, что это действительно так, как показано в графике ниже, торговля в тоннах все еще должна сдерживать высокий темп роста, чтобы прогноз глобальной торговли осуществился.

График 2 Среднее значение на тонну в торговле из Украины в Румынию



Это процесс поворяется для всех товарных групп и всех пар стран, в результате получается обширная база данных, содержащая прогнозы значений и тонн по всем возможным комбинациям. Записи в этой базе данных могут быть затем собраны для получения, например, суммарного импорта и экспорта страны в тоннах в 2020 г.

Методология районирования данных OD
Для улучшения анализа рынка необходимо произвести расчеты региональной разбивки грузопотоков. Это помогает распределить грузопотоки по определенным побережьям и портам, а также разрешить частично вопросы выбора режима. Например, в Турции необходимо убрать трафик Эгейского и Средиземноморского портов из анализа Черного моря, а в Болгарии необходимо проследить, как грузопотоки с запада страны (вокруг Софии) развиваются вдоль оси север-юг по направлению к Тесаллоники, обходя Черное море.

Для достижения этого используется техника ETIS-Base (DG-TREN, 2005). Система в настоящее время усовершенствована в рамках проекта WORLDNET (DG-TREN, 2007-2009), поэтому целесообразно быть основывать анализ Черного моря на одинаковых определениях.

Анализ WORLDNET основан на региональной статистике перевозок, полученной в Евростате, но до сегодняшнего времени, доступны только таблицы для EU25, поэтому все страны в Черном море были исключены. Таким образом, потребовалось собрать эквивалентные данные из каждой страны, а именно:

Болгари
Румынии
Украины
России
Турции

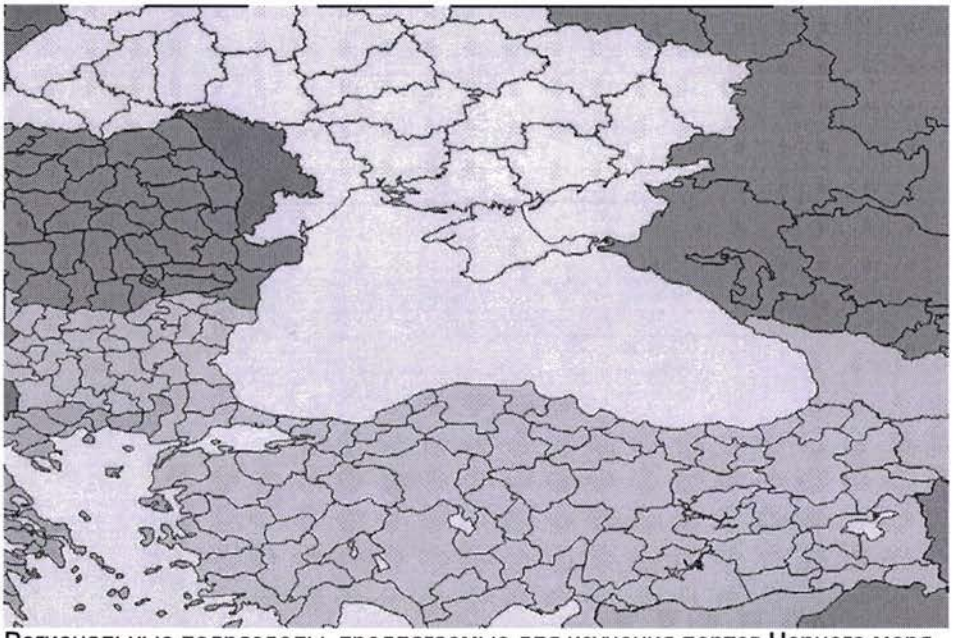
Для небольших стран в регионе, например, Молдавии, Грузии, Армении и Азербайджана, такая дополнительная детализация не требуется.

Метод заключается в простом использовании региональных нагрузок по продуктовым группам (либо NST либо SITC) для каждой страны. Поскольку суммарные объемы известны, нагрузки позволяют системе рассчитать суммы для строк и суммы для столбцов, т.е. сколько тонн определенных товаров либо производится либо потребляется в том или ином регионе NUTS3. Система использует модель распределения на основе тяжести, принимая во внимание различные характеристики различных продуктовых групп.

С целью достижения этой цели исследование было сфокусировано на:

Поиске национальных нагрузок регионального производства и потребления по промышленному сектору,
Поиске национальных расчетов развития трафика (например, дорожного движения) по продуктам и региону
Использовании доступной общественности статистики для расчета удовлетворительной нагрузки.

Карта, показывающая систему зонирования, показана ниже:



Региональные подразделы, предлагаемые для изучения портов Черного моря

Методология районирования международных грузопотоков для России и Украины

В последние годы ЕС продолжает усиливать торговые отношения с Россией и Украиной. Эта торговля включает значительные объемы грузов, транспортируемых европейской транспортной сетью. В соответствии с источником данных ООН Comtrade, ЕС испортировал из России 342.7 млн тонн и экспортировал в Россию 18.5 млн тонн в 2005 г. Для Украины соответствующие цифры были 45 млн тонн и 5.8 млн тонн. В отношении стоимости, ежегодная торговля с Россией составила 90.2 млрд евро и 35.3 млрд евро, соответственно, для Украины, соответственно, 9.8 млрд евро и 8.3 млрд евро.

Для правильного определения места этих международных грузопотоков в сети, пересекающей границы страны и на определенных маршрутах, вызывающих интерес в частности (например, через порты в Черном море), необходимо определить экспортирующий и импортирующий регион для каждой международной торговой связи, в которую входит либо Россия, либо Украина. Для целей моделирования Россия поделена на 76 зон, а Украина на 25 зон. Географическое расположение региона, и особенно в в сете размера территорий этих двух стран и расстояний, оказывает сильное влияние на выбор маршрута и выбора режима.

С другой стороны, экономическая структура и специализация региона и размер потребительского рынка дает косвенное указание на производимые и привлекаемые в регион товары и их количество. А именно, социо-экономические характеристики регионов помогают выделить модели между зонами в России и Украине специальных грузоптоков.

Исследование публичных статистических источников в России и Украине показало, что отсуствует непосредственная информация по региональным транспортным грузопотокам, описывающая международные грузопотоки, специфичные для региона. Из-за недостатка информации, был разработан и применен моделирующий подход для заполнения недостатка информации. Подход отрегулирован для каждой страны по отдельности.

Основа концепции моделирования построена на доступной региональной информации социо-экономического характера для России и Украины, которая отражает экономическую структуру, размер и специализацию административных регионов. Подход фокусируется, в большой степению на индикаторах, описывающих доли секторов в региональном ВВП. Статистика населения на регион также включена в качестве переменной в моделирование.

Эта региональная информация используется для получения отношения для разбивки международных грузопотоков определенных товаров (т.е. нисходящий подход), указанных в базе данных ООН Comtrade.

В качестве целесообразного шага в получении отношений, устанавливается связь между NST/R товарами и их секторами производства и секторами привлечения (в соотвествтии с уровнем доступной региональной и секторальной детализации). Они включают в себя следующее:

NST/R	Региональные значения для секторов производства (в случае экспорта)	Региональные значения для секторов привлечения / потребления (в случае импорта)
0	Сектор A	Сектор A, ВВП на душу населения
1	Сектор A, Сектор B	Сектор A, Сектор B, ВВП на душу населения, Сектор H
2	Сектор C	ВВП
3	Сектор C, Сектор E	ВВП
4	Сектор C, Сектор D	Сектор D
5	Сектор D	Сектор D
6	Сектор C, Сектор D	Сектор F
7	Сектор D	Сектор A
8	Сектор D	Сектор D, Сектор N
9	Сектор D	Сектор G, ВВП на душу населения Сектор I
Легенда для секторов / типам промышленности : A-сельское хозяйство, охота, лесное хозяйство; B – рыболовство; C- добывающая промышленность; D – обрабатывающая промышленность; E – производство электричества, газа, воды; F – строительство; G – торговля, ремонт транспортных средств и т.д.; H – отели и рестораны; I – транспорт и коммуникации		

Соотношение дизаггрегации международных товаропотоков выводится из следующей формулы:

$$R_{commodity,zone,flow} = \frac{\sum_{i} S_{i,commodity,zone,flow}}{\sum_{j,zone} S_{j,commodity,zone,flow}}$$

Где:

$R_{commodity,zone,flow}$ - весовая пропорция определенной зоны, участвующей в определенном потоке определенных товаров ;

flow - производство (экспорт) или привлечение (импорт) определенных товаров;

$S_{i,commodity,zone,flow}$ - значение сектора в определенной зоне, участвующей в определенном потоке определенных товаров;

i- экономический сектор, участвующий в определенном потоке определенных товаров.

Привязка грузопотоков к портам

Региональные данные O/D позволяют «привязать» грузопотоки к группам конкурирующих портов, или «спектра на береговой линии», но не точно к определенным портам, которые имеют специализированное оборудование и различные возможности в отношении обработки судов и грузов. При анализе, таким образом, необходимо учитывать уровни текущей пропускной способности. Таким способом грузопотоки могут быть привязаны к портам, при учете экономике спроса (т.е. отклонение от самого эффективного маршрута) и физических возможностей.