

Программа Европейского Союза ТРАСЕКА
для Азербайджана, Грузии, Казахстана, Туркменистана и Украины

Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря

Отчет о начале проекта

Март 2009



Данный проект финансируется
Европейским Союзом



Cope Trans



Проект выполняется компанией
Egis Всеom International
совместно с компаниями
CopeTrans, Italferr и Евро-Украина
Консалтинг

Название проекта	: Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря	
Номер проекта	: EuropeAid/126588/C/SER/MULTI	
Страны	: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина	
	Партнер проекта	Консультант ЕС
Название	: European Commission DG AidCo A3	Egis Bceom International.
Адрес	: Rue Joseph II straat 54 B- 1000- Brussels	Place des frères Montgolfier F- 78286- Guyancourt cedex
Тел.	: +32.2.299 11 11	+33 1.30.12.48.34
Факс	: +32.2.295.56.65	+33.130.60.04.89
Контактное лицо :	Леонидас Киуссис	Марк Абей, Руководитель проектной группы Blackcaspmos.egis-bceom@egis.fr
Подписи :		

Дата отчета : 30 марта 2009 г.

Отчетный период : 2 декабря 2008 г. – 30 марта 2009 г.

Автор отчета : Марк Абей, Руководитель проектной группы

EC M & E team:	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Менеджер проекта :	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название проекта	: Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря
Номер проекта	: EuropeAid/126588/C/SER/MULTI
Страны	: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина

Цели проекта:

Общая цель проекта состоит в содействии облегчению торговли и перевозок в рамках коридора Европа – Черноморский регион – Кавказ – Центральная Азия путем усовершенствования совместимости транспортных систем и мультимодальных перевозок на Черном море и Каспийском море.

Конкретная цель проекта состоит в продвижении концепции «морских магистралей» в странах ТРАСЕКА с целью содействия эффективным интермодальным грузовым перевозкам, соединяющим соседствующие страны Черного и Каспийского морей с расширившейся территорией ЕС.

Определение: морская магистраль (MoS) является морской интермодальной грузовой транспортной цепью.

В частности, выбор пилотных MoS проектов и сегментов позволит разработать некоторые наземно-морские сообщения (железная дорога, автодороги и, возможно, внутренние водные пути).

Результаты:

На протяжении периода внедрения проекта планируется реализовать четыре основных результата:

1. Комплексная оценка и анализ транспортных систем стран-бенефициаров (условия, необходимые для внедрения MoS в странах-бенефициарах и других странах Черноморского региона).
2. Повышение осведомленности в целях реализации экономического потенциала интермодальной логистической цепи (демонстрация возможностей, обмен опытом, тренинги) и предоставление рекомендаций.
3. Кратко- и среднесрочная Дорожная Карта: пилотные проекты будут определены и выбраны совместно со странами-бенефициарами:
 - согласно стандартам и условиям MoS,
 - на основе транспортной политики и требований рынка.
4. Предварительные ТЭО или ТЭО для отобранных пилотных проектов:
 - оценка влияния (социально-экономическая, экологическая, рыночные преимущества, препятствия, решения, национальные и региональные аспекты),
 - координация с международными финансовыми организациями,
 - содействие/ обмен информацией.

Проектная деятельность:

Проектная деятельность состоит в предоставлении кратко- и долгосрочной экспертизы по всем сферам MoS: транспортные прогнозы, финансовая оценка, транспортная и портовая юридическая база и процедуры управления, портовые процедуры, окружающая среда, разработка услуг и/или производственных сооружений.

Дата начала проекта: декабрь 2008 г.

Продолжительность проекта: 24 месяца

Содержание

1 Введение и краткое описание хода выполнения проекта с момента его начала	5
1.1 Контекст проекта.....	6
1.1.1 Вводная информация	6
1.1.2 Резюме начального этапа и результатов	7
1.1.3 Ожидания бенефициаров	10
1.2 Ограничения, риски и предположения	11
1.3 Отношения с основными местными заинтересованными в проекте сторонами	14
1.3.1 Институциональный уровень	14
1.3.2 Целевые группы	14
1.3.3 Обязательства	14
1.4 Связанные проекты и другая донорская деятельность.....	15
2 Первые выводы и анализ.....	16
2.1 Контекст политики, институциональной и регуляторной среды.....	16
2.2 Данные и прогнозы по транспортным перевозкам.....	20
2.2.1 Оценка и анализ исследований, имеющих прямое отношение к проекту	20
2.2.2 Определение и сопоставление сфер	20
2.2.3 Описание имеющихся данных и дальнейшего процесса сбора данных	22
2.2.4 Исследование рынка	23
2.2.5 Выявленные трудности и предлагаемые решения	25
2.3 Интермодальные транспортные услуги.....	27
2.4 Развитие портов	29
2.5 Железная дорога	37
2.6 Внутренние водные пути	38
3 Организация проекта, расписание и рабочий состав.....	40
Таблица 1: Отчет о выполнении проектных работ	40
Таблица 2: Отчет об использовании ресурсов	41
Таблица 3: Генеральный план рабочей характеристики.....	42
Таблица 4: Рабочая программа (включая проектное планирование на следующий отчетный период)	43
Приложение 1: Список ключевых контактов	44
Приложение 2: Контакты с руководством портов	50
Приложение 3: Список соответствующих проектов ТРАСЕКА.....	53
Приложение 4: Применение странами-бенефициарами проекта соглашений и конвенций ЕЭК ООН по транспорту.....	58
Приложение 5: Межправительственные/двусторонние международные соглашения между Украиной и другими странами-бенефициарами проекта.....	60
Приложение 6: Применение странами-бенефициарам проекта конвенций Международной морской организации (по состоянию на 1 марта 2009 года)	61
Приложение 7 – Виды грузов MoS.....	62
Приложение 8 – Обзор данных исследования «Анализ транспортных потоков коридора ТРАСЕКА»	64
Приложение 9 – Общая объемы экспорта/импорта	68
Приложение 10: Морские услуги из/к портов стран бенефициаров.....	69

1 Введение и краткое описание хода выполнения проекта с момента его начала

Согласно проектному контракту, проект начался в декабре 2008 г., но в связи с рождественскими праздниками в Западной и Восточной Европе, а также как это было оговорено во время установочного совещания по проекту (23/01/09), фактическая деятельность не могла начаться ранее середины января 2009.

Основные цели проекта состоят в содействии развитию успешных и эффективных интермодальных грузовых перевозок между ЕС и странами Черного моря, Кавказа и Центральной Азии в рамках концепции MoS, что подразумевает:

- Облегчение торговли и перевозок в рамках коридора.
- Усовершенствования совместимости и мультимодальных перевозок на Черном море и Каспийском море.
- Развитие концепции “морских магистралей” (MoS).

Морская магистраль – это морская интермодальная грузовая транспортная цепь, которая базируется на наземно-морских сообщениях (железная дорога, автодороги и внутренние водные пути).

Согласно Техническому Заданию, на протяжении двух лет проект должен будет получить четыре основных результата:

1. Обзор и анализ условий транспортных систем, необходимых для внедрения MoS в странах-бенефициарах и других странах-партнерах Черноморского региона: Болгарии, Румынии и Турции.
2. Повышение осведомленности об экономическом и стоимостном потенциалах интермодальных логистических перевозок и предоставление рекомендаций.
3. Кратко- и среднесрочная Дорожная Карта: совместно со странами-бенефициарами будут выбраны пилотные проекты.
4. Предварительные ТЭО или ТЭО для отобранных проектов.

Помимо этого, проект должен будет ориентироваться на оценку влияния (тенденции развития рынков и торговли, устранение препятствий, социально-экономическое и экологическое влияние), координацию с международными финансовыми институтами, а также на проведение информационно-просветительской работы.

Начальная фаза включает первые три месяца проекта. В данном отчете представлено описание проделанной работы, основные выводы и заключения по окончанию этой фазы.

Отчет о начале проекта является рабочим документом, подготовленным для пользования Заказчика и Наблюдательной Группой; его форма и содержание не предполагают широкого распространения. По результатам предварительных выводов, полученных на раннем этапе изучения, в отчете представлены более проработанные методы внедрения проекта. Несмотря на то, что некоторая, представленная в отчете, информация является предварительной, мы рассчитываем на то, что отчет послужит установлению полезной обратной связью.

1.1 Контекст проекта

1.1.1 Вводная информация

Программа ТРАСЕКА стартовала в 1993 году в рамках программы технической помощи Европейского Союза (ЕС) с целью развития транспортного коридора на оси Запад-Восток от территории Европы до Центральной Азии через Кавказ, который дополнит другие уже существующие маршруты. В дальнейшем эта программа была расширена на Украину и пять стран Черноморского региона.

В 1998 году было подписано Основное многостороннее соглашение (ОМС) о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, включая технические приложения по автомобильному и ж/д транспорту, коммерческим морским перевозкам, таможенной документации и процедурам, между 12 странами: Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина.

В марте 2000 г. в Тбилиси состоялось первое заседание Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА. В целях содействия реализации положений ОМС были созданы две структуры:

- Межправительственная Комиссия (МПК), ведомственный комитет, который путем согласования принимает решения по новым мероприятиям и обсуждает возможности финансирования в рамках программы ТРАСЕКА со стороны ЕС, и
- Постоянный Секретариат, учрежденный в Баку, готовит ежегодные заседания МПК и координирует деятельность с уполномоченными представителями государств-участников ОМС.

Страны признают достижения программы ТРАСЕКА и намереваются в полной степени воспользоваться возможностями, предоставляемыми программой. Количество стран, выражающих свою заинтересованность в программе ТРАСЕКА, увеличивается (Иран, Пакистан и Афганистан подали свои заявки на членство; Россия и Египет подали заявки в качестве наблюдателей).

Более того, в контексте расширения ЕС в ноябре 2004 г. в Баку состоялась Министерская конференция по сотрудничеству в сфере транспорта между странами ЕС, прибрежными государствами Черного и Каспийского морей, а также их соседями, которая послужила началом процесса упрочения связей путем усиления интеграции транспортных рынков.

Представители Азербайджана, Армении, Беларуси, Болгарии, Грузии, Киргизстана, Казахстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Украины и Узбекистана договорились о постепенной интеграции транспортных систем и рынков стран согласно европейской и международной законодательной и нормативной базы. В этой связи, была достигнута договоренность о дальнейшем развитии сотрудничества в сфере транспорта и четыре экспертные рабочие группы определили приоритетные направления для транспортного сотрудничества, постепенной интеграции рынков и реформы сектора в 2005 г.

В мае 2006 г. в Софии состоялось 5ое ежегодное заседание МПК ТРАСЕКА и 2ая Министерская конференция по сотрудничеству в сфере транспорта («Бакинская инициатива») между странами ЕС, прибрежными государствами Черного и Каспийского морей, а также их соседями. На заседании МПК ТРАСЕКА страны-участницы официально утвердили долгосрочную стратегию развития коридора ТРАСЕКА до 2015 г. страны подтвердили взятые обязательства финансировать текущие расходы Секретариата ТРАСЕКА. Во время 2ой Министерской конференции («Бакинской инициативы») участники подтвердили выводы четырех экспертных рабочих групп в части развития портов в рамках коридора ТРАСЕКА.

В этом контексте возник вопрос развития морских магистралей (MoS) – регулярных интермодальных перевозок «от дверей до дверей», что основываются на морских перевозках на дальние расстояния, – а также пилотных проектов MoS, которые могут определить будущие интермодальные морские сообщения между региональными и субрегиональными рынками. В сообщении ЕС от 2007 г. MoS Черного и Каспийского морей указаны в числе пяти транзитных осей.

Перевозки грузов, пассажиров и энергоносителей в регионах Черного моря, Каспийского моря и Кавказа обслуживаются на море речными судами, Ро-Ро паромы для грузовиков, ж/д паромы для ж/д вагонов, а также некоторые порта/ интермодальные хабы имеют связь с внутренними водными путями.

По сути, в регионе Черного и Каспийского морей уже имеются «морские транспортные логистические маршруты», однако интермодальные услуги в значительной степени сегментированы. На каждом участке цепи поставки задействованы различные транспортные средства и процедуры, что не соответствует определению MoS. Данный проект должен сконцентрироваться на улучшении существующих и новых жизнеспособных морских маршрутов, а также их связующих интермодальных услуг, основанных на принципах поставки «от дверей до дверей».

1.1.2 Резюме начального этапа и результатов

Проект внедряется компанией Egis Всеom International (EBI) совместно с компаниями Copetrans, Italferr и Евро-Украина Консалтинг (ЕУК). Основной проектный офис находится в Киеве в компании ЕУК, которая является филиалом компании EBI.

Были нанесены визиты во все страны-бенефициары проекта (четыре НС и три Делегации ЕС), за исключением Туркменистана (нет Национального Секретаря).

Встречи, проведенные на этапе начала проекта (январь-март 2009 г.)

Контракт на выполнение проекта был подписан в декабре 2008 г. 12 декабря 2008 г. состоялось первое предварительное заседание по проекту в Комиссии с участием Руководителя проектной группы и Координатора проекта. Более формальное установочное совещание прошло с участием представителей Наблюдательной группы в Брюсселе 23 января 2009 г. На этом заседании также присутствовали Руководитель проектной группы и Координатор проекта.

Семинар по разработке веб-сайта ТРАСЕКА в Вене, 12-13 января 2009 г.

Данное мероприятие было первой возможностью для Руководителя проектной группы встретить представителей сразу нескольких стран в начале проекта. После презентации проекта MoS и пояснений, представитель Украины подчеркнул несколько проблем, с которыми может столкнуться проект, а представитель Румынии (ассоциированная страна) высказал пожелание, чтобы консультанты посетили все непосредственно связанные страны. В этой связи были представлены объяснения, что, согласно Техническому заданию, на данном этапе проекта приоритетом для ЕС будут страны, которые являются непосредственными бенефициарами проекта.

“Заседание экспертов ГИС” в Брюсселе, 28 января 2009 г.

Заседание было организовано в Брюсселе по инициативе ЕС на предмет транспортных данных, собранных проектами, которые финансируются ЕС. Команда проекта MoS (в лице специалиста по транспортному планированию) была приглашена принять участие во встрече с экспертами ГИС (GIS), работающими в проекте «Транспортные потоки»

(внедряемом компаниями WSP / Louis Berger), а также представителями проектов «Транспортного диалога» и «Логистических центров». На встрече было договорено, что, во избежание дублирования проделанной работы, данные проекта «Транспортные потоки» будут переданы другим пользователям и ЕС также предложил другим проектам в будущем обмениваться общей информацией, относящейся к проектной деятельности.

Первая выездная миссия в Баку и Киев – 5-10 февраля 2009 г.

Выездная работа по проекту началась в феврале 2009 г. В Киеве в офисе компании Евро-Украина Консалтинг была учреждена проектная база. В частности, в проект был нанят местный транспортный юрист. Руководитель проектной группы и эксперт посетили Генерального Секретаря и экспертов ТРАСЕКА, а также встретились с Национальным Секретарем в Азербайджане.

Заседание ТРАСЕКА по вопросам инфраструктуры в Бухаресте, 18 февраля 2009 г.

Руководитель проектной группы представил проект на заседании ТРАСЕКА по вопросам инфраструктуры в Бухаресте (Румыния) 18 февраля. Данное мероприятие позволило встретиться во всеми Национальными Секретарями, которые присутствовали на заседании, а также представить цели и ожидаемые результаты пилотных проектов MoS. Цель заседания состояла в представлении текущих и начинающихся проектов ТРАСЕКА с тем, чтобы актуализировать информацию и ознакомиться с мероприятиями ЕС. Вслед за вводной частью последовала дискуссия и вопросы со стороны национальных представителей. Все участники получили специальный справочный документ с подробным описанием и обзором инициатив MoS.

Вторая выездная миссия в Киев, Тбилиси и Алма-Аты- 13-20 марта 2009 г.

Руководитель проектной группы, специалист по поставкам и логистике, а также специалист по портам посетили Национальных Секретарей в Грузии и Казахстане и, таким образом, завершили презентации проекта Национальным Секретарям в странах, которые являются прямыми бенефициарами проекта (за исключением Туркменистана). Кроме того, стоит отметить ряд конструктивных встреч с представителями ЕС делегаций в обеих странах, а также установленных контактов и дискуссии, начатые с Национальными Секретарями, их экспертами, заинтересованными в проекте сторонами и другими консультантами.

Также состоялись встречи с руководителями проектных групп двух проектов по созданию логистических центров в Алма-Аты и в Киеве с целью обмена полученной информацией, контактами и мнениями. А местный транспортный юрист встретился с командой проекта «Присоединение к/ и имплементация Украиной международных договоров и конвенций в области транспорта» в Киеве.

Выездная миссия в украинские порты, Одесса и Ильичевск, 24-25 марта 2009 г.

Благодаря содействию Национального Секретаря в Украине в установлении контактов и организации встреч в Одессе и Ильичевске, эксперт по портам и транспортный юрист провели ряд встреч в двух портах с заинтересованными в проекте сторонами и получили полезную текущую информацию. В Ильичевске эксперты встретились с представителями торгового порта и наиболее значимыми операторами, которые проявили интерес к пилотным проектам MoS. В Одессе эксперты получили обновленные данные, а также детально обсудили существующие юридические и технические сложности, включая влияние экономического кризиса.

Завершительный семинар “Морские сообщения” ТРАСЕКА-ТЕС, София, 26 марта 2009

Представители проекта были приглашены на встречу, которая не являлась официальным координационным заседанием ТРАСЕКА, но на которой были представлены заключительные результаты двухлетней работы проекта. На семинаре представилась возможность встретиться с официальными представителями министерств транспорта стран Черноморского региона.

Первые общие результаты

- На начальном этапе проекта мобилизация состояла в поиске ключевых участников проектной команды и найме местных ассистентов. Также результатом мобилизации было установление первых контактов с Национальными Секретарями и другими партнерами в администрациях с целью назначения дат встреч. Согласно Техническому Заданию, данная деятельность являлась основным условием для организации официального запуска проекта в каждой стране.
- Согласно указаниям со стороны ЕС, на данном этапе проекта контакты ограничены странами, которые являются прямыми бенефициарами. Были осуществлены визиты во все страны-бенефициары проекта за исключением Туркменистана (нет НС), а также были рассмотрены другие возможности для внедрения инициативы MoS во всех странах, включая все страны ТРАСЕКА.
- Основываясь на установленных контактах, было полезно поделиться подходом к внедрению пилотных проектов MoS, поскольку в разных странах сложилась разная ситуация и отношение, в том числе в регионе ТРАСЕКА было внедрено разное количество проектов. В частности, проектная команда была приглашена на встречи с компаниями Louis Berger/ WSP (проект ЕС по “транспортным потокам”) по поводу данных и веб-сайта ТРАСЕКА. Команда проекта MoS несколько раз встречалась с представителями компаний Dornier Consulting и Safega (две компании начали проекты ЕС по “логистическим центрам”). Все команды параллельных проектов ЕС договорились о регулярном обмене информацией о последующих мероприятиях (контактах и новой информации).
- Были изучены наиболее важные и имеющие отношение к MoS базовые исследования (перечень отчетов прилагается), в частности, Финальные отчет по проекту «Морские транспортные сообщения» (июль 2008) и предварительные данные проекта “Анализ транспортных потоков” (февраль 2009). Список относящихся документов представлен в Приложении 3.
- Кроме того, на начальном этапе проекта был подготовлен детальный план внедрения проекта и график работ (см. Раздел 3). После изучения документации и предварительных заключений консорциум приступит к разработке детальной методологии выбора и подготовки пилотных проектов MoS.

Состояние выполнения работ по проекту

В таблице ниже представлена общая ситуация по выполнению проектных работ на момент завершения начального этапа: прогресс указан в % для плановых и действительных показателей.

	Прогресс (%)	
	План	Выполнение
Задание 1 Обзор исследований	50	35
Деятельность 1.0 Мобилизация	100	100
Деятельность 1.1. Обзор и анализ исследований	80	65
Деятельность 1.2. Обновление информации	0	25
Деятельность 1.3. Исследование рынка	0	20

Задание 2. Повышение осведомленности	20	10
Деятельность 2.0. Обучение, поддержка концепции MoS	20	5
Деятельность 2.1. Определение и поддержание контактов с основными заинтересованными в проекте сторонами	15	5
Деятельность 2.2. Поддержка организации партнерств	0	0
Деятельность 2.3. Поддержка в продвижении пилотных проектов	0	0
Задание 3. Разработка Дорожной Карты	0	0
Деятельность 3.0 Помощь в разработке пилотных проектов	0	0
Деятельность 3.1 Анализ бизнес-планов	0	0
Деятельность 3.2 Разработка Дорожной Карты	0	0
Задание 4. Оценка влияния	0	0
Деятельность 4.0 Подготовка (предварительных) ТЭО	0	0
Деятельность 4.1 Оценка влияния проекта	0	0

1.1.3 Ожидания бенефициаров

Принимая во внимание отличия во мнениях и взглядах по вопросу морских магистралей (MoS) и разный опыт стран по внедрению специальных региональных проектов, помимо уже проведенных встреч будет целесообразно подготовить для стран-бенефициаров ознакомительные публикации и брошюры.

- Первый обмен письмами между Национальными Секретарями и ЕС состоялся в начале 2008г., намного раньше начала данного контракта;
- Национальные представители, заинтересованные в проекте, могут увидеть разные перспективы и возможности внедрения проекта MoS в своих странах и эти взгляды необходимо будет согласовать в региональном контексте;
- В каждой из стран заинтересованные стороны могут иметь разные взгляды, исходя из их ролей и функций – гос.учреждение, пользователи, операторы.

Самое важное, чтобы было сформировано одинаковое понимание общей концепции и целей MoS, в дополнении в котором в целях уточнения задач проекта и результатов пилотных проектов необходимо будет провести информационные мероприятия.

Эта цель будет достигаться поэтапно, вместе с выполнением других проектных работ. Сначала необходимо будет охватить уровень Национальных Секретарей и экспертов, затем подключить национальных представителей, заинтересованных в проекте (включая не прямых бенефициаров в странах, связанных с MoS), а потом распространить опыт на все страны.

С Национальными Секретарями уже были обсуждены следующие шаги, которые должны быть реализованы в краткосрочной перспективе:

- национальный стратегический анализ (анализ сильных и слабых сторон, перспектив и угроз), объясняющий ценность и дополнительные преимущества внедрения MoS для каждой страны;
- перечень ответов на наиболее часто задаваемые вопросы о морских магистральных и их внедрении в регионе;
- рабочее совещание между Национальными Секретарями и командой проекта на предмет обмена взглядами по поводу регионального подхода к развитию MoS.

1.2 Ограничения, риски и предположения

На начальном этапе проекта консультанты подтвердили некоторые риски и ограничения, которые могут проявиться в процессе внедрения проекта. Эти риски/ограничения уже были описаны в предложении консультантов.

Для успешного внедрения пилотных проектов MoS необходимо, чтобы партнеры и страны-бенефициары взяли на себя определенные обязательства. В противном случае, вследствие отсутствия активного сотрудничества снизится эффективность всего проекта.

Другое важное предположение – стабильность и неизменность проектной среды.

Ниже представлены основные ограничения и риски, которые были выявлены на подготовительном этапе и уточнены на начальном этапе проекта:

Общий экономический контекст

Практически на всех встречах в качестве одного из наиболее важных ограничений упоминался экономический кризис. В таблице ниже приведены основные вопросы и предлагаемые решения.

	Первые заключения (Черноморский регион)	Вопросы и решения
<ul style="list-style-type: none"> Обзор прессы и профессиональных изданий о транспортных потоках 	<ul style="list-style-type: none"> Общая тенденция к сокращению объемов торговли и перевозок, экономическом спаде на основных рынках в 2009-10 Статистика свидетельствует о сокращении контейнерных перевозок (возможно, более сильный эффект если принять во внимание число передвижений) 	<ul style="list-style-type: none"> Необходимо изменить подход к методологии прогнозирования, основываться на наборе гипотез и разрабатывать сценарии Эти сценарии должны показать потенциал MoS для (не)существующих рынков
<ul style="list-style-type: none"> Специфика: портовые данные 	<ul style="list-style-type: none"> Ограниченная информация о других грузовых перевозках 	<ul style="list-style-type: none"> Опрос операторов всех транспортных средств и сегментов во время выездных миссий
<ul style="list-style-type: none"> Операции: морские операторы 	<ul style="list-style-type: none"> Отмена услуг линейных перевозок Предоставление новых совместных услуг / совместное использование судов при сокращении объемов перевозок 	<ul style="list-style-type: none"> Отслеживание регулярных линий морского сообщения (приоритет) (Предложение: ежеквартально)
	<ul style="list-style-type: none"> Изменение графиков работы, напр. транспортных хабов 	
<ul style="list-style-type: none"> Прогнозы / потенциальные рынки 	<ul style="list-style-type: none"> Доминирующее мнение: неуверенность по поводу объемов, горизонтов/периодов, и т.д. 	
<p>Вывод: Разработка пилотных проектов должна проходить с учетом «возможностей»:</p> <ul style="list-style-type: none"> ориентация на торговлю на интра/межрегиональных рынках, использование MoS решений и передовых практик как движущей силы в преодолении ограничений потенциал контейнеризации: согласно предварительным выводам есть некоторые позитивные тенденции/ожидания 		

Стратегический подход

Как отмечалось ранее (см. Раздел 1.1.3. Ожидания бенефициаров), при отсутствии одинаковых взглядов на концепцию MoS и участие партнеров могут возникнуть определенные сложности, связанные с внедрением проекта. Так, в начале проекта страны-бенефициары владели разной информацией, что сказывалось на их взглядах в отношении MoS. В этой связи, очевидно, что стороны, заинтересованные в проекте, нуждаются в более подробном введении и предварительной информации по проекту MoS. В свою очередь, это поможет установлению контактов и обмену мнениями между участниками проекта.

Кроме того, необходимо рассмотреть вопрос интеграции потенциальных проектов MoS в контекст национальных стратегий развития транспорта.

Уже обсуждались примеры и истории успеха проектов MoS в Средиземноморском и других регионах. Однако, в целях установления общих взглядов на цели и подходы к разработке пилотных проектов, есть необходимость продолжить обмен информацией и мнениями со сторонами, заинтересованными в проекте.

Масштаб рынка

В таблице ниже приведены вопросы, возникающие в контексте определения сфер рынка, имеющих отношение к проекту, а также предлагаемого подхода к их решению.

Сферы	Комментарии / Вопросы	Предлагаемый подход
<ul style="list-style-type: none">Страны ТРАСЕКА, которые не являются бенефициарами:<ul style="list-style-type: none">Восточная часть Каспийского моря и западная часть Черного моряСпецифическая страна Черноморского региона : МолдоваСпецифическая страна Центрального Кавказа: Армения	<p>Расширение региональных перспектив</p> <p>Запрос со стороны молдавской делегации адресован 30 марта</p> <p>Соседние страны вдоль центральной оси</p>	<p>Возможность включения в случае использования MoS</p> <p>Согласно Техническому Заданию, ее является страной-бенефициаром Необходимо наблюдать за развитием будущего контейнерного терминала (2009 – 2010)</p> <p>Возможность включения в случае использования MoS Сообщение с осью MoS</p>
<ul style="list-style-type: none">Наземные перевозки во внешней торговле, только для транзита	Западная, Северная и Центральная Европа	Оси MoS предназначены для грузов, перевозимых всеми видами наземного / морского транспорта

	Азия и другие континенты	Вклад в увеличение объемов и спектра услуг Условие: не вредит региональной и межрегиональной торговле
<ul style="list-style-type: none"> Морская транзитная / фидерная торговля = Не региональная / внешняя 	Пример: Азия – Черное море через Средиземноморский транзитный порт-хаб	Вклад в увеличение объемов и спектра услуг Условие: не вредит региональной и межрегиональной торговле

В дополнении, проведение рыночного исследования (2.2.4) предполагает установление контактов с разными игроками рынка (в регионах и ЕС).

Мобилизация

В связи с рождественскими праздниками в Западной и Восточной Европе, проект не мог стартовать ранее января 2009 г. (о чем указано в протоколе установочного совещания по проекту), когда появилась возможность планировать первые встречи с Генеральным Секретарем и Национальными Секретарями ТРАСЕКА, которые являются обязательными для установления дальнейших контактов. Обсуждения с ГС и НС были начаты после предварительного сбора информации и данных, включая другие проекты ТРАСЕКА и собственные источники Консультантов. Вышеуказанные предварительные мероприятия необходимо было предпринять до начала выездных визитов или установления контактов с заинтересованными в проекте сторонами, отличными от тех, что уже были описаны выше.

Данные и прогнозы по транспортным перевозкам

Также команде проекта пришлось столкнуться со сложностями при получении текущей информации по транспортным прогнозам, которая в дальнейшем должна быть дополнена и актуализирована в связи со снижением объемов перевозок с тем, чтобы отразить более реалистичные текущие тенденции и прогнозы на будущее.

Отчет о завершении проекта «Морские сообщения», подготовленный в июле 2008 г., содержит несколько страниц по оценке портов (портовой инфраструктуры) и прогнозы: некоторые характеристики портов Украины и Грузии, а также трех остальных стран Черноморского региона. Аналогичная информация по портам Каспийского моря не включена в отчет.

Специалист по транспортному планированию встретился с консультантами проекта по транспортным потокам, которые предоставили в феврале рабочий вариант базы данных, который мы, в свою очередь, проанализировали далее в отчете.

Необходимо отметить, что в рассмотренных исследованиях были представлены актуальные данные по стоимости перевозок.

Другие связанные проекты (имеющиеся исследования)

В рамках программы ТРАСЕКА, а также при финансовой поддержке других МФО (ЕБРР, АБР и т.д.), разработаны (были и будут разработаны) несколько национальных проектов. Перечень проектов, имеющих прямое отношение к сфере деятельности проекта MoS, представлен в Приложении 3. Данный перечень не является полным и требует последующего согласования с НС, ЕС, МФО и другими консультантами.

1.3 Отношения с основными местными заинтересованными в проекте сторонами

1.3.1 Институциональный уровень

В большинстве стран программа ТРАСЕКА находится в управлении государственных учреждений (министерств транспорта).

Команда проекта работает в тесном сотрудничестве с Постоянным секретариатом (МПК ТРАСЕКА), который базируется в Баку. Секретариат ТРАСЕКА/ Национальные Секретари выполняют важную координационную функцию и должны сотрудничать с бенефициарами проекта и всеми заинтересованными в проекте сторонами на национальном уровне, в частности, что касается вопросов мобилизации представителей госучреждений и содействия организации и проведению встреч с ними.

Помимо этого, в каждой из стран-бенефициаров команда должна поддерживать связь с Делегацией ЕС.

1.3.2 Целевые группы

В Техническом Задании определены прямые целевые группы проекта: министерства транспорта, управления портов и департаменты морского транспорта, ассоциации транспорта и связи в странах-бенефициарах.

Также необходимо активно задействовать ж/д компании, судоходные компании (ж/д паромы, Ро-Ро и контейнерные линии, предоставляющие услуги для сети ТРАСЕКА), таможенную и пограничную службы, руководство портов и терминалов, местные ассоциации и учреждения, в зависимости от их роли, а также национальные транспортные организации.

География проекта включает страны Черноморского и Каспийского регионов: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Украина и Туркменистан, как основные страны-бенефициары, а также Румынию, Болгарию и Турцию, в качестве ассоциированных стран.

Некоторые заинтересованные стороны из числа последних стран интересовались возможностью своего участия в проекте, в частности, в программах информирования, повышения осведомленности и пилотных проектах.

1.3.3 Обязательства

Со стороны партнеров проекта в странах-бенефициарах ожидается оказание помощи и содействия в выполнении проекта путем предоставления необходимого персонала, контактов и установления сотрудничества с местными органами власти, предоставлением свободного доступа ко всей информации и необходимым документам, а также своевременного принятия решений.

Кроме того, ожидается, что партнеры проекта в соответствующих странах будут оказывать помощь, например, предоставлять официальные приглашения для получения виз, а также любую другую помощь, необходимую для успешной реализации проекта.

Национальные Секретари каждой из проектных стран, как партнеры проекта, подтвердили, что будут поручать своим подчиненным сотрудничество с Консультантом и выделять местных сотрудников необходимой компетенции для работы с консультантами.

1.4 Связанные проекты и другая донорская деятельность

Консультант подготовил полный перечень проектов ТРАСЕКА (перечень доступен по первому требованию) и выбрал из их числа те, что имеют непосредственное отношение к подготовке первых выводов/заключений, которые представлены ниже.

Достаточно много завершенных и текущих проектов ТРАСЕКА и исследований имеют непосредственное отношение к выполнению данного проектного задания, равно как и другие проекты в секторе транспорта, которые финансируются международными и двусторонними программами.

Наиболее полный перечень проектов технической помощи в секторе транспорта, имеющих отношение к проекту MoS, представлен в Приложении 3:

- Транспортный диалог и совместимость между ЕС/странами-соседами и странами Центральной Азии (далее «Транспортный диалог»)
- Улучшение морских сообщений между коридором ТРАСЕКА и трансъевропейскими транспортными коридорами (далее «Морские сообщения»)
- Анализ и прогнозирование транспортных потоков в странах ТРАСЕКА и межрегиональная транспортная интеграция (далее «Транспортные потоки и прогнозы»)
- Логистические центры для западных ННГ и Кавказа (далее «Логистические центры»)
- Логистические центры для восточных стран Каспийского региона (далее «Логистические центры»)
- Морские магистрали Средиземного моря
- Развитие порта Актау
- Присоединение к/ и имплементация Украиной международных договоров и конвенций в области транспорта (далее «Конвенции в Украине»)

При выполнении проекта MoS будет приниматься во внимание деятельность вышеуказанных проектов.

Консультант должен детально изучить выводы и результаты работы некоторых уже завершенных проектов. Уже были установлены контакты с текущими проектами ТРАСЕКА («морские сообщения», «логистические центры», «транспортные потоки», «конвенции в Украине» и «проект MoS в Средиземноморском регионе»), но многие отчеты пока еще отсутствуют.

Проект MoS стремится к установлению и развитию потенциальных сфер взаимодействия (синергии) с другими параллельными проектами. В данном контексте ключевым элементом предложенной деятельности будет интенсивная координация с другими проектами ЕС и стратегиями МФО.

2 Первые выводы и анализ

2.1 Контекст политики, институциональной и регуляторной среды

Анализ существующей законодательной базы в транспортном секторе не указывает на значительные отличия между странами по вопросам принятия международных конвенций, однако уровни применения этих стандартов в национальных законодательствах различны.

В последнее время Украина подписала и присоединилась почти ко всем международным соглашениям и конвенциям, регулирующим морской, автомобильный и железнодорожный виды транспорта.

Азербайджан, Грузия и Казахстан выполнили большую часть рекомендаций программы ТРАСЕКА по адаптации национального законодательства к международным регуляторным инструментам. Туркменистан находится в начальной стадии этого процесса.

Все страны заключили совместные соглашения в рамках и на базе Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, а именно:

- В 2007 году подписано Межправительственное соглашение между Азербайджаном и Украиной о международных комбинированных перевозках грузов, которое регулирует железнодорожные, морские, а также автомобильные перевозки до/из терминалов.
- С 2000 года вступило в силу Соглашение между Правительствами Болгарии, Грузии и Украины о совместной эксплуатации железнодорожных паромов между портами Варна, Ильичевск и Поти/Батуми.
- На взаимовыгодной основе заключено Соглашение между министерствами транспорта Грузии и Украины об организации и совместной эксплуатации автомобильных паромов между портами Ильичевск и Поти. Подобное двухстороннее соглашение между Азербайджаном и Казахстаном применяется на маршруте ж/д парома Баку-Актау.

Таким образом, двухсторонние отношения более сориентированы по видам транспорта; в этой связи, предлагается рассмотреть законодательные рамки в разрезе каждого вида транспорта отдельно.

Автомобильный транспорт

Двухсторонние соглашения в этой сфере подписаны почти между всеми странами: Азербайджаном, Болгарией, Грузией, Казахстаном, Румынией, Турцией, Туркменистаном и Украиной.

За исключением Туркменистана, который имеет общее соглашение о сотрудничестве в области транспорта с Украиной, остальные двухсторонние отношения в сфере автомобильных перевозок базируются на системе разрешений, ежегодная квота которых определяется путем двухсторонних переговоров и учитывает потребности торговли и транзита.

Азербайджан, Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина являются странами-членами Международного Транспортного Форума/ МТФ (ранее Европейская Конференция Министров

Транспорта). Они также используют систему многоразовых разрешений, предусмотренную этой организацией.

На национальном уровне основными нормативными актами в сфере автомобильных перевозок выступают:

- Общие:
 - Законы и постановления, касающиеся транспорта и торговли
 - Таможенное регулирование, регулирование пересечения границ и транзита
- Более специфические:
 - Нормы и условия, согласно которым иностранный транспорт допускается к использованию на национальных дорогах,
 - Основные габариты, общая масса и нагрузки на ось автотранспортных средств,
 - Визовое регулирование для иностранных водителей АТС.

Железнодорожный транспорт

На сегодняшний день состояние железнодорожной инфраструктуры в странах-бенефициаров данного проекта не соответствует стандартам, определенным в Европейском Соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП):

- Болгария, Румыния, Турция и Украина являются договорными сторонами Европейского Соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ);
- Азербайджан и Туркменистан еще не присоединились к СЛКП;
- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которое регулируется ОСЖД, применяется на территории Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Туркменистана и Украины;
- Унифицированные правила согласно Контракта о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), сформулированные Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) применяются Болгарией, Румынией, Турцией, а также Украиной и регулируются Международной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ);
- Все страны программы ТРАСЕКА на Межправительственной конференции в Ташкенте в 2002 году договорились использовать накладную СМГС в качестве транзитного документа при железнодорожных перевозках на основании Многостороннего соглашения ТРАСЕКА, при этом процесс имплементации еще не завершен.

Положения Таможенной конвенции о контейнерах 1972 года применяются во всех странах, кроме Туркменистана.

На сегодняшний день:

- Румыния и Турция используют только накладную ЦИМ;
- Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан используют только накладную СМГС;
- Украина и Болгария используют накладные как формы ЦИМ, так и СМГС; в 2008 году Украина приказом Государственной таможенной службы утвердила использование ЦИМ/СМГС накладной в качестве транзитной декларации при ж/д перевозках.

Основные противоречия всех этих соглашений заключается в недостаточной гармонизации международных правил перевозки и применении разных режимов ответственности.

Морской транспорт

Законодательство по морскому транспорту является одним из старейших законодательных инструментов. Все рассматриваемые страны являются членами Международной Морской Организации (ММО) и подписантами ее законодательных актов, определяя тем самым различную степень и уровень имплементации своего национального законодательства.

Различия, в основном, касаются вопросов безопасности и окружающей среды, не затрагивая коммерческих условий перевозок, кроме случаев, когда это может оказывать влияние на вышеупомянутые законодательные акты.

Тарифы, все виды транспорта

Данная тема будет более детально проанализирована при исследовании рынка. Ниже приводятся лишь предварительные обобщенные наблюдения:

- Как показал первоначальный анализ, контакты и встречи, по общему мнению заинтересованных участников транспортные затраты и цены характеризуются высоким уровнем, неустойчивостью и непрозрачностью. Эти факторы назывались как главные препятствия в развитии торговли и транспорта.
- Помимо этих факторов, которые будут детально изучены при исследовании рынка, на этом этапе неясным является вопрос законодательного регулирования данной сферы, учитывая также различные точки зрения на роль государственного сектора (официальные ведомства, общественные структуры и операторы с государственной долей собственности) и деятельность частных операторов
- Также отличаются рамки законодательного регулирования тарифов:
 - В каждой отдельной стране по видам транспорта и зачастую по видам коммерческой деятельности, например, учитываются страны-партнеры, экспорт/импорт, транзит
 - Между странами, видами используемого транспорта и коммерческой деятельности

Комбинированные перевозки

Этот вопрос является ключевым для разработки и усовершенствования в рамках проекта MoS.

Текущая ситуация может быть охарактеризована как нестабильная в отношении законов и постановлений, используемых операторами комбинированных перевозок в регионе ТРАСЕКА:

- Отсутствие единого режима ответственности, многообразие регуляторных инструментов на национальном уровне, включая различные подходы к таким вопросам как ответственность, ее границы, сроки действия, создают трудности для сторон по предварительной оценке возможных рисков.
- Также проблемы могут возникать, когда убытки не относятся к определенному месту и участок перевозки, где потери или повреждения имели место, не определен. На практике, обычно используется документ со стандартными условиями ответственности, но это, в основном, договорные положения, следовательно, регулирования требуют обязательные условия и расхождения национальных законов и постановлений. Ситуация еще более усложняется, когда повреждение груза происходило постепенно и на протяжении всего процесса перевозки.

Отсутствие единого определения для комбинированной перевозки в данном регионе становится еще более критическим, поскольку национальные политики и тексты должны положить конец неясности использования следующих понятий:

- Перевозка двумя или более видами транспорта или же это перевозка «от дверей до дверей»
- Единый документ или же контракт, где одна сторона отвечает за груз на протяжении всей перевозки

Международные рамки ответственности для мультимодальных перевозок основываются на:

- Конвенции ООН о мультимодальных перевозках 1980 года (не вступила в силу)
- Правилах UNCTAD/ICC 1992 года для документов на мультимодальную перевозку, которые должны обязательно содержаться в контракте и обычно заменяют региональные обязательные нормативные акты также по поводу ныне действующих Правил ЕЭК ООН и Международной торговой палаты
- Национальных/региональных/субрегиональных законах и постановлениях о мультимодальных перевозках

Когда место потерь точно определено используются унимодальные конвенции о перевозках морским, автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

- Стандартные условия контрактов (например, BIMCO MULTIDOC 95, FIATA накладная)

Отношения между транспортными организациями, операторами мультимодальных перевозок, экспедиторами, получателями, отправителями, а также другими официальными субъектами в будущем могут регулироваться двумя важнейшими документами, разработанными в рамках программы ТРАСЕКА и определяющими права, обязанности и ответственность каждого участника:

- Проект Соглашения о мультимодальных перевозках, 2008г.
- Проект Закона о деятельности транспортных экспедиторов, 2008г.

Процедуры пересечения границ

Основным регуляторным инструментом в вопросах гармонизации процедур пересечения границы является Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Киото, 1972 год, пересмотренная Всемирной Таможенной Организацией в 1999 году и выступающая в качестве образца современных и эффективных таможенных процедур).

В рамках ЕЭК ООН функционируют следующие нормативные акты по упрощению процедур пересечения границ:

- > Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением Книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года – принята во всех странах-бенефициаров проекта;
- > Таможенная конвенция о контейнерах 1972 года – введена в действие в Азербайджане, Болгарии, Грузии, Казахстане, Румынии, Украине и Турции;
- > Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года – применяется во всех странах, кроме Туркменистана;
- > Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств 1956 года – применяется только в Азербайджане, Болгарии, Румынии, Турции.

Подводя итоги, необходимо отметить, что основными противоречиями в законодательной базе стран-бенефициаров проекта, являются следующие:

- Ряд стран программы ТРАСЕКА подписали различные соглашения о международных перевозках, изначально содержащие противоречивые положения; во избежание официальных противоречий желательно четко прояснить картину обязательств каждой договорной стороны согласно требованиям различных соглашений.
- Двухсторонние и многосторонние соглашения влекут за собой множество государственных обязательств перед третьими странами, однако их применение на

национальном уровне зависит от эффективности согласования с национальным законодательством.

- Некоторые соглашения приняты недавно и применяются без необходимого приведения в соответствие предыдущих правил. Странам необходимо принять меры по налаживанию хорошо скоординированной системы управления транспортными законами и постановлениями между национальными уполномоченными органами.

2.2 Данные и прогнозы по транспортным перевозкам

2.2.1 Оценка и анализ исследований, имеющих прямое отношение к проекту

Результаты текущих проектов и завершенных исследований по вопросам, которые близки к тематике проекта MoS, важны с точки зрения:

- Определения необходимой данных/информации
- Их анализа и использования в целях проекта
- Разработки предложений по восполнению отсутствующей информации

С учетом того, что по данному вопросу отсутствуют какие-либо специальные исследования, необходимо будет провести сравнительную оценку коридора ТРАСЕКА с другими конкурирующими коридорами. Такая оценка может быть получена в ходе проведения интервью с операторами и пользователями.

2.2.2 Определение и сопоставление сфер

Оценка существующего и потенциального рынка морских магистралей подразумевает определение размера рынка (стран, транспортных средств, портов и т.д.), а также категории грузов и транспортных единиц. В целях дальнейшего сотрудничества и обмена необходимой информацией, будет полезно сопоставить сферу MoS со сферой исследований этих проектов.

Масштаб рынка и заинтересованные стороны

Общая цель проекта MoS состоит в содействии развитию торговли на транспортной оси, следовательно, подход к оценке масштаба рынка должен, главным образом, фокусироваться на экспорте и импорте из каждой страны-бенефициара (приоритет отдается прямым бенефициарам), а также стран, которые являются непрямыми бенефициарами проекта (партнеры по Черноморскому региону):

- Между этими странами, например, с учетом действительного или потенциального использования транспортных коридоров и осей Черное море / наземный отрезок пути / Каспийское море
- Между ними и другими рынками (транзит или перевалка), за пределами их собственных внешних рынков.

В целевые группы проектов входят министерства транспорта каждой страны бенефициара, таможенные службы, представители деловых кругов, участники морских перевозок (порт и морские администрации/управления, операторы, профессиональные ассоциации), а также участники внутренних видов сообщения (ж/д, автодороги и внутренние водные пути).

Виды транспорта

В рамках MoS морской вид транспорта, наземно-морские сообщения и зоны взаимодействия между видами транспорта (ж/д, автодороги и внутренние водные пути) представляют собой логистическую транспортную цепь, которая конкурирует (и будет конкурировать) с другими транспортными схемами в отношении используемых видов транспорта и маршрутов. В этой связи, необходимо собрать информацию о существующем и планируемом использовании других видов транспорта в рамках альтернативных коридоров.

Грузы и технические аспекты

Концепция морских магистралей ориентируется на грузы, которые можно погрузить в транспортные единицы, главным образом, контейнеры, которые, в свою очередь, можно (или будет возможно) погрузить на борт судов, используемых службами Черного и Каспийского морей, например:

- Контейнеры, всех типов и размеров, включая специальные грузы (рефрижераторы, негабаритные единицы и т.д.)
- Подвижной состав: грузовые прицепы, грузовики и другие виды транспорта, подвижной состав, включая специальные
- Вагоны, включая подъемные единицы, в том числе и для специальных грузов
- Другие виды грузов, обслуживаемые операторами

В рамках MoS не рассматриваются:

- Жидкие, газообразные или сухие насыпные грузы, такие как нефтепродукты, поставляемые полными судами или составами только единым перевозчиком или оператором
- Авиационные грузоперевозки
- Грузы, перевозимые автомобильным транспортом исключительно по логистическим или техническим причинам

Примечание: пассажиры, сопровождающие свои транспортные средства, могут быть рассмотрены в рамках Ро-Ро и паромных перевозок с учетом нормативных габаритов судов.

Другие связанные проекты

Внедрение проекта MoS проходит в условиях координации его деятельности с другими проектами технической помощи с целью углубления знаний о транспортных потоках в регионе ТРАСЕКА. Во избежание дублирования работы и обеспечения наиболее полного использования имеющихся результатов, была достигнута договоренность об использовании существующих данных и поддержании контактов с текущими проектами технической помощи в зависимости от степени завершенности проектных этапов.

В Приложении 3 приведен перечень недавних проектов ТРАСЕКА, которые имеют непосредственное отношение к MoS.

Как указано в Приложении 3, наиболее возможностей для сотрудничества есть с:

- Двумя проектами "логистических центров" в аспектах общих стран-бенефициаров, заинтересованных сторон и рассматриваемых видов транспорта. Вместе с этим проект MoS ориентируется больше на морской транспорт, его совместимость (интермодальность) с другими видами и разработку решений по организации перевозок, в то время как проект "логистические центры" покрывает всю логистическую схему целиком.
- Проект "Анализ и прогноз транспортных потоков" представляет особую важность для проекта MoS, т.к. располагает практически всеми данными, необходимыми для проекта.

- Проекты по отдельным портам региона дополняют указанные выше проекты и дают возможность восполнить отсутствующую информацию.

2.2.3 Описание имеющихся данных и дальнейшего процесса сбора данных

Была проведена полная оценка имеющейся информации, а также данных, которые еще находятся на этапе. Первое обобщение информации было подготовлено на основе имеющихся и релевантных данных, пробелах в необходимой информации и потребностях в их восполнении путем проведения дополнительных исследований и сотрудничества.

Были проанализированы такие данные и информация:

- Со стороны предложения, для каждого вида транспорта, рассмотрены имеющиеся данные (узкие места, факторы затрат) для разных уровней транспортной сети (инфраструктура, услуги, информационные системы), а также транспортная политика, которая влияет на создание условий для конкуренции.
- Со стороны спроса, имеющаяся информация по социально-экономическим показателям, общим транспортным потокам, портовых перевозках, перевозках по внутренним сообщениям, перевозкам по альтернативным маршрутам и прогнозам.

В Приложении 3 приведена предварительная сравнительная оценка необходимых данных с имеющимися или возможными заключениями наиболее значимых для MoS проектов.

В таблице разграничены имеющиеся и требуемые данные в разрезе предложения и спроса, а также взаимодействие между проектами.

Выполнение данного задания позволило определить, а также поможет в будущем уточнить имеющиеся пробелы и помочь в поиске недостающей информации.

Другие источники информации

В проектных целях можно использовать общую статистику по импорту и экспорту в разрезе стран и товарных групп (см. таблицу ниже).

Таблица 1 – Источники информации по торговле и морскому транспорту

Аббревиатура	Организация	Специфика баз данных	Тип информации
МТЦ (Международный Торговый Центр)	Международный Торговый Центр (МТЦ) / совместное агентство ВТО и ООН (ЮНКТАД)	Международная торговая статистика из базы данных COMTRADE Статистический отдел ООН (СОООН)	Объемы импорта и экспорта по товарным группам (МСТК), в разрезе стран, в денежном выражении
ВТО	Всемирная Торговая Организация	Статистическая база данных по всемирной торговле в разрезе стран (см. источник выше)	Основные данные по торговле в разрезе стран, включая торговлю с 5 основными странами (отправителями и получателями) в денежном выражении

ССМД (Система сбора морских данных)	ССМД трансмодальные данные: информация по рынку грузоперевозок, включая порты, паромы, мелко- и глубоководные морские перевозки контейнеров, грузовые авиаперевозки, интермодальные перевозки, ж/д и логистика	Банк данных по контейнерным перевозкам и банк данных по линиям (цитируемые в отчетах проекта «Морские сообщения»)	Использует несколько источников
ЕС	Европейский Союз	База данных Comext /Евростат	Исторические данные по торговле между ЕС и странами-партнерами

Необходимо провести обзор и анализ исследований, имеющих отношение к тематике проекта MoS:

- Пока что отсутствуют данные по основным товарным группам в разрезе стран (отправителя и получателя) и видов транспорта. Исследования «Морских сообщений» и «Транспортных потоков» содержат только часть информации. Вследствие чего для завершения обзора будет необходимо больше времени, нежели было запланировано изначально; а также будет необходимо разработать подход к оценке исходной/базовой ситуации при составлении прогнозов, в частности, в целях учета влияния экономического кризиса (см. ниже).
- Необходимо детально изучить различные недавно завершённые исследования с целью выбора и сопоставления информации. Принимая во внимание существующие исследования и прогнозы, нет необходимости проводить дополнительные специальные макроэкономические исследования. Будет вполне достаточно обобщить и, при необходимости, уточнить данные завершённых исследований. Консультанту будет необходимо получить доступ по всем релевантным данным и отчетам, включая те из них, которые пока нельзя получить на сайте ТРАСЕКА.
- Необходимо продолжить и углубить сотрудничество/координацию с другими проектами, в первую очередь, с проектом "Логистические Центры"

2.2.4 Исследование рынка

Исходя из имеющейся информации, необходимо будет провести дополнительное исследование существующих и потенциальных рынков с целью уточнения видов и объемов перевозок, которые можно будет в будущем адаптировать к услугам пилотные проектов MoS.

Предлагается дополнить имеющуюся информацию по транспортным потокам данными полевых исследований перевозок от основных производителей к основным потребителям согласно следующей последовательности работ:

1. Определение основных видов товаров, которые могут быть ввезены/вывезены в/из стран, которые, в первую очередь, являются прямыми бенефициарами, а также

стран-непрямых бенефициаров, по MoS, включая общие (не предназначенные специально) грузы, измеряемые в транспортных единицах (контейнеры, трейлеры, и т.д.)

2. Выбор среди обозначенных категорий товаров основных и наиболее репрезентативных групп.
3. Использование данных недавних исследований в целях воссоздания первого варианта представления о существующих рынках производителей (предложение) и потребителей (спрос).
4. Поиск и выбор операторов и пользователей (в более широком значении, транспортных операторов и компаний, предоставляющих услуги перевозок), исходя из информации коммерческих регистров в каждой стране или профессиональных ассоциаций, для проведения интервью, главным образом, на предмет пунктов назначения и отправки грузов, их объема и единиц (грузовики, вагоны, контейнеры). При выборе опрашиваемых компаний, в первую очередь, будут отобраны те из них, что работают на многих рынках и являются ведущими торговыми компаниями, т.е. имеют значительный удельный вес в предложении транспортных услуг.
5. Обобщение, сопоставление и перекрестная проверка данных, полученных от производителей, импортеров, экспортеров, портов и других транспортных операторов, в целях уточнения информации, содержащейся в базе данных по транспортным перевозкам и прогнозам.
6. Оценка объемов международных транзитных перевозок, которые потенциально могут осуществляться с использованием транспортных осей и решений, а также служить дополнительной базой грузов для консолидации проектов MoS.

Координация между текущими проектами

Во избежание дублирования функций проектов и обеспечения сопоставимости данных, между текущими проектами ТРАСЕКА была достигнута договоренность о сотрудничестве и координации деятельности с:

- Проектом "Анализ и прогнозирование транспортных потоков" в аспекте текущих и будущих транспортных перевозок: перевозок из зоны в зону в разрезе товарных групп и видов транспорта
- Проектом "Транспортный диалог" в целях обмена информацией между проектами и минимизации вероятности дублирования деятельности, включая сеть пользователей базы данных ТРАСЕКА
- Проектами "Логистические центры" в отношении наземных сообщений и взаимодействий
- Специальными исследованиями портов (если такие имеются).

Первый этап анализа: основные группы товаров, имеющие отношение к MoS

Детальный перечень унифицированной/контейнеризируемой (в т.ч. потенциально) продукции, который основывается на Международной Стандартной Торговой Классификации (МСТК) и используется Международным Торговым Центром, представлен в Приложении 7. Внизу приведен укороченный перечень, который представляет общий подход к определению товарных групп, имеющих отношение к транспортным схемам MoS.

Таблица 2 – Перечень товарных групп и их отношение к MoS

Код МСТК	Наименование продукта	Отношение к "MoS"
----------	-----------------------	-------------------

0	ПРОДУКТЫ ПИТАНИЯ & ЖИВЕ ЖИВОТНЫЕ	Нет / Да
1	НАПИТКИ И ТАБАК	Да
2	НЕОБРАБОТ. МАТЕР.ЭКС. ПРОД.ПИТАНИЯ/ТОПЛИВО	частично нет / Да
3	МИНЕРАЛЬНОЕ ТОПЛИВО/СМАЗЫВАЮЩИЕ МАТЕРИАЛЫ	Нет / Да
4	ЖИВОТНЫЕ/РАСТИТЕЛЬНЫЕ МАСЛА /ЖИР/ВОСК	Нет / Да
5	ХИМ.ВЕЩЕСТВА/ПРОЦИЕ ПРОДУКТЫ	Нет / Да
6	ПРОМ.ТОВАРЫ	Да
7	ОБОРУДОВАНИЕ/ТРАНСП. ОБОРУДОВАНИЕ	Да / Нет
8	ПРОЧИЕ ПРОМ.ТОВАРЫ	Да
9	ПРОЧИЕ ТОВАРЫ	Нет / Да

Источник: Консультант, на основании данных МСТК

При составлении таблицы по видам товарной продукции вывозимой и ввозимой в регион ТРАСЕКА были использованы данные базы COMTRADE Статистического отдела ООН (СОООН).

Примечание: в данной базе данных отсутствует информация по Туркменистану. Данная оценка основывается на стоимостных показателях, которые хотя и дают менее точную оценку, нежели показатели объемов и веса поставок, зато они достаточны для выделения основных грузопотоков торгуемых продуктов.

В целях обобщения в Приложении 9 представлены данные по структуре импорта и экспорта всех стран ТРАСЕКА, а также их соседей.

Анализ данных по транспортным потокам в разрезе пунктов отправления и назначения грузов, а также товарных групп, являются одним из результатов исследования «транспортных перевозок».

В дополнении к вышесказанному, в целях сужения круга наиболее важных (и потенциально важных) товарных групп из общей структуры будут выбраны наиболее приемлемые товарные группы, которые впоследствии будут повторно пересмотрены совместно с операторами и пользователями.

2.2.5 Выявленные трудности и предлагаемые решения

Во время изучения имеющихся данных и проведения первых интервью были выявлены несколько проблем. Предлагается несколько путей решения этих проблем (см. таблицу ниже).

Таблица 3 – Проблемы и предлагаемые решения в отношении проведенного обзора исследований

Первые выявленные проблемы	Ответы / решения
<ul style="list-style-type: none"> Отказ от проведения новых исследований и дублирования функций сбора данных по схожим темам 	<ul style="list-style-type: none"> Полное использование имеющихся данных Сверка источников данных с

	операторами (напр., портами)
<ul style="list-style-type: none"> • Не все отчеты по связанным проектам ТРАСЕКА или данные доступны на сайте ТРАСЕКА 	<ul style="list-style-type: none"> • Временная ситуация • Консультанту необходима помощь в организации доступа ко всем имеющимся данным и отчетам
<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствует целостное представление о текущих транспортных перевозках и прогнозов 	<ul style="list-style-type: none"> • Запуск исследования рынка путем опроса операторов (предложение услуг) и пользователей (спрос на услуги)
<ul style="list-style-type: none"> • Незаинтересованность некоторых участников/партнеров проекта в проведении новых исследований без наличия конкретных результатов 	<ul style="list-style-type: none"> • Сбор данных одновременно с началом информационных/ просветительских кампаний • Представление примеров и результатов внедрения других MoS проектов (Средиземноморье, ЕС) • Тесное взаимодействие с заинтересованными в проекте сторонами
<ul style="list-style-type: none"> • Противостояние изменениям в существующей организации сектора транспорта • Конфиденциальность данных 	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрация потенциала развития торговли • Прямых преимуществ торговли (экспорт/импорт и транзит)
<ul style="list-style-type: none"> • Глобальный кризис и его влияние, объемы перевозок и прогнозы 	<ul style="list-style-type: none"> • Разработка гипотез и сценариев развития

В заключении:

- Данные исследования «Транспортные потоки и прогнозы» является основой, на которой в дальнейшем будет построено исследование рынка
- Как уже отмечалось в отчете, предварительный опрос показал, что есть возможность оценить рыночные условия и рыночный потенциал (например, неунифицированные / контейнеризируемые грузы). В то же время, есть несколько факторов, сдерживающих процесс сбора информации
- Для преодоления этих сложностей сбор информации и рыночное исследование необходимо привязать к информационно-просветительским мероприятиям, в результате проведения которых заинтересованные стороны будут иметь возможность предоставить необходимую информацию
- В результате, предлагается разделить исследование рынка на два этапа
 - Этап 1: изучение недавно проведенных исследований, имеющихся на момент завершения этапа, в качестве основы для дальнейших дискуссий со сторонами, заинтересованными в проекте.
 - Этап 2: дополнение и внесение уточнений в исследование рынка в целях корректировки объема потенциального спроса и максимального приближения к потребностям заинтересованных сторон.

2.3 Интермодальные транспортные услуги

Основываясь на анализе имеющейся литературы по вопросам, относящимся к сфере деятельности проекта, а также проведенных встреч с заинтересованными в проекте сторонами, включая перевозчиков и операторов логистических услуг, можно подчеркнуть несколько важных заключений:

- Для всех стран
 - Были определены три основные (имеющиеся и потенциальные) торговые маршруты для дальнейшего сопоставления:
 - Мультимодальный коридор ТРАСЕКА, включающий короткие морские отрезки пути, располагающиеся на Черном море и Каспийском море, а также ж/д и автомобильный транзит через Грузию и Азербайджан, которые являются центральной наземной осью коридора.
 - Северный маршрут, соединяющий Украину и Казахстан через Россию (автомобильное и ж/д сообщение).
 - Южный маршрут, соединяющий Турцию, с одной стороны, и Туркменистан и Казахстан, с другой стороны, через Иран (автомобильное сообщение).
 - Наиболее актуальный перечень морских услуг, связывающих порта стран-бенефициаров с Черным морем и портами других стран представлен в Приложении 10. В целях представления полной и актуальной информации по портам и системе услуг морских перевозок для возможных пилотных проектов MoS, необходимо будет дополнить перечень, а также техническое/коммерческое описание услуг.
 - В Черноморском регионе доступен достаточно широкий спектр морских услуг, включая множество вариантов для организации интермодальных перевозок.
 - Чего нельзя сказать о Каспийском регионе, где имеется достаточно частое, но ограниченное сообщение между Баку, с одной стороны, и Туркменбаши и Актау, с другой стороны.
 - Между двумя морями отсутствуют услуги водного сообщения (морские-водные пути).
- Грузия
 - Инфраструктура: Правительство Грузии проводит реконструкции нескольких участков дороги, соединяющей страну с Азербайджаном. В 2005 г. были сданы в эксплуатацию 60 км новых магистралей, а к концу 2009 г. – должны быть сданы еще 50 км. Проект ж/д реконструкции включает строительство о новых ж/д путей в объезд Тбилиси. На границе с Турцией (южнее Батуми) был открыт новый пункт контроля, улучшающий условия а/д переезда.
 - Мощности и оборудование: Наличие в Тбилиси таможенных складов позволяет операторам сократить время оборота своих контейнеров, в которых перевозятся грузы, направляющиеся в Тбилиси.
 - Несмотря на предпринимаемые инициативы по привлечению инвестиций, наличие ж/д вагонов на маршруте Поти-Баку по-прежнему ограничено.

Согласно данным, дизельные генераторы, используемые для перевозки достаточно больших партий импортных рефрижераторных грузов в Грузию, имеются в достаточном количестве, но также подвержены частым кражам. В результате, рефрижераторных контейнеры перевозятся до пункта их назначения в отключенном состоянии.

- Морские услуги: Правительство Грузии планирует диверсифицировать морские сообщения страны и в данный момент работает над несколькими проектами ж/д паромов и Ро-Ро перевозок с Болгарией, Украиной и Румынией.
- Ценообразование (особенности): Тарифы на ж/д перевозки меняются практически каждый месяц в связи с постоянными колебаниями обменных курсов по отношению к швейцарскому франку, который является официальной валютой, используемой для ж/д перевозок транзитных грузов.
- Информация и связь: Взаимосвязь между разными участниками низкая, в результате чего для подготовки предложений по отправке грузов из Поти в Алма-Аты может понадобиться, по крайней мере, 10 дней. Также имеется в наличии таможенная ИТ система, объединяющая воедино пункты пограничного контроля между Грузией и Азербайджаном.
- Интермодальность: Несмотря на очевидные преимущества контейнеризации грузов, которые обеспечивают достаточно сглаженные и быстрые процедуры транзита, отмечаются случаи когда организация поставок контейнеризированных грузов может занимать до 16 дней, в то время как перевозка грузов в стандартных («открытых») вагонах составляет 9 дней. Причина, очевидно, состоит в том, что проведение таможенного контроля контейнеров при прохождении границы занимает достаточно много времени, поскольку контейнерные пломбы не могут быть взломаны до времени прибытия в пункт назначения и делают невозможным проведение визуального таможенного инспектирования грузов.

➤ Казахстан

- Большая часть пропускной способности ж/д Казахстана используется под перевозки импортных товаров из Китая.
- Инфраструктура: в Казахстане утверждена и действует достаточно амбициозная программа развития дорожной и портовой инфраструктуры, которая позволит развить внешнюю торговлю страны.
- Информационная система: в Казахстане разработана электронная система пломбирования грузов в целях отслеживания их дальнейшего передвижения в пределах страны, которая на данном этапе используется для на автомобильном транспорте. Также планируется расширить использование данной системы на ж/д транспорт. Данная система используется только в Казахстане. В том случае, если система будет принята другими странами в рамках всего логистического транспортного коридора, можно будет добиться облегчения прохождения транзитных процедур.
- Конкуренция: отмечается, что некоторые грузопоставки, направляющиеся из Казахстана, как правило, поставляются через Поти, и в последствии перенаправляются через Россию по ж/д или Иран по автодороге.

- На данный момент Правительство Казахстана рассматривает проект нового транспортного кодекса.

2.4 Развитие портов

В числе потенциальных портов в 5 странах имеются:

Украина	Ильичевск Одесса
Грузия	Поти Батуми
Азербайджан	Баку
Казахстан	Актау
Туркменистан	Туркменбаши

Кроме того, группа консультантов также получила рекомендации отслеживать во время миссий по разработке будущих MoS решений ситуацию в других портах/терминалах на предмет их возможного включения.

Предварительное изучение и визиты касались только портов Черного моря, для которых были собраны такие данные:

- Общие карты (источник: Fairplay)
- Контейнерные и Ро-Ро мощности
- Грузопоток, загрузка, показатели деятельности
- Интермодальный и ж/д транспорт

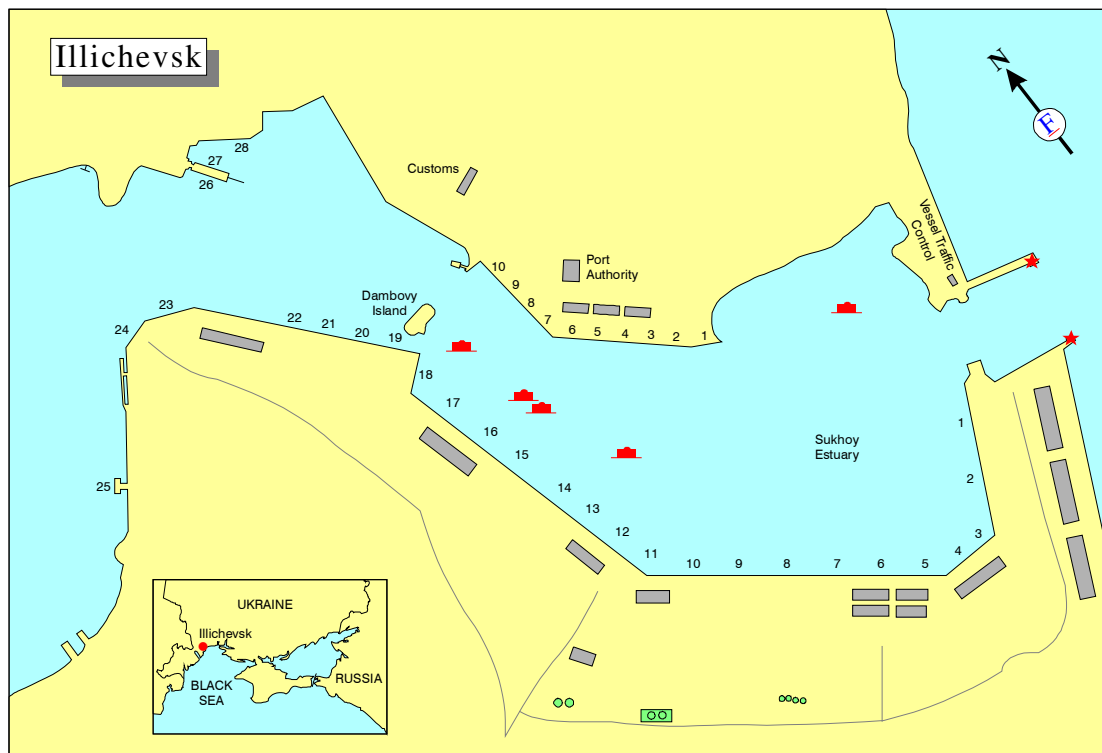
Примечание: Также см. Справочник портовых контактов (Приложение 2) и Морские услуги (Приложение 10).

Украина

В 2007 на долю портов Ильичевска, Одессы и Южного приходилось 56% общих грузопереработок, приходящихся на все 18 морских портов Украины, включая:

- Постепенный рост контейнерных перевозок с 8% до 22% общего портового тоннажа в 2007 г.: 51% импорт (загруженный), 8% экспорт (загруженный), 40% экспорт (пустой)
- Тоннаж Ро-Ро перевозок составил от 10 до 11%
- Возрастает рыночная доля порта Южный и возможно его можно будет включить в число потенциальных портов при разработке пилотных проектов
- Перевалка: регуляторная политика не содействует укреплению конкурентной позиции по сравнению с портом Констанца
- Ж/д является наиболее часто используемым видом транспорта для внутренних перевозок, включая несколько ж/д паромов в Черном море

Порт Ильичевск



Источник: Fairplay

- Черноморский терминал коридора ТЕМ-Т IX и порт-хаб региона Европа-Кавказ в рамках коридора ТРАСЕКА
- Общая годовая пропускная способности ж/д паром и Ро-Ро: 4.5 млн т и 150 тыс. грузовиков
- Большие площади для ведения и развития портовой деятельности
- Ограничения по операциям фидерных судов (краны/высота)
- УКРтрансконтейнер сотрудничает с коммерческим портом на предмет расширения мощностей
- Планируется новый контейнерный причал на 850,000 ДФЭ

Информация по причалам

Терминал 1		Длина причала	Макс. осадка
Причал	Виды судов		
1	Контейнера (до 5000ДФЭ)	306	13.0
3	Контейнера (до 5000ДФЭ)	200	13.5
4	Контейнера (до 5000ДФЭ)	120	13.5
5	Контейнера (фидерные суда)	155	13.0
6	Контейнера (фидерные суда)	181	13.0
Терминал 3			
Причал			
26	Ж/д и паром (российская колея)	210	9.6
27	Ж/д и паром (российская колея)	210	9.6
28	Ро-Ро	270	9.6

Обработка

Обработка	2006	2007	2008	2м 2009	2015* (оценка порта)
ДФЭ	291,127	532,766	670,556	19,000	2.5- 4.5 mio

Текущая пропускная способность 1.1 млн ДФЭ

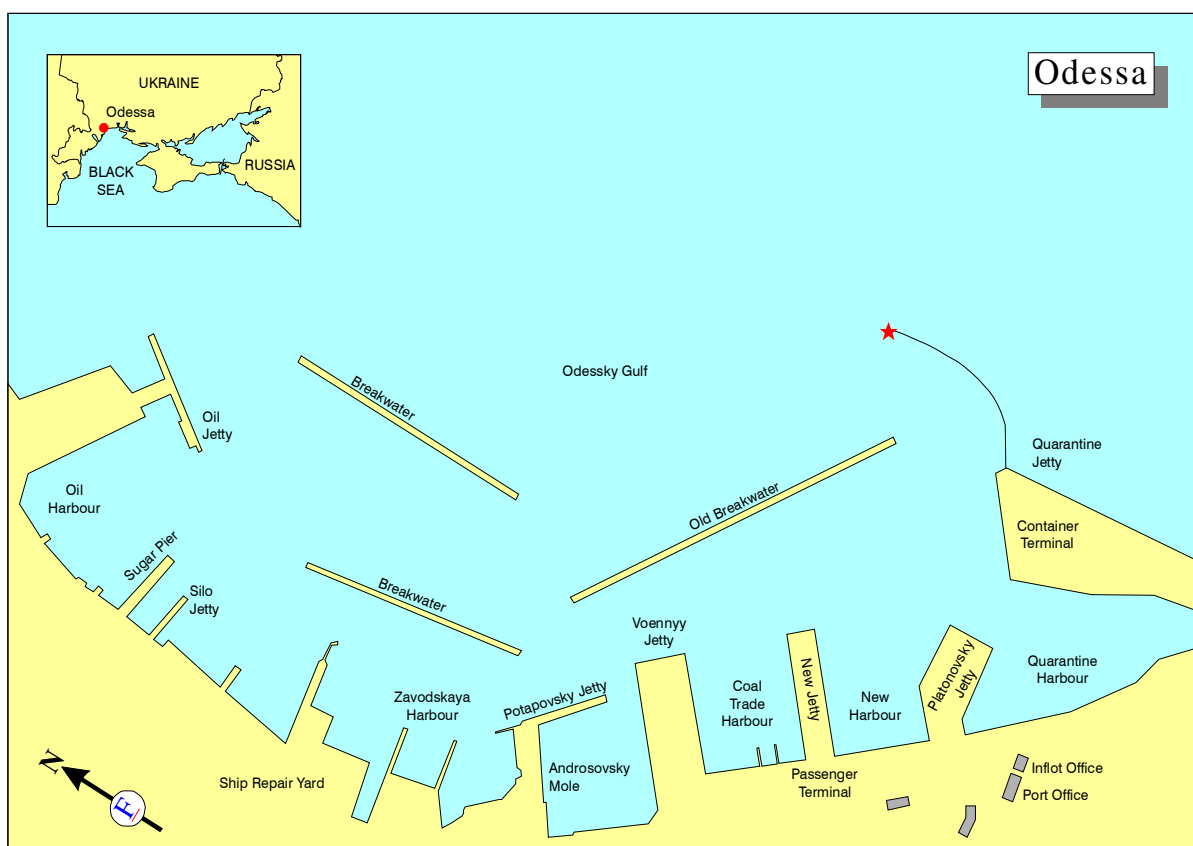
Ро-Ро

- Услуги компании «УКРферри» по комбинированным паромам (Ро-Ро и ж/д) - 2007: 118,000; 2008: 230,000 (оценка)
- Пассажиры/машины
- Автомобильный терминал

Ж/д паром

- Услуги компании «УКРферри» по комбинированным паромам (ж/д и Ро-Ро, включая контейнеры)
- Новые услуги ж/д парома в Керчи

Порт Одесса



Источник: Fairplay

Контейнеры

- Активное расширение в целях повышения пропускной способности: 850,000 ДФЭ ниже максимальных возможностей, 38.5 часов ожидания
- Некоторые планы на текущее время и будущее:
 - НРС терминал расширен до 1 млн ДФЭ
 - СМАС/CGM терминал: 250,000 ДФЭ
 - В будущем: 2 млн ДФЭ (включая резерв)
 - Прочие показатели:
 - складские мощности 13,500 ДФЭ, 10-13 дней
 - 60% физическое инспектирование таможенной

Информация по причалам

Контейнерный терминал		Длина причала	Макс. осадка
Причал			
2	Контейнеры Складские мощности 74,150 м ² (открытое пространство)	310	12.0
3	Контейнеры Складские мощности 8,100 м ²	220	11.5
29	Контейнеры Brooklyn Kiev		

Обработка

Обработка	2006	2007	2008	2м. 2009	2015* (оценка порта)
Контейнеры ДФЭ	395,562	523,881	572,140	41,354	

Текущая пропускная способность: 850,000 (2008-2009)

Ро-Ро

- Небольшой паромный терминал и Ро-пассажирских линия на Стамбул
- Пассажирский терминал на 5 причалов: годовые объемы обработки около 4 млн пассажиров
- Нет мощностей для ж/д паромов

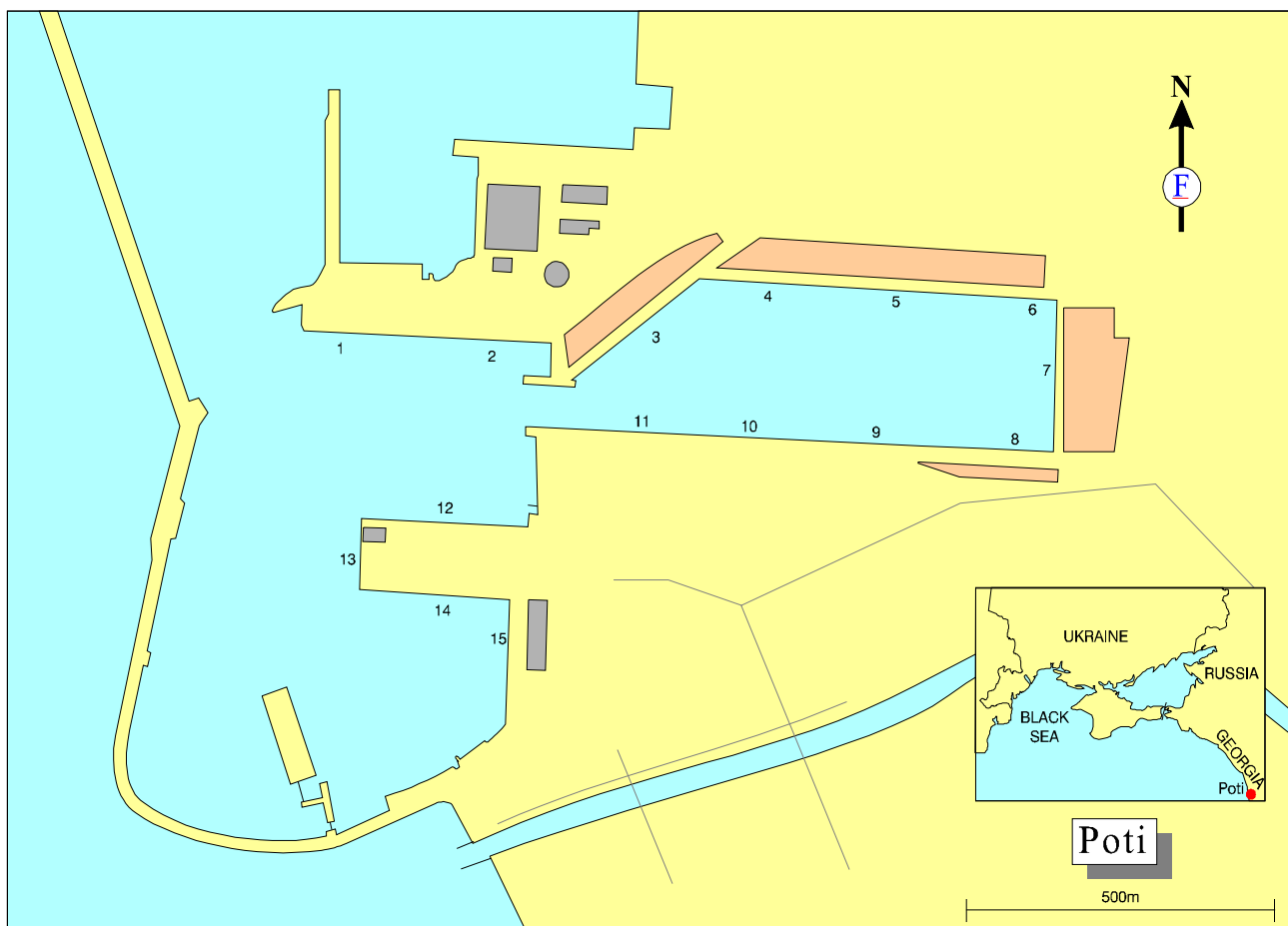
Грузия

Порты Поти и Батуми

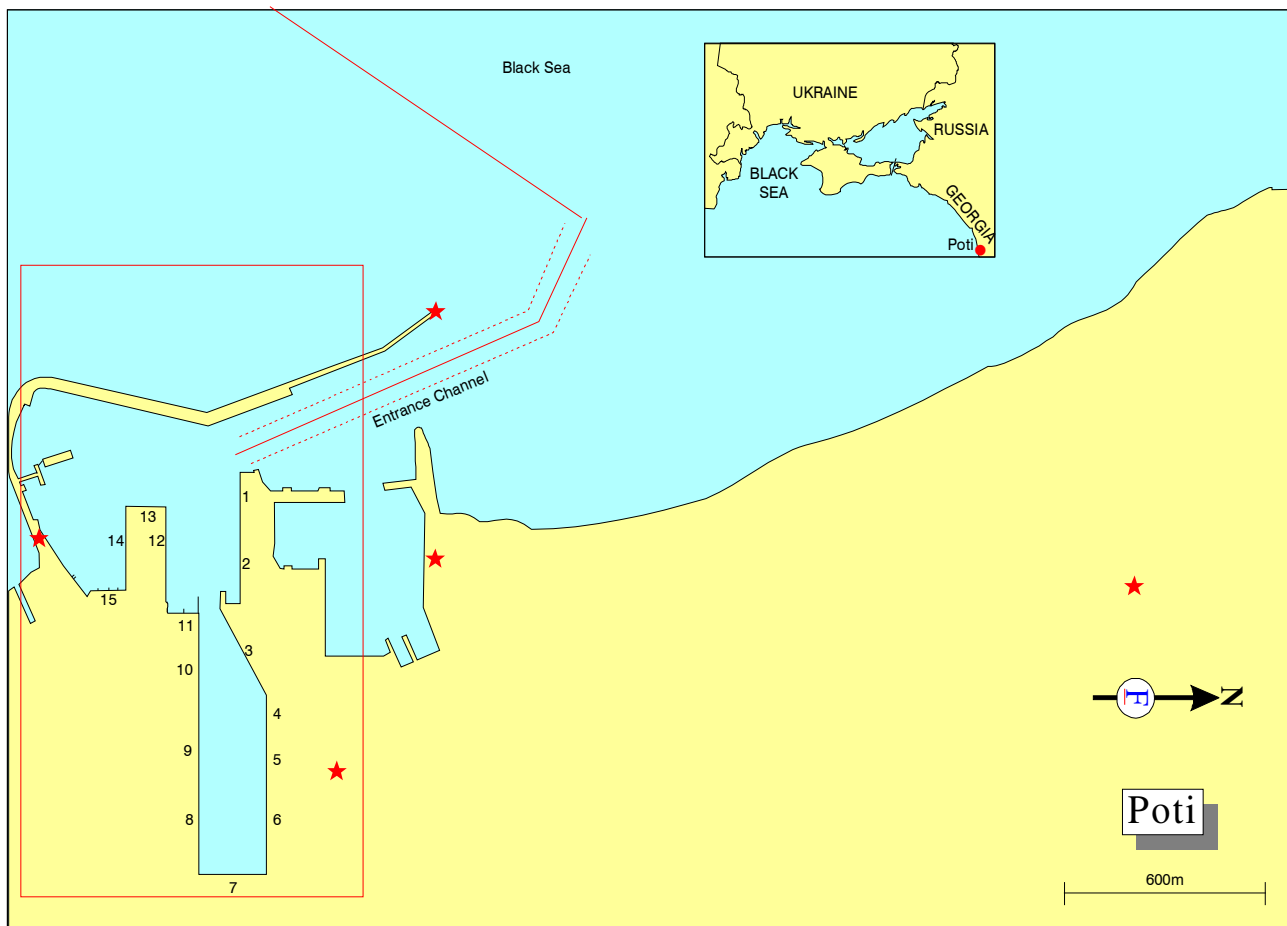
- Грузинские порты Поти и Батуми являются восточными интермодальными терминалами (хабами) Черноморского региона, деятельность которых завязана на запад (Черноморский регион, Турцию и Европу) и восток (Кавказ и Азию).
- В обоих портах предоставляются услуги ж/д паромов и Ро-Ро, которые соединяют грузинские порты с остальными портами Черного моря.
- Географически два порта расположены вблизи друг от друга и используются конкурирующими морскими операторами, что позволяет считать их единой «портовой системой» Грузии.

- Преимущество порта Поти состоит в более короткой протяженности ж/д маршрута через Тбилиси на Баку, в то время как ж/д сообщение между Батуми и Поти имеет ограничение по длине состава.

Порт Поти



Источник: Fairplay



Источник: Fairplay

- В 2008 г. RAKIA (от «Ras Al Khaimah Investment Authority» = Рас Аль Хаим инвестиционное управление) подписало договор о передаче порта в концессию (модернизация и эксплуатация) на 49 лет. Новый контейнерный терминал будет построен в течение 5 лет на 100 га прилегающей к существующему порту территории. Также проект будет включать:
 - Проект свободной промышленной зоны (СПЗ), располагающейся на не менее чем 10 га, предполагает освобождение от налогов (на прибыль и собственность, а также ПДВ)
 - Освобождение от таможенных пошлин на экспорт или внутренние продажи.
- Ж/д сообщение:
 - В 1998 г. в порту Поти был построен новый ж/д паром со 1520-мм, как в СНГ, колеями (проект ТРАСЕКА), были реорганизованы ж/д паромные сообщения с несколькими портами Черноморского бассейна.
 - С марта 2009 г., как отмечалось в прессе, польско-немецкое СП Контейнерный Терминал ввело в эксплуатацию контейнерный поезд.
 - В планах построить новый ж/д паромный терминал.

Информация по причалам

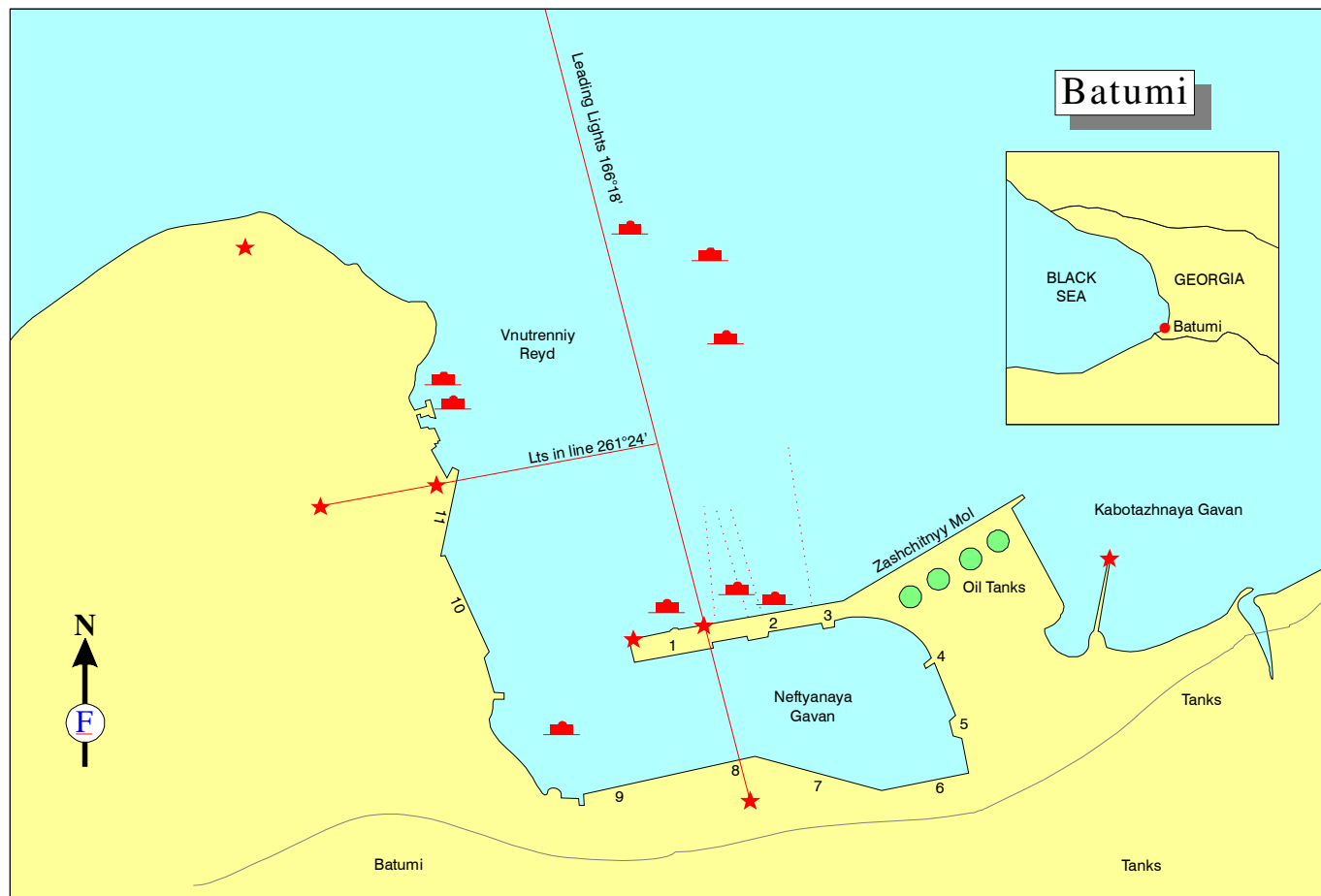
Контейнерный терминал		Длина причала	Макс. осадка
Причал			
7	Контейнерный терминал	211	8.2
2	Ж/д паром (российская колея)	183	12.5

12	Ро-Ро и пассажиры	250	8.0
13	Ро-Ро и пассажиры	97	6.5

Обработка: 70,000 ДФЭ в 2007

Мощность: 100,000 контейнеров ДФЭ дополнительных мощностей на новом терминале RAKIA

Порт Батуми



Источник: Fairplay

- Порт Батуми преимущественно используется как терминал для жидких наливных грузов; теперь принадлежит казахской компании КазМунайГаз.
- Контейнерный терминал, а также другие терминалы (ж/д или Ро-Ро), за исключением терминала для жидких наливных/ неконтейнеризированных грузов, были выкуплены компанией «International Container Services» (ICS) в сентябре 2007.
- ICS планирует расширить контейнерный терминал до 300,000 ДФЭ. Это минимальный уровень ожидаемых объемов обработки в 2020 г., и может варьироваться от 350,000 ДФЭ до 500,000 ДФЭ.
- С 2006 г. в порту обрабатываются контейнеры и в будущем объемы перевозок будут зависеть от рыночной доли порта Батуми, нового терминала в порту Потти, СПЗ порта Потти, а также услуг ж/д контейнерного поезда, курсирующего между Потти и Баку.

Ж/д паром / Ро-Ро / контейнерные услуги

- Компания «УКРферри» эксплуатирует комбинированные паромы (ж/д / Ро-Ро и некоторые контейнеры) от Ильичевска/Одессы до Поти/Батуми, Стамбула/ Деринсе и Варны.
- «УКРферри» открыла новый комбинированный ж/д паром (ж/д / Ро-Ро и некоторые контейнеры) из Керчи, при этом будут по-прежнему использоваться мощности Ильичевска.
- Согласно отчетам, номинальная обработка составляет 700,000 тонн.
- В марте 2009 г. «УКРферри» перешла на обслуживание комбинированных паромов (ж/д / Ро-Ро и некоторые контейнеры) 2 раза в месяц в сообщении между Керчью и Батуми/ Поти.

Информация по причалам

Контейнерный терминал		Длина причала	Макс. осадка
Причал			
4	Контейнерный терминал	284	11.5
5	Жд паром (российская колея)	183	12.5

Ситуация в Каспийском море

Азербайджан : порт Баку
 Казахстан : порт Актау
 Туркменистан: порт Туркменбаши

- До того времени, как представится возможность посетить порты и операторов на Каспийском море, проект MoS будет использовать в качестве исходной базы другие отчеты, в которых представлена достаточно ограниченная информация по указанным выше портам. Единственное исключение составляет финальный отчет по мастер-плану и технико-экономическому обоснованию для порта Актау, полученный в феврале 2009 г.
- Каспийское море окружено сушей и открыто для доступа судов по Волго-Донскому каналу. Габариты судов ограничены по длине, ширине и осадке судов. Самые большие суда Каспийского моря это 12,000 DWT танкеры для перевозки сырой нефти, максимальная полная осадка которых, разрешенная в портах Баку и Актау, сейчас составляет 7,2 м. Другие суда, такие как паромы (осадка до 5,6 м) и сухие грузонасыпные суда (осадка до 4,5 м), как правило, имеют размеры от 5,000 DWT до 7,000 DWT.
- На данный момент большая часть контейнерных и ж/д перевозок из западной части Черноморского региона в Казахстан, и в обратном направлении, направляется по ж/д из Одессы через Тольятти (Россия) в Казахстан. Нынешнее развитие терминалов Поти и Батуми, СПЗ в Поти и услуг контейнерных ж/д перевозок (контейнерный маршрутный поезд) в направлении Баку должны привлечь большие объемы контейнерных перевозок в Поти и регион Грузия – Азербайджан - Кавказ.
- Консультанты посетили министерства транспорта и Национальных Секретарей программы ТРАСЕКА в Азербайджане и Казахстане, но также должны отправиться в

порта Актау, Туркменбаши и Баку, чтобы обновить информацию об имеющихся мощностях, операциях и интермодальных сообщениях.

В частности, будет полезно рассмотреть ограничения и преимущества контейнерных и паромных услуг в Каспийском море.

- В мастер-плане представлены прогнозы объемов перевозок в/из порта Актау (в тыс.т)

Грузы	2006	2010	2015	2020
Зерно	118	400	1,000	1,250
Направляющийся ж/д паром (имеющиеся перевозки)	148	259	417	613
Направляющийся ж/д паром (новый груз)	0	330	330	330
Отправляющийся ж/д паром (удобрения)	0	0	1,000	1,200
Контейнеры (имеющиеся перевозки)	10	51	154	310
Контейнеры (новые перевозки)	0	330	330	330

- В заключение, в связи с существующими ограничениями и недостатком коммерческой конкурентоспособности маршрутов Поти – Баку – Актау / Туркменбаши, текущие объемы контейнерной/ ж/д / Ро-Ро обработки в рамках Кавказского коридора гораздо ниже потенциально возможных. Представители компаний-перевозчиков упоминали о поступлении множества запросов на осуществление перевозок в рамках Кавказского коридора, в том числе и о потенциальных возможностях, которые необходимо детально изучить на следующих этапах проекта.

2.5 Железная дорога

В данном разделе представлены первые выводы в отношении ж/д систем на основании базы данных, предоставленной проектом «Транспортные потоки».

Эти данные, содержащиеся в файле «rail.xls», включают информацию о:

- Технических характеристиках инфраструктуры;
- Объемах перевозок и ж/д мощностях;
- Внедряющихся проектах.

В файле отсутствуют условные обозначения рабочих листов и названия/пояснения к содержащимся показателям. Также отсутствуют указания о единицах измерения данных. В рабочем листе «Railparameter» в графе «length» обозначены разные величины измерения.

Мы понимаем, что на данном этапе рабочими документами пока будут «PassTrains», «FreightTrains» и «Capacity» из «RailVolume», включая метод оценки значений «пропускной способности».

Имеются данные по Азербайджану, Болгарии, Грузии, Румынии, Молдове, Турции и Украины. Также будет полезно получить данные по странам восточного побережья Каспийского моря (Туркменистану и Казахстану), которые задействованы в проекте MoS.

Необходимо уточнить различие между «DesignSpeed» и «MaxSpeed»; возможно значения «MaxSpeed» имеет отношение к товарным поездам.

Что примечательно, «MaxTrainLength» остается постоянной при смене маршрута в Украине, Азербайджане и Турции. Необходимо будет проверить справедливость данного утверждения для остальных маршрутов или же данный показатель отображает максимальное теоретически возможное значение для национальной инфраструктуры.

По возможности, необходимо также получить доступ к оригиналам документов ж/д администраций разных стран, на которых основывается база данных проекта «транспортные потоки», с тем, чтобы иметь возможность почерпнуть дополнительную информацию о характере данных.

Также было бы желательно иметь детальную информацию о большой ж/д инфраструктуре, такой как, например, станции в портах, интер-порты, маневровые пути и т.д.

И в довершении, было бы полезно указать ж/д маршруты, к которым принадлежит каждый из указанных участков, подобно рабочему листу «RailParameter» для Болгарии.

2.6 Внутренние водные пути

В таблице ниже обобщены результаты исследования нескольких аспектов:

Сфера	Первые выводы	Необходимость дополнительной информации
<ul style="list-style-type: none"> • Относящиеся страны / рынки <ul style="list-style-type: none"> - страны-прямые бенефициары: <ul style="list-style-type: none"> . Дон/Волга: Украина / Казахстан . Днепр: Украина - страны-непрямые бенефициары: Румыния и Болгария 	<p>Общая информация по процедурам, организации и рыночным условиям на каждой речной оси</p> <p>Особый подход к коридору Румыния - Болгария</p>	<p>Во время следующих выездных визитов необходимо получить более свежие и точные данные/ информацию</p> <p>Зависит от необходимости включения этих стран</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Решения для всех видов транспорта, в т.ч. для: <ul style="list-style-type: none"> - внутреннего водного транспорта на этапах перед/после отправки (часть интермодальной перевозки) - морского/речного (как единого вида) транспорта и наземных 	<p>Отсутствие интегрированных схем, в частности, между двумя морями</p> <p>Рассматриваются контейнерные операции глубоководных морских</p>	<p>Необходимо изучить вопрос на выезде с операторами и пользователями, включая имеющиеся возможности</p> <p>Необходимо сопоставить с другими вариантами решений</p>

Заключения:

- Потенциал для развития контейнерных перевозок при условии снижения затрат, повышении надежности, безопасности и экологичности перевозок;
- Под вопросом остается возможность разработки новых интермодальных схем, процедур прохождения пограничного контроля, административных и транзитных процедур

3 Организация проекта, расписание и рабочий состав

Таблица 1: Отчет о выполнении проектных работ

Название проекта: Морские магистрали Черного и Каспийского морей		Номер проекта: EuropeAid126588/C/SER/Multi		Страны: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина						Стр.: 1								
Период: декабрь 2008- декабрь 2010		Подготовлено: 30 марта 2009		Консультант ЕС: Egis Всеom International														
Цели проекта: Общая цель проекта – облегчение торговли и транспортных перевозок в рамках коридора Европа – Черноморский регион - Кавказ – Центральная Азия путем усовершенствования взаимодействия и мультимодальных перевозок на Черном и Каспийском морях. Специальная цель – продвижение концепции «морские магистрали» в странах-бенефициарах программы ТРАСЕКА.																		
		ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ (месяцы)				РЕСУРСЫ												
		2008/2009				ПЕРСОНАЛ Консультант ЕС		ПЕРСОНАЛ Мест. персонал	ОБОРУДОВАНИЕ МАТЕРИАЛЫ		ДРУГОЕ							
No	ВЫПОЛНЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	1	2	3	4	1	2	3	4	Запланировано	Использовано	Запланировано	Использовано	Запланировано	Использовано	Запланировано	Использовано	
1	Мобилизация	X								Ключевые эксперты: 130	117	Местные эксперты: 30	32	-	-	12 поездок	17 поездок (в т.ч. 5 по распоряжению СЕ вне плана) + Киев	
2	Оценка/ анализ исследований	X																
3	Обновление информации	X																
4	Исследования рынка	X																
5	Информация, связь и поддержка концепции MoS	X																
6	Определение и контакт с основными заинтересованными сторонами	X																
7	Структуризация партнерств																	
8	Поддержка продвижения пилотных проектов																	
9	Помощь в планировании пилотных проектов																	
10	Анализ бизнес плана																	
11	Разработка дорожной карты																	
12	(Предварительные) ТЭО																	
13	Оценка воздействия проекта на окружающую среду																	
		ВСЕГО				Ключевые эксперты ЕС		117	Местные эксперты	32	-	-	12 поездок	17 поездок				

Таблица 2: Отчет об использовании ресурсов

Название проекта: Морские магистрали Черного и Каспийского морей		Номер проекта: EuropeAid126588/C/SER/Multi	Страны: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина	Стр.: 1	
Период: декабрь 2008- декабрь 2010		Подготовлено: 30 марта 2009	Консультант ЕС: Egis Всеom International		
Цели проекта: Общая цель проекта – облегчение торговли и транспортных перевозок в рамках коридора Европа – Черноморский регион - Кавказ – Центральная Азия путем усовершенствования взаимодействия и мультимодальных перевозок на Черном и Каспийском морях. Специальная цель – продвижение концепции «морские магистрали» в странах-бенефициарах программы ТРАСЕКА.					
РЕСУРСЫ И ЗАТРАТЫ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ПЕРИОД	ПЕРИОД ВЫПОЛНЕНИЯ	ВСЕГО ВЫПОЛНЕНО	ОСТАТОК
ПЕРСОНАЛ Долгосрочный Краткосрочный	2100 586	160 0	149 0	149 0	1951 586
Промежуточное количество	2686		149	149	2537
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	Нет офисного оборудования	Нет офисного оборудования	Нет офисного оборудования	Нет офисного оборудования	Нет офисного оборудования
Промежуточное количество	None	None	None	None	None
ДРУГИЕ ЗАТРАТЫ Суточные Перевод			44	44	
Промежуточное количество			44 суток	44 суток	0 дней
ВСЕГО	2686 WD		149 WD 44 суток	149 WD 44 суток	2537 WD

Таблица 3: Генеральный план рабочей характеристики

Название проекта: Морские магистрали Черного и Каспийского морей	Номер проекта: EuropeAid126588/C/SER/Multi	Страны: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина	Стр.: 1
Период: декабрь 2008- декабрь 2010	Подготовлено: 30 марта 2009	Консультант ЕС: Egis Vceom International	
Результаты (будут описаны и обозначены целевые даты)	Согласованная цель, подлежащая изменениям	Ограничения и допущения	
<p>Информационные документы (январь-март)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Отчет о начале проекта 30 марта 2009 ▪ 1^{ый} Отчет о выполнении работ 30 июня 2009 ▪ 2^{ой} Отчет о выполнении работ 30 июня 2010 ▪ Пилотные проекты 30 июня 2010 ▪ Дорожная карта 30 июня 2010 ▪ Сводный отчет 30 ноября 2010 <p>Семинары и похожие мероприятия будут спланированы совместно со сторонами, заинтересованными в проекте</p> <p>Проектные документы и база данных в соответствии с развитием проекта</p>	<p>Документы (Английский/Русский)</p> <p>Отчеты, вовремя поданные на рассмотрение и впоследствии утвержденные партнерами проекта</p>	<p>Установленные даты будут пересмотрены в свете новой информации и новых дат, согласованных</p>	

Таблица 4: Рабочая программа (включая проектное планирование на следующий отчетный период)

ID	Task Name	October	January	April	July	October	January	April	July	October
1	Задание 1 Обзор исследований									
2	Деятельность 10 - Мобилизация									
3	Доп.деят.101 - Мобилизация ключевых экспертов									
4	Доп. деят.102 - Мобилизация других местных и краткосрочни									
5	Деятельность 11 - Обзор и анализ исследований									
6	Деятельность 12 - Обновление информации									
7	Деятельность 13 - Исследование рынка									
8	Задание 2 - Повышение осведомленности									
9	Деятельность 20 - Обучение, поддержка концепции MoS									
10	Доп.деят.201 - Обобщение документов о преимуществах Мо									
11	Доп.деят.202 - Прочие документы с ответами на FAQ¹									
12	Доп.деят.203 - Рабочий семинар в Киеве (НС стран-бенефи									
13	Деятельность 21 - Определение и поддержание контактов с основны									
14	Деятельность 22 - Поддержка организации партнерств									
15	Деятельность 23 - Поддержка в продвижении пилотных проектов									
16	Задание 3 - Разработка Дорожной Карты									
17	Деятельность 30 - Помощь в разработке пилотных проектов									
18	Деятельность 3.1 Анализ бизнес-планов									
19	Деятельность 32 - Разработка Дорожной Карты									
20	Задание 4 - Оценка влияния									
21	Деятельность 40 - Подготовка (предварительных) ТЭО									
22	Деятельность 41 - Оценка влияния проекта									
23	Семинар 1 (W1)									
24	Семинар 2 (W2)									
25	Семинар 3 (W3)									
26	Отчет 1 (R1)									
27	Отчет 2 (R2)									
28	Отчет 3 (R3)									
29	Отчет 4 (R4)									
30	Отчет 5 (R5)									

* промежуточные виды деятельности, предусмотренные на следующие три месяца проекта (последующие виды проектных работ будут детализированы в следующих отчетах).

W 1, 2, 3 семинары

R 1, 2, 3, 4 отчеты

Приложение 1: Список ключевых контактов

Имя	Фамилия	Компания/ Институт	Должность	Адрес	Телефон+Мобильный	Номер факса	Электронный адрес	Адрес в интернет
Рустан	ДЖЕНАЛИНОВ	ТРАСЕКА	Генеральный Секретарь	ул. Генерала Алиярбекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан	00 994 12 598 2718	00 994 12 498 6426	r.jenalinov@ps-traceca-org.org	www.traceca-org.org
Фатима	АТАКИШИЕВА	ТРАСЕКА	Ассистент Генерального Секретаря	ул. Генерала Алиярбекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан			a.fatima@ps-traceca-org.org	-
Радослав	ВАЛЧЕВ	ТРАСЕКА	Руководитель группы экспертов	ул. Генерала Алиярбекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан	00 994 12 598 2718 М. 00 994 50 519 9063	00 994 12 498 6426	r.valchev@ps-traceca-org.org	www.traceca-org.org
Назим	МАМЕДОВ	ТРАСЕКА	Эксперт по морской деятельности	ул. Генерала Алиярбекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан	00 994 12 598 2718 00 994 12 498 9234	00 994 12 498 6426	nazim.mamedov@ps-traceca-org.org	www.traceca-org.org
Анар	ИСМАИЛ	ТРАСЕКА	Эксперт по тарифам и железной дороге	ул. Генерала Алиярбекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан	00 994 12 598 2718 00 994 12 498 9234	00 994 12 498 6426	anar.ismail@ps-traceca-org.org	www.traceca-org.org
Талгат	ЛАСТАЕВ	Министерство транспорта и коммуникаций	Глава Совета дорожного развития	просп. Кабанай Батыра, 47 Астана 010000, Казахстан	00 7 7172 24 30 65 М. 00 7 777 379 77 77	00 7 7172 24 13 32	lastaev_t@mtc.gov.kz	
Акиф	МУСТАФАЕВ	ТРАСЕКА	Национальный Секретарь Азербайджана	ул. Генерала Алиярбекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан	00 994 12 493 3776 00 994 12 498 2718	00 994 12 498 6426	akif.m@ps-traceca-org.org	www.traceca-org.org
Мусса	ПАНАХОВ	Министерство транспорта	Заместитель министра	просп. Тбилиси, 1054 Баку, AZ-1122, Азербайджан	00 994 12 498 50 87	00 994 12 498 61 27	panahov@mintrans.az	-

Шахин	ИЗМАЙЛОВ	Министерство транспорта Отдел международных отношений	Глава Службы документации и Отдела дипломатической корреспонденции	просп. Тбилиси, 1053 Баку, AZ-1122, Азербайджан	00 994 12 430 99 32 М. 00 994 50 304 1144	00 994 12 431 72 66	s.ismayilov@ mintrans.az	-
Улькар	АХМАДОВА		Эксперт по сбору данных	ул. Бахлулзаде, 18 Баку, Азербайджан	00 994 50 31 27 308		uahmadova@ mail.ru	-
Мамука	ВАТСАДЗЕ	Министерство экономического развития	Национальный Секретарь Глава транспортного отдела	ул. Чантурия, 12 0108 Тбилиси, Грузия	00 995 32 99 98 99	00 995 32 93 45 45	mvatsadze@ economy.ge	
П.	ЦАГАРЕИШВИЛИ	Министерство экономического развития	Глава транспортного отдела, Заместитель Национального Секретаря	ул. Чантурия, 12 0108 Тбилиси, Грузия			-	
Гиоргий	БАГАТУРИЯ		Эксперт по сбору данных	ул. Товстоногова, 5 0164 Тбилиси, Грузия	00 995 774 200 75		g.bagaturia@ palati.ge	
Мамука	ЧАНТАЛАДЗЕ		Местный эксперт по транспорту	ул. Чантурия, 12 0108 Тбилиси, Грузия			traceca@ access.sanet.ge	
Мурат	БЕКМАГАМБЕТОВ	НИИ ТК	Национальный Секретарь Президент НИИ ТК	просп. Абай, 76/109 Алматы 050057, Казахстан	00 7 327 242 65 09 00 7 327 242 73 45	00 7 327 258 24 49	niitk_murat@mail.ru	www.niit.kz
Елена	ПИССАНАЯ	НИИ ТК	Региональный координатор	просп. Абай, 76/109 Алматы 050057, Казахстан	00 7 727 277 8294	00 7 327 258 24 49	pissanaya@niitk.kz	www.niit.kz
Хоямурат	ГЕЛЬДЫМУРАТОВ	Министерство финансов	Министр финансов Национальный координатор	Туркменистан			-	-
Григорий	ЛЕГЕНЬКИЙ	Министерство транспорта и коммуникаций	Национальный Секретарь Директор	просп. Победы, 14, к. 902 01004 Киев, Украина	00 38 044 461 65 40		-	-
Антонина	КУЗЬМЕНКО	Отдел развития и координирования транспортной и коммуникационной систем	Заместитель директора	Украина			-	-
Леонид	ЧУПРЫН		Региональный координатор	Ул. И. Франко, 9, к.17 01030 Киев, Украина			chupryn@inbox.ru	-
В.	ГОСПОДИНОВА	Министерство транспорта	Национальный Секретарь Заместитель министра	Болгария				

Георгий	ПЕТАРНЕЛЧЕВ	Министерство транспорта	Национальный Секретарь Заместитель министра	Болгария			-	
Х.	ЯНАКИЕВА	Министерство транспорта	Эксперт Директор по транспортной политике	Болгария			-	
Г.	ДОНЧЕВА	Министерство транспорта	Эксперт Директор по транспортной политике	Болгария			-	
Васко	ВАССИЛЬЕВ		Эксперт по сбору данных	RD Slatina bl. 24 ent. 3, apt 79 1574 София, Болгария	00 35 928 70 86 34		vasko.ananiev@gmail.com	
Иордаш	ИОНУТ	Министерство транспорта	Национальный Секретарь	Румыния			-	-
Теодор	САНАТЕСКУ		Эксперт по сбору данных	Zizin 5, bl80A, apt25, sectro3 Бухарест, Румыния	00 40 7452 82 306		test@mt.ro	-
Сесиль	СОЗЯНИК		Национальный Секретарь	Турция	00 90 312 203 11 45		sozyanik@ubak.gov.tr	
Ручан	ДЕРИСИ		Эксперт по сбору данных	Angora Cad, Ozbeykent Konutlari 188/5, Анкара, Турция	00 90 532 633 4872		ruchand@3edanishmanlik.com	
Леонидас	КИУССИС	Европейская Комиссия	Глава сектора Генеральный директор AIDCO	rue Joseph II-straat 54 1000 Брюссель, Бельгия	00 32 2299 11 11		Leonidas.Kioussis@ec.europa.eu	-
Роель	ХОЕНДЕРС	Европейская Комиссия	Менеджер программы	rue Joseph II-straat 54 1000 Брюссель, Бельгия	00 32 2299 25 10	00 32 22 95 56 65	roel.hoenders@ec.europa.eu	-
Барбара	БЕРНАРДИ	Европейская Комиссия	Менеджер программы Генеральный транспортный директор AID CO	rue Joseph II-straat 54 1000 Брюссель, Бельгия			Barbara.Bernardi@ec.europa.eu	-
Мишаль	НЕКВАСИЛ	Делегация ЕК	Заместитель директора оперативного отдела	ул. Нино Чкеидзе, 38 Тбилиси, Грузия	00 995 32 94 37 63	00 995 32 94 37 63	Michal.nekvasil@ec.europa.ec	-
Мишель	ЯМБУ	Делегация ЕК	Менеджер проекта	Грузия	00 995 32 94 37 63 00 995 32 94 37 70	00 995 32 94 37 68	michel.jambou@ec.europa.eu	

Гульнара	ДУСУПОВА	Делегация ЕС в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане	Менеджер проекта, Отдел технического сотрудничества	ул. Казибек Би, 20А Алматы 050010, Казахстан	00 7 327 291 7676 00 7 327 298 0343-210	00 7 327 291 0749	gulnara.dusupova@ec.europa.eu	www.delkaz.ec.europa.eu
Нигара	САДЫКОВА	ЕС	Поддержка Tacis проекта NCU	ул. Кермине, 92 Ашгабат 744000, Туркменистан	00 993 12 35 10 20 00 993 12 35 31 14	00 993 12 39 31 20	-	-
Юрате	ЮОДСНУКАЙТЕ	Делегация ЕС в Украине и Белоруссии	Менеджер проекта Транспорт	ул. Круглоуниверситетская, 3 Киев 05024, Украина	00 380 44 39080 10-385	00 380 44 253 45 47	jurate.iuodsnukyte@ec.europa.eu	www.delukr.ec.europa.eu
Марк	АБЕЙЛЬ	COPETRANS	Руководитель проекта	8 rue Catulle Mendès 75017 Париж, Франция	00 33 6 62 78 44 80	00 33 1 30 60 04 89	copetrans@wanadoo.fr	-
Наталия	РУДЕНКО	Euro Ukraina Consulting	Заместитель директора	ул. Пушкинская, 45/2, оф.14 01004 Киев, Украина	00 380 44 230 23 87	00 380 44 246 64 48	n.rudenko@bceom.fr	-
Наталия	ДАЩЕНКО	Euro Ukraina Consulting	Долгосрочный Long Term Legal Transport Expert	ул. Пушкинская, 45/2, оф.14 01004 Киев, Украина	00 380 44 246 64 48		dashchenko@euc.kiev.ua	-
Оксана	НОВОСЕЛЕЦКАЯ	Euro Ukraina Consulting	Местный координатор	ул. Пушкинская, 45/2, оф.14 01004 Киев, Украина	00 380 44 246 64 48		o.novoseletska@bceom.fr	-
Мари-Гаэль	ШАБО	VCEOM	Директор проекта	Place des Frères Montgolfier 78288 Гиянкур, Франция	00 33 1 30 12 48 34	00 33 1 30 60 04 89	marie-gaelle.chabot@egis.fr	-
Матье	САРДА	VCEOM	Младший краткосрочный эксперт	Place des Frères Montgolfier 78288 Гиянкур, Франция	00 33 1 30 12 49 09	00 33 1 30 60 04 89	matthieu.sarda@egis.fr	-
Лиз	ФАСКИ	VCEOM	Проектный ассистент	Place des Frères Montgolfier 78288 Гиянкур, Франция	00 33 1 30 12 47 24	00 33 1 30 60 04 89	lise.faski@egis.fr	-
Ив	ГУЛА	VCEOM	Ключевой транспортный эксперт Ключевой эксперт 2	Place des Frères Montgolfier 78288 Гиянкур, Франция	00 33 1 30 12 48 97	00 33 1 30 60 04 89	yves.goulin@egis.fr	

Фабрис	ЛЕ ГАЛЛЬ		Специалист по логистике и морским Ключевой эксперт 3	5 rue de Chambord 78760 Jouars-Pontchartrain Франция	00 33 1 34 89 57 48 М. 00 33 6 20 91 00 43	00 33 1 34 89 57 48	fjlegall@wanadoo.fr	
Джеймс	ФОРД		Специалист по портовой инфраструктуре Ключевой эксперт 4	Швеция	М. 00 46 706 26 44 60		jfgford@hotmail.com	-
Антонелла	АНТИНОРИ	ITALFERR		Piazza della Croce Rossa 1 00161 Рим, Италия	00 39 06 44 101		a.antinori@italferr.it	
Лорен	ФРАНЦИОЗИ	ITALFERR	Международный менеджер	Piazza della Croce Rossa 1 00161 Рим, Италия	00 39 06 49 75 23 33		l.franciosi@italferr.it	
Ральф	БЕХРЕНС	Dornier Consulting GmbH	Ведущий специалист по грузовым перевозкам/логистике	Platz vor dem Neuem Tor 2 10115 Берлин, Германия	00 49 30 25 39 91 42 М. 00 49 151 526 30 108	00 49 30 25 39 91 99	ralf.behrens@dornier-consulting.com	www.dornier-consulting.org
Ханнес	РУГЕР	Dornier Consulting GmbH	Главный консультант	Platz vor dem Neuem Tor 2 10115 Берлин, Германия	00 49 30 25 39 91 27 М. 00 49 151 526 30 125	00 49 30 25 39 91 99	hannes.ruager@dornier-consulting.com	www.dornier-consulting.org
Андреас	ШОН	Dornier Consulting GmbH	Главный консультант	Platz vor dem Neuem Tor 2 10115 Берлин, Германия	00 49 30 25 39 91 10 М. 00 49 380 95 877 4170	00 49 30 25 39 91 99	andreas.schoen@dornier-consulting.com	www.dornier-consulting.org
Юлия	УСАТОВА	Dornier Consulting GmbH	Представитель в Российской Федерации	Buerogebaude 10 Graf-von-Soden-Strasse 88090 Имменштаад, Германия	00 49 7545 853 55 М. 00 49 151 526 30 272	00 49 7545 854 47	yuliya.usatova@dornier-consulting.com	www.dornier-consulting.org
Карстен	ШУРМАНН	Dornier Consulting GmbH	Главный консультант	Platz vor dem Neuem Tor 2 10115 Берлин, Германия	00 49 30 25 39 91 10 М. 00 49 151 945 81 853	00 49 30 25 39 91 99	carsten.schuermann@dornier-consulting.com	www.dornier-consulting.org
Ингрид Анжела	ГОССИНГЕР	ТРАСЕКА	Руководитель группы /TRACECA	ул. Генерала Алиябекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан	00 994 12 4987 56 73	00 994 12 493 60 07	ingrid.gossinger@gmail.com	-

Гунай	ХАДЖИЕВА	ТРАСЕКА		ул. Генерала Алиябекова, 8/2 Баку, AZ-1005, Азербайджан			-	-
Клаус	МУНХ	ВСЕОМ	Руководитель группы проекта ВСЕОМ	Баку, Азербайджан	М. 00 994 518 286 968		klausmuench@gmx.de	-
Владимир	ПОПОВ	Евроазиатский Банк Развития	Глава отдела международных отношений IFI	ул. Панфилова, 98 Алматы 05000, Казахстан	00 7 727 244 68 78	00 7 727 244 65 70	Popov_VV@eabr.org	-
Алибек	АБДРАХМАНОВ	Евроазиатский Банк Развития	Директор проектной группы IFI	ул. Панфилова, 98 Алматы 05000, Казахстан	00 7 727 244 40 44- 6188	00 7 727 250 81 58	abdrakhmanov_aa@eaber.org	-
Норберт	ВАГНЕР	WAGENER & HERBST GmbH	Управляющий директор	Grobe Weinmeisterstrabe 9 14469 Потсдам, Германия	00 49 331 27 5040 М. 00 49 172 289 6398	00 49 331 27 504 41	n.wagener@wagener-herbst.com	www.wagener-herbst.com

Приложение 2: Контакты с руководством портов

Портовое управление Ильичевска

Портовое управление /Портовый оператор/Ведущее управление

Адрес: пл. Труда 6, 68001 Ильичевск, Украина

Тел.: +380 48 628605, Факс: +380 48 693560

Контактная особа: В. Булкин, Менеджер

Портовые агентства/Фирмы, выполняющие стивидорные работы

- ООО Barwil Agencies Ильичевск
- ООО Formag
- INFLOT Портовое агентство Ильичевска
- Interbroker
- Совместное предприятие Trais
- Mar Shipping
- ООО Metex
- ООО Pacific Maritime

Портовое управление Одессы

Портовое управление /Портовый оператор/Ведущее управление

Адрес: пл. Таможенная, 1, 65026 Одесса, Украина

Тел.: +380 48 729 3661, Факс: +380 48 222 6171, Телекс: 614983 PORT SU

Email: gdp@port.odessa.ua, Адрес в интернет: <http://port.odessa.ua>

Контактная особа: Андрей Харитошин, Начальник порта

Министерство транспорта и коммуникаций Украины

01135, Киев, пр. Победы, 14

Тел.: +38044 226-22-04, Факс:+38044 486-72-06

Контактная особа: Иосиф Винский, Министр

Портовые агентства/Фирмы, выполняющие стивидорные работы

- ООО Albion
- Alpha Navigation – Отдел агентства
- AOZT Trans-Port
- ООО Atis
- ООО Barwil Agencies Украина
- BIMS – Международные морские службы Черного моря
- Главное портовое агентство Черного моря INFLOT
- Компания Brooklyn-Kiev
- ООО BSA Ukraine
- Formag Group

- ООО Global Navigation
- OMA Interbroker
- Совместное предприятие Trais
- Морское агентство Klyf
- ООО Marko
- **ООО Metex**
- ООО MGL Shipping
- **Портовое агентство Одессы INFLOT**
- ООО Pacific Maritime
- Портовое агентство Petrel
- Sea Crew
- ООО Severy South
- **Sirius ML**
- Торговое портовое агентство Sotra
- Компания USS
- ООО Vival Marine

Портовое управление Поти

Портовое управление /Портовый оператор/Ведущее управление

Адрес: ул. Давида Агмашенбели, 52, 384691 Поти, Грузия
 Тел.: +995 393 20660, Факс: +995 393 20688, Телекс: 212175 inf su
 Email: mail@potiport.com, Адрес в интернет: <http://www.potiport.com>
 Контактная особа: Реваз Беридзе, Заместитель главного директора
 Прямой тел.: +995 393 20630
 Т. Чартишвили, Директор порта
 Й. Инаишвили, Главный менеджер
 Тенгиз Абурджания, Tengiz Aburdjania, Менеджер терминала
 Прямой тел.: +995 393 20660

Портовые операторы

- B&P
- Компания Грузинские Трубопроводы
- Metalex
- Prometko Грузия

Портовые агентства/Фирмы, выполняющие стивидорные работы

- ООО Atlas
- Barwil Грузия
- F H Bertling Грузия
- INFLOT Портовое агентство Поти
- InterCor – ООО Поти
- ООО Pace Shipping Agency
- ООО Poti-Cargoservice
- ООО Потивнештранс
- ООО Ramstor
- Морское агентство Sofmar
- Портовое и транспортно-экспедиционное агентство ТеРо-Поти
- F H Bertling Грузия

- ООО InterCor – Поти

Портовое управление Батуми

Портовое управление /Портовый оператор/Ведущее управление

Адрес: ул.Кутаиси, 1, 6000 Батуми, Грузия

Тел.: +995 222 76261, Факс: +995 222 76780

Email: bspport@batumiport.com, Адрес в интернет: <http://www.batumiport.com>

Контактная особа: Теа Диасамидзе, Отдел маркетинга

Прямой тел.: +995 222 76958

Владимир Киквидзе, Vladimir Kikvidze, Служащий отдела безопасности портового оборудования

Email: bspwatch@gol.ge

Портовые агентства/Фирмы, выполняющие стивидорные работы

- ООО Atlas
- Barwil Грузия
- ООО Batos-Shipping
- F H Bertling Грузия
- G & M Логистические перевозки и транспортные службы
- Инфлот Батуми
- ООО Inter Maritime Agency
- Портовое и транспортно-экспедиционное агентство TeRo

Приложение 3: Список соответствующих проектов ТРАСЕКА

Номер	Название	Страны-бенефициары	Целевые группы/Стороны	Виды транспорта	Вид товаров	Вид анализа	Имеющиеся данные по предложению услуг, имеющие отношение к проекту MoS	Доступные данные по спросу на услуги, имеющие отношение к проекту MoS
ТА61	Морские магистрали	Прямые бенефициары: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Украина. Партнеры: Болгария, Румыния, Турция	Министерства транспорта, портовые и морские администрации и управления, бизнес ассоциации, операторы (порты, морские и водные сообщения), проф. ассоциации, таможенные службы	Морские и наземно-морские сообщения, а также их взаимодействие с ж/д, а/д и, возможно, внутренними водными путями	Товары, фасованные в контейнеры (за исключением насыпных/наливных грузов)	Рыночный	Данные по предложению: Анализ: - Инфраструктуры и оборудования - Услуг (морских, портовых операторов, внутренние водные пути, а/д и ж/д) - Информационных систем: Порт / операторы терминала. Морские портовые и наземные транспортные операторы - Транспортная политика: налоги, рыночное регулирование, влияние на конкуренцию (расходы, время, надежность, безопасность, окружающая среда)	Данные по спросу: - Социально-экономические данные, в основном экспорт, импорт - Общие транспортные перевозки (назначение/ происхождение, товары, вид транспорта) от региона к региону - Транспорт (товары, виды единиц, назначение/ происхождение) - Водный транспорт (ж/дорога, а/д, водные пути) - Перевозки на альтернативных маршрутах - Транзитные (не торговые) грузовые потоки - Прогнозы
ТА52	Анализ и прогнозирование транспортных потоков для стран региона ТРАСЕКА, а также межрегиональной Транспортной интеграции, включая	Все страны региона ТРАСЕКА: Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Узбекистан, Турция, Украина и «Бакинской инициативы»	Министерства транспорта для планирования транспортных инвестиций, а также для предоставления стабильной базы своим транспортным операторам в создании своего флота	Все виды: а/д, ж/д, морские и внутренние водные пути, трубопровод, авиация	Все товары	Макро, модель прогнозированная перевозок	- Инфраструктура: характеристики ж/д, а/д и водных путей: (техники, пропускная способность и пр.). В неравной степени доступны для западной части региона ТРАСЕКА) - Данные по инвест.планам и соответствующим расходам, прибыль и финансирование - Данные по пропускной способности узловых центров, ж/д станций, логистических центров,	Продолжается сбор и анализ данных: - Социально-экономические факторы: частичная информация по ВВП, населению, занятости - Общие объемы перевозок: не представлены матрицы происхождения/ назначения грузов в разрезе товаров и стран, напр., для Молдовы, Азербайджана, Турции. Для других стран нет структуры в разрезе товаров - Портовые перевозки: объем

Номер	Название	Страны-бенефициары	Целевые группы/Стороны	Виды транспорта	Вид товаров	Вид анализа	Имеющиеся данные по предложению услуг, имеющие отношение к проекту MoS	Доступные данные по спросу на услуги, имеющие отношение к проекту MoS
	организацию транспортно-диалоговую между ЕС и СНГ в рамках новой Европейской политики соседства	(все страны региона ТРАСЕКА, минус Болгария и Румыния, плюс Беларусь и Россия)					границ - Ограниченные данные по портовым характеристикам (длина причала и пр.) для некоторых стран (в особенности для Турции) - Список некоторых проектов портовых инвестиций (в особенности для Турции и Румынии)	по стране происхождения/назначения в разрезе товаров для портов Грузии и Турции. Общий объем товаров для Ильичевска и Баку. Объем товаров для отдельных сообщений между портами Каспийского и Черного морей. - Водные перевозки: СПЕД на некоторых дорогах в Турции, Азербайджане, Румынии, Грузии и Кыргызстане. Объемы ж/д перевозок в некоторых странах (Румыния, Болгария и пр.) - Прогнозы: пока не доступны
ТА58	Сеть логистических центров для Центральной Азии, Кавказа и Европейских стран региона ТРАСЕКА	Все страны региона ТРАСЕКА: Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Узбекистан, Турция, Украина	Министерства транспорта, инвесторы логистических проектов, бизнес сообщества, операторы, проф. ассоциации, таможенные службы	Все виды кроме трубопровода: а/д, ж/д, морские и внутренние водные пути, авиация	Товары, фасованные в контейнеры (за исключением насыпных/наливных грузов)	Рыночный	Проект начинается: Возможно взаимодействие с целью обмена информацией о проблемных местах, в особенности о препятствиях а внутренних водных сообщениях портов и о конкурирующих маршрутах	Возможное сотрудничество для улучшения условий перевозок товаров «от дверей до дверей», где проект MoS будет отвечать за морские и наземные сообщения, а логистические центры - за наземный транспорт

Номер	Название	Страны-бенефициары	Целевые группы/Стороны	Виды транспорта	Вид товаров	Вид анализа	Имеющиеся данные по предложению услуг, имеющие отношение к проекту MoS	Доступные данные по спросу на услуги, имеющие отношение к проекту MoS
ТА49	Усовершенствование морских сообщений между коридорами ТРАСЕКА и ТЕС	Болгария, Грузия, Румыния, Турция, Украина	Министерства транспорта, портовые и морские администрации, морские перевозчики, морские службы безопасности, внутренние водные сообщения (а/д, ж/д, водные пути)	Морские и наземные сообщения (а/д, ж/д, а также, возможно, водные пути)	Все товары	Макро, модель +микроэкономический анализ на уровне порта	- Помощь нескольким портам Черного моря: пропускная способность, тарифы, продуктивность, инвестиционные планы и водные сообщения - Данные по имеющимся и предложенным ИТ системам (будут проанализированы, когда будут доступны)	База данных и модель для прогнозирования перевозок в Черноморском регионе по в двух вариантах к 2020г. Общий прогноз в тоннах по региону в разрезе стран происхождения/ назначения (без детализации по товарам и видам грузов) Портовые прогнозы в тоннах и ДФЭ по типу груза (общий груз, основной объем) без происхождения/ назначения. Нет возможности использовать матрицы происхождения/ назначения и модель движения по товарным группам и транспортным средствам
ТА55	Развитие порта Актау, генеральный план и ТЭО для порта Актау в Казахстане	Казахстан	Министерство транспорта, портовые и морские администрации Актау, морские перевозчики, внутренние водные сообщения (а/д, ж/д, водные пути)	Морские и наземные сообщения (а/д, ж/д, а также, возможно, водные пути)	Все товары	Макро анализ, модель +микроэкономический анализ	Существующая пропускная способность порта с учетом предложений по усовершенствованию Возможные инвестиции	Прогноз перевозок нефти, сухого груза, паромов, контейнеров в 2020 г. (3 варианта) – нет информации по происхождению/ назначению в разрезе видов транспорта и товаров
	ТЭО для развития портов Украины (TACIS)	Украина	Министерство транспорта, портовые и морские администрации, морские перевозчики, внутренние	Морские и наземные сообщения (а/д, ж/д, а также, возможно, водные пути)	Все товары	Макро анализ, модель +микроэкономический анализ	- Транспортная сеть Украины (а/д, ж/д, море) - Существующая система тарифов в портах Украины (виды расходов) - Использование производственных мощностей, физических	- ожидаемый уровень роста ВВП - экономические и промышленные данные - страны торговые партнеры Украины и товарная структура торговли товары, выгруженные в

Номер	Название	Страны-бенефициары	Целевые группы/Стороны	Виды транспорта	Вид товаров	Вид анализа	Имеющиеся данные по предложению услуг, имеющие отношение к проекту MoS	Доступные данные по спросу на услуги, имеющие отношение к проекту MoS
			водные сообщения (а/д, ж/д, водные пути)				(сухие, объемные, жидкие грузы и контейнеры) и другие ограничения (таможня, портовые операторы и пр.)	портах (импорт, экспорт, транзит)
	Транспортный диалог и взаимодействие между ЕС и соседними странами и странами Центральной Азии	Все страны региона ТРАСЕКА: Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Румыния, Таджикистан, Узбекистан, Турция, Украина	Министерства транспорта, различные транспортные партнеры, проектные группы ТРАСЕКА	Все виды	Все товары	Взаимодействие, связи	Проект начинается: облегчит диалог между транспортными партнерами в регионе ТРАСЕКА и проектами, между проектами и заинтересованными сторонами. - Новый Интернет сайт для облегчения связи. - Управление новой базой данных и моделью для прогнозирования.	
ТА45	Перевозка опасных товаров в странах региона ТРАСЕКА	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина	Министерства транспорта	Все ЖНП транспортные средства (ж/д цистерны (RTC's), ЖНП, грузовые а/м, контейнеры ЖНП или суде ЖНП)	ЖНП	Только ЖНП	Оценка пропускной способности: - тип доступной ж/д и паромной инфраструктуры: терминалы и оборудования - затраты на перевозки (исходная оценка коридора ТРАСЕКА) - детальная оценка доступных средств	Анализ рынка и прогнозирование перевозок - Транспортные коридоры и происхождение/назначение для ЖНП
ТА54	Реконструкция железной дороги между Тбилиси и Ереваном (ТРАСЕКА)	Грузия, Армения	Министерства транспорта, ж/д администрации	ж/д			Контракт на проект присужден 24 марта 2009г	

Номер	Название	Страны-бенефициары	Целевые группы/Стороны	Виды транспорта	Вид товаров	Вид анализа	Имеющиеся данные по предложению услуг, имеющие отношение к проекту MoS	Доступные данные по спросу на услуги, имеющие отношение к проекту MoS
ТА46	Навигационный канал для порта Туркмен-Баши (ТРАСЕКА)	Прямые бенефициары – Туркменистан, другие страны региона ТРАСЕКА – внешний эффект благодаря увеличению перевозок через порт Туркмен-Баши	Администрации порта	Морской транспорт	Все товары	Гидрографическое исследование, план углубления канала	-Технические условия для работ по углублению - Результаты гидрографических исследований - Углубление(капитальная и техническая поддержка), помощь при необходимости обучения, экологическая оценка	Отчет о начале проекта не имеет детальных данных
	Поддержка интеграции Украины в Транс Европейскую сеть ТЕС-Т (TACIS)	Украина, ЕС/КЕЭС и СНГ	Начальная целевая группа включала Министерство транспорта и коммуникаций, исполнительные агентства для всех транспортных средств, органы контроля границы, технические институты, координационные комитеты, рабочие группы, облегчающие развитие коридора. Конечная целевая группа включает пользователя	ж/д, а/дорога (инфраструктура и транспорт), морской и внутренний водный транспорт, аэропорты и воздушный транспорт	Все товары	Рекомендации касательно транспортной политики, планы действий для транспортных секторов	Интеграция Украины в европейские транспортные системы и сети Начальный отчет датированный ноябрем 2008. Еще не определены особые детальные требования и ресурсы	Ожидается, что некоторые исследования будут проводиться с целью прогнозирования требований по определенным транспортным средствам

Приложение 4: Применение странами-бенефициарами проекта соглашений и конвенций ЕЭК ООН по транспорту

По состоянию на 1 марта 2009 года

№		Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Румыния	Турция	Туркменистан	Украина
1.	Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года	+	+	+	+	+	+		+
2.	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) от 31 мая 1985 года		+			+	+		+
3.	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующие объекты (СЛКП) от 1 февраля 1991 года		+	+	+	+	+		+
4.	Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года	+	+	+	+	+		+	+
5.	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 года о дорожном движении, от 1 мая 1971 года		+			+			+
6.	Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года	+	+	+	+	+		+	+
7.	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968г.), от 1 мая 1971 года		+	+		+			+
8.	Европейское соглашение о разметке дорог от 13 декабря 1957 года		+			+	+		
9.	Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, от 1 марта 1973 года		+	+					+
10.	Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, а также условиях взаимного признания одобрений, выданных на основе таких предписаний, от 20 марта 1958 года	+	+			+	+		+
11.	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров, от 13 ноября 1997 года		+			+			+

12.	Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использоваться на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года	+					+	+		
13.	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года	+	+		+		+	+	+	+
14.	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года	+	+	+	+		+	+	+	+
15.	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года			+			+	+	+	
16.	Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью Йорке 4 июня 1954 года		+				+	+		
17.	Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, подписанный в Нью Йорке 4 июня 1954 года		+				+	+		
18.	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением Книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года	+	+	+	+		+	+	+	+
19.	Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных транспортных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года	+	+				+	+		
20.	Таможенная конвенция о контейнерах от 2 декабря 1972 года	+	+	+	+		+	+		+
21.	Европейская конвенция о таможенном режиме для поддонов, используемых в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года		+				+	+		
22.	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года	+	+	+	+		+	+		+
23.	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года	+	+		+		+			+
24.	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 года	+	+	+	+		+			+

Приложение 5: Межправительственные/двусторонние международные соглашения между Украиной и другими странами-бенефициарами проекта

№		Общие	Автомобильный транспорт	Морской транспорт	Признание Свидетельства моряка	Ж/д транспорт	Комбинированные перевозки
1.	Азербайджан		+	+	+	+	+
2.	Болгария		+	+		+	+ (Ro-Ferry)
3.	Грузия		+	+	+	+	+ (Ro-Ro/Ro-Ferry)
4.	Казахстан	+	+	+		+	
5.	Румыния		+		+	+	
6.	Турция		+	+	+	+	
7.	Туркменистан	+	+			+	

Приложение 6: Применение странами-бенефициарам проекта конвенций Международной морской организации (по состоянию на 1 марта 2009 года)

№		Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Румыния	Турция	Туркменистан	Украина
1.	Конвенция о Международной морской организации (ММО), 1948	+	+	+	+	+	+	+	+
2.	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), 1974	+	+	+	+	+	+	+	+
3.	Международная конвенция о грузовой марке (LL), 1966	+	+	+	+	+	+	+	+
4.	Международная конвенция по обмеру судов (TONNAGE), 1969	+	+	+	+	+	+	+	+
5.	Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море (COLREG), 1972	+	+	+	+	+	+	+	+
6.	Международная конвенция по безопасным контейнерам (CSC), 1972		+	+	+	+			+
7.	Международная конвенция по стандартам обучения, дипломированию моряков и несению вахты (STCW), 1978	+	+	+	+	+	+	+	+
8.	Международная конвенция по поиску и спасанию на море (SAR), 1979		+	+		+	+		+
9.	Конвенция о международной морской спутниковой организации (INMARSAT), 1976		+			+	+		+
10.	Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL), 1965	+	+	+		+			+
11.	Международная конвенция о предупреждении загрязнений с судов, 1973, с поправками, внесенными соответствующим Протоколом 1978 (MARPOL 73/78)	+	+	+	+	+	+	+	+
12.	Конвенция по предотвращению загрязнения сбросами отходов и другими материалами (LDC), 1972	+	+						+
13.	Протокол к Конвенции LDC, 1996		+	+	+				
14.	Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью (INTERVENTION), 1969		+	+					+
15.	Протокол к INTERVENTION конвенции, 1973		+	+					
16.	Международная конвенция об обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью (CLC), 1969	+		+	+				
17.	Конвенция об ограничении ответственности по морским перевозкам (LLMC), 1976	+	+	+		+	+		
18.	Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA), 1988	+	+	+	+	+	+	+	+
19.	Международная конвенция о спасании (SALVAGE), 1989	+		+		+			
20.	Международная конвенция о готовности предотвращения загрязнения нефтью, ответственности и сотрудничестве (OPRC), 1990	+	+	+			+		

Приложение 7 – Виды грузов MoS

Код МСТК	Название продукта	Важность	Комментарий
00	ЖИВОЙ СКОТ КРОМЕ РЫБЫ		Без контейнера – короткое расстояние
01	МЯСО И ЗАГОТОВКИ	да	
02	МОЛОЧНЫЕ ПРОДУКТЫ И ЯЙЦА	да	
03	РЫБА/МОЛЛЮСКИ/ПРОЧЕЕ	да	
04	ЗЛАКИ/ЗЛАКОВЫЕ ЗАГОТОВКИ	частично	без насыпных
05	ОВОЩИ И ФРУКТЫ	да	
06	САХАР/САХАРНЫЕ ЗАГОТОВКИ/МЕД	да	
07	КОФЕ/ЧАЙ/КАКАО/СПЕЦИИ	да	
08	ЖИВОТН.КОРМ	частично	без насыпных
09	ПРОДУКТЫ ПИТАНИЯ	да	
11	НАПИТКИ	да	
12	ТАБАК/ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТОВАРЫ	да	
20	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
21	ШКУРА/КОЖА/МЕХ, НЕОБРАБОТАННЫЕ ШКУРЫ	да	
22	МАСЛИЧНЫЕ СЕМЕНА/МАСЛИЧНЫЕ ПЛОДЫ	да	
23	СЫРОЙ/СИНТЕТИЧЕСКИЙ/ВОССТАНОВЛЕННЫЙ КАУЧУК	да	
24	КОРА И ДРЕВЕСИНА	частично	без насыпных
25	БУМАГА ИЗ ДРЕВЕСНОЙ МАССЫ И ИСПОЛЬЗОВАННАЯ БУМАГА	частично	без насыпных
26	ТЕКСТИЛЬ	да	
27	СЫРЫЕ УДОБРЕНИЯ/МИНЕРАЛЫ	нет	в основном насыпные
28	ЖЕЛЕЗНАЯ РУДА/МЕТАЛОЛОМ	частично	без насыпных
29	СЫРЫЕ МАТЕРИАЛЫ ЖИВОТНОГО/ РАСТИТЕЛЬНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ	да	
30	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
32	УГОЛЬ/КОКС/ПРЕССОВАННЫЙ КИРПИЧ	нет	в основном насыпные
33	НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ	нет	в основном насыпные
34	ПРИРОДНЫЙ/ОБРАБОТАННЫЙ ГАЗ	нет	в основном насыпные
35	ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТОК	нет	специализированные транспортные средства
40	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
41	ЖИВОТНЫЕ ЖИРЫ/ МАСЛО	частично	без насыпных
42	ФИКСИРОВАННЫЕ РАСТИТЕЛЬНЫЕ МАСЛА/ЖИРЫ	частично	без насыпных
43	ОБРАБОТАННЫЕ ЖИВОТНЫЕ/ РАСТИТЕЛЬНЫЕ МАСЛА	да	
50	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
51	ОРГАНИЧЕСКИЕ ХИМИКАТЫ	нет	специализированные транспортные средства
52	НЕОРГАНИЧЕСКИЕ ХИМИКАТЫ	нет	специализированные транспортные средства
53	КРАСКА/ТОНИРОВАНИЕ/ЦВЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ	да	
54	ФАРМАЦЕВТИЧЕСКАЯ ПРОДУКЦИЯ	да	
55	ПАРФЮМЕРИЯ/КОСМЕТИКА/ЧИСТЯЩИЕ СРЕДСТВА	да	
56	ОБРАБОТАННЫЕ УДОБРЕНИЯ	частично	без насыпных
57	ПЛАСТМАССА В НАЧАЛЬНОЙ ФОРМЕ	частично	без насыпных

Код МСТК	Название продукта	Важность	Комментарий
58	ПЛАСТМАССА НЕ В НАЧАЛЬНОЙ ФОРМЕ	да	
59	ХИМИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ/PRODS NES	частично	без насыпных
60	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
61	КОЖАННЫЕ ИЗДЕЛИЯ	да	
62	РЕЗИНОВЫЕ ИЗДЕЛИЯ	да	
63	ИЗДЕЛИЯ ИЗ КОРЫ/ДЕРЕВА	да	
64	БУМАГА/КАРТОН/ПРОДУКЦИЯ	да	
65	ПРЯЖА/ТКАНИ/ПРОД.	да	
66	НЕМЕТАЛИЧЕСКИЕ МИНЕРАЛЬНЫЕ ИЗДЕЛИЯ	да	
67	ЖЕЛЕЗО И СТАЛЬ	частично	без насыпных
68	НЕЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	нет	в основном насыпные
69	ИЗДЕЛИЯ ИЗ МЕТАЛЛА	частично	без насыпных
70	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
71	ОБОРУДОВАНИЕ ПО ЭНЕРГОПРОИЗВОДСТВУ	частично	без насыпных
72	СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ МАШИНЫ	частично	без насыпных
73	МАШИНЫ ПО ОБРАБОТКЕ МЕТАЛЛОВ	частично	без насыпных
74	ПРОМЫШЛЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	частично	без насыпных
75	ОФИСНЫЕ/МАШИНЫ ПО ОБРАБОТКЕ ДАННЫХ	да	
76	ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЕ И ПРОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ	да	
77	ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	да	
78	ДОРОЖНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА	нет	специализированные транспортные средства
79	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ/ТРАМВАЙНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	нет	специализированные транспортные средства
80	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
81	СТРОИТЕЛЬНЫЙ ИНВЕНТАРЬ И ПРОЧЕЕ	частично	без насыпных
82	МЕБЕЛЬ/ОБОРУДОВАНИЕ	да	
82	МЕБЕЛЬ/ОБОРУДОВАНИЕ	да	
83	ТОВАРЫ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ/СУМКИ/ПРОЧЕЕ	да	
84	ОДЕЖДА	да	
85	ОБУВЬ	да	
87	НАУЧНЫЙ И ПРОЧИЙ ИНСТРУМЕНТ	да	
88	ФОТООБОРУДОВАНИЕ/ЧАСЫ	да	
89	ПРОЧИЕ ПРОМ. ТОВАРЫ	да	
90	СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОД ООН	нет	специальный код
91	ПОЧТОВЫЕ ПАКЕТЫ НЕ КЛАССИФИЦИРОВАННЫЕ	нет	воздух
93	СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОДЫ НЕ КЛАССИФИЦИРОВАННЫЕ	нет	специализированные транспортные средства
96	НЕЗОЛОТЫЕ МОНЕТЫ, НЕ НАХОДЯЩИЕСЯ НЕ В ОБИХОДЕ	нет	специализированные транспортные средства
97	НЕМОНЕТАРНЫЕ ЗОЛОТО	нет	специализированные транспортные средства

Приложение 8 – Обзор данных исследования «Анализ транспортных потоков коридора ТРАСЕКА»

Введение

Проект находится на этапе внедрения и база данных еще не наполнена полностью.

Были изучены файлы, содержащие данные по перевозкам. Вне анализа осталась информация по трубопроводным и воздушным перевозкам.

Оценка имеющегося и потенциального рынка MoS основывается на:

- Информации о пунктах отправления и назначения грузов, сгруппированным по зонам/ регионам
- Товарным группам, видам грузов и транспорта

Наиболее достоверной информацией по портам являются объемы грузоперевозок (в тоннах) по товарным группам для:

- двух основных портов Грузии в разрезе стран происхождения и назначения и объемам грузоперевозок (в тоннах) в разрезе товарных групп по годам
- основных портов Турции. Социально-экономические данные содержат информацию об объемах грузоперевозок в тоннах по видам товарных групп в разрезе стран происхождения и назначения для Молдовы, Азербайджана и Турции.

Перечень товаров

Морские магистрали главным образом предназначены для перевозок грузов в транспортных единицах (в основном, в контейнерах) и не предназначены для перевозки больших контейнеризированных насыпных грузов. В результате, на основе классификации, используемой WSP, был получен следующий перечень товаров:

prodCode (код продукции)	prodName (наименование продукции)	Степень отношения	Комментарии
1	Нефтепродукты	нет	насыпные/наливные
2	Твердое минеральное топливо	нет	насыпные
3	Руды и отходы металлов	нет	насыпные
4	Металлопродукция	частично	за исключением насыпных
5	Древесина и бумажная продукция	частично	за исключением насыпных
6	Строительные материалы	частично	за исключением насыпных
7	Техника, транспортное оборудование и прочая продукция	да	
8	Удобрения	частично	за исключением насыпных
9	Текстиль и хлопок	да	
10	С/х продукция и зерно	частично	за исключением насыпных

64

11	Продукты питания и животный корм	да	
12	Химические продукты	частично	за исключением насыпных
13	Общие товары	да	наиболее релевантно

Морские и внутренние водные пути

Имеется ограниченная информация по наиболее важным данным для трех основных портов Турции (Хайдарпаса, Деринсе, Измир) и Грузии (Поти, Батуму) либо отсутствует информация по другим портам.

Файл «port.xls» – таблицы «PortVolume», «PortFlowToPort», «PortFlowFromPort»

Общие портовые перевозки по видам товаром (в тоннах):

- Хайдарпаса
- Деринсе
- Самсун
- Поти
- Батуми
- Международный морской торговый порт Баку
- Ильичевск

Портовые экспортные и импортные перевозки в разрезе стран происхождения и назначения и видам товаров:

- Поти
- Батуми

Портовые экспортные и импортные перевозки в разрезе товарных групп для разных лет

- Хайдарпаса
- Деринсе
- Самсун
- Измир

Файл «waterway.xls» – таблица «WaterwayVolume»

Объемы перевозок (в тоннах) в разрезе товарных групп для таких сообщений:

- Ильичевск – Поти / Батуми (в обоих направлениях)
- Ильичевск – Стамбул / Деранже (в обоих направлениях)
- Ильичевск– Варна (в обоих направлениях)
- Актау – Баку
- Баку – Актау
- Туркменбаши – Баку
- Баку – Туркменбаши

Железная дорога – файл «rail.xls»

Таблица «RailVolume»

Ж/д перевозки на каждом участке: (среднесуточная численность грузопоездов, годовые объемы грузоперевозок):

Турция
Азербайджан
Грузия
Румыния
Болгария
Молдова

Таблица «RailNodeVolume»

Объемы перевозок на основных точках системы (границы, порты и другие станции) в разрезе товарных групп

Перевозки на грузовой станции
Пограничной станции между Азербайджаном и Грузией
Станциями в Болгарии

Общие объемы экспортных грузоперевозок и объемы импортных грузоперевозок в разрезе товарных групп

Батуми,
Поти
Граница между Грузией и Азербайджаном
Граница между Грузией и Арменией

Автомобильный транспорт – файл «road.xls»

Таблица «RoadVolume»

Показатели объемов: среднегодовой показатель ежедневного движения + "удельный вес тяжелых грузовиков ":

Турция (160 участков)
Азербайджан (2 участков)
Румыния (75 участков)
Грузия (1 ось)
Киргизстан (14 участков)

Таблица «RoadNodeVolume»

Объемы перевозок в определенных точках системы (границы, порты и прочее):

Турция (количество транспортных средств на границе)
Грузия (количество транспортных средств; общие объемы экспорта/импорта; продукция в разрезе товарных групп)

Социально-экономические данные – файл «socio-econ.xls»

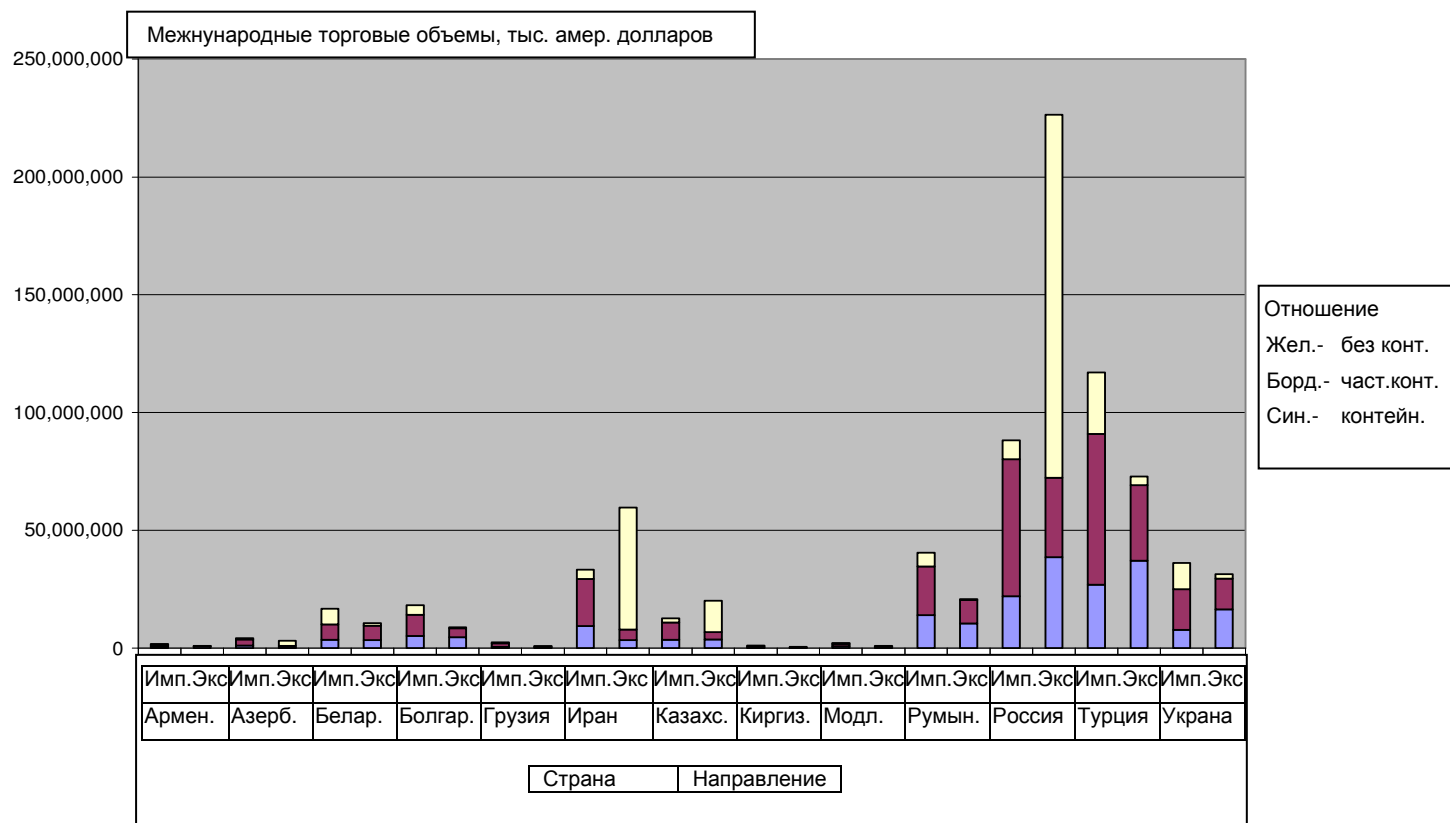
Таблица «CountryExport» и «CountryImport»

Импорт/экспорт в разрезе стран происхождения/назначения и товарных групп:
Грузия (без представления в разрезе товарных групп)
Таджикистан (без представления в разрезе товарных групп)
Румыния (без представления в разрезе товарных групп) (страны-соседи)
Молдова
Азербайджан
Турция (за несколько лет)

Приложение 9 – Общая объемы экспорта/импорта

Цена в долларах США

Товары, относящиеся к MoS



Источник: Международный торговый центр – База данных и классификация консультанта COMTRADE
 Транспортные перевозки на Дунае: тонн от порта к порту

Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан и Украина- Отчет о начале проекта- 31 марта 2009 г.

Egis Всеот International совместно с компаниями Sopetrans, Italferr, Евро-Украина Консалтинг

Приложение 10: Морские услуги из/к портов стран бенефициаров

Январь 2009

УКРАИНА						
Порт	Путь от/к	Линия поставки	Виды транспорта	Частота	Пропускная способность	Примечания
Ильичевск	Поти/Батуми	UKRferry	Ро-Ро+ железнодорожная паром			российский стандарт колеи
	Стамбул/Деринсе	UKRferry	Ро-Ро+ железнодорожная паром			российский стандарт колеи
	Варна	UKRferry	Ро-Ро+ железнодорожная паром	Нерегулярно		российский стандарт колеи
Одесса	Поти/Батуми	UKRferry	Ро-Ро+ железнодорожная паром			
	Варна/Бургас/Стамбул/Одесса/Констанца/Варна	Bulcon	Погрузка/перевалка	1 x 9 дней	"Varna" 543 ДФЭ	
	Мед/Констанца/Одесса/Новороссийск/Поти/Деринс	Линия Oldendorff	Тяжелый транспортный самолет	1 раз в две недели		
	Стамбул/Деринс	UKRferry	Ро-Ро+ железнодорожная паром			
	Мальта/Констанца/Одесса/Новороссийск/Поти/Трабзон/Констанца/Варна/Мальта	CMA-CGM	Погрузка/перевалка	Еженедельно	2 x 118 ДФЭ, 1 x 907 ДФЭ	Вспомогательная транспортная линия
	Одесса/Варна/Констанца Порт Саид	K-Line' Черноморский Экспресс	Погрузка/перевалка	Еженедельно		Вспомогательная транспортная линия
	Мальта/Одесса/Констанца Варна	Компания контейнерных перевозок Medex / Средиземноморская SA	Погрузка/перевалка	1 x 10 дней	Контейнеровоз 5334 dwt	
	Констанца/Одесса/Поти/Констанца	Maersk	Погрузка/перевалка	2 раза в неделю		Внутричерноморская (вспомогательная транспортная линия)

	Гиоя/Тауро/Констанца/Одесса/Констанца/Гиоя/Тауро	Maersk	Погрузка/перевалка	Еженедельно		Служба Гиоя/Тауро/Констанца/Одесса (вспомогательная транспортная линия)
	Констанца/Одесса/Ильичевск/Констанца	MSC	Погрузка/перевалка	2 раза в неделю	1 x 957 ДФЭ, 1 x 924 ДФЭ	Вспомогательная транспортная линия
	Хаифа/Измир/Констанца/Одесса/Варна/Хаифа	Украинская служба Черного моря Zim	Погрузка/перевалка	Еженедельно	2 x 956 ДФЭ	
	Азия/Дамьетта/Стамбул/Констанца/Одесса/Констанца/Стамбул/Дамьетта/Азия	Служба New World Alliance ABX (Непосредственно средняя Азия)	Погрузка/перевалка	Еженедельно	2,500/2,700 ДФЭ	Приостановлено в феврале 2009

ГРУЗИЯ

Порт	Путь от/к	Линия поставки	Виды транспорта	Частота	Пропускная способность	Примечания
Поти	Бургас		Ро	Еженедельно		
	Кавказ		Ро	2 раза в неделю		
	Варна	UKRferry	железнодорожная паром	Единично		российский стандарт колеи
	Ильичевск	UKRferry	железнодорожная паром		4 x 103/108 рельсовые тележки	российский стандарт колеи
	Ризерия/Новосибирск		Ро-Ро			На стадии планирования 2005 г.
	Мед/Констанца/Одесса/Новороссийск/Поти/Деринс	Линия \ Oldendorff	Heavy lift	Раз в две недели		

	Мальта/Констанца/Одесса/Новороссийск/Поти/Трабзон/Констанца/Варна/Мальта	CMA-CGM	Погрузка/перевалка	Еженедельно	2 x 1118 ДФЭ, 1 x 907 ДФЭ	Вспомогательная транспортная линия
	Констанца/Одесса/Поти/Констанца	Maersk	Погрузка/перевалка	2 раза в неделю		Внутричерноморская (вспомогательная транспортная линия)
	Гиоя/Тауро/Босфор/Поти/Босфор/Гиоя/Тауро	Maersk	Погрузка/перевалка	Еженедельно		Служба Поти (вспомогательная транспортная линия)
	Стамбул/Поти/Трабзон/Стамбул	MSC	Погрузка/перевалка	1 x 3 дня	1 x 976 ДФЭ, 1 x 923 ДФЭ, 1 x 563 ДФЭ	
	Констанца/Поти/ Констанца	X-Press Container Line	Погрузка/перевалка	1 x 10 дней	1 x 200 ДФЭ	Экспресс 2 Констанца/Черное море
	Констанца/Поти/ Констанца	Zim	Погрузка/перевалка	Еженедельно	1 x 605 ДФЭ	
Батуми	Варна	UKRferry	Ро-Ро+ железнодорожная паром			Российский стандарт колеи. Может быть остановлен (недостаток погрузочного пространства)
	Ильичевск	UKRferry	Ро-Ро+ железнодорожная паром	Единично		Российский стандарт колеи. Может быть остановлен (недостаток погрузочного пространства)

АЗЕРБАЙДЖАН

Порт	Путь от/к	Линия поставки	Виды транспорта	Частота	Пропускная способность	Примечания
Баку	Актау		Железнодорожная паром			
	Туркмен-Баши		Железнодорожная паром			

КАЗАХСТАН

Порт	Путь от/к	Линия поставки	Виды транспорта	Частота	Пропускная способность	Примечания
Актау	Баку		Железнодорожная паром			

ТУРКМЕНИСТАН

Порт	Путь от/к	Линия поставки	Виды транспорта	Частота	Пропускная способность	Примечания
Туркмен-Баши	Баку		Железнодорожная паром			