

Программа Европейского Союза TRACECA
Для Азербайджана, Грузии, Казахстана, Туркменистана и Украины

«Морские магистрали»

Черного и Каспийского морей

Порты и морское сообщение

Июль 2010 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект реализуется

Egis Bceom International в
ассоциации с Copetrans,
Italferr и Euro-Ukraine
Consulting

ПОРТЫ И МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ

Данный отчет является сводным отчетом по Резюме о портах, которые являются частью докладов «Профиль страны» по четырем рассматриваемым странам Проекта – Азербайджану, Грузии, Казахстану и Украине.

1. АЗЕРБАЙДЖАН

Примечание: более детальная информация и данные о национальной системе портов (в том числе карты портов и их техническое описание), а также описание маршрутов регулярных морских перевозок, даются в отдельных отчетах. Ниже приводится лишь краткое резюме данной информации.

Международный морской торговый порт Баку – это единственный крупный коммерческий морской порт Азербайджана, в котором не обрабатываются нефтепродукты и газ.

В порту установлены два терминала железнодорожных паромов, один терминал Ро-Ро, и сооружения для погрузки и разгрузки контейнеров с суден.

- Другие порты в районе Баку имеют исключительно терминалы, предназначенные для транспортировки нефти и газа – например, Сангачал и Дубенди. Объем грузоперевозок, обрабатываемый в государственном порту Баку, включает в себя эксплуатационные паромы / паромы Ро-Ро и контейнеровозы.

Сооружения для загрузки/разгрузки Ро-Ро и специализированный причал с кормовым трапом.

Два паромных терминала связаны напрямую с Азербайджанской государственной железной дорогой.

Обработка контейнеров осуществляется специализированным оборудованием (ричстакерами) и объем контейнеров не оправдывает использование другого оборудования.

Существуют планы строительства нового порта в Аляте – 70 км к югу от существующего порта. Завершение первого этапа было запланировано на 2012-2013 гг. Следует понимать, однако, что из-за мирового экономического кризиса реализацию данного плана была приостановлена.

На двух предыдущих инвестиционных проектах ТРАСЕКА обеспечивал оборудование для обработки грузов для порта Баку. В дальнейшем инвестиционный проект ТРАСЕКА был реализован в отношении контейнерного обслуживания между Баку и Туркменбаши (2,5 млн евро).

Железнодорожный и Ро-Ро паромы функционируют между Баку/ Актау и Баку/ Туркменбаши. Значительно бóльшая доля паромных перевозок осуществляется в Туркменбаши.

- **Интермодальные сооружения, операции и услуги**

Портовое сообщение

- Порт Баку имеет сообщение с местной железнодорожной и автодорожной сетями. Существует железнодорожное сообщение между портом Баку и отдельно расположенными железнодорожными терминалами, так что сообщение между портом Баку и Азербайджанской железной дорогой – прямое.
- На расстоянии 2 км от порта Баку есть железнодорожная станция, которая обслуживает 5-9 пар поездов в день (рассчитана на 17-18 поездов в день) или же около 400 вагонов в день. В настоящее время дневной оборот в порту составляет приблизительно 150 вагонов в день, что намного меньше проектной мощности станции.
- Автодорожный подъезд к порту Баку в хорошем состоянии. Единственная сложность для автотранспорта в Баку – это ограничение на выезд/въезд грузовых автомобилей из/в порт в дневное время суток в будние дни и полный запрет в выходные дни.

- **Регулярное лайнерное сообщение**

CASPAR, азербайджанская государственная экспедиторская компания (с офисом в Баку) является единственным паромным оператором, обслуживающим Баку. Контейнеры НАТО (для Афганистана) транспортируются из Баку в Актау на регулярных грузовых судах (102 TEU).

- 110-120 TEU. В зависимости от типа судна.

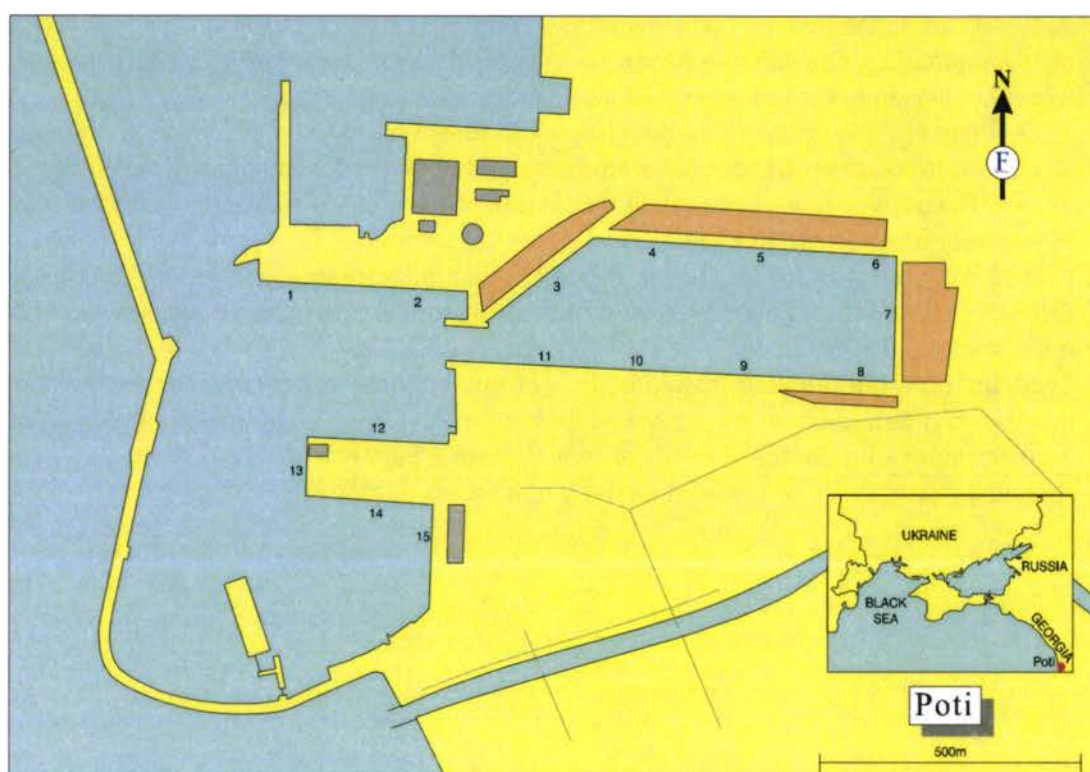
2. ГРУЗИЯ

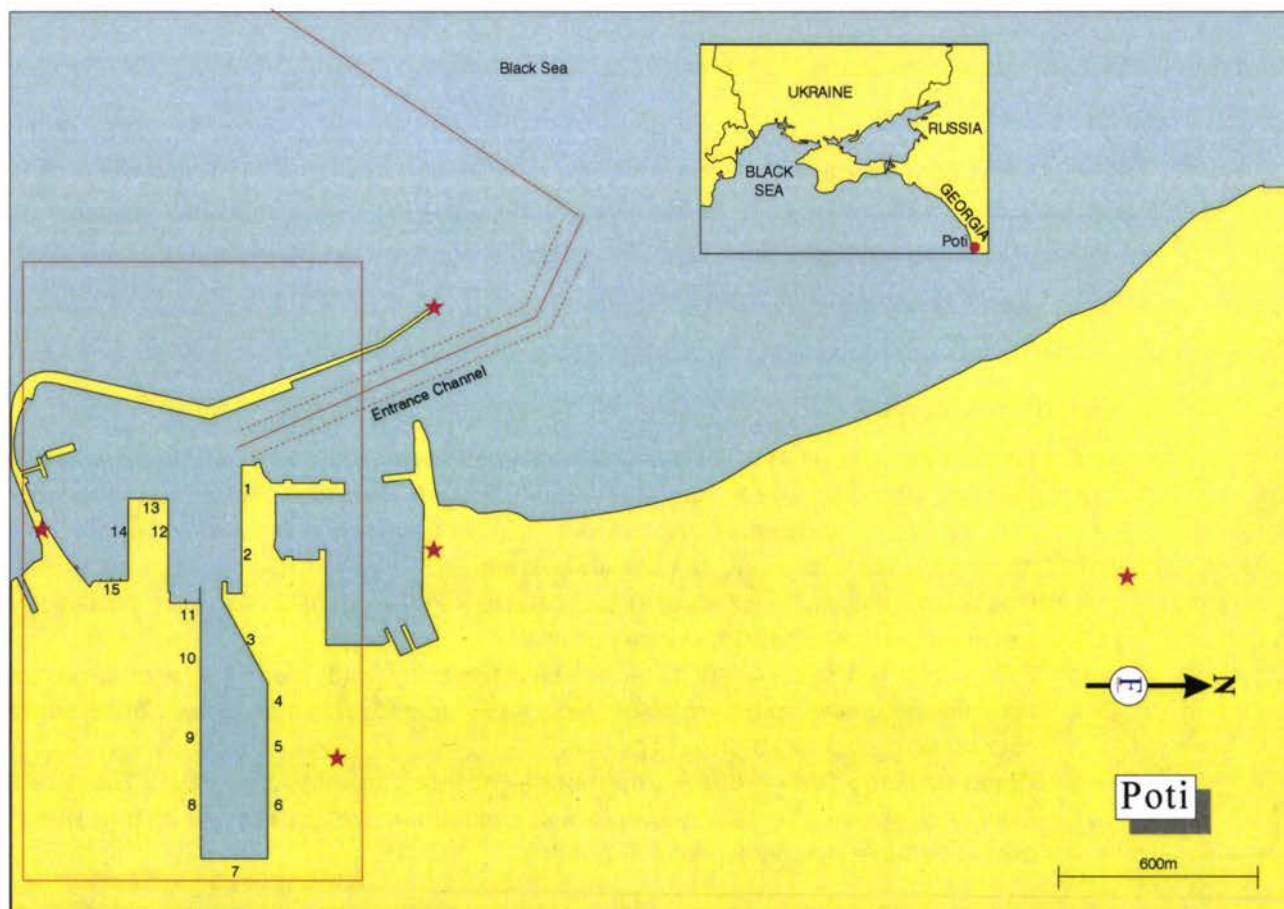
Примечание: более детальная информация и данные о национальной системе портов (в том числе карты портов и их техническое описание), а также описание маршрутов регулярных морских перевозок, даются в отдельных отчетах. Ниже приводится лишь краткое резюме данной информации.

Порты Поти и Батуми

- Грузинские порты Поти и Батуми являются интермодальными терминалами/узлами, находящимися на восточном берегу Черного моря, из которых сообщение в западном направлении осуществляется в Турцию и Европу, а в восточном направлении – на Кавказ и Азию.
- Оба порта обслуживают железнодорожные и Ро-Ро паромы, которые связывают их с основными черноморскими портами.
- Оба порта географически расположены близко между собой и используются конкурирующими операторами морских перевозок; при этом оба порта составляют „систему портов” Грузии.
- Преимущество Поти – более короткий железнодорожный путь через Тбилиси в Баку, в то время как железнодорожное сообщение между Батуми и Поти имеет ограниченные участки железной дороги.

Порт Поти



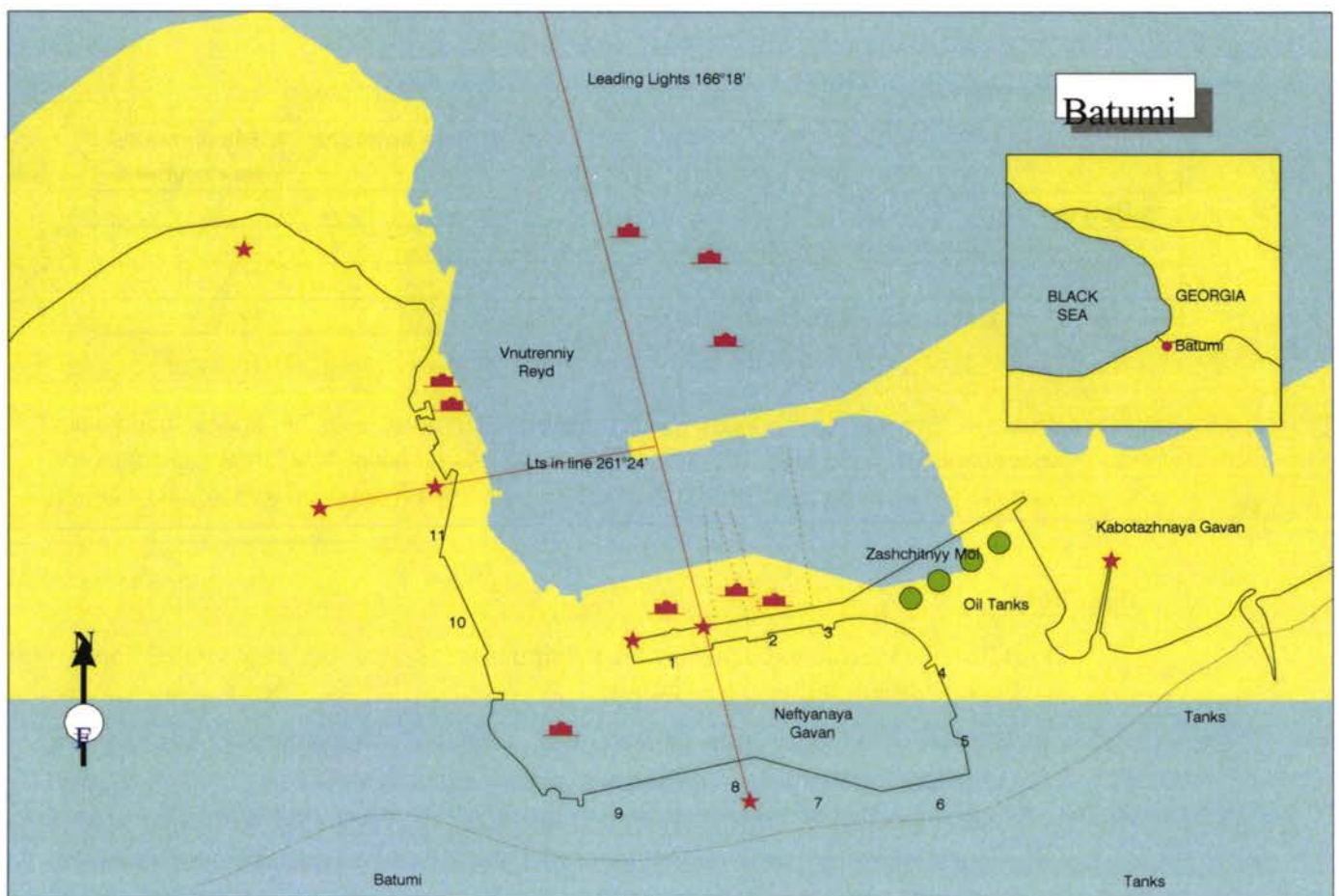


- В 2008 году RAKIA (Инвестиционная компания Рас Аль-Хайма) подписала концессию на 49 лет по обновлению и эксплуатации порта. Благодаря траншам, которые будут выплачиваться в ближайшие 5 лет, на участке 100 га, смежном с существующим портом, будет сооружен новый терминал. В данный проект также входит:
 - Проект «Свободной промышленной зоны» на участке 10 га, где операции будут освобождены от налога на прибыль, налога на имущество и НДС.
 - Освобождение от таможенных сборов по экспорту и внутренним поставкам.
- Железнодорожное сообщение
 - В 1998 году в порту Поти (проект ТРАСЕКА) был построен новый паром с шириной колеи СНГ (1520 мм), и было возобновлено паромное сообщение с несколькими черноморскими портами.
 - Судя по полученной информации, от контейнерного терминала совместного немецко-польского предприятия по прилежащей к нему железнодорожной ветке была начата эксплуатация контейнерного поезда между Поти и Баку в марте 2009 года.
 - Планируется построить новый терминал для железнодорожных паромов.

Данные о причалах

Терминал		Длина причала	Максимальная глубина
Причал			
7	Контейнерный терминал	211	8.2
2	Ж/д паром (русская колея)	183	12.5
12	Ро-Ро и пассажирский	250	8.0
13	Ро-Ро и пассажирский	97	6.5

Порт Батуми



- Порт Батуми является в основном терминалом для наливных грузов; в настоящее время он принадлежит казахской компании КазМунайГаз.
- Контейнерный терминал и все остальные терминалы (железнодорожный и Ро-Ро, за исключением терминала наливных грузов) были куплены компанией International Container Services (ICS) в сентябре 2007 года.
- ICS планирует развивать контейнерный терминал до пропускной способности 300 000 TEU. Это более низкий уровень пропускной способности, запланированной на 2020 год, которая варьируется от 350 000 до 500 000 TEU.

- Обработка контейнеров была начата в 2006 году.
- Уровень будущих объемов перевозок будет зависеть от рыночной доли Батуми после постройки нового терминала и „Свободной промышленной зоны“ в Поти, и от сообщения контейнерных поездов между Поти и Баку.

Услуги железнодорожного паромов/ Ро-Ро/ контейнеровозов

- «Укрферри» эксплуатирует комбинированные паромы (ж/д + Ро-Ро и контейнеры) на маршруте Ильичевск/ Одесса – Поти/ Батуми, Стамбул/ Дериндже и Варна.
- «Укрферри» открыла новую линию комбинированных паромов (ж/д + Ро-Ро и контейнеры) из Керчи, но сооружения в Ильичевске продолжают использоваться.
- Считается, что номинальная пропускная способность составляет около 700 000 тонн.
- «Укрферри» открыла в марте 2009 года рейс комбинированных паромов (ж/д + Ро-Ро и контейнеры), который осуществляется раз в две недели между Керчью и Батуми/ Поти.

Данные о причалах

Терминал		Длина причала	Максимальная глубина
Причал			
4	Контейнерный терминал	284	11.5
5	Ж/д паром (русская колея)	183	12.5

Поти и Батуми составляют двухпортовую систему ж/д и Ро-Ро паромных перевозок на восточном берегу Черного моря, занимая при этом центральное положение на коридоре ТРАСЕКА на стыке с железной дорогой и автотрассами.

Порт Поти

- Порт Поти является наиболее крупным торговым (в основном, нефть и газ) портом на Черноморском побережье Грузии.
 - Причал 14 в порту Поти недавно был обновлен – причал был продолжен и углублен для приёма фидерных судов водоизмещением 1000 TEU, был расширен двор контейнерного терминала и улучшено интермодальное сообщение с железной дорогой. ЕБРР рассматривает возможность финансирования подобного обновления.
- Есть специальная рампа Ро-Ро
 - SOMAT пользуется маршрутом Ро-Ро между Новороссийском (Россия) и Варной (Болгария). Некоторое количество грузовых автомобилей, перевозимых этой службой, идут в Западную Европу или из Западной Европы на 49-трейлерах, на барже (3 раза в неделю) – Ро-Ро поставки по Дуная между Пассау (юг Германии) и Видин (Болгария), время в пути составляет 5-6 дней.

Существует эффективно функционирующий терминал для приема ж/д паромов (построенный благодаря финансированию ТРАСЕКА – 3,4 млн евро).

- „Укрферри“ имеет сообщение между Варной, Ильичевском и Керчью.
- Другие ж/д паромы связывают Поти с Портом Кавказ (Россия), также прибывают на этот терминал
- Терминал ж/д паромов связан напрямую с грузинской, азербайджанской и армянской железными дорогами.

Новый порт Поти и Свободная промышленная зона

- В 2008 году инвестиционная компания RAKIA (Рас Аль-Хайма) выиграла концессию на 49 лет, целью которой является обновление и развитие нового порта (100 га) к северу от существующего порта и 300 га Свободной промышленной зоны (в которой будет действовать освобождение от налогов на прибыль, на имущество, НДС, а также от таможенных сборов на экспортные и национальные поставки). Свободная промышленная зона должна быть построена за два года.
- Этап 1 строительства нового порта определен на 2010-2012 годы, с введением в эксплуатацию в 2013 году. (Сообщается, однако, что мировой финансовый кризис негативно повлиял на такой график)
 - Общая длина причалов составляет 600 метров на два средних или крупных контейнеровоза или на три малых контейнеровоза.
 - Глубина у причала – 17 метров, что подходит для контейнеровозов водоизмещением до 5000 TEU.

Порт Батуми

- 90% площади порта Батуми составляет терминал для нефти и газа, принадлежащий казахской компании КазТрансОйл.
- Остальные 10% эксплуатируются начиная с 2008 года Батумским международным контейнерным терминалом. В 2007 году был подписан договор об аренде на развитие терминала, паромного моста и сооружений для сухих навалочных грузов.
- Регулярные контейнерные перевозки.

3. КАЗАХСТАН

Примечание: более детальная информация и данные о национальной системе портов (в том числе карты портов и их техническое описание), а также описание маршрутов регулярных морских перевозок, даются в отдельных отчетах. Ниже приводится лишь краткое резюме данной информации.

- Международный коммерческий морской порт Актау «AISCР» - единственный коммерческий морской порт в Казахстане. Нефтяные месторождения находятся в Баутино (к северу от Актау), в северо-восточной части Каспийского моря.

- Большая часть грузов, обрабатываемых в государственном порту Актау – экспорт нефти-сырца, которая перевозится танкерами и железнодорожными цистернами в основном в направлении Баку в Азербайджане. Экспорт зерна, стали и металлопроката (по межгосударственным контрактам) в Иран, Россию и Баку, составляет значительно меньшие объемы.

Услуги перевозок железнодорожным паромом и паромом Ро-Ро обеспечиваются между Актау и Баку, а также между Актау и Махачкалой (Дагестан, РФ).

- Ж/д паромный терминал в порту Актау был модернизирован во время предыдущего проекта ТРАСЕКА (2 млн евро). Этот терминал обладает высокой эксплуатационной продуктивностью.

Вообще говоря, объемы приема и обработки грузов в порту близки к уровню полной загруженности. Для Ро-Ро и зерновых используется один причал, и его загрузка близка к максимальной. В результате этого возникают конфликты в случае прибытия незапланированных паромов Ро-Ро.

Обработка контейнерных грузов осуществляется без специализированного оборудования для контейнеров. Объем обрабатываемых контейнерных грузов низок и не оправдывает в настоящее время необходимость дополнительного оборудования.

- Существуют планы расширения существующего порта Актау на север. Такое расширение было запланировано на 2012-2013 гг. Но из-за мирового финансового кризиса эти планы пока что заморожены.
- В порту Актау действует система корпоративных стандартов, совместимая с ISO 9001:2000, и система экологических норм, совместимая с ISO 14001:2004.

- **Регулярное лайнерное сообщение**

Азербайджанская государственная экспедиторская компания CASPAR (с офисом в Баку) – единственный оператор паромных и Ро-Ро перевозок в Актау. Контейнеры НАТО (в направлении Афганистана) транспортируются из Баку в Актау в обычных грузовых судах (102 TEU). (см. *Азербайджан*.)

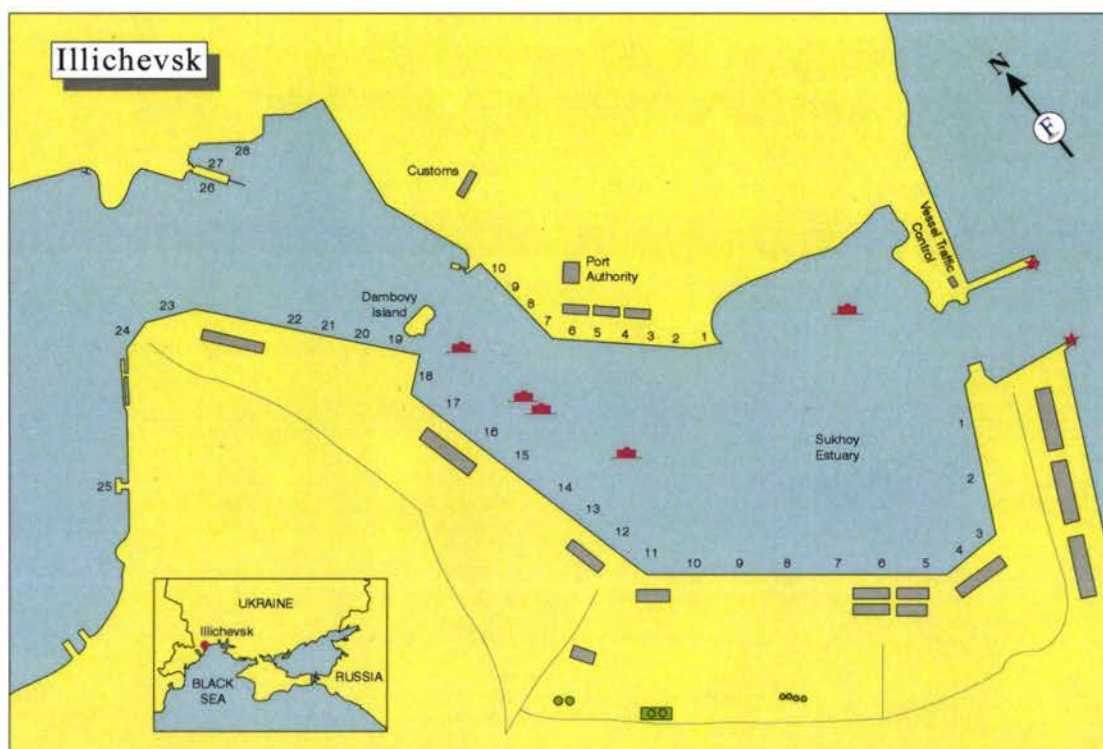
- В Казахстане есть своя экспедиторская компания (Казмортрансфлот), которая в настоящее время эксплуатирует нефтяные танкеры и планирует закупить суда для навалочных грузов для перевозки зерна.
- Экспедиторская компания «Хазар», филиал IRISL, национальная компания Ирана, эксплуатирует суда для перевозки штучных грузов и полу-контейнеров между Актау и иранскими портами Анзали, Амирабад и Ноушар.
- Нет смысла строить контейнеровозы для перевозок по Каспийскому морю.

4. УКРАИНА

Порты Ильичевск, Одесса, Южный и Керчь берут на себя наибольшую долю всех перевозок, осуществляемых через 18 морских портов Украины:

- Потоки контейнерных грузоперевозок стабильно росли с 8% до 22% (2007) по всему объему грузов: 51% импорт, 8% экспорт, 40% экспорт пустых контейнеров, до тех пор, пока эта тенденция не прервалась на два года
- Объем Ро-Ро перевозок составляет 10-11%
- Рыночная доля Южного растет и, возможно, его можно будет включить в список потенциальных портов «Морских магистралей», с целью спланировать его развитие.
- Постановления о перегрузке грузов, что дает конкурентное преимущество порту Констанца
- Перевозки внутри страны осуществляются в основном по железной дороге с выходом на паромное сообщение по Черному морю.

Порт Ильичевск



- Конечный пункт Коридора IX проекта TEN-T и узла Европа-Кавказ по коридору ТРАСЕКА
- Годовой объем ж/д паромных и Ро-Ро перевозок: 4,5 млн тонн и 150 000 грузовых автомобилей
- Есть значительное пространство для портовой деятельности и расширения
- Эксплуатационные ограничения для операций с фидерными судами (краны/высота)
- УкрТрансКонтейнер работает с администрацией порта над расширением его пропускной способности

- Текущая пропускная способность 150 TEU и новые контейнерные причалы планируется расширить до 850 000 TEU:
 - 3 контейнерных причала №1/2, 3 и 4 с пропускной способностью 5000 TEU
 - 2 контейнерных причала №5 и 6 для фидерных судов.

Данные о причалах

Терминал		Длина причала	Максимальная глубина
Причал	Типы судов		
1	Контейнеры (до 5000 TEU)	306	13.0
3	Контейнеры (до 5000 TEU)	200	13.5
4	Контейнеры (до 5000 TEU)	120	13.5
5	Контейнеры (Фидерные суда)	155	13.0
6	Контейнеры (Фидерные суда)	181	13.0
Терминал 3			
Причал			
26	Комбинированный ж/д паром (русская колея)	210	9.6
27	Комбинированный ж/д паром (русская колея)	210	9.6
28	Ро-Ро	270	9.6

Объемы перевозок

Объемы перевозок	2006	2007	2008	2015* (прогноз)
TEU	291,127	532,766	670,556	2.5- 4.5 млн

Услуги (применимые к проекту «Морские магистрали»)

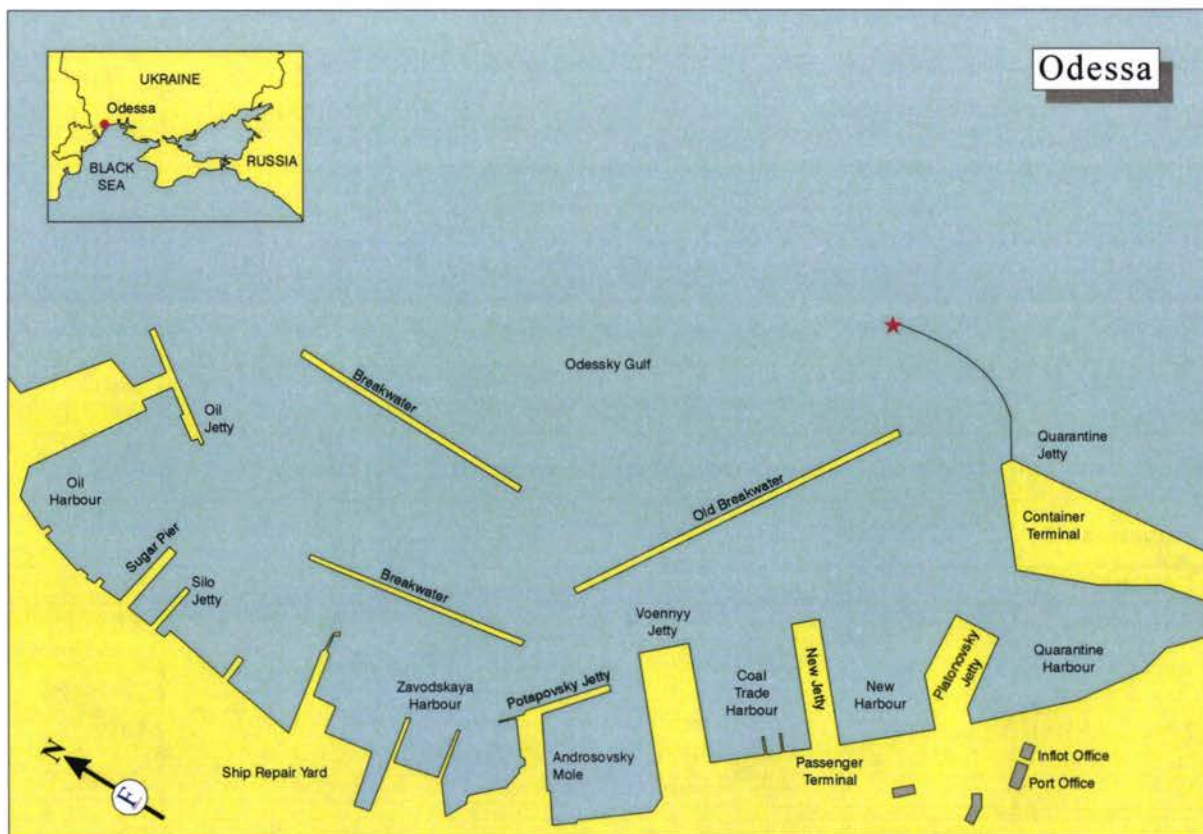
Ро-Ро

- „Укрферри“ с комбинированными паромными перевозками (Ро-Ро и ж/д) – 2007: 118 000; 2008: 230 000 (приблиз.)
- Перевозки пассажиров / легковых автомобилей
- Терминал с автомобильным сектором

Ж/д паром

- „Укрферри“ с комбинированными паромными перевозками (Ро-Ро и ж/д, принимаются контейнеры)
- Новое паромное сообщение из Керчи.

Порт Одесса



Контейнеры

- Постепенное расширение для преодоления ограничения пропускной способности: 850 000 TEU ниже теоретического максимума, с временем ожидания 38,5 часов.

- Недавние и будущие планы:
 - Увеличение терминал НРС до 1 млн TEU
 - Терминал СМАС-CGM: 250 000 TEU
 - Следующие планы: 2 млн TEU (заморожены)
- Другие показатели:
 - хранение 13 500 TEU, 10-13 дней в среднем
 - 60% проверка таможенной службой

Данные о причалах

Терминал		Длина причала	Максимальная глубина
Причал			
2	Контейнерный терминал Хранение грузов 74 150 м2 (открыто)	310	12.0
3	Контейнерный терминал Хранение грузов 8 100 м2	220	11.5
29	Контейнеры Бруклин Киев		

Объемы перевозок

Объемы перевозок	2006	2007	2008	янв-фев 2009	2015* (прогноз)
Контейнеры TEU	395,562	523,881	572,140	41,354	

Услуги (применимые к проекту)

Ро-Ро:

- Небольшой паромный терминал и линия Ро-Рах со Стамбулом
- Пассажирский терминал на 5 причалов – годовой объем перевозок прилб. 4 млн пассажиров
- Нет возможностей приема железнодорожных паромов

СИСТЕМА ПОРТОВ УКРАИНЫ

- Украинская система портов, включающая в себя Ильичевск, Одессу, Южный и Керчь, обрабатывает основную часть грузов, проходящих через украинские морские порты.
 - Порты Ильичевска и Одессы находятся относительно близко друг от друга, и конкурируют между собой за долю на рынке, хоть оба они являются государственными портами.
 - Рыночная доля Порта Южный (государственный и частный – ТрансИнвестСервис) растет, и потенциально его можно включить в «Морские магистрали».
 - Порт Керчь (в устье Азовского моря) сейчас связан с портами Потн и Батуми в Грузии. В таком качестве его также потенциально его можно включить в «Морские магистрали».

- Передвижения контейнеров в первых двух портах, объемы перевозок Ро-Ро и железнодорожным паромом составляют 10-11% от общей производительности всех портов.
- **Порт Ильичевск**
 - Конечный пункт Коридора IX проекта TEN-T и узла Европа-Кавказ по коридору ТРАСЕКА, имеет значительные площади для портовой деятельности и развития порта, в отличие от Одессы, где порт зажат в черте города.
 - Порт Ильичевск эксплуатирует следующие причалы, касающиеся проекта «Морские магистрали»:
 - Ж/д и комбинированные паромы: 2 причала для ж/д и комбинированных паромов (№26 и №27)
 - Паромы Ро-Ро: 1 причал (№28).
- **Порт Одесса**
 - Порт Одесса со всех сторон ограничен городом. Расширение самого порта, требующее выкупа земли и сооружения нового мола потребует значительных финансовых вложений.
 - Сухой порт ЕвроТерминал (7 км от порта) обеспечивает необходимое пространство для портовой деятельности – обработки грузов, хранения грузов и таможенной очистки.
 - Применимо к проекту «Морские магистрали» в порту Одесса эксплуатируются следующие причалы:

Ж/д паромы: нет

Пассажирские паромы: Терминал на 5 паромов, с годовым объемом припл. 4 млн.

Ро-Рах паромы: Терминал для «Укрферри» - сообщение со Стамбулом.

РЕГУЛЯРНЫЕ ЛАЙНЕРНЫЕ РЕЙСЫ

• **Из Ильичевска/ в Ильичевск**

В Ильичевск заходят три крупных океанских лайнера - MSC, Maersk and CMA/ CGM, но по ним не осуществляются операции по перегрузке и фидерные операции; в этой категории транзита обрабатываются только 2% объема контейнерных грузов.

- Все три компании сообщили, что транзитные тарифы неконкурентоспособные, т.к. они как минимум вдвое выше, чем в Констанце (Румыния), эксплуатируемой DPW и Maersk, которая получила преимущество регионального контейнерного узла.
- Законодательство, которое бы позволило решить эту проигрышную ситуацию и привлечь транзит и прибыль в Украину, все еще находится в проекте.
- «Укрферри» как национальный перевозчик Украины осуществляет перевозки Варна/ Ильичевск – Потти/Батуми – Ильичевск/ Варна. Этот один из крупнейших операторов по перевозкам пассажиров/ Ро-Ро/ ж/д на маршруте Ильичевск- Потти- Ильичевск

эксплуатирует судно с габаритной длиной 190 м и двумя грузовыми палубами, на которых можно одновременно разместить 50 ж/д вагонов и 50 TIR.

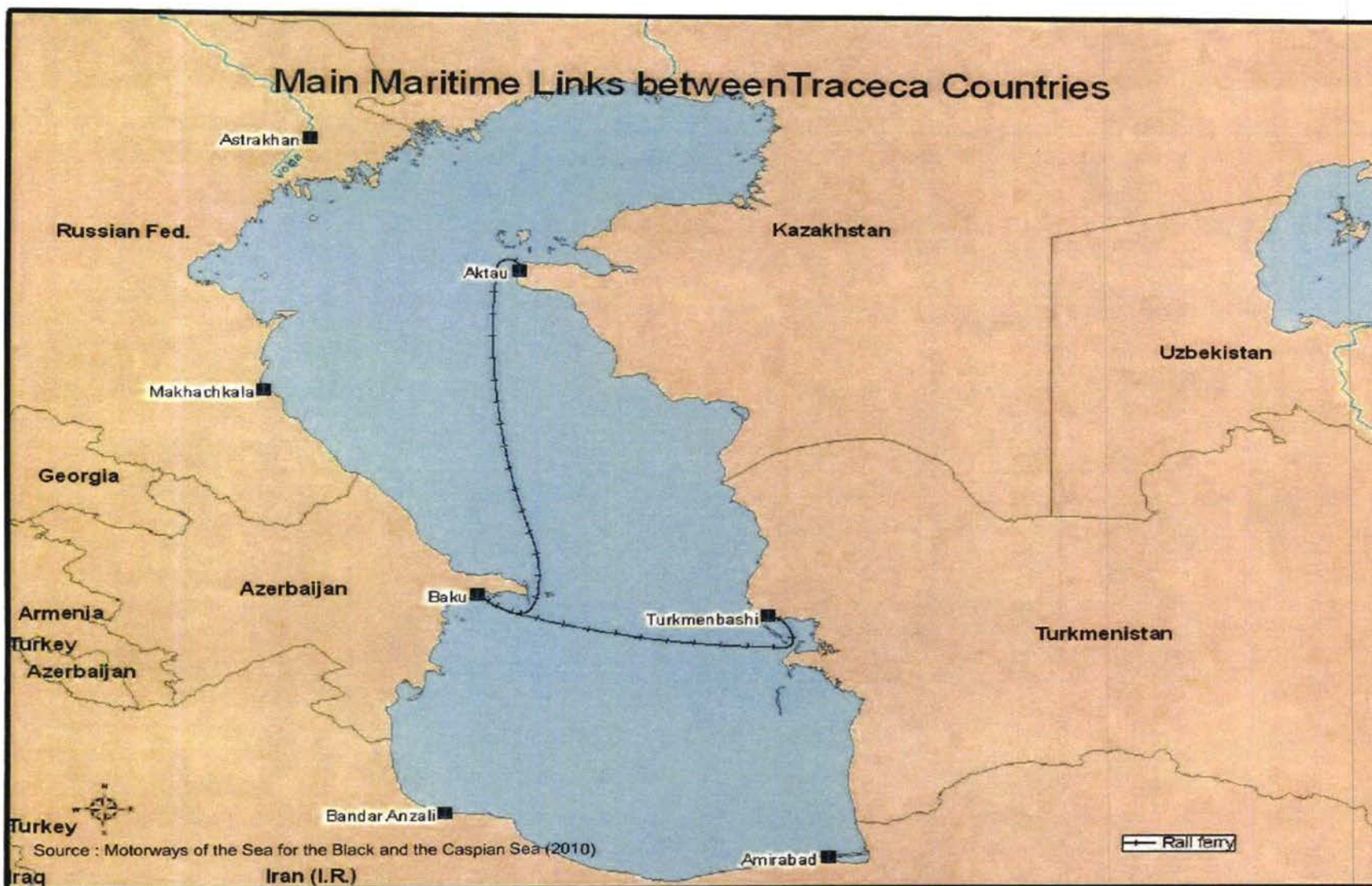
- Автомобильные экспедиторы (потенциальные клиенты), тем не менее, отмечают, что такие паромы ходят недостаточно регулярно и часто, по фиксированному графику, и что тарифы неконкурентоспособны. В январе 2010 года по политическим и коммерческим соображениям, а также из-за экономического кризиса, было прекращено 30-летнее сотрудничество с болгарской компанией-партнером. Это привело к появлению безжалостной конкуренции между бывшими партнерами, и, что не может не беспокоить, в существующих обстоятельствах было ослаблено самое сильное звено морских перевозок по коридору ТРАСЕКА..

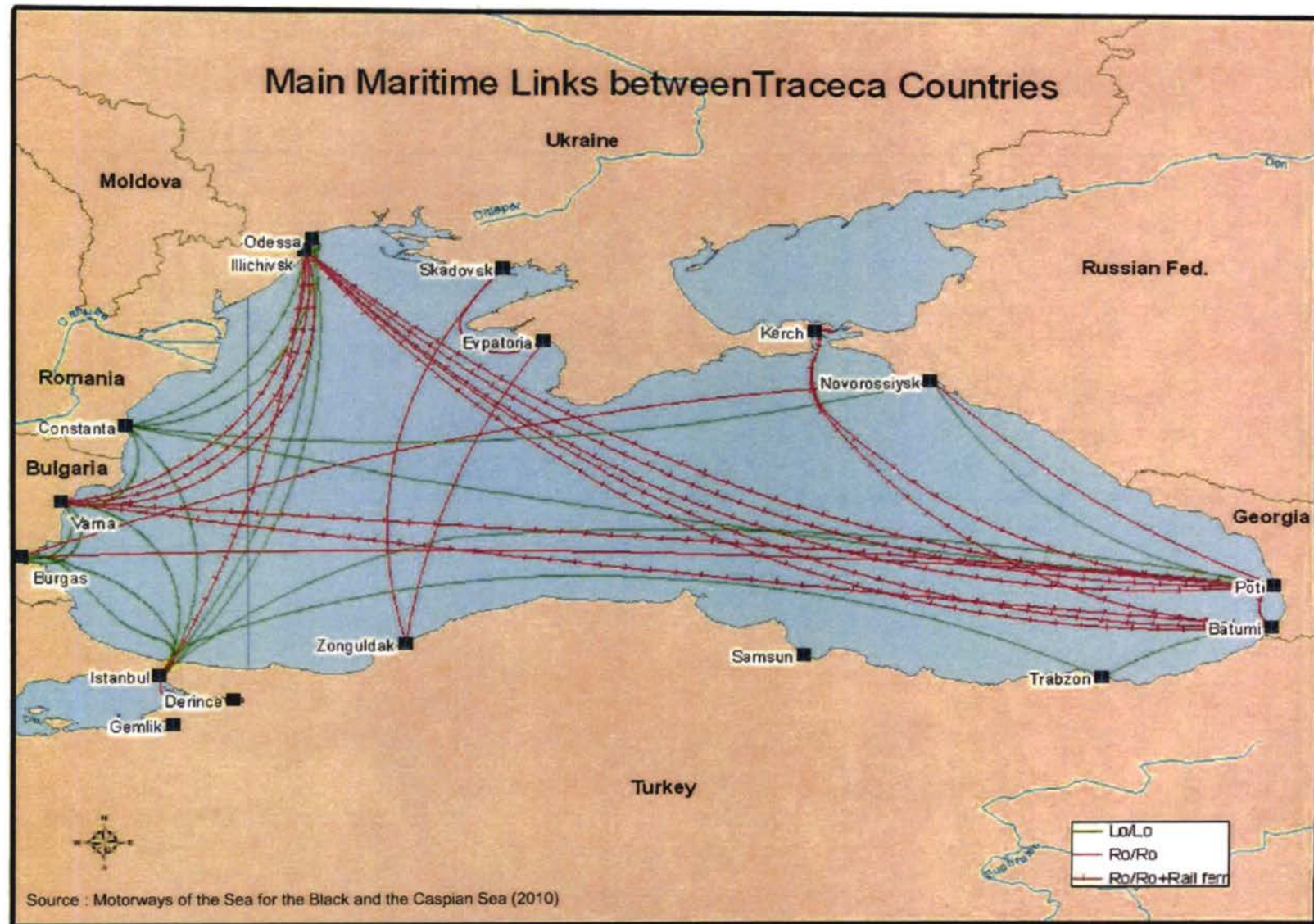
- **Из Одессы / в Одессу**

- Крупный океанские контейнеровозы, заходящие в порт Одессу – MSC, Maersk, CMA/CGM, K line, ZIM
- В порт не заходят ж/д паромы
- Ro-Pax паромы, работающие в Одессе, принадлежат «Укрферри» (MV "Caledonia" на маршруте Одесса- Дериндже).

ПРИЛОЖЕНИЯ







ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ «МОРСКИХ МАГИСТРАЛЕЙ»

КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

ОСЬ / ТЕХНИКА	ЦЕЛЬ	СЕКТОР РЫНКА	ОСНОВНЫЕ ПАРНТЕРЫ (Операторы)	ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА (Рынок и операции)
АКТАУ - БАКУ ДВА ВИДА Ж/д паром	⇒ Улучшить существующее обслуживание	- Ж/д вагоны / все виды - Цель: больше контейнеров	- Администрация портов - Национальная морская компания	- Рациональное обслуживание / регулярный график - Новые запланированные портовые сооружения
Ro-Ro / пасс.	⇒ Новое специализированн ое обслуживание	- Грузовики TIR / трейлеры + водители	- Турецкая ассоциация автотранспорта - Новый партнер – морская компания?	Спрос турецких автомобильных компаний

БАКУ – ТУРКМЕНБАШИ ДВА ВИДА				
• Ж/д паром	⇒ Улучшить существующее обслуживание	• Ж/д вагоны / все виды • Цель: больше контейнеров	• Администрация портов • Национальная морская компания	• Фиксированный график • Новые запланированные портовые сооружения
• Ро/пасс. паром	⇒ Новое специализированное обслуживание	• Грузовики TIR / трейлеры • + водители	• Турецкая ассоциация автотранспорта • Новый партнер – морская компания?	• Спрос турецких автомобильных компаний



ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ «МОРСКИХ МАГИСТРАЛЕЙ»

МЕЖДУ МОРЯМИ

ОСЬ / ТЕХНИКА	ЦЕЛЬ	СЕКТОР РЫНКА	ОСНОВНЫЕ ПАРНТЕРЫ (Операторы)	ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА (Рынок и операции)
БАКУ – ПОТИ Регулярный поезд	Сообщение между Черным и Каспийским морями	- Ж/д вагоны - Цель: контейнеры	- Администрация портов / операторы - Национальные ж/д компании - Специализированный агент ж/д экспедиторская компания	- Фиксированные дни / раз в два дня / в оба конца - Спрос на контейнерные линии - Сокращенное время транзита

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ «МОРСКИХ МАГИСТРАЛЕЙ»

ЧЕРНОЕ МОРЕ

ОСЬ / ТЕХНИКА	ЦЕЛЬ	СЕКТОР РЫНКА	ОСНОВНЫЕ ПАРНТЕРЫ (Операторы)	ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА (Рынок и операции)
ВАРНА – ИЛЬИЧЕВСК / (КЕРЧЬ) / ПОТИ / БАТУМИ Ж/д паром / Ro-Ro	⇒ Улучшить существующее обслуживание	Ж/д вагоны / все виды Контейнеры Грузовики TIR / трейлеры + водители	• Морские компании • Операторы портов / терминалов • Ж/д оператор • Ж/д экспедиторские компании	• Существующий спрос • Обновление оборудования / вагонов • Смена техники на контейнерный транспорт / обработку
[ПИРЕЙ] / БУРГАС – ОДЕССА / [ЯЛТА - ПОТИ] Паром пассажир. / Ro-Ro	⇒ Новое смешанное обслуживание	Грузовики TIR / трейлеры + водители Пассажиры	• Операторы портов / терминалов • экспедиторская компания	• Двухнедельный фиксированный график • Подписано соглашение между ключевыми партнерами • Возможны особые условия в порту • Существует линия Ro-Ro (конкуренция?)

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ «МОРСКИХ МАГИСТРАЛЕЙ»

ЧЕРНОЕ МОРЕ (продолжение)

ОСЬ / ТЕХНИКА	ЦЕЛЬ	СЕКТОР РЫНКА	ОСНОВНЫЕ ПАРНТЕРЫ (Операторы)	ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА (Рынок и операции)
ПОТИ – КОНСТАНЦА Ж/д паром	⇒ Новая линия	- Ж/д вагоны / все виды - Прием - контейнеры - трейлеры	- Операторы портов / терминалов - Морская компания - Ж/д оператор - Экспедиторы и другие ассоциации	- Возможность запуска новой линии параллельно с газовыми поставками - Фиксированный дневной график
ДЕРИНДЖЕ – БАТУМИ/ ПОТИ Ro-Ro	⇒ Новая линия	Грузовики TIR / трейлеры + водители Возможно пассажиры	- Операторы портов / терминалов - Морская компания - Ассоциации автотранспорта	Смена модальности: с автодорожного транспорта на морской

ХАЙДАРПАША ОДЕССА Ro-Ro	–	⇒ Новая линия	Грузовики TIR / трейлеры + водители	Операторы портов / терминалов Морская компания Ассоциации автотранспорта	Фиксированный график на день / на две недели
---	---	---------------	--	--	---