



TRACECA project
“Motorways of the Sea for the
Black Sea and the Caspian Sea”

Проект ТРАСЕКА
“Морские магистрали Черного и
Каспийского морей”

Workshop

Рабочий семинар





ГРУЗИЯ Морские магистрали Черного моря

SWOT анализ

Transport Department
Ministry of Economic Development of Georgia



19 May 2009

Сильные стороны

- Грузия - важный транспортный звено между Востоком и Западом
- Порты Грузии Поти и Батуми являются важной составляющей морской интермодальной грузовой транспортной цепи
- Морской порт Поти
 - Функционирует несколько контейнерных линий (Maersk, CMA, NOR, HL, MSC), которые прямо связаны с европейскими дистрибьюторскими линиями в Джигатаво, Пырей и Салоники,
 - Функционирует прямая железнодорожно-паромная сообщение Керчь-Поти, при увеличенных грузопотоков возможно груз переадресовать в этом направлении,
 - Функционирует прямое Ro-Ro сообщение между портами Поти-Варна, где осуществляется перевозка крупно тоннажных автомобилей,
 - Хранение товаров возможно в закрытых складах и на открытых площадках.
- Морской порт Батуми
 - Жидкие и наливные грузы.
 - Функционирует несколько контейнерных линий, которые прямо связаны с европейскими дистрибьюторскими линиями в Джигатаво, Пырей и Салоники,
 - В Батумском порту функционирует новый контейнерный терминал.
 - Хранение товаров возможно в закрытых складах и на открытых площадках.
- Эффективно функционирует железнодорожно-паромное и Ro-Ro сообщение по направлению Поти/Батуми-Ильичевск-Варна.
- Железная дорога Грузии - в интермодальных перевозках главная связующая звено
 - Провозная способность составляет 25-27 млн.т./г. Проектная мощность железной дороги превышает мощности портов.
 - Повышено провозная способность пограничных железнодорожных узлов с Азербайджаном и Арменией.
 - В отношении контейнерных перевозок существуют конкурентоспособные тарифы.
 - В Тбилиси функционирует контейнерный терминал «Интертранс», с которого возможно доставка контейнера «от двери до двери».
- Сквозной тариф с ЗАО «Южно-Кавказской железной дорогой» на ускоренном контейнерном маршруте Кармир Блур – Поти – Кармир Блур.
- Упрощенные Таможенные процедуры - принцип «одного окна».
- Развивается автодорожная сеть страны - с помощью Международных финансовых институтов продолжается реабилитация/строительство главных и внутренних магистралей.



Ministry of economic Development of Georgia

19 May 2009

Слабые стороны

- **Морской порт Поти**
 - проектная мощность порта использована полностью
 - порт не может принять больших судов (низкая осадка)
 - Необходимо усовершенствовать подъездный путь к порту и терминалам.
 - Слабо развита терминальная инфраструктура с ограниченными возможностями.
 - Главная проблема - подъездная дорога к контейнерным терминалом которые расположены вблизи Потийского порта.
 - Не существует прямая паромная связь с Турцией.
- **Морской порт Батуми**
 - проектная мощность порта для сухих грузов использовано полностью
 - Используется один железнодорожный въезд в порт и на контейнерный терминал
 - Не существует прямая железнодорожно- паромная переправа по направлению Батуми-Констанца (Румыния)
 - Расширение контейнерной площадки.
- Не существует железнодорожно-контейнерная связь с регионами Грузии, не существует соответствующая инфраструктура (погрузо/отгрузочные оборудования).
- Железная дорога не берет ответственность при доставке контейнера в назначенный срок, что требует включение автотранспорта.
- Пилотных контейнерных поездов не существует в Азербайджанском направлении далее в Среднюю Азию регулярные контейнерные поезда по направлению Поти-Тбилиси.
- Происходит снижение контейнеропотока.
- Грузопоток из Средней Азии – требует разработки маркетинговой стратегии.
- Контейнерный терминал в Тбилиси расположен в центре города, что вызывает пробки на дорогах и не имеет возможности расширится.
- Высокие тарифы на железнодорожно-паромной переправе по направлению Поти/Батуми-Ильичевск-Варна (в пределах 4000 дол. США).
- Не существует прямой контейнерной линия Одесса-Поти/Батуми.
- Развитие транзитной стратегии.



Ministry of economic Development of Georgia

19 May 2009

Возможности

- В настоящее время в Морской порт Поти будет построен новый морской порт и создана свободная индустриальная зона - Строительства новой предпортовой железнодорожной станции
- Сквозной тариф на отдельных видах грузов.
- Единый оператор и субоператоры перевозок.
- На рынок контейнерных перевозок Грузии допущение крупной контейнерной компании «Полтсуг»
- В коридоре ТРАСЕКА не существует единый документ мультимодальной перевозки.
- Между странами ТРАСЕКА приоритетное соглашение о развитии инфраструктуры.
- На территории СИЗ будут действовать предприятий, пользующихся самыми льготными экономическими условиями на территории Грузии
- Одним из пилотных проектов рассматривается продления маршрута контейнерного поезда «Викинг» до Баку и далее в Среднюю Азию
- Планируется осуществление прямой паромной сообщении с Болгарией (Варна), с Турцией и с Румынией (Констанца)
- Паромное сообщение развивать в конкурентном среде.
- Крупный логистический центр - Logistics City Tbilisi - вблизи Тбилиси
 - занимающий площадь почти в 220 гектаров (на территории старого аэропорта)
 - свяжет между собой железнодорожный, авиационный и автодорожный транспорт
 - напрямую будет связан с формирующейся сейчас в Поти свободной индустриальной зоной (СИЗ)
 - станет связующим транспортным звеном между черноморскими портами Поти и Батуми и Каспийским регионом.



Ministry of economic Development of Georgia

19 May 2009

Угрозы

- Реализация проекта Карси-Тбилиси-Баку, возможно уменьшение грузопотока в портах.
- Железнодорожный участок Поти-Сенаки не обеспечивает проведение повышенного грузопотока, из за ограниченной пропускной способности.
- При реализации железнодорожного проекта в обход Тбилиси, уменьшиться контейнерапоток в адрес контейнерного терминала в Тбилиси.



Ministry of economic Development of Georgia

19 May 2009

Спасибо за внимание !



Ministry of economic Development of Georgia

19 May 2009

Программа рабочего семинара

по проекту ТРАСЕКА «Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря»
для Национальных Секретарей МПК ТРАСЕКА в странах-прямых бенефициарах проекта

- Цель:** Разработка и обмен взглядами по вопросам перспектив развития морских магистралей (MoS) в странах Черноморского и Каспийского регионов
- Ожидаемые результаты:**
1. Представление концепции MoS и стратегического подхода к ее реализации. Примеры других регионов: презентация некоторых внедренных проектов MoS и их обсуждение
 2. Оценка текущих условий (или предусловий) и ожидаемых результатов внедрения MoS в странах-бенефициарах, включая анализ сильных и слабых сторон, возможностей и рисков (SWOT анализ)
 3. Определение факторов, сдерживающих развитие MoS, включая законодательную и нормативную среду, а также возможные решения

**Программа
19 мая 2009**

Первая секция

- 09:00 Регистрация участников
- 09:15 Открытие
- 09:30 Презентация концепции MoS и общего видения ее внедрения
- 10:00 Презентация примеров проектов MoS, внедренных в Европе и Средиземноморском регионе
- 11:00 *перерыв*
- 11:30 Основные элементы и характеристики MoS
- 13:00 *обед*

Вторая секция

14:30 SWOT анализ: презентации стран

16:00 *перерыв*

16:30 Подведение итогов SWOT анализа
Узкие места / препятствия и возможности

17:00 Обобщение для регионов

18:00 Закрытие семинара (день 1)

19:30 *ужин*

20 мая 2009

Первая секция

09:30 Обсуждение узких мест MoS и возможностей их решения

10:45 *перерыв*

11:15 Выводы и рекомендации

12:30 Закрытие семинара

13:00 *обед*

Program for the MoS workshop

TRACECA National Secretaries / direct beneficiary Countries

Objective: Develop and share vision of MoS in Black / Caspian Seas countries

Expected results:

1. MoS concept and strategic approach
Examples for other regions: case presentations and discussions
2. Current / "pre-MoS conditions" and expected MoS achievements for beneficiary countries, including SWOT analyses
3. Key bottlenecks for MoS development, including legal and regulatory environment, and possible solutions

Agenda:
May 19, 2009

First session

09:00 Registration

09:15 Welcoming

09:30 MoS concept and vision (general)

10:00 Case presentations: Europe / Mediterranean

11:00 Coffee break

11:30 MoS key elements and characteristics

13:00 Lunch

Second session

14:30 SWOT exercise; country presentations

16:00 Coffee break

16:30 Wrap-up of SWOT; Focus on bottlenecks/ obstacles and opportunities

17:00 Region synthesis

17:30 Workshop closure

19:30 Dinner

May 20, 2009

One session (mid-day)

9:30 Brainstorming on MoS bottlenecks and solutions

10:45 Coffee break

11:15 Conclusions and recommendations

12:30 Workshop closure

13:00 Lunch



Список участников

Рабочего семинара по проекту ТРАСЕКА "Морские магистрали Черного и Каспийского морей"

№	ФИО	Организация	Должность
1.	Назим Мамедов	Постоянный секретариат ТРАСЕКА	Эксперт по морским операциям
2.	Мэги Арчвадзе	Министерство экономического развития Грузии, Департамент транспорта	Главный специалист отдела транспортной политики
3.	Мамука Чикхладзе	Министерство экономического развития Грузии, Департамент транспорта	Ведущий специалист отдела транспортной политики
4.	Ляйла Кусаинова	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан	Эксперт Департамента стратегического планирования и международного сотрудничества
5.	Амангельды Мешитбаев	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан	Эксперт Комитета транспорта и путей сообщения
6.	Григорий Легенький	Министерство транспорта и связи Украины	Национальный секретарь ТРАСЕКА, Директор Департамента развития и координации систем транспорта и связи
7.	Антонина Кузьменко	Министерство транспорта и связи Украины	Заместитель Директора Департамента развития и координации систем транспорта и связи
8.	Светлана Липинская	Министерство транспорта и связи Украины	Специалист отдела развития инфраструктуры и координации, Департамента развития и координации систем транспорта и связи
9.	Олег Корниенко	Министерство транспорта и связи Украины	Государственная администрация автомобильного транспорта Министерство транспорта и связи Украины
10.	Константин Горбатенко	Министерство транспорта и связи Украины	Государственная администрация автомобильного транспорта Министерство транспорта и связи Украины
11.	Ольга Фисенко	Министерство транспорта и связи Украины	Отдел маркетинга и грузовых перевозок Государственная администрация железнодорожного транспорта





			Министерство транспорта и связи Украины
12.	Евгений Голомша	Министерство транспорта и связи Украины	Главного управления развития и технической политики Государственная администрация железнодорожного транспорта Министерство транспорта и связи Украины
13.	Александр Нефёдов	Министерство транспорта и связи Украины	Начальник координационного отдела Государственная администрация морского и речного транспорта Министерство транспорта и связи Украины
14.	Лилия Кондзерская	Министерство транспорта и связи Украины	Специалист координационного отдела Государственная администрация морского и речного транспорта Министерство транспорта и связи Украины
15.	Ольга Финчук		Управление внешне-экономических связей Министерство транспорта и связи Украины
16.	Марк Абейль	Проект «Морские магистрали Черного и Каспийского морей»	Руководитель проектной группы
17.	Джеймс Форд	Проект «Морские магистрали Черного и Каспийского морей»	Специалист по портам и портовой инфраструктуре
18.	Юрате Юодснуките	Представительство Европейской Комиссии в Украине и Белоруссии	Координатор проектов по транспорту
19.	Марина Андреянова	Мониторинговый комитет программы ENP	
20.	Андреас Шон	Проект ТРАСЕКА «Логистические центры для западных стран СНГ и Кавказа»	Старший консультант
21.	Наталия Дащенко	Проект «Морские магистрали Черного и Каспийского морей»	Старший транспортный юрист
22.	Оксана Новоселецкая	Проект «Морские магистрали Черного и Каспийского морей»	Локальный координатор/транспортный экономист
23.	Наталия Руденко	ТОВ «Евро-Украина Консалтинг»	Заместитель директора
24.	Оксана Пахольчук	ТОВ «Евро-Украина Консалтинг»	Ассистент





List of participants

TRACECA project “Motorways of the Sea for the Black Sea and the Caspian Sea”

Nº	Nam, last name	Organisation	Position
1.	Mr. Nazim Mamedov	TRACECA PS	Expert in Maritime Operations
2.	Ms. Megi Archvadze	Transport Policy Division/Transport Department/Ministry of Economic Development of Georgia	Leading Specialist
3.	Mr. Mamuka Chikhladze	Transport Policy Division/Transport Department/Ministry of Economic Development of Georgia	Senior Specialist
4.	Ms. Lyaila Kussainova	MinTrans/Department for strategic planning and international cooperation	Expert for the Depoertment of strategic planning and international cooperation
5.	Mr. Amangeldy Meshitbayev	MinTrans/Department of transport and transport communications	Expert for the Committee of transport and communications
6.	Mr. Grygoriy Legenkiy	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	TRACECA National Secretary , Director of the Department for development and coordination of transport and communication systems
7.	Ms. Antonina Kuzmenko	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	Deputy Director of the Department for development and coordination of transport and communication systems
8.	Ms. Svitlana Lipinska	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	Specialist of the infrastructure development and coordination unit, Department for development and coordination of transport and communication systems
9.	Mr. Oleg Kornienko	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	State road transport administration
10.	Mr. Constantin Gorbatenko	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	State road transport administration
11.	Ms. Olga Fisenko	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	Marketing and shipping unit, State rail transport administration
12.	Mr. Yevgeniy Golomsha	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	Chief department for the development management and technical policy State rail transport administration

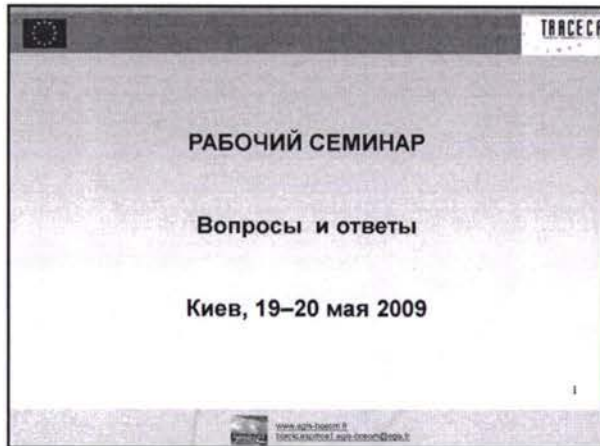


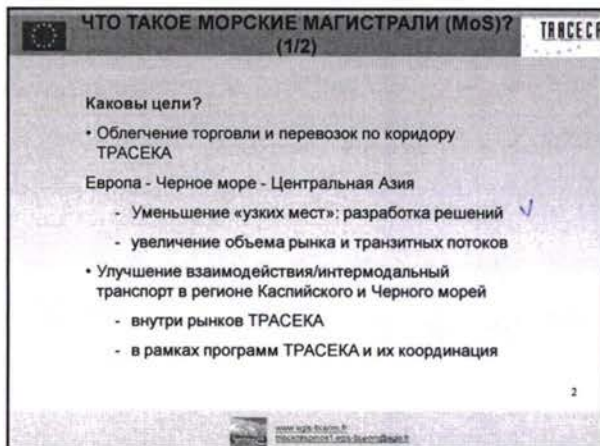


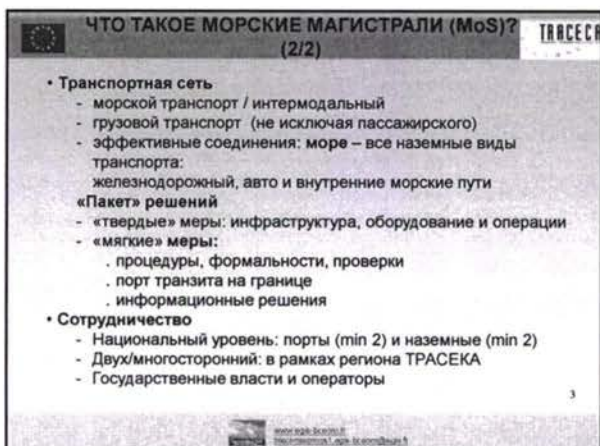
13.	Mr. Alexander Nefedov	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	Head of coordination unit, State maritime and river transport administration
14.	Ms. Liliya Kondzerskaya	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	Specialist of coordination unit State maritime and river transport administration
15.	Ms. Olga Finchuk	Ministry of Transport and Communications of Ukraine	Foreign economic relations division
16.	Mr. Marc Abeille	MoS project	Team Leader
17.	Mr. James Ford	MoS project	Infrastructure specialist
18.	Ms. Jurate Juodsnukyte	Delegation of EU Commission in Ukraine, Belorussia and Moldova	Project Manager
19.	Marina Andreyanova	ENP monitoring program	
20.	Mr. Andreas Schoen	Logistics center proejct	Senior Advisor
21.	Ms. Natalya Dashchenko	MoS project/EUC	Senior legal experts
22.	Ms. Oksana Novoseletska	MoS project/EUC	Local coordinator
23.	Nataliya Rudenko	Euro-Ukraine Consulting	Deputy Director
24.	Ms. Oksana Pakholchuk	Euro-Ukraine Consulting	Assistant



Официальный сайт
границы (Киев)
регист. Центр
указ Аварийно-спасательный







Ferry-boat, and Ro-Ro
наземный, Ro-Ro,

Регистрация @ международном ср-те

Содержание упрощено в том
числе Аванс упрощен.

Взаимодействие упрощено,
взаимодействие упрощено. Как же
было - не было - Success.

Итак - вот так же, как и в И. Каваро.

Вне себя - как и в схематичном группе С. А. А.

Второй или третий раздел
связан с анализом
предшествовавших, т.е. необходимо
сделать исследование
по классифик. груз. + тарифы
и т.д.

ЧТО ТАКОЕ РЫНКИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК
MoS?(1/3)

- ЕДИНИЦЫ ГРУЗА
 - ПАЛЛЕТЫ, стандартные или нет, всех типов
 - ЯЩИКИ, СУМКИ, ЦИЛИНДРИЧЕСКИЕ КОНТЕЙНЕРЫ и пр.
- ПОГРУЗОЧНЫЕ ЕДИНИЦЫ
 - ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ Единицы транспорта
 - КОНТЕЙНЕРЫ: Все типы (кроме воздушных контейнеров)
Все типы и размеры, TEUs / FEUs
- КУЗОВЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК
- ЕДИНИЦЫ ТРАНСПОРТА
 - ДОРОГА: Прицепы: полуприцепы, типы авто поездов
Все типы (+ ограничения)
Сопровождаемые / Несопровождаемые
 - ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: Товарные вагоны, все типы (+ ограничения)
Единицы ж/д-авто

4

ЧТО ТАКОЕ РЫНКИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК
MoS?(2/3)

Другие вопросы:

- Рамки грузоперевозок
 - Неспецифическая торговля
- Географические рамки
 - Единицы
 - Конкурирующие коридоры/оси
- Торговля в рамках страны
 - Рынки стран-бенефициаров и другие рынки ТРАСЕКА
 - Третьи / транзитные рынки

5

ЧТО ТАКОЕ РЫНКИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК
MoS?(3/3)

- Измерение рынка:
 - Источники информации и доступные данные
 - Оценка соответствующих продаж
 - Прогнозирование рынка: влияние кризиса и сценарий
 - Трудности и решения
- Исследование рынка

6



КАКОВЫ ТРАНСПОРТНЫЕ СХЕМЫ MoS?



- МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ
- MORE / АВТО
 - Авто паромы, все категории погрузочно-разгрузочных единиц
 - Контейнерные суда (полностью либо частично)
 - Смешанные/ комбинированные суда
- МОРЕ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
 - Железнодорожные паромы
- МОРЕ/ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ
 - Суда «река-море»: Внутренний порт/ морской порт
 - Внутренний порт /перевалочный морской порт
- Мультимодальный, интермодальный, комбинированный: каково общее название?



www.egm-tracesa.it
tracesa@egm.it, egm-tracesa@egm.it



КАКОВЫ КЛЮЧЕВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ И ХАРАКТЕРИСТИКИ MoS?



РЫНКИ: Объемы грузов

- основаны на существующих и возможных
 - использование коридора
 - использование других конкурирующих осей
- «прямые» / региональная и международная торговля
- возможно концентрация с транзитной торговлей

• Какой статус/обращение с предложениями по транзитным потокам?

- в рамках одной страны
- через все страны. Кроме: Китай - Средиземноморский регион



www.egm-tracesa.it
tracesa@egm.it, egm-tracesa@egm.it



КАКОВЫ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПИЛОТНЫХ ПРОЕКТОВ?



- Пилотные проекты MoS и проекты MoS: в чем разница?
- Какие предварительные условия?
 - Возможности рынка
 - Сотрудничество
 - другие основные характеристики
 - морские маршруты
 - порты/терминалы
 - решения по транзиту
 - интермодальные соединения
 - доставка «от дверей до дверей»
- Какова роль частных и государственных сторон?



www.egm-tracesa.it
tracesa@egm.it, egm-tracesa@egm.it

**ОПЕРАЦИИ И УСЛУГИ:
КАКОВЫ ЗАПАСНЫЕ ВАРИАНТЫ?**

- Европа/Средиземноморский регион
 - Автомобильные паромы, сопровождаемые/несопровождаемые
 - Контейнерные суда
 - Смешанные решения
- Запасные основы в регионе Черного и Каспийского морей
 - Железнодорожные паромы
 - Автомобильные паромы
 - Контейнерные суда
 - Суда «река-море»

10

**КАКОВЫ ПРАВОВЫЕ/ВЕДОМСТВЕННЫЕ
ОСНОВЫ?**

- Организации
 - Определение уполномоченных органов и организаций
 - Роль, функции и взаимоотношения
 - Какова координация?
- Законы и юридические нормы
 - Торговля:
 - Таможенные
 - Не таможенные
 - Транспорт:
 - Суда
 - Порты
 - Наземные и интермодальные виды транспорта

11

Сокращение "Линий морских-
ных перевозок"
"Закон о транспортной эканге-
порские дружбы..."

**ФИНАНСИРОВАНИЕ MoS: КАКОВЫ
ПЕРСПЕКТИВЫ?**

- Когда?
 - Фазы пилотного проекта
 - Рынок и его возможности
 - Потребность в оценке инвестиций
- Каким образом? Способы финансирования и каналы
- Кто? Финансовые учреждения

12

Определение
инвестиционных проектов.
Инициативы
I уровень - жесткие меры,
II уровень - конкретные термины.
инфраструктура и т.д.

В рамках Евразия, евро-указ
предпринимать инвестиционные проекты
до 1. Агеньский, М. в Лондоне (всего - 2009)



ПРОДВИЖЕНИЕ MoS: КАКИМ ОБРАЗОМ?



- Кто: Продвигающие стороны
- Для кого/с кем: Заинтересованные стороны
- Действия по продвижению
 - Типы
 - Предварительная программа

13



www.egis-bceom.fr
blackcaspmos.egis-bceom@egis.fr



СПАСИБО!

www.egis-bceom.fr
blackcaspmos.egis-bceom@egis.fr

14





www.egis-bceom.fr
blackcaspmos.egis-bceom@egis.fr




WORKSHOP

Questions and Answers

Kyiv, 19 – 20 May 2009


www.eurasiaforum.it
contact@eurasforum.it




WHAT ARE THE MOTORWAYS OF THE SEA (MoS)? (1/2)

What Objectives?

- Facilitate trade and transport on TRACECA corridor Europe-Black Sea Caucasus-Central Asia
 - reduce bottlenecks: develop solutions
 - increase market volume and transit flows
- Improve interoperability / intermodal transport in Black Sea and Caspian Sea Region
 - within TRACECA markets
 - in framework and coordination of TRACECA programs


www.eurasiaforum.it
contact@eurasforum.it




WHAT ARE THE MOTORWAYS OF THE SEA (MoS)? (2/2)

- Transport chain
 - maritime based / intermodal
 - freight based (passengers not excluded)
 - efficient connections sea-all land modes rail, road and inland waterway
- A "package" of solutions
 - "hard": infrastructures, equipments and operations
 - "soft" measures:
 - procedures, formalities, inspection
 - port transit on border crossing
 - I.T. solutions
- Partnerships
 - National level: ports (min. 2) and inland modes (min. 2)
 - Bi/multilateral: TRACECA Regional dimension
 - Public Authorities and Operators


www.eurasiaforum.it
contact@eurasforum.it


WHAT ARE THE MoS FREIGHT MARKETS?(1/3)


- UNIT LOADS
 - PALLETS, standard or not, all types
 - CASES, BAGS, DRUMS etc.
- LOADING UNITS
 - INTERMODAL Transport Units
 - CONTAINERS: All modes (except air containers)
All types and sizes, TEUs / FEUs
 - SWAP BODIES
- TRANSPORT UNITS
 - ROAD: Trailers: Semi-trailers, road train types
All types (+ limits)
Accompanied / Unaccompanied
 - RAIL: Wagons, all types (+ limits)
Rail-road units


www.sgts-boscom.fr
tracecamos@sgts-boscom.fr

4


WHAT ARE THE MoS FREIGHT MARKETS?(2/3)


Other questions:

- Cargo scopes
 - Non relevant trades
- Geographic scope
 - Units
 - Competition corridors / axes
- Country trades
 - Beneficiary and other TRACECA markets
 - Third / transit markets


www.sgts-boscom.fr
tracecamos@sgts-boscom.fr

5


WHAT ARE THE MoS FREIGHT MARKETS?(3/3)


- Market dimension:
 - Information sources and available data
 - Assessment of relevant trades
 - Market forecasts: crisis impact and scenari
- Difficulties and solutions
- Market survey


www.sgts-boscom.fr
tracecamos@sgts-boscom.fr

6



WHAT ARE THE MoS TRANSPORT SCHEMES?



- MARITIME TRANSPORT
- SEA / ROAD
 - Ro-Ro, all categories of Rolling units
 - Containerships (full or part)
 - Mixed / combined vessels
- SEA / RAILWAYS
 - Rail ferries
- SEA / INLAND WATERWAYS
 - Sea-River ships: Inland port / maritime port
 - Inland port / transshipment maritime port
- Multimodal, intermodal, combined: what common language?


www.traceca.com
transport@traceca.com



WHAT ARE THE MoS KEY ELEMENTS AND CHARACTERISTICS?



MARKETS: Freight volumes

- based on existing and potentials
 - using the corridor
 - using other competitive axes
- "direct" / regional and international trade
- possibly concentrated with transit trade
- What status / treatment offer transit flows?
 - via one Country
 - via all Countries. Ex: China - Mediterranean


www.traceca.com
transport@traceca.com



WHAT ARE THE PILOT PROJECTS CONDITIONS?



- MoS Pilot Projects and MoS projects: what differences?
- What pre-requisites?
 - Market potentials
 - Partnership(s)
 - other Base characteristics
 - maritime services
 - ports / terminals
 - transit solutions
 - intermodal connections
 - door to door
- What role for Public and private stakeholders?


www.traceca.com
transport@traceca.com



OPERATIONS AND SERVICES: WHAT REFERENCE CASES?

TRACECA

- Europe / Mediterranean
 - Ro-Ro, accompanied / unaccompanied
 - Containers
 - Mix solutions
- Reference bases in Black and Caspian Seas
 - Rail – ferries
 - Ro-Ro
 - Containers
 - Sea-River


www.eupg-bosporus.it
TRACECA@bosporus.it, epg-bosporus@bosporus.it

10



WHAT LEGAL / INSTITUTIONAL FRAMEWORK?

TRACECA

- Institutions
 - Identification of Authorities and bodies
 - Role, functions and relationship
 - What coordination?
- Laws and regulations
 - Trade:
 - Customs
 - Non customs
 - Transport:
 - Vessels
 - Ports
 - Inland modes and intermodal


www.eupg-bosporus.it
TRACECA@bosporus.it, epg-bosporus@bosporus.it

11



FINANCING MoS: WHAT PERSPECTIVES?

TRACECA

- When?
 - Pilot project phases
 - Market and feasibility
 - Investment need assessment
- How? Financing instruments and channels
- Who? Financing institutions


www.eupg-bosporus.it
TRACECA@bosporus.it, epg-bosporus@bosporus.it

12



PROMOTING MoS: HOW?



- Who: Promoting parties
- For/with who: Concerned stakeholders
- Promotion activities
 - Types
 - Tentative program

13


www.egis-bceom.fr
blackcaspmos1.egis-bceom@egis.fr



THANK YOU



www.egis-bceom.fr
blackcaspmos1.egis-bceom@egis.fr

14



www.egis-bceom.fr
blackcaspmos1.egis-bceom@egis.fr

Ланюшин. } 0,287.
Ланитоп }

Критерии для «морских магистралей»

1. Аспекты качества

- Усовершенствование работы порта и предоставляемых услуг.
 - Обязательства по улучшению услуг
 - Меры по облегчению операций
- Характеристики услуг по морским перевозкам
 - Усовершенствование частоты и пунктуальности
 - Усовершенствование мер безопасности
- Маркетинг
 - Внедрение рыночных тарифных структур
 - Предупреждение и меры в случае несостоявшихся услуг
- Расширение региональных интермодальных соединений
 - Связи с внутренними станциями, сухими портами ...
 - Связи с логистическими центрами
- Наличие информационных систем и контроля по всей транспортной цепи
 - Эффективный обмен информацией
 - Обязательство по усовершенствованию административных и таможенных процедур

2. Региональный уровень и интеграция сети

- Географические границы проекта
- Интеграция в транспортную сеть и возможное дублирование
- Новые возможности рыночных связей
- Возможность доступа к внутренним и соседним регионам и странам
- Интеграция в национальную и региональную транспортную политику и политику развития

3. Вклад в развитие морских интермодальных решений

- Смена вида транспортирования: грузы с автомобильного транспорта перемещаются на альтернативный интермодальный морской транспорт (где это возможно)
- Увеличение консолидации грузов
- Усовершенствованный баланс потоков
- Экологическая польза

4. Устойчивость услуг и возможность выполнения проекта

- Продолжительность проекта
- Ссылки и возможности партнеров по проекту
- План развития
- Обязательства перед потенциальными пользователями и частными/государственными сторонами
- Финансовый план для необходимых инвестиций

5. Результаты конкуренции

- Соответствие международным торговым соглашениям
 - Влияние на существующие маршруты по альтернативным осям
 - Возможное влияние на рынок
-

MoS Criteria

1. Quality Aspects

- Improvement of port services and operations.
 - Commitments to improve services
 - Measures for operation facilitation
- Characteristics of shipping services
 - Improved in frequency and punctuality
 - Improved in safety and security
- Marketing
 - Implementation of market driven tariff structures
 - Anticipation and measures in case of service failures
- Extension of regional inter-modal connections
 - Links with inland depots, dry ports...
 - Links with logistic platforms
- Availability of information systems and monitoring along the transport chain
 - Efficient information exchange
 - Commitment to improve administrative and customs procedures

2. Regional dimension and Network integration

- Geographical coverage of project
- Integration into transport network and potential replication
- New opportunities of market connections
- Accessibility with hinterland and neighbouring regions and countries
- Integration into national and regional transport and development policies

3. Contribution to development of sea-based intermodal solutions

- Modal shift: cargo shifted from road to alternative intermodal maritime transport (where feasible)
- Increased consolidation of freight
- Improved balance of flows
- Environmental benefits

4. Viability of Service and Credibility of Project

- Duration of the project
- References and capacities of Project partners
- Development Plan
- Commitments of potential users and public / private stakeholders
- Financial plan for necessary investments.

5. Effects on competition

- Compliance with international trade agreements
 - Impact on existing services on alternative axes
 - Potential Market impacts
-

Сферы рынка, имеющие отношение к проекту

Сферы	Комментарии / Вопросы	Предлагаемый подход
- Страны ТРАСЕКА, которые не являются бенефициарами: - Восточная часть Каспийского моря и западная часть Черного моря - Специфическая страна Черноморского региона : Молдова - Специфическая страна Центрального Кавказа: Армения	Расширение региональных перспектив Запрос со стороны молдавской делегации адресован 30 марта в Бухаресте Соседние страны вдоль центральной оси	Возможность включения в случае задействования морских магистралей Согласно Техническому заданию, ее является страной-бенефициаром Необходимо наблюдать за развитием будущего контейнерного терминала (2009 – 2010) Возможность включения в случае задействования морских магистралей Сообщение с осью морских магистралей
Наземные перевозки во внешней торговле, только для транзита	Западная, Северная и Центральная Европа Азия и другие континенты	Оси морских магистралей предназначены для грузов, перевозимых всеми видами наземного / морского транспорта Вклад в увеличение объемов и спектра услуг Условие: не вредит региональной и межрегиональной торговле
Морская транзитная / фидерная торговля = Нерегиональная / внешняя	Пример: Азия – Черное море через Средиземноморский транзитный порт-хаб	Вклад в увеличение объемов и спектра услуг Условие: не вредит региональной и межрегиональной торговле

Relevant market scope

Scope	Comment / Questions	Proposed approach
- Non beneficiary TRACECA Countries: - East of Caspian Sea and West of Black Sea - Black Sea specific : Moldova - Central Caucasus specific: Armenia	Enlarging regional dimension Request from Moldova delegation in Bucharest 30 March Neighbouring Countries along central request of axis	When and as using MoS, including potentially Not a beneficiary Country in ToRs Consider future container Terminal developments (2009 – 2010) When and as using MoS potentially MoS axes connected
Land transport of external trade, in transit only	West, North and Central Europe Asia and other continents	MoS Axes designed for all land / sea cargoes Contributing to increase volumes and services Condition: not detrimental to regional and inter-regional trades
Maritime transhipped / feedered trade = Non regional / overseas	Example: Asia – Black Sea via Mediterranean T/S Hub port	Contributing to increase volumes and services Condition: not detrimental to regional and inter-regional trades

Достоинства, недостатки, возможности, угрозы/неопределенности (1)

УКРАИНА

Достоинства	Недостатки
- Значимость системы портов Одесса/Ильичевск для соединения центральной оси, коридора ТРАСЕКА и реки Дунай - Стратегия Национальной транспортной системы - Возрастающие мощности и объемы по обработке грузов - Комбинированный терминал для ж/д и авто паромов - Ж/д и авто паромный (Ро-Ро/ Ро-паромы) терминал и существующие маршруты - Интермодальные возможности и сертификаты ISO + ISPIS	- «Узкие места» - сообщения между железнодорожными/авто путями и портовыми терминалами - Недостаток интермодальных терминалов и логистических центров, расположенных в непосредственной близости к главным транспортным развязкам
Возможности	Угрозы
- 85 - 90% контейнеров перевозятся автомобильным транспортом/ 10-15% железнодорожным - Стратегия развития портов - Однопунктовая остановка, рентген-контроль - Внутренние водные пути: • река Дунай (коридор VII) и река Днепр • Российские внутренние водные пути и Каспийское море	

(1) Выдержка из Технического Задания, будет дополнена и доработана

Достоинства, недостатки, возможности, угрозы/неопределенности (1)

ГРУЗИЯ

Достоинства	Недостатки
- Один из центральных элементов коридора ТРАСЕКА - Поти и Батуми: центральные интермодальные хабы для: • Восточная часть морских магистралей (Кавказ и Центральная Азия) • Западная часть морских магистралей (Турция и Европа) - Существующие железнодорожные паромы и Ро-Ро линии - Текущие усовершенствования и инвестиции • Реконструкция причала (мин. до 9 м глубины) • Усовершенствование Ро-Ро и ж/д паромов, а также вместительности контейнерных судов • Строительство второй ж/д ramпы	- «Узкие места» - ограниченные возможности по работе с ж/д паромами - Недостаточность влияния новой линии Карс-Тбилиси-Баку
Возможности	Угрозы
- Потенциал пропускной способности железной дороги и проекты - Модель арендатора/собственника (landlord) порта - Планы развития инфраструктуры и оборудования для Ро-Ро перевозок и комбинированных судов	

(1) Выдержка из Технического Задания, будет дополнена и доработана

Достоинства, недостатки, возможности, угрозы/неопределенности (1)

АЗЕРБАЙДЖАН

Достоинства	Недостатки
- Баку – международный хаб коридора ТРАСЕКА • Восточное звено с Каспийским морем • Западное звено с Европой - Осуществляются инвестиционные программы	- Использование интермодальных мощностей с различным уровнем пропускной способности - Ограниченные возможности для работы с ж/д паромными, Ро-Ро и контейнерными судами
Возможности	Угрозы
- Положение на пересечении транспортных коридоров - Имеются инвестиционные программы по улучшению качества, эффективности, безопасности и интермодальности транспортных инфраструктур	

(1) Выдержка из Технического Задания, будет дополнена и доработана

Достоинства, недостатки, возможности, угрозы/неопределенности (1)

КАЗАХСТАН

Достоинства	Недостатки
- Является наземным сообщением между Китаем, странами Каспийского моря, СНГ и Ираном - Рост экономических показателей и объемов перевозок - Динамика торгового порта Актау - Стандарты ISO 9001/2000 и 14001, код ISPS	
Возможности	Угрозы
- Усилия по оптимизации железных дорог, автодорог и интермодальных путей - Железные дороги: - Новые линии, покрывающие новые территории и расширение линий до двух колеи - Электрификация и сообщение с транспортной инфраструктурой соседних стран - План развития порта Актау / интермодальный хаб с мощностями для автомобильных паромов, комбинированных либо контейнерных судов	

(1) Выдержка из Технического Задания, будет дополнена и доработана

Достоинства, недостатки, возможности, угрозы/неопределенности (1)

ТУРКМЕНИСТАН

Достоинства	Недостатки
Возможности	Угрозы

БУДЕТ ДОПОЛНЕНО

(1) Выдержка из Технического Задания, будет дополнена и доработана

Strengths Witnesses Opportunities and Threats/Uncertainties (1)

UKRAINE

S	W
- Importance of Odessa/Ilyichevsk port system for connection of central axis, TRACECA corridor and Danube River - National Transport System Strategy - Growing Container handling capacities and volumes - Combined Railway ferry and Ro-Ro terminal - Railway ferry/Ro-Ro terminal and existing service - Intermodal facilities and ISO + ISPIS certificates	- Bottlenecks between railway / road axes and port terminals - Lack of intermodal terminals and logistic centres close to main transport junctions
O	T
- 85 - 90% of containers carried by road / 10-15% by rail - Port development plan - One-point stop, x-ray control - Inland Waterway: • Danube River (corridor VII) and Dnepr River • Russian inland waterways and Caspian Sea	

(1) Extract Project Terms of Reference, to be completed and updated

Strengths Witnesses Opportunities and Threats/Uncertainties (1)

GEORGIA

S	W
- One of the core elements for TRACECA corridor - Poti and Batumi: central intermodal hubs for : • Eastbound MoS (Caucasus and Central Asia) • Westbound MoS (Turkey and Europe) - Existing railway ferries and Ro-Ro lines - Ongoing improvements and investments • Quay wall renovation (up to– 9 m depth min.) • Improvement of the Ro-Ro, Railway ferries and Container ship facilities • Construction of a second railway ramp	- Bottlenecks limiting possibilities to work with Railway ferries - Lack of impact of new line Kars-Tbilisi-Baku
O	T
- Railway capacity potentials and projects - Port landlord model - Infrastructure and equipment plans for Ro-Ro and combined vessels	

(1) Extract Project Terms of Reference, to be completed and updated

Strengths Witnesses Opportunities and Threats/Uncertainties (1)

AZERBAIJAN

S	W
- Baku is intermodal hub of TRACECA corridor • Eastbound with Caspian Sea • Westbound with Europe - Investment programmes underway	- Intermodal facilities with different level of capacity use - Limited possibilities to work with Railway ferries, Ro-Ro and containers ships
O	T
- Cross-corridors position - Investment programmes underway to enhance quality, effectiveness, safety and intermodality of transport infrastructures	

(1) Extract Project Terms of Reference, to be completed and updated

Strengths Witnesses Opportunities and Threats/Uncertainties (1)

KAZAKHSTAN

S	W
- Land bridge Country China - Caspian Sea – CIS - Iran - Economic and transport volume growth - Aktau Trade Port dynamics - ISO 9001/2000 and 14001, ISPS Code	
O	T
- Efforts to optimise railways, roads and intermodal - Railways: - New lines covering gaps and extending tracks to two lines - Electrification and connections to neighbouring transport facilities - Aktau Port development plan / intermodal hub with capacities for Ro-Ro, combi or container feeder ships/	

(1) Extract Project Terms of Reference, to be completed and updated

Strengths Witnesses Opportunities and Threats/Uncertainties (1)

TURKMENISTAN

S	W
O	T

TO BE COMPLETED

(1) Extract Project Terms of Reference, to be completed and updated

Морские магистрали Черного и Каспийского морей

Общая презентация

***Egis Bceom International / CopeTrans
Italferr / Euro-Ukraine Consulting***

МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ ЧЕРНОГО И КАСПИЙСКОГО МОРЕЙ

Краткое описание Технического Задания

Цели и ожидаемые результаты

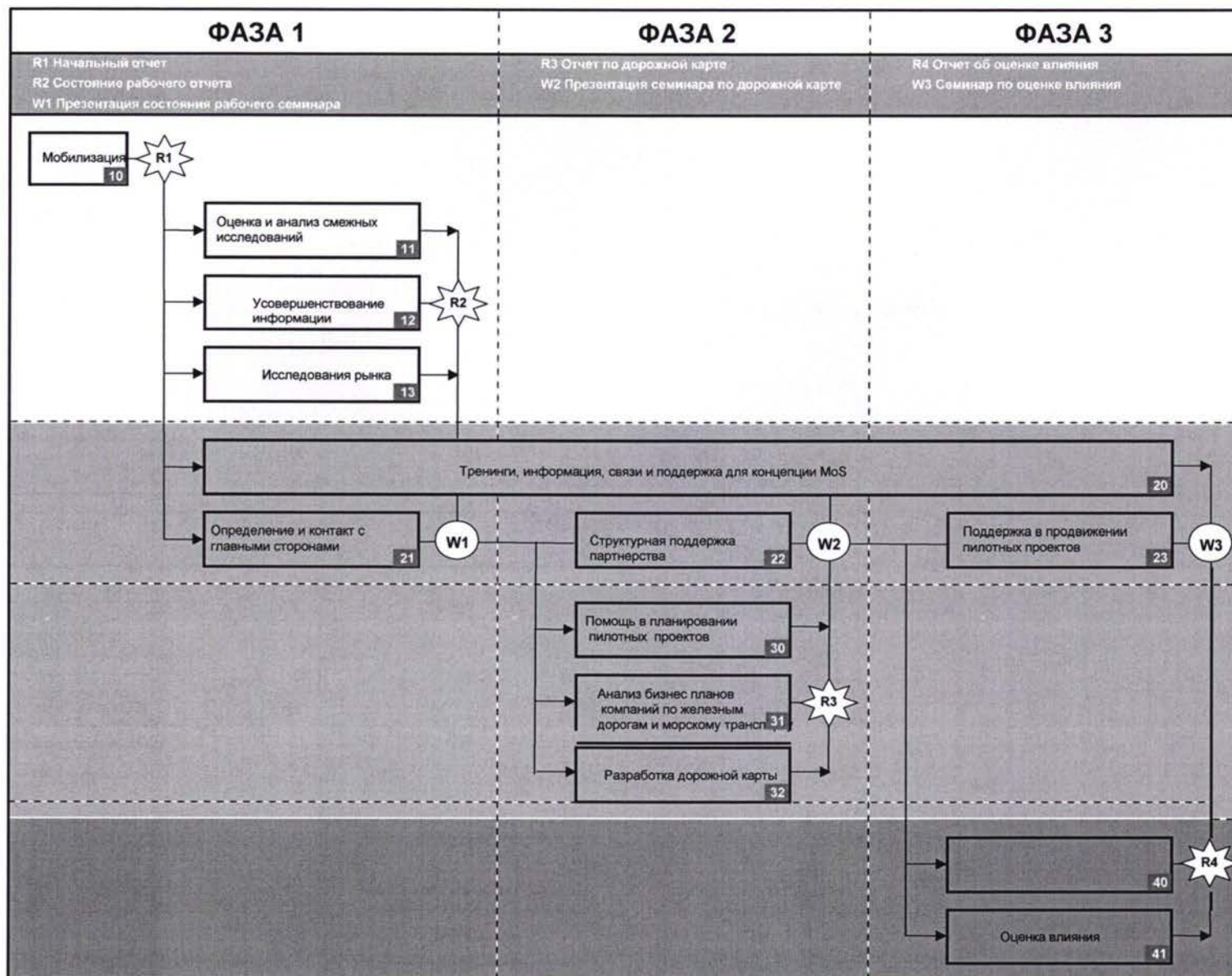
- Общие цели: содействие развитию торговли и транспорта на коридоре Европа – регион Черного моря – Кавказ – Центральная Азия путем усовершенствования совместимости и мультимодального сообщения в регионе Черного и Каспийского морей.
- Особые цели: усовершенствование концепции «Морские магистрали» (MoS) в странах ТРАСЕКА с целью обеспечения эффективного комбинированного транспортного грузового сообщения.
- Описание: Морские магистрали (MoS) это морской сегмент в цепи комбинированного транспортного грузового сообщения, ориентированный на сообщение между сушей и морем (железная дорога, автодороги и, возможно, внутренние водные пути).

Результаты

- Четыре стадии и результаты
1. Комплексная оценка и анализ транспортных систем в странах-бенефициарах.
 - *условия необходимые для внедрения MoS:*
 - *транспортные потоки между точками отправления и назначения, виды транспорта*
 - *комбинированное транспортное сообщение: виды сообщения между морем/сушей*
 - *эксплуатационные процедуры /формальности ("гибкие")*
 - *потенциал Черного моря /стран региона*
 2. Информирование о возможности увеличения экономического потенциала комбинированной системы поставок (демонстрация возможностей, обмен опытом, тренинги) и предоставление рекомендаций.
 3. Кратко- и среднесрочный план развития (Дорожная Карта)
Пилотные проекты, отобранные совместно с представителями стран-бенефициаров
 - *Стандарты и условия MoS*
 - *Основаны на транспортной политике и требованиях рынка*
 4. Подготовка предварительных ТЭО или ТЭО для отобранных пилотных проектов
 - Оценка влияния
 - *Социо - экономического, влияния на окружающую среду...*
 - *Влияние на рынок, препятствия, решения...*
 - *Национальные и региональные аспекты*
 - Координация с Международными Финансовыми Организациями (МФО)
 - Содействие/ обмен информацией

Управление проектом

- Ответственная сторона: EuropeAid
- **Принципы**
 - Тесное сотрудничество с национальными госорганами и учреждениями, Постоянный Секретариат ТРАСЕКА и представители в странах-бенефициарах
 - Информирование Делегации ЕС
 - Проведение заседаний рабочих групп
- **Страны-партнеры, задействованные в проекте**
 - Контакты и поддержание связей с местными властями
 - Доступ к необходимой информации
 - Назначение координатора-представителя со стороны страны-партнера
- **Проведение региональных мероприятий в регионе ТРАСЕКА и странах-членах ЕС**
- **Эксперты в сферах:**
 - Планирование перевозок
 - Логистика и перевозки
 - Инфраструктура порта
 - Экономика транспорта (также Руководитель группы проекта)
 - + Краткосрочные эксперты в некоторых сферах
- **Отчеты**
 - Отчет о проведении начальной стадии проекта (срок подачи – не позднее марта 2009)
 - Промежуточные отчеты о ходе реализации проекта (дважды в год)
 - Окончательный отчет
- **Региональный офис проекта в Киеве – координация проектной деятельности.**
Сфера экспертизы: транспортное законодательство
- **Период выполнения:** 24 месяца, январь 2009 – декабрь 2010



Обзор исследований, выявленные сложности и предлагаемые решения

Первые выявленные проблемы	Ответы / решения
Отказ от проведения новых исследований и дублирования функций сбора данных по другой подобной тематике	- Использование имеющихся данных - Дополнение имеющейся информации данными, полученными от операторов (напр., портов)
Не все необходимые отчеты или данные по проектам ТРАСЕКА доступны на Интернет-сайте ТРАСЕКА	- Текущий процесс - Консультенту необходима помощь в организации доступа ко всем нужным данным и отчетам
Отсутствие целостной картины по транспортным перевозкам	Одновременное начало проведения рыночного исследования путем интервьюирования операторов (предложение услуг) и пользователей (спрос на услуги)
Незаинтересованность некоторых участников/ партнеров проекта в проведении новых исследований без конкретных результатов	- Совмещение процесса сбора данных с проведением информационно-просветительско работы - Приведение примеров и преимуществ других проектов MoS (Средиземноморье, ЕС) - Вовлечение заинтересованных сторон в процесс
- Противостояние изменениям в существующей организации сектора транспорта - Конфиденциальность данных	- Демонстрация преимуществ развития торговли - Явные преимущества для прямой торговли (экспорт / импорт и транзит)
Глобальный кризис и его влияние на объемы перевозок и прогнозы	Разработка гипотез и подготовка сценариев

Общий экономический контекст: имеющиеся вопросы

	Первые заключения (Черное море)	Вопросы и решения
Обзор профессиональных СМИ и прессы по вопросам перевозок	- Общие выводы относительно сокращения объемов торговли и перевозок, экономического спада на основных рынках в 2009-10 - Статистика свидетельствует о сокращении контейнерных перевозок (эффект может быть значительнее, если учесть количество передвижений)	- Необходимо изменить подход к методологии прогнозирования, основываться на наборе гипотез и разрабатывать сценарии - Эти сценарии должны показать потенциал морских магистралей для (не)существующих рынков
Специфика: портовые данные	Ограниченная информация о других грузовых потоках	Опрос операторов всех транспортных средств и сегментов во время выездных миссий
Операции: морские операторы	- Отмена лайнерских услуг - Предоставление новых совместных услуг / совместное использование судов при сокращении объемов - Изменение графиков работы, напр. транспортных хабов	Отслеживание регулярных услуг морского сообщения (приоритет) (Предложение: ежеквартально)
Прогнозы / потенциальные рынки	Преобладающее мнение: нет уверенности по поводу объемов, временных горизонтов и т.д.	
Выводы: разработка пилотных проектов должна проходить с учетом «возможностей»:		
- ориентация на торговлю на внутри/межрегиональном рынках, - решения и передовой опыт по морским магистральям как движущая сила для преодоления преград, - потенциал контейнеризации: некоторые позитивные выводы по результатам предварительного изучения		

Study review, difficulties faced and proposed solutions

First problems observed	Answers / solutions
• Avoid new studies and overlaps with other data collection on close subjects	• Make good use of existing data • Recouping data sources also with operators (e.g. ports)
• Not all relevant TRACECA reports or data accessible on TRACECA internet site.	• Ongoing process • The consultant should be helped to access to all relevant data and reports
• No comprehensive views of the transport flow and forecasts	• Start in parallel market study through interview of operators (supply side) and users (demand side)
• Reluctance of some stakeholders to contribute to new study without concrete results	• Combine data collection and awareness raising • Give examples and benefits of other MoS project (Mediterranean, EU) • Associate stakeholders
• Resistance to change in existing transport organizations • Confidentiality of data	• Demonstrate potentials for trade development • Explicit advantages for direct trade (exports / imports and transits)
• The global and impacts on crisis, traffic, and forecasts	• Retain hypotheses and develop scenarios

General economic context: questions arising

	First findings (Black Sea)	Questions arising and solutions
Traffic flows professional media and press review	- General views on downturn of trade and transports and negative growth of most core markets in 2009-10 - Statistics on the reduction of containers (possibly amplified when counted in movements)	- Necessity to change the approach of forecasts base methodology on a series of hypotheses and to prepare scenarios - Such scenarios to retain MoS potentialities of existing and non-existing markets
- Specifics: port data	- Limited information re-other cargo flows	- Field enquiries with operators all modes and segments
- Operations: maritime operators	- Cancellation of liner services - New joint services / vessel sharing with reduction of capacities - Change of schedule patterns e.g. shifts between transshipment hubs	- Follow up of regular maritime services links (priority) (Suggestion: quarterly)
Forecasts / potential markets	- Dominant views: uncertainties on volumes, horizons, etc.	
Conclusion: Pilot-Project developments to be considered in an "opportunity" perspective:		
- focus on intra/inter-regional market trades, - MoS solutions and good practices as drivers for alleviating obstacles - containerisation potentials: some positive signs under pre-identification		

Northern Route

Russia



The route's approximate length is 6,500 km (from Uzbekistan via Kazakhstan, Russia, Belarus, to European Union)

Freight: textiles, agricultural products, industrial equipment, food and pharmaceuticals

Estimated time of the delivery is 12-14 days

Southern Route



The route's approximate length is 4,000 km (from Kyrgyzstan via Uzbekistan, Turkmenistan, Iran to Turkey)

Freight: seasonal export goods - capers, walnuts, leather, raw materials, dried fruit, consumer goods, spare parts for cars and plastics for window frames

Estimated time of the delivery is 12-14 days

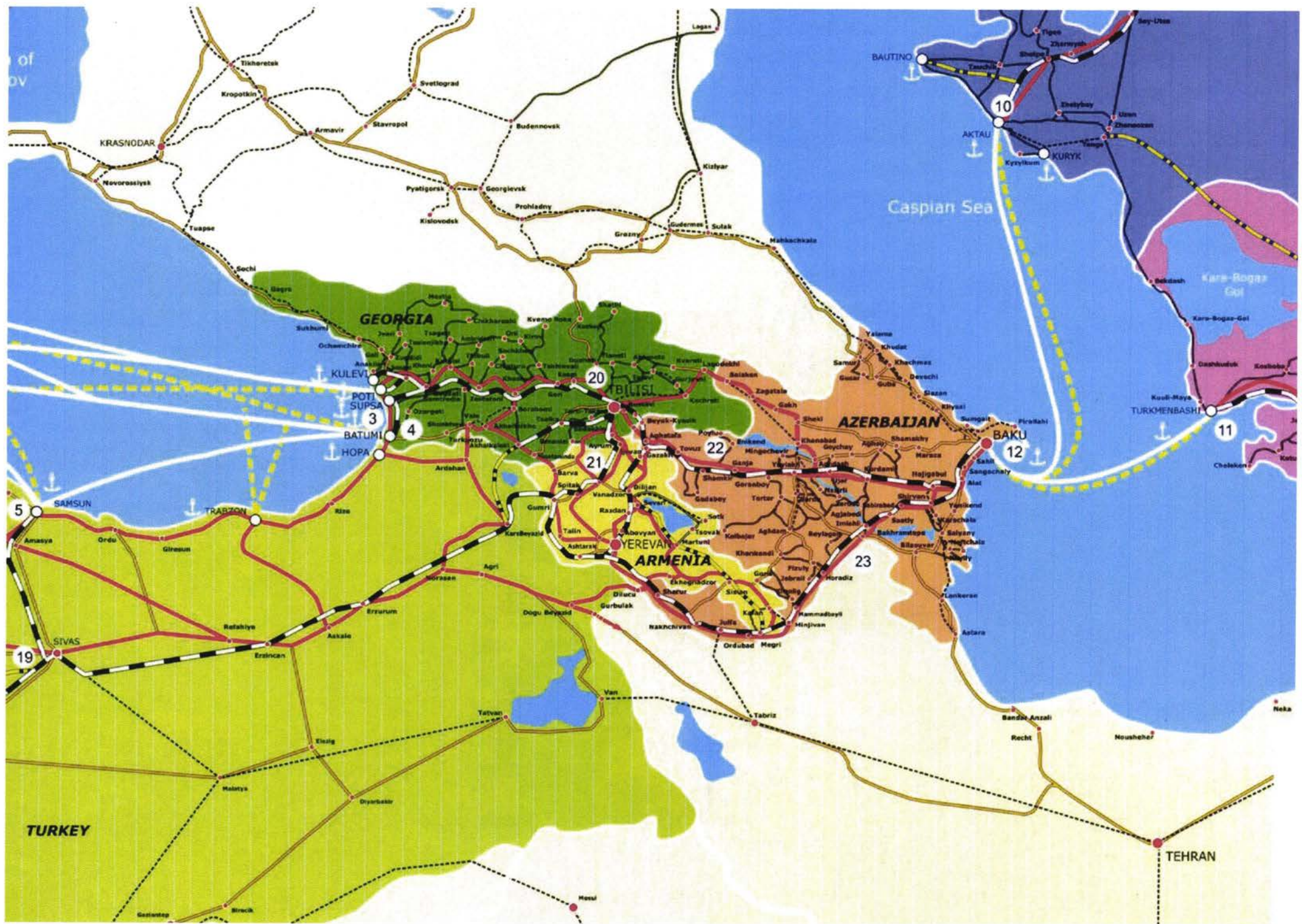
Central Route



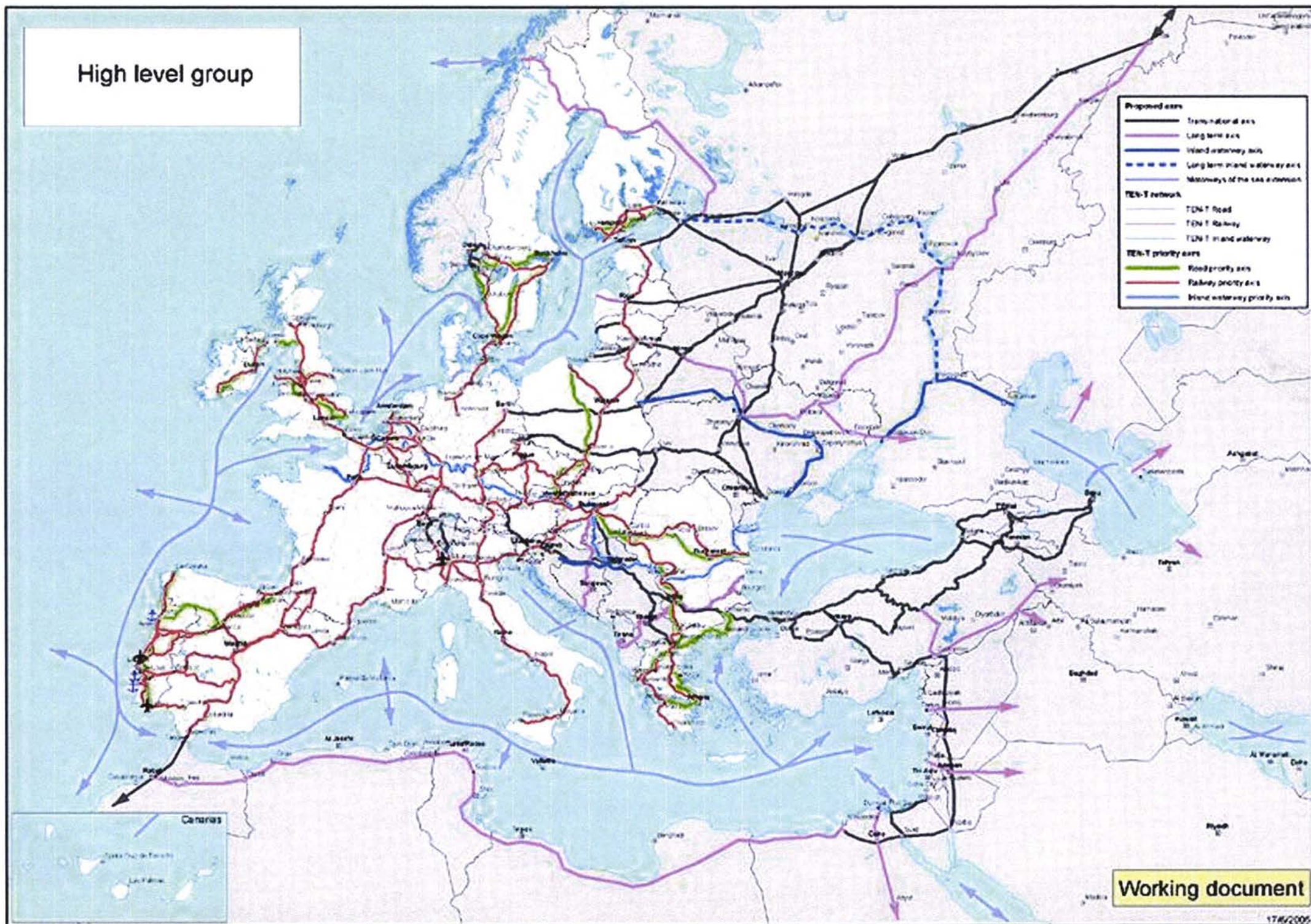
The route's approximate length is 5,100 km (from Central China via Kyrgyzstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Azerbaijan, Georgia to European Union)

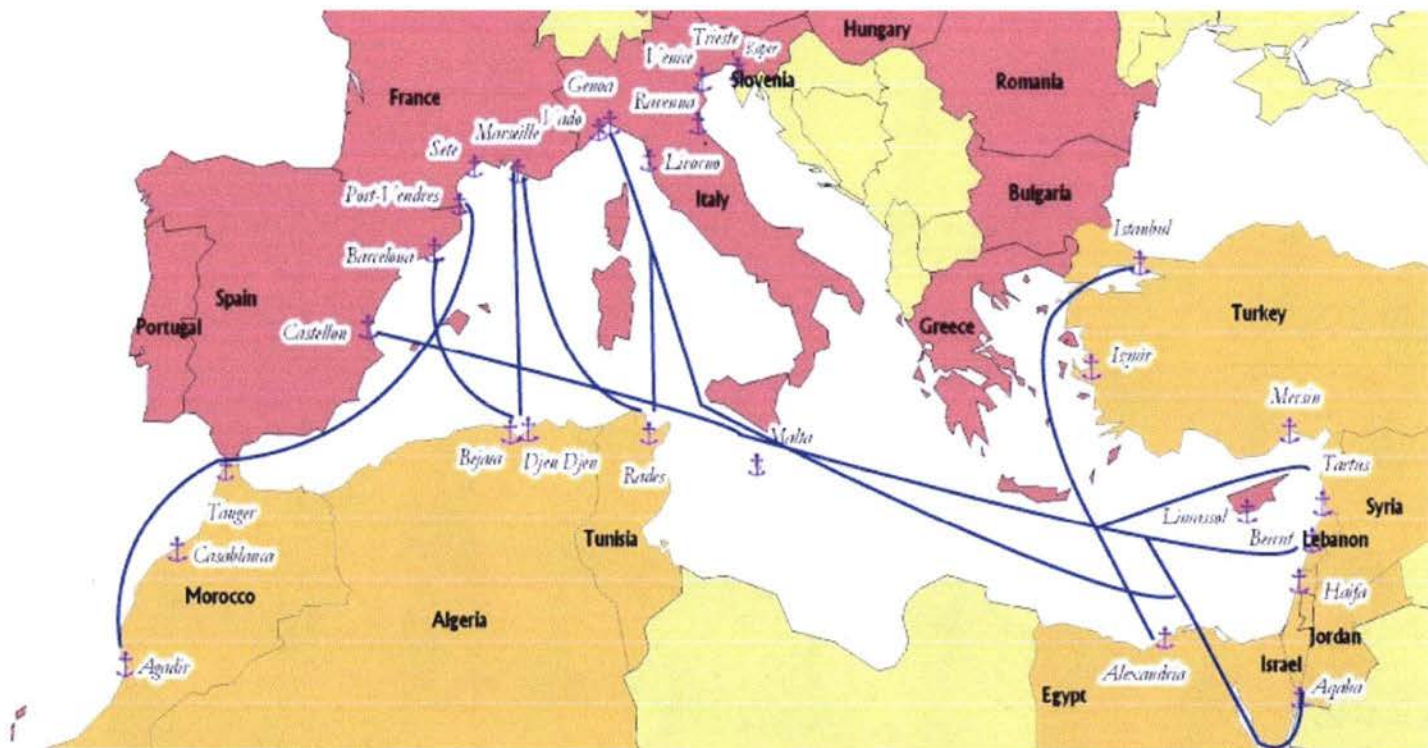
Freight: automobile components and cotton

Estimated time of the delivery is 14-18 days

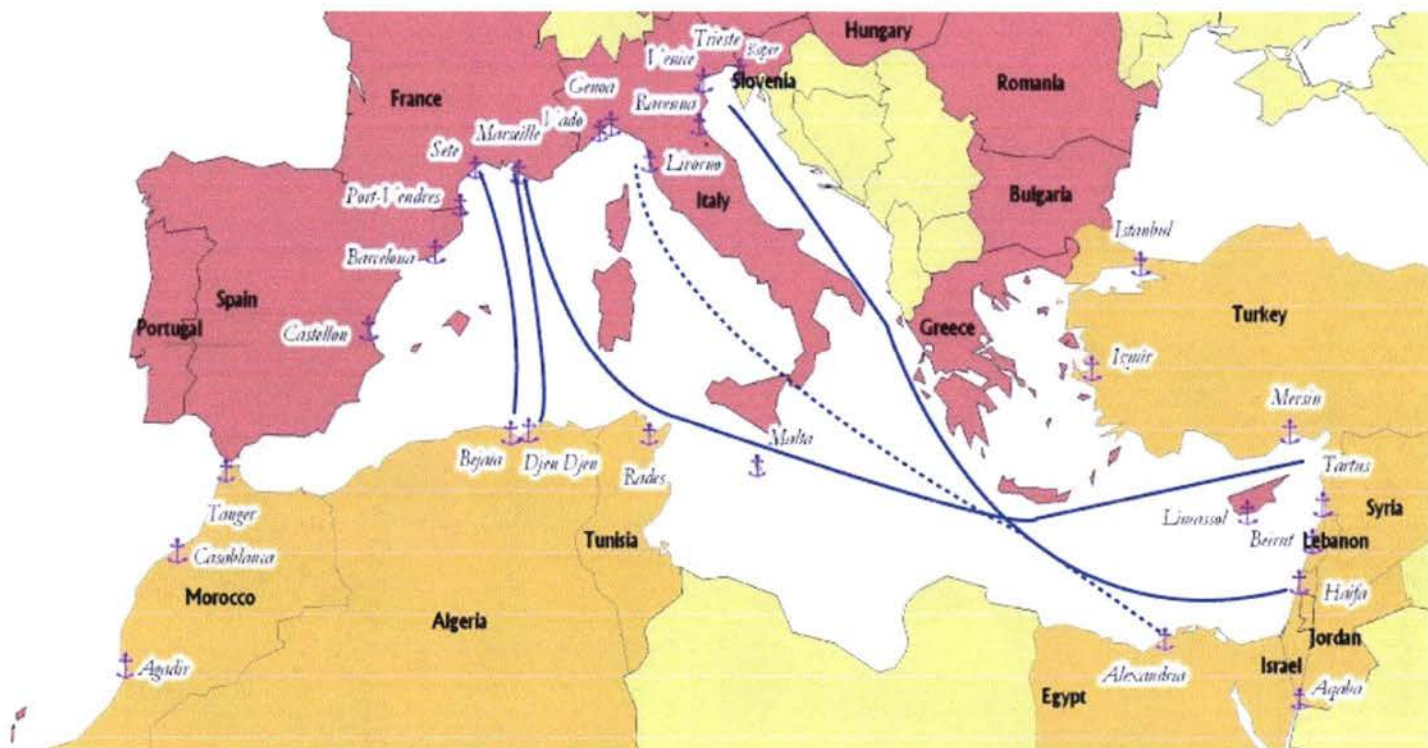


High level group





EXISTING SERVICES



PROJECT SERVICES

Motorways of the Sea for Black Sea and Caspian Sea

General presentation

***Egis Bceom International / CopeTrans
Italferr / Euro-Ukraina Consulting***

MOTORWAYS OF THE SEA FOR THE BLACK SEA AND THE CASPIAN SEA

Terms of Reference Summary

Objectives & expected results

- Overall objective: facilitate trade and transport along corridor Europe-Black Sea Region-Caucasus-Central Asia through improved interoperability and multi-modal transport on the Black Sea and the Caspian Sea.
- Specific objective: improve the concept of "Motorways of the Sea" in TRACECA countries in order to support efficient intermodal freight transport.
- Definition: Motorway of the Sea (MoS) maritime based of door-to-door intermodal freight transport chain, with special focus on sea-land (rail, road and possibly inland waterway).

Results

- Four stages and outputs
 1. Extensive review and analysis of transport systems in beneficiary countries.
 - *"pre-MoS" conditions:*
 - *Traffic O/D, and transport modes*
 - *Intermodal: sea/land all modes*
 - *Operation procedures / formalities ("soft")*
 - *Black Sea potentials / Regional Countries*
 2. Awareness raising to promote economic potential of intermodal logistics chain (case demonstrations, exchanges of best practices, training) and related recommendations.
 3. Short and medium term Road Map

Pilot projects selected with beneficiary countries

- *MoS standards and conditions*
- *Based on transport policies and market requirements*

4. Pre-feasibility or feasibility studies for selected projects

- Impact assessment
 - *Socio-economic, environmental...*
 - *Market benefits, obstacles, solutions...*
 - *National + Regional dimension*
- Coordination with International Financing Institution
- Promotion / Communication

Project management

- Responsible body: EuropeAid Co-operation
- Principles
 - Work closely with national regulatory institutions and administrations, TRACECA Permanent Secretariat and representatives in the beneficiary countries
 - Keep informed EC Delegations
 - Working group meeting
- Project Country partners
 - Contacts and liaison with local authorities
 - Access to related information
 - Appoint a senior staff member to liaise
- Regional events balanced among TRACECA regions or in an EU member state
- Experts
 - Transport planner
 - Logistics and Shipping
 - Port Infrastructure
 - Transport Economist (TL)
 - + Short Term experts / specific fields
- Reports
 - Inception Report (March latest)
 - Interim progress reports (bi annual)
 - Final report

- Regional office
 - Kiev
 - Contact point for project activities
 - Specific expertise: legal transport issues
 - Period of execution: 24 months Jan. 2009 – Dec 2010
-

