



Программа ТРАСЕКА:
Транспортные потоки и
технико-экономические
обоснования
Модуль Б: Новые
транспортные услуги на
Каспийском море
Начальный отчет
Июль 2000 г.

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта:	Транспортные потоки и технико-экономические обоснования		
Название модуля Б:	Новые транспортные услуги на Каспийском море		
Номер проекта:	TNREG 9803		
Страны модуля Б:	Азербайджан, Казахстан, Туркменистан (Грузия, Украина)		
	Местные получатели	Консультант ЕС	
Азербайджан		BCEOM (субподрядчик UNICONSULT)	
Представитель:	г-н Икрам Садыхов	Адрес: Place des Frères Montgofier 78286 Guyancourt Cedex, Франция	
Подпись	_____	Тел.: +33 1 30 12 48 00	
Казахстан		Факс: +33 1 30 12 10 95	
Представитель	г-н Абергазы Кусейнов	E-mail: bceom@bceom.fr	
Подпись	_____	Контакт: г-н Филипп Деляпорт	
Туркменистан		_____	
Представитель	г-н Бердыев		
Подпись	_____		

Дата отчета: 30 июля 2000 г.

Отчетный период: начальный отчет

Авторы отчета: проектная группа модуля Б

Группа мониторинга ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Программа ЕС Тасис [руководитель]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

Оглавление

1	Резюме проекта по модулю Б _____	1
2	Анализ модуля Б в конце июня 2000 г. _____	5
2.1	Введение _____	5
2.2	Мобилизация персонала _____	6
2.3	Сотрудничество с Тасис _____	7
2.4	Партнеры _____	8
2.5	Развитие модуля Б _____	8
2.5.1	Анализ спроса _____	8
2.5.1.1	Маршрут ТРАСЕКА _____	8
2.5.1.2	Страны-получатели _____	9
2.5.1.3	Перевозка грузов в Каспийском регионе _____	12
2.5.1.4	Маршруты альтернативные маршруту ТРАСЕКА (за исключением трубопроводов) _____	14
2.5.1.5	Судоходные компании, действующие на Каспийском море _____	16
2.5.1.6	Порты и портовые сооружения на Каспийском море _____	17
2.5.1.7	Замечания относительно тарифов _____	18
2.5.1.8	Первоначальные выводы _____	18
2.5.2	Наличие судов и расходы на их эксплуатацию _____	19
2.5.3	Технические ограничения безопасного судоходства и работа транспорта _____	20
2.5.3.1	Порты _____	20
2.5.3.2	Отчет об обследовании 3 судов Каспийской судоходной компании _____	24
2.5.4	Кадры и обучение _____	25
2.5.5	Создание структуры управления _____	25
2.5.6	Нормативно-правовая и политическая среда _____	25
2.5.7	Бизнес-план _____	28
3	Планирование модуля Б _____	29
3.1	Связь с другими модулями _____	29
3.2	Связь с другими проектами _____	29
3.3	Препятствия на начальном этапе _____	30
3.4	План предлагаемой работы после начального этапа _____	32
3.5	Риски _____	33
4	Приложения _____	35
	Приложение 1 График встреч	
	Приложение 2 Переработанный график для экспертов модуля Б: Новые транспортные услуги на Каспийском море	
	Приложение 3 Переработанный график для экспертов модуля Б: Новые транспортные услуги на Каспийском море	
	Приложение 4 Порты на Каспийском море с навигационной точки зрения	
	Приложение 5 Отчет об обследовании трех паромов Каспийской судоходной компании	

Аббревиатуры и акронимы

МТПА	Морской торговый порт Актау
ММПБ	Международный морской порт Баку
Каскор	Каспийская корпорация
КСК	Каспийская судоходная компания
КК	Координационный комитет
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕК	Европейская комиссия
КЭСАТ	Комитет по экономическим и социальным вопросам азиатского и тихоокеанского регионов (организация ООН)
ЕС	Европейский Союз
ММО	Международная морская организация
МТТ	Министерство транспорта Туркменистана
МТКК	Министерство транспорта и коммуникаций республики Казахстан
ГПН	Государственный портовый надзор
SOLAS	Международная конвенция безопасности жизни на море, 1974 г.
Тасис	Программа Европейского Союза Тасис
ТАЖДК	Трансазиатский железнодорожный коридор
тдв	полная грузоподъемность в тоннах (дедвейт)
TEN	Трансевропейская сеть
ТМЛ	Туркменская морская линия
ТЗ	Техническое задание
т/год	тонн в год
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия

1 Резюме проекта по модулю Б

Название проекта	: Транспортные потоки и технико-экономические обоснования
Название модуля Б	: Новые транспортные услуги на Каспийском море
Номер проекта	: TNREG 9803
Страны модуля Б	: Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Грузия, Украина

Задачи проекта (модуль Б)

Согласно техническому заданию, главной задачей модуля Б является определение условий, при которых можно было бы организовать новые транспортные услуги или открыть новые судоходные линии на Каспийском море. Если в ходе проведения данного анализа выяснится, что, при нынешних условиях или при условиях, создание которых реально в каспийском регионе, можно организовать новый вид транспортных услуг или новую судоходную линию, то тогда будет составлен бизнес-план.

Специальные задачи:

1. Оценка грузового потенциала при перевозках по Каспийскому морю;
2. Анализ нынешних возможностей судового транспорта на Каспийском море;
3. Изучение эксплуатационных расходов для судов на Каспийском море;
4. Изучение технических ограничений, связанных с вождением и эксплуатацией судов на Каспийском море;
5. Проверка наличия квалифицированных кадров для эксплуатации и управления торговым флотом;
6. Разработка стратегии для определения потребностей в обучении моряков и судовых специалистов;
7. Изучение правовых положений и норм, имеющих отношение к судоходству на Каспийском море;
8. Выдача рекомендаций по организационной структуре для нового вида транспортных услуг или новой судоходной линии, при условии, что предшествующие мероприятия достаточно

свидетельствуют о возможности осуществления и о потребности в таком виде услуг или в такой линии;

9. Назначение бизнес-плана или плана оценки осуществимости для возможных новых транспортных услуг или расширения существующих, при условии, что предшествующие мероприятия достаточно доказывают возможность осуществления и свидетельствуют о потребности в таком виде услуг или в такой линии;
10. Обсуждение бизнес-плана с заинтересованными сторонами.

Планируемые результаты

1. Достоверная и надежная информация о нынешнем и будущем развитии транспорта на Каспийском море.
2. Анализ возможного соответствия и несоответствия между существующей пропускной способностью на Каспии и прогнозом транспортного потока.
3. Оценка затрат на эксплуатацию судов на Каспийском море.
4. Отчет о технических условиях навигации на Каспийском море.
5. Изучение существующих условий в каспийском регионе для обучения моряков и руководящего состава на транспорте.
6. Представление стратегии повышения квалификации кадров на транспорте по международным стандартам. Для ознакомления получателей с идеей этой стратегии будет проводиться семинар.
7. Отчет о правовых и нормативных положениях, отрицательно сказывающихся на судоходстве в Каспийском море.
8. Представление структуры управления для новой транспортной структуры или новой судоходной линии (в случае осуществимости).
9. Бизнес-план или план осуществимости для новой транспортной структуры или судоходной линии на Каспийском море (в случае осуществимости), для представления на изучение потенциальным участникам финансирования.

Проектная деятельность

1. Будет анализироваться прогноз ситуации на транспорте, представленный в модуле А, в сравнении с транспортными потоками на Каспийском море и подвергаться перекрестной проверке на соответствие в соотношении с последним данными по транспорту; общий обзор макроэкономических факторов, влияющих на проект и торгово-транспортную ситуацию в регионе Каспийского моря (особенно в Туркменистане, Казахстане и Азербайджане). Будут проводиться беседы с местными/региональными специалистами по транспорту как из

- государственного сектора (администрации и учреждения), так и из частного сектора (транспортные предприятия, грузоотправители, консультанты).
2. Анализ последних работ по ситуации с судоходством на Каспийском море и выбранных транспортных регистрационных документов позволят выработать предварительный список груза для перевозки по Каспийскому морю. Этот список будет проверяться в ходе посещения какого-либо соответствующего объекта в регионе Каспийского моря и во время бесед с представителями крупных портов стран получателей проекта. Данные по наличным грузам на Каспии, проверенные таким образом, будут сравниваться с прогнозом спроса на транспортные услуги. В случае, если спрос превысит существующие транспортные возможности, консультанты сделают предложение о том, какой тип или типы судов необходимы дополнительно.
 3. Пересмотр адмиральских карт и/или лоцманских справочников по Каспийскому морю, портовых реестров (например, "Порты мира") и имеющихся работ по навигационным аспектам Каспийского моря (например, "Исследование уровня воды Каспийского моря" ЕС). Общее обследование подходящих каналов, канала Волга-Дон (по возможности), портовой и навигационной инфраструктуры и изучение возможностей технического обслуживания в Актау, Туркменбаши и Баку. Изучение последствий выявленных ограничений для типов и размеров удовлетворяющих требованиям судов, анализ риска ущерба и потери времени и предложение, в общем, возможных мероприятий по устранению этих ограничений.
 3. Изучение и оценка местной и региональной ситуации с кадрами для морской профессии.
 4. Консультирование по наиболее приемлемым шагам для принятия, в частности, Казахстаном и Туркменистаном при формировании кадровой базы для национальной судоходной отрасли. Для содействия местным образовательным учреждениям и другим морским организациям в развитии различных услуг по международным стандартам, будет проводиться региональный семинар для того, чтобы ознакомить их с международным опытом в области морского дела.
 5. Анализ положения (на рынке), задач компаний, а также структур управления предприятий на Каспийском море – как нынешних, так и потенциальных. Предложение по эффективному включению новой транспортной структуры или судоходной линии в существующие структуры управления нынешних и будущих предприятий на Каспийском море и разработка вариантов управленческих структур для новых предприятий.

6. Определение возможных сфер взаимодействия между нормативно-правовой и политической средой Каспия и канала Волга-Дон, с одной стороны, и морским флотом, с другой. Сбор и анализ имеющихся исследований и литературы применительно к определенным сферам взаимодействия. Сбор дополнительной информации и заполнение пробелов будет осуществляться за счет бесед со специалистами в области права и политики, а также за счет занятий с местными экспертами по административным и нормативно-правовым процедурам в государствах получателей проекта. Анализ той степени, в которой существующие правовая, налоговая и нормативная системы сдерживают или способствуют развитию судоходства на Каспийском море, особенно, применительно к созданию нового транспортного предприятия.
7. С информацией, полученной за счет модуля А, и базы данных, сохраненной в результате выполнения предыдущих заданий, консультанты проведут оценку текущих эксплуатационных расходов для судов на Каспийском море и соответствующих доходов, а также выполнят расчет рентабельности или обратного для существующих услуг. Разработка небольшого набора сценариев на основе допущений, характеризующих возможные грузопотоки из прогноза модуля А, и определение соответствующих последствий применительно к мощности судов. Демонстрация сфер морской деятельности, которые, по оценке консультантов, являются наиболее перспективными. Анализ различных расчетов, сценариев и предложений, указанных выше. Предоставление получателю проекта или другим заинтересованным сторонам типового расчета при достаточной приспособляемости, позволяющей этим сторонам провести переработку под конкретные требования. Демонстрация коммерческой жизнестойкости одного или нескольких расчетов. Выдвижение предложений относительно фрахтования или передачи в собственность судов. Предложение методов организации нового вида работ, включая предложения по покупке или фрахтованию, набору персонала для работы на берегу и на море, по отбору подходящих портов регистрации, управленческих структур, по разработке предварительного расписания и решению прочих вопросов. Обсуждение предпринимательского и других видов риска и возможностей, связанных с транспортом на Каспийском море.

Дата начала проекта	Подпись	30 августа 1999 г.
	Фактическое начало проекта, модуль Б	1 апреля 2000 г.
Продолжительность проекта	14 мес. для модуля Б, начиная с	1 апреля 2000 г.
	24 месяца на весь проект, включая модули А, Б, В, Г и Д	

2 Анализ модуля Б в конце июня 2000 г.

2.1 Введение

Контракт на проект “Транспортные потоки и технико-экономические обоснования” (TNREG 9803) был подписан между Комиссией Евросоюза и BCEOM 30 августа 1999 года. Проект состоит из следующих 5 модулей:

Модуль А	База данных и прогноз ситуации на транспорте
Модуль Б	Новые транспортные услуги на Каспийском море
Модуль В	Реконструкция паромного терминала Актау
Модуль Г	Судоходный канал порта Туркменбаши
Модуль Д	Транспортировка сырой нефти по Каспийскому морю

Фирма UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH была привлечена BCEOM в качестве субподрядчика для оказания консалтинговых услуг в рамках модуля Б, ввиду того, что UNCONSULT не только имеет значительный опыт работы в области морского консультирования, но и опыт работы в регионах Центральной и Восточной Европы и Центральной Азии.

Согласно программе, модуль Б должен был начаться после разработки прогноза ситуации на транспорте в странах ТРАСЕКА в рамках модуля А. К сожалению, произошла задержка с реализацией модуля А из-за проблем, не предусмотренных во время запланированного старта проекта. Соответственно, это сказалось на графике и предварительных показателях модуля Б. Однако, предполагается, что необходимо изменить временные рамки, указанные в ТЗ (модуль Б. Глава 4.3).

15 мая 2000 года г-н Марсель Замес – транспортный экономист и руководитель модуля Б, а также г-н Норберт Бельштедт – старший эксперт по судоходству отправились в свою первоначальную командировку в три основные страны получателей проекта, как указано в ТЗ (модуль Б, глава 4.1.1). Они собирались сообщить государственным должностным лицам задачи модуля Б и собрать информацию по проекту, опросив представителей административных учреждений, включая министерства и компании как государственные, так и частные, действующие в транспортной отрасли. Ниже указан график командировок:

Азербайджан:

Баку: 15 – 20 мая 2000 г.

Казахстан

Алматы: 20 – 22 мая 2000 г. и 26 – 29 мая 2000 г.

Астана 22 – 24 мая 2000 г.

Актау: 24 – 26 мая 2000 г.

Туркменистан

Ашхабад: 30 мая – 03 июня 2000 г.

Туркменбаши 01 июня 2000 г.

Кроме того, с 21 мая до 21 июня 2000 г. г-н Йохен Шмидт – инженер по морскому делу и навигации и специалист по обучению, посетил страны-получатели проекта (включая Грузию и Украину) с целью знакомства с существующими образовательными учреждениями в Каспийском регионе. Дополнительно он приступил к обследованию объектов на предмет наличия судов и моментов, препятствующих судоходству в Каспийском море.

С 16 мая по 1 июня включительно консультанты встречались с рядом государственных должностных лиц, представителями общественных и частных учреждений и компаний, а также другими специалистами в области транспорта стран получателей. График встреч дан в Приложении 1. Информация, собранная во время этих дискуссий, в сочетании с дополнительной информацией, доступной для консультантов, составляет основу для данного Начального отчета по модулю Б.

2.2 Мобилизация персонала

К работе в рамках модуля Б привлекается следующий персонал:

ВСЕОМ

- Г-н Филипп Делапорт – старший руководитель группы, замещающий г-на Франсуа-Марка Турпина. Г-н Делапорт был назначен ЕС 10 ноября 1999 г. и убыл в регион ТРАСЕКА 19 ноября. Сейчас он постоянно находится в главном офисе проекта в Баку.

UNICONSULT

- Г-н Марсель Замес – транспортный экономист и руководитель модуля Б нанес первоначальный визит в Азербайджан, Казахстан и Туркменистан с 15 мая по 3 июня 2000 г. По графику, он должен вернуться в Каспийский регион в сентябре и останется там до конца ноября 2000 г.
- Г-н Норберт Бельштедт – старший эксперт по судоходству сопровождал г-на Замеса в его первом визите в Каспийский регион. Планируется второй визит г-на Бельштедта в эти три основные страны-получатели в сентябре.
- Г-н Йохен Шмидт – инженер по морскому делу и навигации нанес визит в страны-получатели в период с 21 мая по 21 июня 2000 г. Вторая командировка г-на Шмидта в Каспийский регион начнется осенью 2000 г.
- Эксперты из состава Евросоюза получают задания и отправятся в командировки в Каспийский регион, в зависимости от потребностей проекта и его успеха.

НРТИ (Институт профессионального обучения порта Гамбург)

- Г-жа Хельга Вагнер – эксперт по обучению, ее командировка в целях подготовки обучающего семинара начнется после анализа результатов исследования существующей региональной системы обучения при тесном взаимодействии с руководителем модуля Б и старшим руководителем группы.
- Гг. В. Арльт, К. Плейт, Х. Штоймер (группа экспертов по обучению), эксперты по обучению войдут в состав проекта после утверждения графика семинара по обучению со старшим руководителем группы и получателями проекта.

Местные партнеры

Азербайджан

- Капитан Фуад Расулов – специалист Каспийского судоходства из Баку, Азербайджан входит в состав проекта с мая 2000 года.

Казахстан

- Консультанты сотрудничают с Научно-исследовательским институтом транспорта (НИИТ) в Алматы в Казахстане. Здесь консультированием будет заниматься г-жа Виолетта Курченкова – специалист по морскому делу.

Со стороны НИИТ будет предоставлен специалист по праву для анализа нормативно-правовой базы в Каспийском регионе применительно к морским вопросам, а также для содействия при анализе экономической ситуации в Казахстане.

Туркменистан

- В настоящее время консультанты проводят переговоры с местным партнером. Местные партнеры, участие которых изначально планировалось при подаче заявки на тендер, внесли соответствующие изменения в планы своей текущей работы.

2.3 Сотрудничество с Тасис

В Баку эксперты провели краткие встречи с:

- Г-н Марк Грэйл – координатор программы ТРАСЕКА, 18 мая 2000 г.

для ознакомления с целью командировки.

Во время визита в страны-получатели г-н Замес и г-н Бельштедт провели очень информативные встречи со следующими представителями республиканских координационных комитетов Тасис (КК):

- Г-н Борис Смолин – советник Тасис и г-н Махир Казимов – специалист по транспорту и телекоммуникациям. Беседы проводились в представительстве КК Тасис Азербайджана в Баку 17 мая 2000 г.
- Г-н Эмилио Валли – руководитель группы Тасис и г-н Даулет Кабиев – национальный директор в офисе КК Тасис в Казахстане в Астане 24 мая 2000 г.
- Г-н Майкл Вилсон – советник Тасис в офисе КК Тасис в Туркменистане в Ашхабаде 30 мая 2000 г.

Информация, предоставленная во время этих встреч, существенно способствовала пониманию консультантами нынешней политической и административно-хозяйственной ситуации в Каспийском регионе. Кроме того, консультанты с удовлетворением отметили эффективную поддержку, которую они получали в вышеуказанных КК Тасис при решении таких важных вопросов, как организация гостиницы, встреч, транспорта, перевода и т. д. во время поездок консультантов в страны-получатели.

2.4 Партнеры

Что касается модуля Б, консультанты определили двоих партнеров на каждую страну-получателя:

- Г-н Абид Шарифов – вице-премьер-министр Азербайджана
- Г-н Икрам Садыков – член азербайджанского кабинета министров, ответственный за транспорт
- Г-н Абелгасы Кусейнов – заместитель министра по транспорту Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана
- Г-н Николай Юдин – начальник отдела водного транспорта в Министерстве транспорта и коммуникаций Казахстана
- Г-н Бердыев – министр транспорта Туркменистана, член кабинета министров
- Г-н Беркмират А. Гурбанмурадов – генеральный директор Туркменских морских линий и заместитель министра транспорта

Консультанты хотели бы отметить, что во время посещения Азербайджана и Туркменистана, соответственно, они не смогли встретиться с вышеуказанными азербайджанскими и туркменскими партнерами. Ни консультанты, ни задействованные КК Тасис не занимались организацией встреч. В Азербайджане г-н Шарифов находился в отъезде, а встреча, запланированная с г-ном Садыковым, не прошла. В Туркменистане г-н Гурбанмурадов находился в командировке в Европе, а серьезные усилия, предпринятые консультантами чтобы встретиться с г-ном Бердыевым, к сожалению, не увенчались успехом. Это разочаровывает, т. к. консультанты 1) сообщили о необходимости встреч заблаговременно до визита в страны-получатели через официальных представителей Тасис и 2) были готовы к встречам в Азербайджане в течение 5 дней, а в Туркменистане в течение 4 дней, благодаря чему, таким образом, у получателей было достаточно времени на небольшую встречу. Консультанты не могут не воспринять это как очевидное свидетельство недостаточной заинтересованности и желания уделить внимание задачам, результатам и мероприятиям модуля Б проекта со стороны двоих из числа главных получателей.

2.5 Развитие модуля Б

2.5.1 Анализ спроса

2.5.1.1 Маршрут ТРАСЕКА

От центрально-европейского угла маршрут ТРАСЕКА идет от Украины через восточные черноморские порты Поти и Батуми (Грузия) и через Тбилиси к западному каспийскому порту Баку (Азербайджан). Здесь маршрут распадается на северную линию через Каспийское море к порту Актау (Казахстан) и далее через Актюбинск в Чимкент, а южная линия в порт Туркменбаши (Туркменистан) и из этого порта через Ашхабад и Ташкент (Узбекистан) в Чимкент. В Чимкенте оба коридора воссоединяются, а маршрут ТРАСЕКА в результате завершается на Казахско-Китайской границе в Дружбе (Казахстан). Далее представлен анализ информации, полученной во время первого визита в Каспийский регион, внимание в котором уделено нынешней транспортной ситуации в странах-получателях – Азербайджане, Казахстане и Туркменистане. По мере необходимости, включалась и информация о соседних государствах (о России, Иране).

2.5.1.2 Страны-получатели

Азербайджан

После распада Советского Союза, ВВП в Азербайджане устойчиво снижался, начиная с 1988 года и в 1994 году находился на уровне примерно 37 процентов от уровня 1988 года. Фактически все отрасли экономики серьезно пострадали, причем производительность сельского хозяйства упала примерно на 43 процента, а промышленности примерно на 60 в период 1989-94 гг. Особенному воздействию подверглись нефтяная и газовая отрасли, где производительность снизилась с 13,8 до 9,6 миллионов тонн в результате растущих проблем с инфраструктурой, малого производственного опыта и истощения нефтяных месторождений.

С 1995 года, в условиях постепенной стабилизации политической ситуации и прекращения огня в ходе армянского конфликта, реализовывалась экономическая программа при поддержке международных финансовых учреждений, которая проходила с колебанием 1,664 процента в 1994 году, снижением до менее 1 процента в конце 1997 года и с негативным показателем в 1998 году. ВВП вырос на 10% в 1998 году по сравнению со снижением на 50% в конце 1993 и 22% в 1994 году.

Финансирование кредита по открытому счету в размере US\$ 1,5 млрд. в 1998 г. осуществлялось, в основном, за счет иностранных прямых инвестиций, составляющих примерно US\$ 1 млрд. Это было, преимущественно, нацелено на импорт товаров и непроизводственных услуг, связанных с развитием углеводородной отрасли. Началось существенное повышение валютного курса. Во время продажи национальной валюты, была сделана завышенная оценка маната и, таким образом, несмотря на заниженные цены на товары, местные производители считают, что конкурировать с импортом для них сложно. Промышленность работает на 20% своей мощности.

Вероятно улучшение нынешней экономической ситуации в Азербайджане на краткосрочную или среднесрочную перспективу, если будет происходить дальнейшее изучение рыночных механизмов. Соответственно, у Азербайджана потенциально хорошая среднесрочная перспектива, в зависимости от политической стабильности и успеха инициатив, направленных против коррупции, на государственное регулирование, реформы правовой системы и бизнеса (правила игры в Азербайджане иногда подвергаются непредвиденным изменениям, что затрудняет для инвесторов проведение достоверного анализа капиталовложений).

Казахстан

Казахстан располагает обширными природными ресурсам, из которых самые важные – сырая нефть, газ, уголь, железо и прочие руды. Главные поставщики угля, металлопродуктов, асбеста и зерна расположены на севера Казахстана. Ценные металлы и нефть можно найти на западе, а медь и черная руда в центре Казахстана.

Развал СССР и падение спроса на традиционную продукцию тяжелой промышленности Казахстана привели к резкому снижению деловой активности в экономике с 1991 года, при наибольшем снижении в 1994 г. В 1995-97 гг. ускорилось действие государственной программы экономических реформ и приватизации, результатом чего явилось существенное изменение распределения фондов в пользу частного сектора. Подписание соглашения консорциума каспийского трубопровода в декабре 1996 г. с целью установки нового трубопровода от тенгизского нефтяного месторождения на западе Казахстана до Черного моря способствует повышению шансов значительно увеличить объем экспорта нефти за несколько лет. В 1998 г. произошло падение в экономике Казахстана при снижении уровня ВВП на 2,5% из-за резкого падения цен на нефть и августовского финансового кризиса в России.

Самые важные торговые партнеры Казахстана – это СНГ (Россия, Украина, Беларусь, Узбекистан ...), Китай, Иран и Турция. Тот факт, что в Казахстане все в большей степени имеет место замещение импорта внутренним производством (т.е. местные товары становятся все более привлекательными для потребителей) можно рассматривать в качестве позитивного свидетельства того, что промышленность Казахстана начинает постепенно подниматься.

Среднесрочные и долгосрочные экономические перспективы Казахстана являются многообещающими благодаря его богатым углеводородным и минеральным ресурсам, небольшим внешним долговым обязательствам и хорошо обученной рабочей силе. Ожидается, что новое законодательство по иностранным инвестициям, налогообложению, праву добычи нефти и ее производных улучшат климат для иностранных инвестиций в ближайшие несколько лет. К началу следующего века планируется, что Казахстан сможет финансировать свой платежный баланс за счет иностранных инвестиций, частного капитала и регулярного проектного финансирования, за счет чего будет ликвидирована потребность в особой поддержке со стороны государственных источников. На краткосрочную перспективу, однако, стране придется продолжить со своей программой реформ и столкнуться с внешними ударами, если темпы роста надо будет наращивать до приемлемого уровня.

Туркменистан

До конца 1993 года Туркменистан подвергался меньшему разрушению экономики, чем другие бывшие советские государства, потому что она испытывала подъем за счет роста цен на нефть и газ и резкое увеличение валютных поступлений. В 1994 году отказ России экспортировать туркменский газ на валютные рынки и увеличение объема долгов основных клиентов Туркменистана в бывшем СССР за поставки газа привели к резкому снижению промышленного производства и небольшому сдвигу бюджета от излишка в сторону дефицита. Экономика вышла из кризиса в 1996 году, но продолжала сохраняться сильная инфляция. Кроме того, при авторитарном экс-коммунистическом режиме у власти и социальной структурой родового типа, Туркменистан выбрал осторожный подход к экономической реформе, надеясь воспользоваться продажей газа и хлопка чтобы поддержать свою неэффективную экономику. В 1996 году правительство подготовило программу стабилизации, целью которой являлось достижение унифицированного рыночного валютного курса, распределение правительственных кредитов через аукцион и жесткие ограничения на бюджетный дефицит. Задачи приватизации оставались ограниченными.

В Туркменистане слабая индустриальная база. Основная доля внешней торговли Туркменистана основана на бартере: импорт Туркменистана из Западной Европы состоит, в основном, из продуктов питания (вкл. обработанные), напитков, нефтяного и газового оборудования, машин, в то время как Азия поставляет преимущественно текстильную продукцию. Туркменский экспорт на Запад охватывает нефть, газ (в Европу, Турцию, Россию, Беларусь, Украина) и необработанный хлопок. В последние годы страна увеличила торговооборот с Ираном и странами Дальнего Востока.

Так как Туркменистан является родителем государством (т. е. государственные дотации почти во все сектора экономики, например, бесплатное водо- и энергоснабжение коммунального хозяйства), состояние государственных финансов неудовлетворительное, даже несмотря на то, что, считается, что около 20% мировых энергетических ресурсов находится в Туркменистане. Туркменистан много делает для открытия новых каналов экспорта газа через Иран и Турцию в Европу. Более того, страна начала продавать газ в Россию в конце декабря 1999 г., улучшая, таким образом, свой слабый платежный баланс. Остается проблема вывода экспортных товаров на мировые рынки.

В целом, у Туркменистана хорошие потенциалы развития на долгосрочную перспективу, с учетом его базы природных ресурсов, но для реализации этого потенциала понадобятся не только радикальные изменения в политике (Туркменистану нужно увязать свою особую политику и согласующуюся на

внутреннем уровне логически последовательную программу реформ), но и осмотнительное обращение с расходами государства и капиталовложениями.

Общие проблемы

Главные страны-получатели, окруженные сушей, сталкиваются с тем жестким фактом, что чрезмерную долю экспортных поступлений поглощают транспортные расходы. Нынешнюю цену на нефть, равную примерно US\$ 30 за баррель могут оправдать транспортные маршруты что, однако, странно, но не мировые рыночные цены на железо, сталь, хлопок и другие сельскохозяйственные продукты. Цена на нефть неустойчива, и слабо развитый нефтяной рынок вскоре уменьшит чистые доходы от основного экспорта. Возможно, это также снизит количество финансово эффективных транспортных маршрутов. Такие страны-производители нефти как, например, Норвегия, Великобритания, Саудовская Аравия или Венесуэла, не говоря об остальных, могут отвезти сырую нефть и/или ее производные от нефтяных месторождений, находящихся в непосредственной близости или даже в открытом море, на рынки в больших цистернах при небольших удельных затратах, тогда как месторасположение нефтяных залежей в Каспийском море является причиной значительно больших транспортных расходов и, соответственно, уменьшает чистую прибыль, получаемую странами от нефти. Это применимо и к остальным основным экспортным товарам.

2.5.1.3 Перевозка грузов в Каспийском регионе

Нефть

Из общего объема нефти, добываемой в Казахстане (согласно теоретическому расчету на 2000 г.: 32 миллиона тонн), около 150 000 тонн нефти в месяц, в основном, из тенгизского месторождения Казахстана транспортируется в азербайджанских и российских цистернах в Баку (с перегрузкой в Дубенди – примерно 45 км к северу от Баку). Эта нефть затем привозится в ж/д вагоны-цистерны и отправляется через Кавказ в черноморский порт Батуми. Пропускная способность этого ж/д маршрута составляет примерно 40 поездов в сутки в одном направлении. В настоящий момент, 2,5 млн. тонн в год сырой нефти перевозится по этому маршруту, пропускная способность которого 5 млн. тонн в год, возможно, даже в 2 раза больше данного показателя. Максимальная вместимость поезда на данном маршруте примерно 2 тыс. тонн, что составляет 36 ж/д вагонов-цистерн полезной нагрузки 60 тонн.

Растущие объемы сырой нефти (из Бузачи и других месторождений в район Мангышлака) перемещаются из Актау в Махачкалу, где она попадает в трубопровод Баку-Новороссийск.

Однако следует отметить, что отправление груза через Махачкалу и Астрахань равносильно отправлению через Дагестан (то же относится и к трубопроводу Баку-Новороссийск). На нынешнем этапе чеченского конфликта эти маршруты нельзя рассматривать ни как надежные, ни как безопасные. Соответственно, всегда, когда консультанты делают ссылку на маршруты по России, граничащие с западным берегом Каспийского моря, читателю следует иметь в виду нынешние политические препятствия.

Летом, т. е. тогда, когда канал “Волга-Дон” открывается для судоходства, осуществляются периодические танкерные перевозки (суда макс. грузоподъемностью 5000 тдв, под российским флагом) из Актау в Астрахань и оттуда в Новороссийск по железной дороге или по каналу в Черное море. Второй самый важный морской нефтяной путь соединяет Баку с портом Ирана Бандар Анзали (преимущественно транзитная нефть из Казахстана, в основном, направляемая на нефтеперерабатывающий завод Тебриз). Из Туркменбаши нефть перевозится не только в Махачкалу, но и все больше в Анзали, где, как сообщается, производится установка трубопровода в Тебриз.

При перевозке нефти в Каспийском море доминирует КСК, на танкерах которой перемещалось примерно 5,7 млн. тонн сырой нефти и нефтепродуктов в 1999 году. Танкеры КСК работают на главных маршрутах, таких как: Актау/Баку; Баку/Анзали; туркменские порты/Махачкала и Актау/Махачкала, а также обслуживают внутренние туркменские перевозки (Акарем/Алая - Туркменбаши). С другой стороны, создается впечатление, что нефтяная торговля Туркменбаши/Анзали устойчиво находится в руках российских предприятий. Кроме того, определенные объемы туркменской нефти перевозятся в Астрахань и по каналу “Волга-Дон” в различные пункты на Черном море.

Что касается альтернативных маршрутов или видов транспорта, то рассматривается вариант транскаспийского трубопровода из Актау в Баку, а также другие варианты, но на данном этапе все еще неясно, произойдет ли осуществление тех грандиозных программ в краткосрочной или среднесрочной перспективе. Другие варианты – это трубопроводы, подробных анализ которых будет проводиться в рамках модуля Д.

Сухие грузы

Сухогрузы, отгружаемые из Актау в Баку/Азербайджан по маршруту восток-запад происходят из Казахстана, Туркменистана, а также Узбекистана и включают, среди прочего, черные и цветные металлы, цемент, лес, зерно, хлопок (в т. ч. в контейнерах), а также некоторые химические продукты.

В направлении запад-восток из Баку/Азербайджан в Актау/Казахстан и Туркменбаши/Туркменистан, основные виды товаров – это промышленные товары, в основном, из Турции и ЕС, а также строительные материалы. Торговля сухогрузами распределена между двумя видами транспорта, т. е. это обычные грузовые суда, а также железнодорожные вагоны и грузовые автомобили, отправляемые на пароме, причем распределение товаров между видами транспорта зависит от их физических свойств. Однако, перемещение сырой нефти в железнодорожных цистернах на пароме из Туркменбаши в Баку – основное исключение из этого правила. Сухогрузы из Актау, т. е. зерно и большая доля металлопродукции, перегружаемые в этом порту, почти все отправляются в Иран. В настоящее время, потребность Ирана в металлах из России (Магнитогорск, Челябинск) и Казахстана (Караганда) составляет примерно 200 000 тонн в год из Актау, т. е. примерно 80% общего оборота сухих грузов МТПА, но трудно предсказать, сохранятся ли эти объемы, т. к. многое зависит от политики железнодорожных тарифов правительства Казахстана. Как только специальные тарифы на экспорт железной дороги Казахстана вернутся к прежнему уровню, некоторые из этих объемов могут перейти в Астрахань, которая, как отмечается, предпринимает интенсивные попытки по возврату этих грузопотоков. Более того, что касается середины 2000 г., то условия хранения металлопродукции в Актау неудовлетворительные (т. е. недостаточно места для отдельного размещения различных категорий металлопродукции). Эти мощности способны принять только около 5 000-10 000 тонн в месяц, что означает, многое зависит от готовности портов к сотрудничеству и созданию достаточных условий для прямой перегрузки с железной дороги/грузовика на судно.

Ожидается, что в ближайшем будущем МТПА будет перегружать значительные объемы серы, ввиду того, что на находящемся недалеко тенгизском нефтяном месторождении Казахстана вырабатывается большое количество серы в качестве побочного продукта от добычи нефти. Этот вид груза можно отгружать в Азербайджан в качестве вводного компонента его химической промышленности, а также в Африку для нужд производства удобрений.

До распада Советского Союза, Баку выступал в роли ворот в Иран. Торговля сухогрузами между СССР и Ираном составляла миллион тонн в год. Сегодня иранский транспорт состоит из довольно малых объемов цемента в мешках и строительных материалов. В последнее время перевозки из Ирана в Баку фактически прекратились: сухих грузов, идущих из Ирана (и из России) в Баку нет.

Главной особенностью маршрута ТРАСЕКА является распространение сложной системы перегрузки и нескольких погранпереходов. Перевозка обычной партии груза в контейнере из ЕС, например, в Ашхабад будет осуществляться морским путем из Европы в Потти. После разгрузки, контейнер помещается на ж/д платформу для отправки в Баку. Это подразумевает прохождение таможенных формальностей, включая залог – оплачиваемый, но вернуть который нелегко в Потти и на грузинско-азербайджанской границе. Затем платформа перевозится на пароме в Туркменбаши и далее автотранспортом в Ашхабад. К этому времени контейнер уже проходит 4 границы и, по крайней мере, три раза процедуру перегрузки. Все равно, транспортники считают, что этот маршрут надежнее, чем перевозка по России и Казахстану, и он предлагается для перемещения потребительских товаров, таких как: продовольствие, напитки, табачные изделия, электроника и т. п. Однако, следует отметить, что нынешний процесс таможенного оформления сильно отличается от современного опыта. Соответственно, грузам иногда приходится сталкиваться с серьезными простоями и дополнительными 'сборами', которые далеко не всегда можно найти в распечатках тарифов, что все вместе может способствовать снижению привлекательности маршрута ТРАСЕКА.

Что же касается общего развития торговли сухогрузами в будущем, то, по мнению некоторых экспертов, рост их объемов на Каспии в течение как минимум двух лет не ожидается.

Паромы

КСК – это единственное предприятие, эксплуатирующее паромы на Каспии. Ее паромы в Туркменбаши не всегда следуют расписанию: если компания считает, что на пароме достаточно груза, он отправляется, а если нет, то паром остается в порту, ожидая дополнительный груз. Тем не менее, на паромном маршруте Баку-Туркменбаши обрабатывается гораздо больше груза, чем на маршруте Баку-Актау, благодаря тому факту, что терминал Актау находится в стадии реконструкции и в настоящий момент не может принимать ж/д вагоны, а только легковые и грузовые автомобили. Паром в Актау, в основном, отправляется по графику, но довольно редко (раз в неделю) из-за недостатка груза. В настоящий момент, груз из Баку в Актау состоит из некоторых видов нефтяного оборудования, строительных материалов и определенных видов потребительских товаров. В будущем возможно появится спрос на отгрузку 20 000 тонн казахского зерна из Актау в Баку плюс небольшие количества цветных металлов, возможно, в ж/д вагонах. Имея в виду середину 2000 года, единственный паром, действующий на этом маршруте, загружен недостаточно и обычно перевозит не более 5-6 грузовиков в рейс и до 22 в часы-пик, но даже это обеспечивает только 50% мощности. На пароме может разместиться 150 пассажиров, но фактически он перевозит 35-50. После реконструкции паромного терминала в Актау, местные эксперты ожидают значительного увеличения объемов груза: часть сегодняшнего груза, перевозимого через Туркменбаши, будет направляться через Актау, поскольку порт Туркменбаши многими считается 'трудным'.

Теоретически, Казахстан мог бы эксплуатировать свои собственные паромы, поскольку существующие паромы КСК в недалеком будущем устареют. Однако, в Казахстане действует мнение, возможно, вполне оправданно, что нет смысла создавать бесполезную конкуренцию в паромной торговле между востоком и западом, а вместо этого проблемы следует решать мирным путем и согласовывать с КСК. В случае увеличения грузообъемов по Каспийскому морю, Казахстан готов не только к перевозке своей нефти, но и к включению в бизнес, связанный с сухогрузами, с использованием частных судов, например, за счет перевозки металлопродукции и зерна в Иран (Бандар Анзали и Нушар) и в Баку на однопалубных судах (или даже на паромах). В этом нет непосредственной необходимости, но, как сообщается, Казахстан исследует риски и возможности организации паромной переправы в Иран.

2.5.1.4 Маршруты альтернативные маршруту ТРАСЕКА (за исключением трубопроводов)

Маршрут ТРАСЕКА, проходящий по Каспийскому морю (Баку – Актау/Туркменбаши), конкурирует с маршрутами, идущими в обход Баку. Точно не установленное количество сухого груза из Актау, Туркменбаши и иранских портов перевозится по каналу "Волга-Дон". Это район, в котором, по очевидным причинам российские перевозчики владеют львиной долей транспортного рынка. Конкуренция на данном маршруте ощущается летом, но зимой, когда канал "Волга-Дон" скован льдом, груз переправляется через Баку. Также существует транспортный путь Актау – (море) – Махачкала – (ж/д) – Новороссийск. Стимулами этого маршрута будут российские идеи насчет строительства паромного терминала в районе между Махачкалой и Астраханью способного принять 280-метровые паромы вместимостью до 150 ж/д вагонов. Нет доводов тому, чтобы аналогично не вводить регулярное паромное сообщение между Туркменбаши и Махачкалой, при обязательном условии наличия соответствующих стимулов.

Самое главное – это существование конкуренции со стороны береговых мостов: Туркменистан и особенно Узбекистан используют другие маршруты вместо маршрута ТРАСЕКА. Туркменистан, поддерживающий, как представляется, торговлю с азиатскими партнерами, предпочитает маршрут

(сухопутный) через Иран или Туркменбаши в/из Махачкалы и Астрахань. Узбекистан перевозит больше импортных и экспортных грузов через Актау, чем через Туркменбаши, но использует и пути через иранские и российские порты, что убыточно для Туркменбаши, даже несмотря на то, что расстояние по железной дороге до Актау примерно в два раза больше. Причина – чрезмерно завышенные железнодорожные тарифы, взимаемые Туркменской железной дорогой.

В настоящее время, примерно 95% всего казахского импорта и экспорта перевозится по железной дороге. Для перевозок на запад казахские экспортеры имеют выбор между различными альтернативными ж/д маршрутами в России. Эти направления, как правило, считаются более экономичными и надежными при транспортировке грузов большими партиями, по сравнению с ТРАСЕКА на Каспийском море. Большие объемы ферроокраски (80 000 тонн в месяц) из Актюбинска и Павлодара перевозится железнодорожным транспортом в Клайпеду (80%) и некоторые черноморские порты (20%). Средняя партия ферроокраски – это примерно 2000-3000 тонн (50 вагонов). Цинк, производимый Усть-Каменогорске, и медь, производимая в Дзезказгане, в основном, идет в Санкт-Петербург, где есть компании, специализирующиеся на работе с этими видами товаров. Периодически цинк и медь также направляются на восток к тихоокеанскому побережью, частично в контейнерах в Южную Корею, что является для судоходных компаний одним из способов возместить затраты.

Тесную связь с верой транспортных пользователей в традиционную систему ж/д сообщения имеет и ожидание того, будет светлое и насыщенное будущее у северного маршрута трансасиатского ж/д коридора. Его протяженность от Китая до Европы составляет 1500 км. Центральный маршрут коридора проходит через Иран и Турцию и является намного короче, чем Транссиб, он частично использует казахскую территорию. В настоящее время, на первом этапе работы, целевая группа КЭСАТ, занимающаяся таможенными вопросами, а также общими правилами и положениями, изучает этот коридор, после чего наступит вторая фаза, посвященная расчету издержек и ценообразованию. Сегодня стоимость грузоперевозок по транс-азиатскому ж/д коридору остается довольно высокой из-за неэффективного взаимодействия между участвующими ж/д компаниями, которые, как представляется, совершенно неосведомлены о концепции совершения покупок на одной остановке, как важном средстве рационализации перевозок и привлечения клиентов.

Казахстан сейчас готовится к строительству новой ж/д линии (и новой автодороги), позволяющей осуществлять перевозки с севера Казахстана на запад, чтобы обойти российскую территорию и, таким образом, избежать два погранперехода, требующих больших финансовых и временных затрат. Начало строительства запланировано на следующий год, а его завершение в 2004, при финансировании японскими банками (Японский фонд развития выделил US\$ 1,2 млрд. на транспортные проекты в северной части Казахстана). Кроме того, эта новая линия позволит отправлять маршрутные поезда с востока Азии через Казахстан в Европу, уменьшив время пребывания поезда в пути с 24 суток в настоящее время до 13-14.

Однако, в ближайшем будущем не будет средств на реализацию дальнейших грандиозных планов Министерства транспорта и коммуникаций таких как, например, реконструкция некоторых участков коридора. В настоящее время самое большое внимание следует сооружению дороги Алматы-Бишкек, реконструкции и развитию станции Дружба. Станция Дружба – это узел трансасиатского коридора, грузы в/из Восточной Азии перевозятся из/в Казахстан. В последний год примерно 3 миллиона тонн были отправлены на восток и только 0,5 миллионов тонн на запад. Планируется, что к 2005 году 10 миллионов будут пересекать границу во всех направлениях в районе Дружбы, превращая ее в самый важный пограничный пункт в СНГ.

В настоящее время большая доля грузов из Европы, направляемых в Туркменистан, идет по сухопутным мостам через Турцию, Иран, определенная часть которой можно было бы отправлять в

Иран и разгружать в Бандар Аббасе. Даже несмотря на то, что состояние дорог очень плохое, значительное количество строительных материалов перевозится грузовым автотранспортом по этому маршруту, потому что постоянные задержки в Баку и Туркменбаши (из-за административных препятствий) не подходит клиентам, зависящим от грузовых партий, своевременно поступающих на нужды стройплощадок, особенно в Ашхабаде.

Даже груз из Восточной Азии в Азербайджан редко попадает в Баку через Каспийское море. Отгрузка морем в Бандар Аббас или Потти – это, как правило, первый и второй выбор, т. е. маршрут ТРАСЕКА с Востока широко не используется. Но надежды возлагаются на то, что Китай войдет в коридор ТРАСЕКА, когда будет организовано сообщение между Киргизстаном и Китаем. Тогда можно будет перевозить груз (в основном, 20-40-футовые контейнеры) из Азии по сухопутному мосту. По мнению местных транспортных специалистов, все проекты, способствующие последовательному и надежному сухопутному мосту ТРАСЕКА с Восточной Азии к Черному морю были бы весьма желательны.

2.5.1.5 Судоходные компании, действующие на Каспийском море

Каспийская судоходная компания (КСК, Баку) – основная действующая структура на Каспийском море имеет 8 паромов, 34 танкера и довольно большое количество сухогрузных судов. Некоторые из этих судов сейчас работают на Черном и/или Средиземном море, остальные временно выведены из строя из-за отсутствия заказов или неоплаченного ремонта. Суда КСК обслуживают порты Каспийского моря. Компания обслуживает все паромные направления на Каспийском море (Баку – Актау/Туркменбаши) и имеет монополию на перевозку нефти с восточного побережья Каспийского моря до Баку.

Туркменская морская линия (ТМЛ, Туркменбаши) владеет четырьмя судами для перевозки сухогрузов грузоподъемностью 3000 тдв каждое, два из которых работают на Черном море из-за нехватки грузов в Каспийском море. Компания заказала новый танкер грузоподъемностью 5000 тдв, постройка которого запланирована в Турции, а сдача в эксплуатацию в 2001 году.

Казмортрансфлот в Актау еще не имеет судов. Компания была основа совсем недавно, а во время визита консультантов на месте было руководство, а не эксплуатационный персонал. Предполагается, что работа с зафрахтованным грузом начнется тогда, когда будут приняты решения (политические), касающиеся возможного создания совместного предприятия с российским предприятием, эксплуатирующем танкеры.

Волжская речная судоходная компания – это российское предприятие, имеющее сухогрузные суда и занятое, в основном, торговлей с Ираном.

Волготанкер – это российское предприятие, имеющее танкеры типа река-море подходящих параметров и заходящее во все порты на Каспии, кроме Баку. Основной вид деятельности – это транспортировка нефти и нефтепродуктов из портов на восточном побережье Каспийского моря в российские порты, а также в Иран.

Северо-каспийское судоходство – это российское предприятие, имеющее в эксплуатации несколько сухогрузных и буксирных судов, являющееся конкурентом Волжской речной судоходной компании, и работающее, в основном, на маршруте “Астрахань-Иран”.

Хазарское судоходство – это иранская компания, имеющая в эксплуатации 3-4 сухогрузных судна и работающая между Актау/Туркменбаши/Астраханью и Ираном. Компания, преимущественно, занимается транспортировкой металлопродукции.

2.5.1.6 Порты и портовые сооружения на Каспийском море

Каспийские порты Баку, Туркменбаши и Актау – это ключевые узлы всех транспортных цепочек на маршруте Каспийского моря ТРАСЕКА. Таким образом, важно не только создать эффективные структуры управления и установить соответствующую современную надстройку в портах, но и изучить а, при необходимости, улучшить связь между инфраструктурой портов и на прилегающей территории.

Все порты стран-получателей работают далеко не на полную мощность, например, мощность МТПА позволяет переработать 8 миллионов тонн/год сырой нефти и нефтепродуктов (но фактически было переработано только около 2 миллионов тонн в 1999 г.) и 1,5 миллионов тонн/год сухогрузов (примерно 300 000 тонн в 1999 г.). Нефтяные терминалы Дубенди, работающие сегодня примерно на 55% процентов своей мощности, можно модернизировать для обработки объемов почти в 4 раза сегодняшний показатель, т. к. не все причалы и терминалы (особенно принадлежащие городской нефтяной компании СОКАР) в рабочем состоянии. Нынешняя производительность в год составляет примерно 2,8 миллионов тонн, что следует рассматривать на фоне подписанного соглашения между президентами Азербайджана и Казахстана для достижения максимального объема сырой нефти в год между Актау и Баку равного 10 миллионам тонн.

Несмотря на то, что сейчас в порту наблюдается избыток мощности, все страны-получатели содействуют развитию своих портов за счет масштабной реконструкции, модернизации и расширения, например, Актау, в настоящее время, занимается реконструкцией паромного терминала и планирует приобрести новое оборудование для хранения нефти, а также построить новый зерновой терминал. Баку планирует расширение нефтяного терминала Дубенди. Кроме того, руководство всех основных портов, находящихся в государствах-получателях, планируют воспользоваться глобальной тенденцией контейнеризации. Соответственно, были созданы и оборудованы контейнерные площадки в ММПБ и Туркменбаши (все за счет финансирования ТРАСЕКА), в Актау строятся конкретные планы последовать этим примерам. На этом фоне, некоторые правительства рассматривают планы создания свободных зон (свободных торговых зон или свободных экономических зон), а как альтернативу – логистический центр на территории своих главных портов в целях привлечения грузов. Некоторые транспортники полагают, что перевозка контейнеров в обозримом будущем не будет играть такую же важную роль, как в других местах в мире. Терминалы планируют продолжить наращивание портовых мощностей для перегрузки генерального груза.

Занимаясь навигационной доступностью, ММПБ в настоящее время занимается ремонтом навигационных средств, финансируемыми и предоставляемыми японскими компаниями под руководством Марубени. Теоретически максимальные параметры судов, действующих на Каспии, 12 000 тдв, но 2 танкера этих параметров и принадлежащих КСК списаны из-за недоступности во время регистрации фактически всех нефтяных причалов. Каналы доступа в Дубенди и Туркменбаши слишком мелководны. Грузоподъемность большинства судов составляет примерно 3000-4000 тдв – параметры, гарантирующие абсолютную приспособляемость (включая иранские порты и канал 'Волга-Дон'). Это в поддержку довода о том, что суда этих параметров и пункты пополнения грузов имеют большую себестоимость единицы продукции, чем более крупные суда, что имеет прямое отношение к транспортным расходам на Каспийском море.

Следует уделить большое внимание транспортным маршрутам, ведущим на прилегающую территорию, так как порты занимают не только перегрузкой, но и распределением грузов. Железнодорожная система должна дать ж/д предприятиям возможность не изменять расписание и работать по конкурентоспособным тарифам. Нет смысла оказывать эффективные и конкурентоспособные портовые услуги если, к в Актау, неэффективная и дорогая железная дорога, ведущая к основной сети (земля, по которой проходит 18-километровый железнодорожный маршрут между портом Актау и Мангышлаком принадлежит Каспийской корпорации которая, являясь

приватизированным предприятием, взимает высокую плату за транзит). Более того, система автотранспорта должна быть способной дополнять и, одновременно, конкурировать с железнодорожной системой (например, в стадии подготовки находятся планы строительства дороги из Актау в Узбекистан параллельно существующей железной дороге), чтобы можно было бы удовлетворить потребности различных грузов и ввести среди транспортных предприятий конкуренцию по цене и качеству услуг, привлекая тем самым все больше транспортных цепочек к коридору ТРАСЕКА.

Аналогично российские и иранские порты прилагают определенные усилия по повышению привлекательности. Например, в порту Махачкалы планируют построить паромный терминал и организовать доступ к трубопроводу "Баку-Новороссийск", идущий обходным путем мимо порта, а Иран преобразовал старый газовый трубопровод от нефтяного терминала Нека в Тегеран в нефтяной.

До настоящего времени, иранские порты испытывали сложности не только из-за ограниченного доступа для судоходства (например, порт Нушар так мал, что суда с трудом разворачиваются), но и из-за недостаточного доступа по прилегающей территории, так как у них нет ни железнодорожного сообщения, ни удовлетворяющего требованиям нефтепровода (в последнем случае, возможно, за исключением Нека). Бандар Анзали – крупнейший иранский нефтяной порт на Каспийском море имеет только внутренний нефтегазовый трубопровод. Сырая нефть выгружается из танкеров и закачивается в грузовые автомобили для последующей транспортировки – дорогостоящая и весьма неэффективная процедура.

2.5.1.7 Замечания относительно тарифов

Правительство Казахстана сильно заинтересовано в процветании МТПА. Следовательно, транспортировка груза через МТПА поощряется скидками до 50% от величины официальных ж/д тарифов. Планируется, что система скидок останется надолго, ввиду того, что эта мера приносит пользу не только МТПА (в 2000 г. порт планирует удвоить объем сухого груза уровня 1999 г., получив возможность приступить к выплате ссуды ЕБРР в 150 млн. Евро за счет собственной прибыли), но и Казахской железной дороге, так как перевозка через Актау дает возможность Казахской железной дороге продавать больше ж/д-км, чем любой другой транзитный маршрут, благополучно выглядящий с точки зрения статистики.

Многие пользователи услуг транспорта согласны, что сегодня транспортировка груза по маршруту ТРАСЕКА обходится весьма дорого по любым стандартам. Местные специалисты-транспортники ссылаются на стандартные цены: отгрузка ж/д вагона из Туркменбаши в Баку паромом стоит примерно US\$ 620 (US\$ 31 за метр), отправка прицепа с грузовым автомобилем из Актау в Баку обходится в примерно US\$ 560 (US\$ 35 за метр). Из Актау/Туркменбаши через Баку в Батуми общая стоимость перевозки и перегрузки составит примерно US\$ 50 за тонну сырой нефти.

2.5.1.8 Первоначальные выводы

Начальные результаты первого визита говорят о том, что пока регион не догонит процесс индустриализации, будет, как представляется, нелегко найти и отправить удовлетворительные объемы сухогрузов, чтобы дать работу дополнительным сухогрузным судам в Каспийском море. Казахстан и Туркменистан все больше смотрят на восток в поиске торговых отношений, тогда как Азербайджан больше склоняется к торговле с западом. Обмен грузами между этими странами весьма умеренный. Кроме того, перевозки сухого груза в направлениях восток-запад запад-восток по

маршруту ТРАСЕКА все больше испытывают конкуренцию благодаря российским и иранским усилиям по улучшению отношений со странами СНГ на востоке Каспийского моря. Представляется так, что сухогрузы все больше стремятся обойти Каспийское море или же, по меньшей мере, порты Баку и Туркменбаши, ввиду того, что это способ перевозки кажется ненадежным и дорогостоящим. Сближение России и Ирана может стимулировать торговлю на Каспии в направлениях север-юг/юг-север.

Идет постоянное упоминание о перевозке нефти на танкерах как об альтернативе трубопроводам, что окажет влияние и на торговлю, и существует возможность введения новых услуг или создания нового судоходного предприятия. Перевозка нефти и нефтепродуктов в танкерах вместимостью примерно 5000 тдв неэкономична, но пока нет более приемлемой альтернативы, впредь до появления новых трубопроводов (существующим трубопроводам не хватает мощности для больших количеств нефти и нефтепродуктов). Так, отгрузка сырой нефти в малых танкерах, скорее всего, станет стратегической альтернативой во избежание того, что держатели существующих трубопроводов будут пользоваться своим монопольным положением. Для получения более ясного представления о перевозке нефти в Каспийском регионе, ожидается, что консультантам предоставят доступ к материалам и выводам их коллег, работающих в модуле Д.

Консультанты предъявили анализ осуществимости в рамках модуля В с прогнозом ситуации для порта Актау, который будет учитываться при анализе результатов прогноза в модуле А.

2.5.2 Наличие судов и расходы на их эксплуатацию

В ходе первоначального визита было подтверждено допущение консультантов о том, что грузовая вместимость на Каспийском море в настоящее время абсолютно достаточна для размещения нынешнего объема сухих грузов и пассажиров. Более того, значительная часть в настоящее время не работает, а две судоходные компании стран-получателей, работающие на Каспии отправили часть сухогрузного флота на Черное и/или Средиземное море ввиду острой нехватки этих грузов в собственных водах. Соответственно, даже на данном этапе проекта очевидно, что на краткосрочную и среднесрочную перспективы по Каспийскому морю можно перевозить значительно большие объемы сухих грузов (независимо от группы товаров) чем сегодня – в судах, принадлежащих странам-получателям.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе многое зависит от состояния нынешнего флота и развития объемов сухих грузов, а также от возможных изменений в составе и видах груза. Это можно обсудить более подробно с прогнозом ситуации на транспорте модуля А.

Вышеуказанные комментарии основаны на информации по грузовым потокам, которую консультанты смогли собрать во время своей недавней поездки, которые могут быть сопоставлены с выводами модуля А. Имеет смысл отметить здесь, что в ТЗ для модуля Б особо упоминается о перевозке нефти по Каспийскому морю, даже несмотря на то, что тема являлась заданием по модулю Д. Не имея неверного желания дублировать работу и зная, что в рамках модуля Д требуется получить необходимую информацию, консультанты совершенно намеренно до настоящего момента не уделяли время работе над данными по перевозке нефти. Однако, консультанты отмечают, что независимо от того, какую информацию о транспортировке нефти они получают – будь это морским транспортом, в трубопроводах или по железной дороге, они использовали ее, равно как и данные своих архивов, для того, чтобы сделать Начальный отчет как можно более выразительным на этой стадии. Из трех нефтяных стран-получателей, только Азербайджан имеет танкеры. Ввиду отсутствия во время посещения консультантами каспийских трубопроводов, что, как полагают все эксперты, будет продолжаться в ближайшие несколько лет, у Казахстана и Туркменистана фактически нет

вариантов отгрузки своей сырой нефти (или производных) на экспорт, кроме как в азербайджанских танкерах или по железной дороге, используя азербайджанские паромы. Единственная альтернатива – воспользоваться трубопроводом, соединяющим Казахстан с российским портом Новороссийск на Черном море. В этом контексте, понятно, что Казахстан и Туркменистан желают стать независимыми, если это подходящий термин, учитывая нынешние обстоятельства, что касается поставок их нефти на рынок и, соответственно, принимая в расчет планы различных фирм создать собственные танкерные флота.

КСК не заказывала танкеры в течение ряда лет, и существенная часть ее флота уже, или вскоре устареет по международным страховым нормам. Казахстан планирует купить или зафрахтовать, но определенного решения еще не было принято не было. Только Туркменистан недавно заказал один танкер грузоподъемностью 5000 тдв, который должны построить на турецкой верфи и рассматривает идеи приобретения еще двух. Составляется расчет эксплуатационных расходов судов. Судходные компании в странах-получателях неохотно предоставляли соответствующие данные, и консультантам, в определенной степени, придется полагаться на неофициальные источники. Можно уверенно утверждать, что нынешний флот КСК не обременен капитальными расходами. Зарплата команды продолжают оставаться на низком уровне по стандартам ЕС, даже несмотря на то, что команды на судах очень многочисленны, опять же по западным стандартам. Запчасти для кораблей, построенных во время СССР, поступают с трудом, а платить за них надо в твердой валюте. Другая важная составляющая эксплуатационных расходов судна – страховые взносы. Консультанты стремились получить рыночную информацию об объеме страховой ответственности существующих азербайджанских и туркменских флотов, но, на данном этапе, сообщить о каких-либо результатах не могут. Эксплуатационные расходы, т. е. портовые и лоцманские сборы и т. д., а также сборы за перегрузочные работы остаются делом соответствующего флага судна. Портовые администрации и судходные компании, опрошенные анонимно, утверждают, что с судов с национальным флагом обычно взимаются меньшие сборы, чем с судов под иностранным флагом, что, возможно не совсем так в случае с грузообработкой. Это можно рассматривать как некоторую форму дискриминации флагов, но в регионе, кажется, это воспринимается как должное. Надежную информацию о наличии и цене бункерного топлива (т. е. нефтяного топлива) необходимо получать из различных источников.

Консультантам дали понять, что монопольное положение КСК оказало влияние на способ выставления счетов, и более чем от одного предприятия были высказаны претензии на длинные сроки.

2.5.3 Технические ограничения безопасного судоходства и работа транспорта

2.5.3.1 Порты

Баку

Порт Баку находится в Азербайджане, на западном побережье Каспийского моря, его координаты – 40°23' N, 49°51'E.

Система порта Баку состоит из объектов международного морского порта Баку (главная территория, паромный терминал, лесной порт, пассажирская станция), рыбного порта, нескольких судоверфей и рабочих установок, а также из козловых кранов, принадлежащих разным владельцам, и все это находится на южном берегу полуострова Апшерон. Кроме того, порт Дубенди на северном побережье полуострова является частью этой портовой системы. Весь навигационный район Баку занимает примерно 12 морских миль на 50.

Эта территория используется не только судами, посещающими главные объекты грузоперевалки, но и в значительной степени в рамках работ по добычи нефти в прибрежной зоне. 50-метровый подход к международному морскому порту Баку состоит из разделяющей транспортной системы и 4 обходных путей. Курс необходимо изменять 5 раз, и процесс навигации довольно сложен и из-за отмели вблизи судоходного канала и неглубокого песчанного берега, что дает неудовлетворительное эхо. Средства навигации при прохождении недостаточно, и они находятся в весьма неудовлетворительном состоянии. Большое количество бакенов вышли из строя, огни не работают, отсутствуют радарные отражатели, окраска бакенов и опознавательные знаки (что необходимо для правильной идентификации) неопознаваемы.

Центр управления порта, задачей которого является надзор и контроль за движением транспорта, и консультирование по вопросам навигации не способен выполнять эти задачи. Он имеет невыгодное местоположение и ограниченный обзор, отсутствуют бинокли и рабочие радары (даже если бы оборудование находилось в рабочем состоянии, оно не могло бы отвечать своим требованиям сегодня из-за своего срока службы и изношенного состояния), средства связи устарели и находятся в неудовлетворительном состоянии.

Вспомогательные суда (лоцманские, буксиры и т. д.) также не имеют соответствующего навигационного оборудования.

Установки и средства охраны окружающей среды отсутствуют, это же относится и к противопожарным средствам.

Нефтетерминал Дубенди

Нефтяной терминал Дубенди – часть международного морского порта Баку находится на северном берегу полуострова Апшерон, на расстоянии 45 км по суше от Баку.

Средства навигации при заходе в канал находятся в очень неудовлетворительном состоянии, хотя бакены все еще действуют, а направляющие огни не работают.

Пункт управления порта испытывает недостаток в самом основном оборудовании и не может выполнять свои задачи. С другой стороны, заход в порт ночью сильно затруднен в обычных условиях, а особенно при ветре, когда периодически начинается опасное волнение. В сильный ветер, при скорости ветра более 17 м/сек., что происходит примерно 30 дней в году, порт полностью закрыт для судоходства.

Портовые сооружения находятся в неправдоподобно заброшенном состоянии, средства охраны окружающей среды и противопожарные средства повреждены или отсутствуют. Не соблюдаются даже самые основные меры предосторожности в отношении грузоперевалки: буксировочное судно не было оснащено противопожарными проводами, не было заземления во время разгрузки, команда не пользовалась средствами проверки искры и не пользовалась антистатичной обувью и другой защищающей одеждой, а также нигде не было обязательных изолирующих фланцев в нефтеперегрузочном оборудовании.

Так как на нефтяном терминале перегружается примерно 250 000 тонн нефти в месяц, нынешние условия явно способствуют возникновению несчастных случаев и аварий.

Туркменбаши

Порт Туркменбаши находится на восточном побережье Туркменистане, прямо напротив Баку, его координаты – 40°01' N, 52°58'E.

Заход в порт может осуществляться по каналу длиной 15 морских миль. После прохождения зоны разрушенных обломков и при заходе в канал, суда должны идти между полуостровом и островом. При заходе, бакены и направляющие огни находятся в очень плохом состоянии, некоторые из них списаны. Бакены на канале в аналогичном состоянии, большинство из них в нерабочем состоянии, солнечные батареи вышли из строя, отражатели для радаров отсутствуют. Также неразличима расцветка и опознавательные знаки.

В центре управления порта нет основного оборудования. Нет радара для осуществления надзора за движением транспорта, биноклей для обзора, оборудования GMDSS для связи судна с берегом. В этих условиях, суда не могут заходить в порт и покидать его в темное время суток, а для выполнения этой работы ждут, как правило, наступления дня.

Другую угрозу навигации представляет состояние высоких крыльев – примерно 75-90 дней в год, когда скорость ветра превышает 17 м/сек. Это особенно опасно для судов с большим бортом (типа паромов), которым приходится поддерживать значительную скорость в фарватере, чтобы сохранять управляемое состояние судна.

Оборудование и материалы для пожаротушения, поддержания безопасности и охраны окружающей среды отсутствует.

Актау

Порт Актау находится в Казахстане, на северо-восточном побережье Каспийского моря, его координаты – 43°41' N, 51°06'E.

Длина канал для захода от буя фарватера до порта составляет примерно 3,2 морские мили, где на участке 1,8 мили были выполнены углубительные работы. Бакены на канале правильно покрашены и оснащены световой сигнализацией, солнечными отражателями и радарными рефлекторами. Их размещение и состояние удовлетворительные. Размещение и состояние сигнальных башен на заходе в порт неудовлетворительное, но они продолжают работать. Маяк находится в городе Актау, он хорошо размещен и находится в нормальном состоянии.

Центр управления порта лишь частично оснащен современным оборудованием, соответствующим международным стандартам. Технология и имеющееся оборудование устарели, радары и бинокли отсутствуют. Кроме того, нет оборудования GMDSS, но оно будет установлено в ближайшее время (уже находится в порту).

Порт имеет очень ограниченные возможности для борьбы с огнем и загрязнением нефтью, хотя и больше, чем другие порты, обследованные в рамках данной работы.

С подветренной стороны портового мола находятся 2 нефтяных причала. В настоящее время они не используются. Из-за поднятия уровня Каспийского моря, мол сильно ушел в воду и больше не обеспечивает достаточную защиту. Все сооружения на причалах повреждены или получили ущерб от коррозии, включая установки для борьбы с пожаром и загрязнением.

Меры повышения навигационной безопасности

До настоящего момента, согласно исследованиям консультантов, предлагаются следующие меры повышения навигационной безопасности в портах Баку, Дубенди, Актау и Туркменбаши.

Все портовые центры управления должны быть обеспечены соответствующими радарными средствами.

Для порта Баку, с его обширной судоходной зоной и включая порт Дубенди с местами захода, как минимум, необходимы 4 10-см радарные установки с антеннами, размещенными по всей территории, а также одна 3-см установка для функционирования портов в Баку и Дубенди. Дисплеи радарных установок должны быть снабжены автоматическими радарными средствами составления диграмм (ARPA) и должны находиться в центре управления порта. Для Дубенди еще нужен один монитор (всего) для 10-см радара.

Для Туркменбаши, с его гораздо более малым подходом, необходима одна 10-см радарная с антенной, размещенной на полуострове, для более эффективного покрытия и с монитором в центре управления порта. Им также нужна одна 3-см установка для службы прямого управления. Мониторы должны быть обеспечены средствами составления диграмм (ARPA).

Для Актау, имеющего из всех осмотренных портов самые простые условия захода, нужен только один 3-см радар со средствами составления диграмм (ARPA). Антенну можно установить в здании управления порта.

Все 3 порта или, вернее, промежуточную территорию между ними должна покрывать дифференциальная глобальная система размещения (DGPS). Представляется возможным, что еще подлежит исследованию, что эту территорию может обслуживать только одна контрольная станция. Идеальным местом для этой станции могла бы стать самая южная точка каспийского побережья в Казахстане. Кроме того, следует выяснить, используют ли DGPS в этом регионе другие структуры, например, нефтяные компании, администрации, военные и т. п. и можно ли открыть частоты для судоходства в коммерческих целях.

Каждый центр портового управления в Актау, Баку и Туркменбаши должен быть оснащен приемными устройствами GMDSS (глобальной системы защиты от бедствий на море) и передатчиками с декодерами для VHF и MW. Это оборудование обязательно во всем мире с 1 февраля 1999 года. Для этих центров также необходимы портативные радиоприемники VHF и устройства речевой записи.

Как правило, навигационные средства находятся в весьма неудовлетворительном состоянии во всех портах и судоходных районах, за исключением бакенов в Актау. Маяки, светящиеся башни и направляющие огни требуют капитального ремонта или, в отдельных случаях, полной замены.

Что касается буюв, то ремонта требуют все; в Баку некоторые надо заменить, т. к. ремонту они уже не подлежат. Все должны быть приспособлены к соответствующей системе освещения, источникам энергии и сигналам, оповещающим о тумане (при необходимости).

Кроме того, следует проверить, удовлетворяет ли размещение и маркировка бакенов требованиям системы IALA для региона А, куда входит и Каспийское море. Следует также убедиться в том, что все навигационные средства правильно размещены, предписанного типа и имеют самые эффективные характеристики, с точки зрения сегодняшних требований.

У консультантов еще не было возможности точно определить потребности в площадках для ремонта буев, помещения для ремонта навигационных средств, судов по размещению буев и т. д. в каждом порту.

Кроме того, в будущем надо будет точно определить потребность в средствах защиты от загрязнения и разлива нефти.

Центрам управления портов нужно иметь метеорологическое оборудование для контроля за скоростью и направлением ветра, а также оборудование для получения метеорологических сводок и графиков.

Также потребуются ПК с доступом в Интернет и принтер.

2.5.3.2 Отчет об обследовании 3 судов Каспийской судоходной компании

В июне 2000 г. консультанты обследовали 3 судна Каспийской судоходной компании с целью изучения наличия и состояния судов, обслуживающих порты на Каспийском море. 2 парома – MV 'Академик Точибаев' и MV 'Меркурий 2' были обследованы во время поездки на них, а танкер MT 'Генерал Гейдаров' во время пребывания в порту Дубенди.

Состояние всех 3 судов было признано весьма неудовлетворительным, что касается всех аспектов работы судна, а также оборудования для поддержания безопасности и защиты окружающей среды и осведомленности команды в этих вопросах.

Длительное время не проводились обязательные обследования и проверка оборудования безопасности. Во многих случаях оснащение для нужд безопасности находилось в очень плохом состоянии, а иногда было неисправно. Частично суда выходили в море без полного набора необходимых сертификатов и разрешений. Аналогично навигационное оборудование не соответствовало международным стандартам и требованиям. Физическое состояние и положение с сертификатами явно были с нарушением международных конвенций и положений. Подробно об этих 3 судах см. Приложение 5 к настоящему отчету.

Что касается судов, эксплуатируемых Каспийской судоходной компанией, можно предположить, что состояние 3 обследованных судов не является исключением, а скорее правилом. Срочно необходимо провести капитальный ремонт и обслуживание всех судов, особенно, если страны на Каспийском море серьезно собираются выполнять международные морские конвенции и положения, с которыми они согласны. Таким образом, необходимо отметить, что несмотря на то, что пока мощность судов, работающих на Каспийском море достаточная и перевозка всех грузов, нуждающиеся в транспорте, может осуществляться. Но в ближайшем будущем возникнет острая потребность в реконструкции и модернизации судов и их оснащения. Можно предположить, что когда бы руководство Каспийской судоходной компании ни приступило к выполнению всех существующих положений, возникнет дефицит в паромных судах и танкерах на Каспийском море.

Кроме того, хотя теоретически команды на судах достаточно и должным образом обучены и образованы, сейчас, из-за нынешних условий работы и зарплаты, мотивация и показатели весьма неудовлетворительны.

2.5.4 Кадры и обучение

Консультанты посетили и обследовали основные морские образовательные учреждения, действующие в странах-получателях.

Консультанты занимаются анализом и оценкой собранных данных.

2.5.5 Создание структуры управления

В отношении структуры управления существующих судоходных компаний в странах-получателях, консультанты могут утверждать следующее: исходя из данных, полученных до настоящего момента, консультанты могут полагать, что структура управления КСК в значительно степени осталась такой же, как во время выполнения последнего детального обследования, проведенного для Европейской комиссии в 93-94 гг.

Основная структура ТМЛ, в основном, соответствует традиционному типу компании Восточного блока (см. главу 2.5.6).

Новая Казахская судоходная компания аналогично собирается стать частью организации, включающей все государственные виды морской деятельности, т. е. передача в собственность судов, порт или порты, экспедиторские агентства, а также фактически все остальные услуги, имеющие отношение к судоходству, включая судоверфи и т. д.

Согласно Техническому заданию, консультанты должны обследовать возможности для иностранных инвесторов (т. е., в основном, судовладельцы Евросоюза и/или эксплуатирующие предприятия) принять активное участие в судоходстве по Каспийскому морю. Соответственно, был обследован ряд немецкий предприятий, занимающихся перевозкой цистерн, но реакция не была полна энтузиазма.

2.5.6 Нормативно-правовая и политическая среда

Анализ информации, полученной во время бесед с участниками, упомянутыми в Приложении 1, привел консультантов к составлению следующей картины нынешней нормативно-правовой и политической ситуации, в которой функционирует каспийское судоходство.

Статус Каспийского моря в международном праве предстоит определить, хотя были предприняты некоторые инициативы, поддержанные Россией и Ираном, по продвижению дальнейших переговоров. Главная проблема таких переговоров относится не к судоходству, а к вопросу распределения природных ресурсов, находящихся, как полагают или как известно, в Каспийском бассейне. Согласно Техническому заданию, консультанты в своих исследованиях уделили внимание вопросам, относящимся к транспорту, но они отмечают, что политический вопрос играет важную роль в том случае, когда рассматриваются проблемы судоходства на Каспийском море.

Статус Каспийского моря имеет отношение к юридическому действию и обеспеченности правовой санкцией международных правил, положений и конвенций по судоходству, таких как, например, Международная конвенция безопасности жизни на море SOLAS, как один из примеров. Информация, полученная в ходе бесед, свидетельствует о том, что в трех стран-получателях были приняты определенные международные правила и конвенции, но консультанты твердо придерживаются мнения, что в Казахстане и Туркменистане осталось сделать многое, чтобы проинформировать всех, кто связан с судоходством, о сложностях и последствиях таких правил и положений.

К вопросу о статусе Каспийском море тесное отношение имеет проблема судов, ходящих не под российским флагом по каналу "Волга-Дон". Консультанты понимают, что корабли под иностранным флагом должны обращаться за разрешением проходить по каналу в Москву, а сборы, взимаемые за пользование этого водного пути, включая лоцманские и т. д., чрезмерно высоки. Может показаться, что российские власти проводят дискриминацию в отношении иностранных судов, часто задерживая с ответом на заявление на получение соответствующего разрешения и взимая завышенные сборы. Это относится ко всем судам, кроме российских. Одной из упомянутых цифр была общая сумма, равная US\$ 34 000 за разовый проход сухогрузного судна грузоподъемностью 3 500 тдв, идущего балластом, т.е. без груза. Согласно другому источнику, стоимость проезда примерно равна US\$ 42 000 за тот же тип судна, также идущего балластом.

Каспийское море можно охарактеризовать как окруженное сушей, если не считать судоходного канала "Волга-Дон", соединяющего Каспийское море с Черным. До тех пор, пока вопросы о статусе Каспийского моря, а также о нормальном доступе к этому крупному водному пути не будут решены, контроль России над кораблями, использующими этот канал будет продолжаться. Корабли, принадлежащие каспийским приморским государствам и/или находящимся в них судовладельцам и желающие прийти по каналу зависят от российских положений, равно как и корабли, принадлежащие владельцам из Евросоюза и/или каким-либо другим. Это равносильно дискриминации флагов, что подтверждается величиной транзитных сборов, взимаемых сейчас российской администрацией. С учетом этого сценария, а также принимая во внимание ненадежную правовую базу для иностранных инвестиций в странах-получателях, вполне понятно, почему судовладельцы из Евросоюза неохотно рассматривают вопрос активного участия в регионе.

Что касается правовой основы для коммерческого судоходства, то и Казахстан, и Туркменистан в настоящее время рассматривают проекты республиканских кодексов о коммерческом судоходстве в соответствующих кабинетах министров и парламентах. Консультантам сообщили, что во всех странах за основу проектов был взят российский кодекс о коммерческом судоходстве, но их изменили в соответствии с требованиями и конкретной ситуацией с судоходством в каспийском бассейне. Во всех странах было акцентировано внимание на том, что в своих предложениях по нынешним проектам кодекса там исходили из принятых международных правил, положений и конвенций. На данном этапе проекта консультанты не могут сделать какие-либо иные комментарии по этой теме, ввиду того, что ту информацию по правовым вопросам, которую они собирали по крупицам, была неопределенной. Таким образом, консультанты не смогли проверить, принимался ли в расчет и как проект морского кодекса, предложенного в "Нормативно-правовой базе ТРАСЕКА" (Отчет о выполненных работах, приложение 2, том 2, февраль 1998 г.). Специалисты получателей признавали, что, скорее всего, есть возможности для улучшения того, что сейчас лежит перед соответствующими законодательными органами.

Консультанты хотели бы обратить внимание на тот факт, что корабли, зарегистрированные в российском регистре не отвечают требованиям для финансирования в большинстве западных финансирующих учреждениях (за исключением ЕБРР). На этом фоне консультанты собираются подготовить документ, в котором определены основные требования для будущих судовладельцев, если они захотят получить займы в западных банках.

Фактически все суда, работающие сейчас на Каспийском море, зарегистрированы в России, за исключением тех, которые ходят под иранским флагом. Это же относится и к классификации. Пока же, что касается КСК, есть основания полагать, что часть ее флота не подходит ни под какую категорию.

В каспийском регионе не было создано государственной структуры портового надзора, как это понимают в Евросоюзе или еще где-либо в мире. Консультанты полагают, что смысл ГПН в

каспийском регионе до конца не осознан. При любых проверках, проводимых портовой администрацией в каспийских портах, внимание больше уделяется административным процедурам, которые представляются поверхностными.

В Азербайджане КСК и ММПБ, являющиеся государственными структурами, официально независимые структуры с 1993 года. Представляется, что в определенных кругах опять появилась заинтересованность в слиянии обеих организаций, но азербайджанский кабинет министров не поддержал эту идею. До настоящего момента в азербайджанском министерстве транспорта КСК и ММПБ имеют статус морской администрации, причем КСК имеет большее политическое влияние. Консультантам сказали, что КСК изучает возможность получения квази-монопольного положения в главном каспийском порту, т. е. Баку, и, как представляется, портовая администрация может немного сделать в этом направлении, даже если она будет способствовать появлению новых (конкурирующих) транспортных услуг. Во время визита консультантов, одно из двух портовых агентств, имеющих в Баку и имеющих лицензию на обслуживание судов, принадлежат КСК, а заявления других агентских компаний зависят от санкции национального перевозчика как государственной морской администрации.

В настоящее время действует проект Тасис по "Реорганизации транспортной администрации в Азербайджане", целью которого является создание Министерства транспорта в Азербайджане. Консультанты ожидают существенного изменения вышеуказанной ситуации, если рекомендации, сделанные в рамках этого проекта будут успешно реализованы.

Похожая ситуация в Туркменистане, где все еще действует старый тип корпоративной структуры. Все порты в Туркменистане управляются государственной "Туркменской морской линией", которая также функционирует в качестве государственной морской администрации и этом объеме выполняет обязанности Министерства транспорта.

В компетенцию этого национального перевозчика, среди прочего, входит лицензирование агентов по судоходству, и он весьма заинтересован и в лицензировании других агентов.

Как и некоторые другие прикаспийские государства, в Туркменистане практикуется дискриминация флага, выражающаяся во взимании льготных портовых и других сборов с судов под национальным флагом, но так как количество судов ТМЛ очень невелико (сейчас только 2 сухогрузных судна работают на Каспии), отрицательное влияние на конкуренцию можно считать незначительным. В Министерстве транспорта Казахстана все аспекты водного транспорта решаются в одном из подразделов (10 человек) отдела экономического регулирования. Все порты, равно как и вновь созданная судоходная линия Казмортрансфлот (еще не действующая) подчиняются этому подразделу, но, как представляется, это управление не является слишком строгим. Таким образом, существует возможность, что морской, а особенно, судоходный сектор могут развиваться в разных, может быть, более коммерческих условиях чем в других странах-получателях. МТПА, являясь проектом, финансируемым государством, имеет больше привилегий и большая доля его оборота сухих грузов обязана тарифной политике Казахской железной дороги, благоприятной для Актау. Это помогает порту погашать займы ЕБРР из своей прибыли, но это также означает, что большие объемы груза уходят от тех маршрутов, которые бы этот груз использовал, если бы не льготные цены. Такие отклонения прямо влияют на ж/д тарифы в направлении с севера Казахстана на запад и перевозку хлопка из Узбекистана через Актау, а не через Туркменистан. Управление порта уверено, что вскоре порт получит определенную свободу при определении объема портовых и других сборов.

Сотрудничество между странами-получателями в водном транспорте все еще находится на раннем этапе. Готовность администраций совместно искать решения проблем, однако, проявляется еще не совсем явно. Азербайджан, в лице КСК, доминирует на сцене каспийского судоходства и не желает

делить этот рынок с другими. Очевидно, Туркменистан не признает ТРАСЕКА в качестве средства развития страны и более заинтересован в развитии своих торговых связей с Восточной Азией. Казахстан с его запасами нефти и той частью промышленности, которую он унаследовал от СССР имеет интересные грузовые потенциалы, но, что же касается объемов его транскаспийских объемов сухих грузов на экспорт, он полностью зависит от льготных ж/д тарифов, как указывалось выше. Большое количество казахских металлических полуфабрикатов идет в Иран и, в основном, в иранских кораблях. В стране, как представляется, признают монополию КСК на транскаспийское паромное сообщение как и в Туркменистане, но был сделан выбор в пользу капиталовложений в собственный танкерный флот. Консультанты считают, что обмен мнениями между российской компанией Волготанкер и Министерством транспорта и коммуникаций Казахстана дошли до той стадии, когда шансов для участия Евросоюза мало, по крайней мере, сейчас.

В заключение можно сказать, что, согласно предварительному анализу информации, собранной во время первого визита, видно, что нынешняя административно-правовая и политическая обстановка, преобладающая в посещенных странах не способствует реализации и установлению конкурентоспособных рыночных структур. В морском секторе сильно доминируют государственные компании и учреждения, и он больше зависит от дискреционных политико-стратегических интересов, нежели управляется по разумным экономическим и коммерческим принципам. Дискриминация флага, как уже говорилось, считается нормальной практикой и адекватным средством стимулирования национальной судоходной линии. Это следует рассматривать с учетом стран богатых в смысле неосвоенных нефтяных и газовых ресурсов, но очень с ограниченными производственными мощностями. Страны далеко находятся от потенциальных рынков, куда можно было бы отправлять свои товары на экспорт, и сталкиваются с многочисленными и существенными трудностями при преодолении этого препятствия. Перевозка сухих грузов в направлении восток-запад, хребет философии ТРАСЕКА, в настоящее время имеет тенденцию к ограничению импорта производственных товаров, главным образом, европейского и американского происхождения, и весьма небольшие количества отправляются на восток. Многофункциональные перегрузочные операции, которые ассоциируются с транскаспийскими, транскавказскими и трансчерноморскими грузовыми маршрутами, способствуют увеличению общих транспортных расходов, погранпереходы занимают очень много времени и они намного дороже, чем в других частях света. Иран на юге и Россия на севере региона являются сильными конкурентами в перевозке грузов по суше, как по шоссейным, так и ж/д путям.

2.5.7 Бизнес-план

При составлении бизнес-плана, внимание будет уделяться информации, исследованиям, анализу и базам данных, полученным в рамках предыдущих заданий. Консультанты продолжают повторять, что составление бизнес-плана имеет смысл только тогда, если некоторые важные проблемы, поднятые в предыдущих заданиях могут быть решены позитивно, например, будет ли существовать достаточная грузовая база для поддержания новых транспортных услуг или линий на Каспийском море? А также без определенного задания со стороны правительств, государств-получателей по коридору ТРАСЕКА, выраженного, например, желанием этих государств приспособить где потребуется нормативно-правовой режим шансы создания новых и коммерчески жизнеспособных транспортных услуг на Каспийском море представляются отдаленными. Однако, в случае, если дальнейшие исследования поддержат идею создания новых транспортных услуг, надо будет предпринять качественное изучение преимуществ введения конкурентоспособных структур в каспийский судоходный сектор (например, экономические выгоды более низкий транспортных цен для клиентов против экономических затрат губительной конкуренции между судоходными линиями).

Поскольку на этой стадии проекта никаких надежных и стабильных результатов относительно многих проблем и вопросов не может быть представлено, так как консультантам еще надо получить результаты модуля А, являющегося жизненно важным инструментом в их работе. Поэтому слишком рано серьезно обсуждать возможную отдачу от обмена мнениями, которая будет получена в результате оценки этой очень важной информации для судоходной службы: грузопоток – прошлый, насыщенный и будущий.

3 Планирование модуля Б

3.1 Связь с другими модулями

Согласно Техническому заданию, предполагалось, что в модуле Б будет прямое получение данных из модулей А (см. модуль Б, глава 4.1.2) и Д (см. модуль Б, глава 4.1.3). Фактически, модуль Б также тесно связан с модулями В и Г, так как полученные там результаты могут оказать значительное влияние, особенно, на техническую осуществимость создания новых транспортных услуг или линий на Каспийском море. Консультанты могут подойти к информации, предоставленной модулем В, который близится к завершению.

3.2 Связь с другими проектами

Консультанты сделали заказ Dornier Systems – консалтинговой компании, которая заключила контракт с Европейской комиссией на подготовку рекомендаций по “Реорганизации транспортной администрации в Азербайджане”. В рекомендациях данного исследования также будет затрагиваться вопрос создания новой морской администрации для Азербайджана. Таким образом, данные, полученные в рамках данной работы, считаются весьма важными для исследования нормативно-правовой и политической ситуации, влияющей на судоходство в Каспийском море, согласно требованиям задачи 6 модуля Б. Для того, чтоб получить больше современной информации о ходе и планах этого проекта, гг. Замес и Бельштедт 17 мая 2000 г. встретились с г-ном Бодо Рессингом – руководителем группы Dornier в Баку. Информация, полученная во время этой встречи, убедила консультантов сделать основой своей работы при выполнении задачи 6 модуля Б выводы Dornier, касающиеся создания новой морской администрации Азербайджана. Таким образом, можно избежать бессмысленное дублирование работы.

Кроме того, консультанты встретились с гг. Кисом Ланзаардом и Меманом Абасовым из Tebodip – консалтинговой компании, предоставляющей в настоящее время техническое содействие Международному морскому порту Баку, финансируемое ЕБРР. В заключение, в Туркменбаши консультанты встретились с представителями Haskoning/Gem (г-н Е. ван Рандвийк, г-жа Г. Сапардудыева и г-н Дж. Деккерс) – консорциума, который в настоящее время оказывает техническое содействие порту Туркменбаши, также финансируемое ЕБРР. Во время всех встреч консультанты получили ценную информацию, касающуюся планов реконструкции и развития соответствующей портовой инфраструктуры и надстройки в настоящем и будущем.

Более того, консультанты изучили, среди прочих, следующие работы, материалы и информацию, имеющие отношение к всестороннему выполнению задач модуля Б:

- “Развитие Каспийской судоходной компании”, Азербайджан, Заключительный отчет, Тасис, 1995 г.
- “Нормативно-правовая база ТРАСЕКА”, Отчет о выполнении работ, 1998 г.

- Внутренние водные пути России и транспортный проект Река-Море, Тасис, выдержки из нескольких отчетов, январь 1999 г.
- Интермодальные услуги, 1999 г. (еще действует)
- Основное многостороннее соглашение о международных перевозках для развития коридора Европа-Кавказ-Азия (включая технические приложения по международному автотранспорту, таможенные процедуры, международная коммерческая морская навигация, международный ж/д транспорт), Баку 7-8 сент. 1998 г.
- Транспортно-экономические исследования ТРАСЕКА в рамках модуля В: Перепланировка паромного терминала Актау, Казахстан, Начальный отчет 1999 г., Заключительный отчет 2000 г.
- Совместное исследование о каспийской нефтеперевозке, национальная иранская танкерная компания и Shell International Trading and Shipping Co., проект SWAP 1999 г.

3.3 Препятствия на начальном этапе

Препятствия связаны с не слишком активным содействием выполнению задач и мероприятий проекта со стороны получателей. На основании бесед, проведенных с местными специалистами по транспорту из различных азербайджанских государственных и частных компаний, у консультантов создалось впечатление, что Азербайджан, являющийся владельцем Каспийской судоходной компании (КСК) – самой крупной судоходной компании, действующей на Каспийском море, будет рассматривать всю деятельность по введению новых транспортных услуг как угрозу квази-монополии КСК и, таким образом, как направленную против интересов Азербайджана. Более того, было получено подтверждение, что Международный морской порт Баку (ММПБ) – единственный порт ТРАСЕКА на западном побережье Каспия (т. е. еще одна азербайджанская “монополия”), испытывает давление в отношении установления льготных тарифов для КСК, а также снижения уже действующих, по требованию.

Есть признаки того, что представители транспортных организаций Азербайджана считают, что они способны в любое время контролировать монополии на маршруте ТРАСЕКА.

Через некоторое время после дезинтеграции бывшего Советского Союза, когда Азербайджан требовал, чтобы все суда бывшего СССР регистрировались в Баку, как принадлежащие государству Азербайджан, развитие азербайджанской транспортной политики проходило умеренными темпами. Несмотря на то, что значительные средства Евросоюза направлялись на совершенствование и координацию транспортной политики в регионе ТРАСЕКА, достижение больших доходов еще предстоит в будущем.

В этих условиях, трудно определить, что могло бы стимулировать национальные интересы в нынешнем модуле Б, кроме того, чтобы осуществлять некоторый контроль за тем, чтобы не было действий, противоречащих сегодняшней транспортной политике.

Как и в Азербайджане в Туркменистане к консультантам относились таким образом, что оставалось мало сомнений относительно значения, которое страны-получатели придавали данному проекту. Консультанты попытались организовать встречу с представителем кабинета министров, но это не получилось. Одну деловую встречу отменили сразу. Консультанты изменили свои планы и направились в из Ашхабада в Туркменбаши на автомобиле, а не самолетом (т. е. они провели 13 часов в дороге), вернувшись очень поздно в тот же день, причем целью была беседа на следующий

день, о чем в Министерстве знали. День у консультантов прошел в гостинице, пока им не пришлось уехать в Европу. К счастью, консультантам удалось, по крайней мере, встретиться с одним государственным представителем вице-президента Туркменских морских линий.

У Туркменистана есть 4 сухогрузных судна, принадлежащих Туркменским морским линиям, 2 из которых ведут торговлю в Средиземном море из-за недостатка груза в Каспийском. Исходя из информации, тщательно собираемой консультантами, представляется маловероятной возможность поддержки со стороны правительства. Консультантам дали ясно понять, что когда Туркменистан приобретет новые суда (при иностранном финансировании), возможности для участия иностранной судоходной компании в повседневной деятельности государственной компании не будет.

В Казахстане хорошо знают, что страна зависит от эффективных способов перевозки ее экспортных грузов – сырой нефти и ее производных на зарубежные рынки. До сих пор Казахстан использует танкеры КСК для отгрузки сырой нефти через Баку на мировые рынки. Месторождения нефти в северном казахском секторе Каспийского моря усиливает необходимость сохранения автономных транспортных средств. В настоящее время, Казахстан является единственным прикаспийским государством, не имеющим морских кораблей. Стране также не хватает навыков и опыта управления судоходной компанией. Неудивительно, что запрос на модуль Б исходил именно из этой страны. Период времени между этим запросом и фактическим началом настоящего проекта был довольно большим. Имеются очевидные признаки того, что тем временем не только была создана судоходная компания, но и с тех пор произошел значительный прогресс на переговорах с российским владельцем танкеров Волготанкер о создании СП (49%-51%?). Информация по этому вопросу была скудной и иногда противоречивой. Отсутствие опыта в области судоходства в стране делает Казахстан уязвимым перед третьими сторонами, что стало очевидным после ряда заявлений, сделанных во время бесед и встреч. Казахстан, в основном, заинтересован в транспортировке на рынок своей нефти, что включает перевозку нефти по Каспийскому морю в Баку или другие порты разгрузки. Вопрос коммерческой целесообразности судоходной компании как таковой может быть рассмотрен вторично после определения главных задач по снижению зависимости страны от танкеров КСК и получения большей транспортной независимости, хотя и ограниченной.

Кроме того, кадровые перестановки в последние годы в Министерстве транспорта и коммуникаций Казахстана способствовали занятию ключевых должностей новыми людьми, некоторым из которых еще предстоит ознакомиться с задачами модуля Б.

Ниже приводится изложение результатов исследований, сделанных в ходе первых посещений. Делая эти комментарии, консультанты готовы признать, что им приходилось по крупицам собирать информацию и сводить воедино все данные, полученные в процессе встреч с партнерами разных рангов. В 2 странах представители стран-получателей не смогли присутствовать на встречах. Следовательно, предварительные выводы, указанные ниже, могут быть исправлены.

- а) Содействие со стороны стран-получателей задачам модуля Б либо блистает своим отсутствием, как в случае с Азербайджаном (что понятно), либо находится на весьма прохладном уровне (Туркменистан), либо недостаточно активно (Казахстан).
- б) В Туркменистане уже есть государственная судоходная компания, которая находится в процессе развития, в то время как Казахстан на грани активного участия в транспортном деле на Каспийском море.
- в) В 2 странах, упомянутых в пункте б, недостаточно профессионального опыта в области судоходства.

- г) Ни одна из стран не проявила интерес к рассмотрению вопроса о действии судоходств Евросоюза на Каспии.

В то время как в экономиках 3 стран-получателей полным ходом идет приватизация, представляется маловероятным, что в обозримом будущем судоходство будет в чьих-либо руках кроме государства.

3.4 План предлагаемой работы после начального этапа

Многое будет зависеть от реакции стран-получателей по отношению к Начальному отчету. Если некоторые или все получатели решат поддержать задачи и мероприятия нынешнего модуля Б, то консультанты продолжат свою работу, согласно рекомендациям в рабочем плане, содержащемся в Приложениях 2 и 3. Как только будет готов надежный и разумный прогноз по грузообороту, консультанты приступят к определению основных транспортных маршрутов на Каспии и маршрута/маршрутов, создающих условия для новых или дополнительных услуг. Кроме того, консультанты должны изучить, насколько, с коммерческой точки зрения, целесообразна, и в какой степени, конкуренция. Эта работа должна быть закончена к началу сентября 2000 г., при обязательном условии своевременного уведомления о позиции стран-получателей.

Если необходимость проведения дальнейшего изучения маршрутов будет доказана, консультанты, посредством обсуждения с получателями, определяют вид/виды услуг или судоходную линию/линии, которые имеют наибольший потенциал. Затем консультанты приступят к анализу нормативно-правовой и политической ситуации, при которой эта услуга/услуги или линия/линии могли бы действовать, а также к обсуждению препятствий, выявленных в ходе работы Объединенной межправительственной комиссии, если она будет создана. Завершение этого этапа запланировано на конец сентября.

На основании этих выводов, до середины октября консультанты выработают предложение по структуре управления и обсудят его со странами-получателями. На последнем этапе будет сделано предложение относительно бизнес-плана/анализа осуществимости, проект которого должен быть готов к подаче к середине декабря 2000 года.

Если в странах-получателях решат не поддерживать модуль Б, консультанты внесут предложения по изменению Технического задания для модуля Б, ввиду того, что исходные задачи выполнить уже нельзя будет. Вместо это предлагается, в рамках бюджета, выделенного для модуля Б, сосредоточить внимание на оказании содействия транспортному руководству Казахстана и Туркменистана. В зависимости от структуры рекомендуемого казахско-российского СП, Казахстан может выиграть от такого вида содействия. От Туркменистана требуется больше информации о структуре его судоходной компании, прежде чем в отношении этой страны можно будет сделать аналогичное заявление.

Возможно, консультанты могли бы напрямую или заочно оказывать содействие Министерству транспорта и коммуникаций Казахстана в его переговорах с российской компанией, заинтересованной в создании СП с Казмортрансфлотом. Консультанты убеждены, что на фоне малого опыта в судоходстве в Казахстане, такой вид технического содействия мог бы представить большую ценность стране-получателю, тем более что для СП предлагаются высокопрофессиональные партнеры.

Другой аспект, требующий внимания, – это необходимость, насколько понимают консультанты, разделения между судовладением и эксплуатацией судна и другими видами морской деятельности, такими как работы в порту, грузоперевалка/стивидирные работы, судовое агентство, буксировка, лоцманская деятельность, судоремонт, обслуживание судна и т. д. Концепция смешивания всех

видом морской деятельности явно устарела. Возможно, у нее были преимущества в режиме COMECON, но разве только ради устранения вполне реальной возможности серьезных столкновений интересов, сейчас следует создать условия для установления основного принципа разделения труда.

В качестве альтернативы консультанты предлагают перераспределить некоторые ресурсы модуля Б для совершенствования судоходного доступа в порты трех главных стран-получателей. Консультанты могут сделать уточнение по поводу необходимого технического оборудования (радары, бакены и т. д.) и подготовить тендерную документацию, соответствующую требованиям международных финансовых организаций.

В силу обстоятельств, не поддающихся контролю со стороны консультантов, были сделаны предложения о внесении следующих уточнений в задания экспертов:

Г-н Йохен Шмидт – инженер по навигации и морскому делу сменил г-на Вернера Корбаса, который ушел из UNICONSULT чтобы начать собственное дело. Г-н Йохен Шмидт не только адекватная замена г-ну Корбасу, но он также имеет значительный опыт в области обучения кадров. Следовательно, консультанты предлагают перераспределить часть времени, выделенного г-ну Шмидту, в пользу задачи Б4 “Кадры, обучение” без дополнительных расходов.

Изменения в кадровый состав иностранных экспертов и информация, полученная на первом этапе исследований привели консультантов к идее пересмотреть рабочий план и график, как указывается в Техническом предложении.

3.5 Риски

Проанализировав и тщательно взвесив информацию, собранную во время первого визита в страны-получатели, консультанты понимают, что риск, по крайней мере, на среднесрочную перспективу, состоит в недостаточном количестве груза чтобы можно было оправдать введение новых видов услуг по перевозке сухих грузов или новых судоходных линий. Для транспортировки нефти необходим другой прогноз и она имеет некоторые перспективы, даже если будет экономически невыгодно перевозить сырую нефть в танкерах грузоподъемностью не более 5000 тдв. Каспийская сцена, на которой разворачиваются события с нефтью (и газом) очень сложная и чревата политико-экономическими проблемами. Любая страна, ведущая разработку нефти в Каспийском регионе и желающая войти в танкерный бизнес, должна осознавать, что это предприятие может быть недолговечным, так как трубопроводы, введенные в эксплуатацию, обеспечивают значительно более низкие транспортные расходы, чем небольшие танкеры. Танкеры этих параметров, в настоящее время работающие в Каспийском море, далее обнаружат, что невозможно добиться выгодных цен вне региона, если их заменят трубопроводы. Сделав эти комментарии, консультанты хотели бы повторить, что они зависят от выводов модуля Д прежде чем они смогут продолжить работу над этой многогранной темой.

Существует риск того, что сделанные выводы будут явно свидетельствовать о том, что создание новых транспортных услуг, имеющих коммерческую жизнеспособность, невозможно, и в представлении бизнес-плана нет надобности.

Другой аспект, подвергающийся риску убытков или даже полной неудачи, – это очевидное отсутствие сотрудничества между тремя главными получателями в области морской транспортной политики.

Консультанты считают, сотрудничество принесет выгоду всем трем рассматриваемым странам. Продолжение враждебной конкуренции приведет к всеобщим потерям.

В заключение, следует отметить, что нежелание получателей сотрудничать с консультантами в ходе реализации исследования, целью которого являлось получение пользы тремя странами, очевидная неготовность предоставлять информацию, имеющую чисто технического характер (в противовес коммерческим или политическим секретам) может заставить консультантов полагаться на устаревшую информацию, что имеет риск того, что консультанты сделают неверные выводы. Это не может представлять интерес для получателей, при условии, что они действительно желают способствовать интересам транспорта на коридоре ТРАСЕКА. Консультанты хотели бы добавить, что, разумеется, исследование существующих и, возможно, новых транспортных услуг на Каспийском море требует открытого подхода и, соответственно, фактические и потенциальные грузопотоки, движущиеся в направлении север-юг, а не в направлении восток-запад заслуживают и им будет оказано одинаковое внимание в ходе работы над исследованиями.

4 Приложения

Приложение 1 График встреч

Приложение 2 Переработанный график для экспертов модуля Б: Новые транспортные услуги на Каспийском море

Приложение 3 Переработанный график для экспертов модуля Б: Новые транспортные услуги на Каспийском море

Приложение 4 Порты на Каспийском море с навигационной точки зрения

Приложение 5 Отчет об обследовании трех паромов Каспийской судоходной компании

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: График встреч

Ответственный	Должность	Месторасположение	Дата
Г-н Мамедов	Директор ММПБ	Межд.морской порт Баку, Азербайджан	16 мая 2000 г., 12.30-13.30
Г-н Солтан Казимов	Главный инженер ММПБ		
Г-жа Эмилия Агаева	Специалист по транспорту Азербайджана	Межд.морской порт Баку, Азербайджан	16 мая 2000 г., 13.30-14.00
Г-жа Рая Гасымова	Начальник экономического отдела ММПБ	Межд.морской порт Баку, Азербайджан	16 мая 2000 г., 14.00-15.30
Г-н Рафаил Миргуламов	Начальник коммерческого отдела ММПБ	Межд.морской порт Баку, Азербайджан	16 мая 2000 г., 16.30-17.30
Г-н Борис Смолин	Советник КК Тасис Азербайджана	Координац.комитет Тасис, Баку, Азербайджан	17 мая 2000 г., 11.30-12.30
Г-н Махир Казимов	Эксперт Тасис по транспорту и телекомм.		
Г-н Бодо Рессиг	Рук. группы проекта Тасис, Dornier Consult	Отель "Азербайджан", Баку, Азербайджан	17 мая 2000 г., 13.30-14.30
Г-н Вахид Алиев	Директор-распорядитель агенства Инфлот	Суд.агенство "Инфлот", Баку, Азербайджан	17 мая 2000 г., 15.00-16.00
Кап. Чнгиз Теймуров	Ген. директор Transmarine Shipping Ltd.	Transmarine Shipping Ltd., Баку, Азербайджан	17 мая 2000 г., 17.30-19.00
Г-н Фуад Расулов	Специалист по транспорту Азербайджана	Отель "Азербайджан", Баку, Азербайджан	18 мая 2000 г., 09.00-12.00
Г-н Марк Грейл	Группа управления ТРАКЕКА	Отель "Азербайджан", Баку, Азербайджан	19 мая 2000 г., 13.30-14.00
Г-н Кис Ланзаард	Руководитель группы проекта Тасис, Tebodin	Проектное бюро ВСЕОМ, Баку, Азербайджан	18 мая 2000 г., 14.00-15.30
Г-н Мехман Абасов	Руководитель по касп.региону, Tebodin		
Н-н Муса Панахов	Зам. начальника Азербайджанской ж/д	Азербайджанская ж/д, Баку	18 мая 2000 г., 16.00-16.45
Г-жа Назакет Панкова	Рук. Отдела нефтяных танкеров КСК	Каспийская судоходная компания, Баку, Азербайджан	19 мая 2000 г., 11.00-12.00
Г-н Александр Богданчиков	Начальник отдела топлива, отработавших выбросов и эксплуатационных материалов	НИИТ, Алматы, Казахстан	22 мая 2000 г., 11.00-12.00
Г-жа Виолетта Курченкова	Спец. по мор. транспорту Казахстана, НИИТ	НИИТ, Алматы, Казахстан	22 мая 2000 г., 12.00-12.45
Д-р Эдуард Каплан	Директор грузотправительного агентства Транссистема	Грузотправители "Транссистема", Алматы, Казахстан	22 мая 2000 г., 13.30-14.30 27 мая 2000 г., 15.00-16.00
Г-н Мурат Бекмагамбетов	Генеральный директора НИИТ	НИИТ, Алматы, Казахстан	22 мая 2000 г., 15.00-16.00
Г-н Илья Сегал	Заместитель директора отдела ж/д транспорта Мин.транспорта и коммуникац.	Министерство транспорта и коммуникаций, Астана, Казахстан	23 мая 2000 г., 09.30-10.30
Г-н Даулет Саудабаев	Начальник отдела экономического регулирования Мин.транспорта и коммуник.	Министерство транспорта и коммуникаций, Астана, Казахстан	23 мая 2000 г., 11.00-12.00
Г-жа Нина Болкунева	Начальник подотдела инвестиционных проектов Мин.транспорта и коммуникац.		
Г-н Николай Юдин	начальник подотдела водного транспорта Мин.транспорта и коммуникац.		
Г-н Кожубаев	Зам. начальника отдела экономического регулирования		
Г-н Бауржан Ахметов	Юридический отдел Мин.транспорта и комм.	Министерство транспорта и коммуникаций, Астана, Казахстан	23 мая 2000 г., 12.30-13.15

Г-н Абелгазы Кусейнов	Зам.министра транспорта	Министерство транспорта и коммуникаций, Астана, Казахстан	23 мая 2000 г., 15.00-15.30
Г-е Серик Баймагамбетов	Нач.отдела мониторинга и координации Мин.транспорта и коммуникаций	Министерство транспорта и коммуникаций, Астана, Казахстан	23 мая 2000 г., 15.45-16.15
Г-жа София Айсагалиева	Директор отдела инвестиционной политики Мин.экономики	Министерство экономики, Астана, Казахстан	24 мая 2000 г., 10.30-12.00
Г-н Эмилио Вали	Руководитель группы КК Тасис Казахстана	Координац.комитет Тасис, Астана, Казахстан	24 мая 2000 г., 13.00-13.45
Г-н Даулет Кабиев	Нац.директор КК Тасис Казахстана		
Г-н Александр Глок	Зам.директора по кап.строительству и фин.директор, МТПА	Морской торговый порт Актау, Казахстан	25 мая 2000 г., 10.00-10.45
Г-н Берик Эргалиев	Отдел маркетинга МТПА	Морской торговый порт Актау, Казахстан	25 мая 2000 г., 11.00-11.30
Г-н Талгат Абылгазин	Директор МТПА, председатель совета Казмортрансфлот	Морской торговый порт Актау, Казахстан	25 мая 2000 г., 11.30-12.30
Г-н Андри Мерьен	Рук.раб.задания проекта ТРАКЕКА, ВСЕОМ	Морской торговый порт Актау, Казахстан	25 мая 2000 г., 13.30-14.00
Кап.	Капитан "Меркурия-2" КСК	На борту ж/д парома "Меркурий 2"	25 мая 2000 г., 14.30-15.00
Г-н Болгат Янсугуров	Нач.отдела маркетинга МТПА	Морской торговый порт Актау, Казахстан	25 мая 2000 г., 15.30-17.00
Г-н Майкл Вилсон	Советник КК Тасис Туркменистана	Координац.комитет Тасис, Ашхабад	30 мая 2000 г., 10.00-11.00
Г-н Питер Верхейен	Рук.проектов СНГ, Militzer & Muench International Transports	Отель "Гранд-Туркмен", Ашхабад	30 мая 2000 г., 15.00-16.00
Г-н Эрик ван Рандвийк	Старш.трансп.консультант, Haskoning	Порт Туркменбаши, Туркменистан	1 июня 2000 г., 13.00-14.00
Г-жа Гульнара Сапардудыева	Зам.оперативн.планировщика, Haskoning		
Г-н Ян Деккерс	Старший рук.проектов, GEM Consultants		
Г-н Мурат Атаыев	Вице-президент Туркменских морских линий	Порт Туркменбаши, Туркменистан	1 июня 2000 г., 15.00-16.30
Г-н Ахмед Тахиров	Начальник коммерческого отдела ТМЛ		
Г-жа Энегул Хайдаров	Помощник президента ТМЛ		

Приложение 3: Переработанный график для экспертов модуля Б: Новые транспортные услуги на Каспийском море

No	Месяц Должность	PW	Год 2000										Эксперты ЕС					
			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	ЕС (WD)	Б/Т/А (CD)	Итого		
			8	12	16	20	25	29	34	39	43	48	52					
1	М. Замес - руководитель рабочего задания, транспортный экономист					■	■			■	■	■	■	■	.....	15	98	85
2	Н. Бельштедт - старший эксперт по судоходству				■	■	■	■		■	■	■				5	35	30
3	Й. Шмидт - инженер по морскому делу и навигации				■	■	■	■		■	■	■				0	42	30
4	Х. Вагнер - эксперт по обучению									.....	.....	.....				5	7	10
5	Группа экспертов по обучению (В.Арльт, К.Плэйт, Х.Штоймер)									■	■	■				0	35	25
6	Группа экспертов ЕС							■		■	■					5	14	15
												30	231	195				
ОБОЗНАЧЕНИЯ: ЕС ■ Баку/Туркменбаши/Актау (Б/Т/А) Координирование Рабочие дни												30	165	195				

Приложение: 4

Порты на Каспийском море с навигационной точки зрения

Общие сведения

С 1975 до 1995 гг. уровень Каспийского моря поднялся примерно на 2,5 м. С 1995 года уровень воды снова начал падать, теперь на 4 см. В летнее время уровень воды всегда ниже. Причина этого – большая изменчивость и тот факт, что из рек уходит меньше воды.

Каспийское море имеет регион буйков А.

Уровень прилива в трех портах – 0 м. Амплитуда самых высоких волн составляет до 2,5 м.

1 Порт Баку – условия навигации

Порт Баку в Азербайджане расположен на юге полуострова Апшерон, его координаты – 40°23' N, 49°51' E на западном побережье Каспийского моря.

Баку – это крупнейший порт на Каспийском море. Баку – международный морской порт и ворота азербайджанской торговли в связях с Грузией, Украиной, Россией, Казахстаном, Центральной Азией и Ираном. Баку соединен с остальной частью мира каналом “Волга-Дон”. Размер, параметры и тип кораблей на Каспийском море определяет система канала “Волга-Дон”. Навигационные условия захода судов сложные. Приходится проходить некоторые острова и множество нефтяных месторождений, включая их морские установки, такие как платформы и места для швартовки, подводные трубопроводы и подводные установки.

Государство является владельцем всех портовых объектов.

Различные портовые объекты распространены по морскому побережью в бакинском заливе. Есть основные портовые объекты с паромным и контейнерным терминалом и рыбным портом, лесной терминал, нефтяной терминал с нефтеперерабатывающими заводами и 2 важные судовой верфи, а также различные пункты для обслуживания.

Порт работает в дневное и ночное время, круглосуточно, включая праздники.

Место захода судов в порт Баку длиной 50 морских миль имеет систему 4 обходных путей. Навигационные условия в этом районе сложные. Надо 5 раз менять курс. На одном из обходных путей есть утесы, а буи находятся в очень плохом состоянии. Примерно 30% из них не горят. Огни вышли из строя, радарных рефлекторов или нет, или вышли из строя, цифры не читаются, а цвет нельзя определить.

Ширина созданной системы разделения транспорта 7 кабельтовых, а ширина средней разделительной линии 2 кабельтовых. Кроме навигационных буев есть несколько радарных объектов, но только на песчаном берегу небольшого полуострова, где трудно измерить расстояние, мол на острове и несколько морских установок.

Здесь нет необходимости проводить углубительные работы.

После прохождения острова Наргин при входе в залив, также есть система разделения транспорта без каких-либо знаков и, кроме того, поблизости параллельно проходит обозначенный навигационный канал. В этом канале проведены углубительные работы до глубины от 8,5 м до чуть больше 10 м. Этот канал ведет к паромной станции с двумя пунктами слияния, контейнерном терминалу и к двум другим портовым районам, в настоящее время не работающим.

Напротив паромного / контейнерного терминала имеется пространство диаметром 3 кабельтовых, дающее возможность судам разворачиваться. Кроме того есть 2 большие зоны швартовки на восточной стороне залива.

Углубленный канал тоже идет к терминалу для перевалки леса.

Глубина залива между 5 и 8 м.

Буи и ведущие огни в районе залива тоже находятся в хорошем состоянии. Некоторые из них не работают. Из-за коррозии, зеленые и красные буи выглядят одинаково. Номера буюв во многих случаях нельзя читать. Консультанты не смогли точно определить, правильно ли установлены буи. Но солнечные батареи многих огней сломаны или не работают. Более того, многие радарные рефлекторы не работают. 30-40% огней не горят.

Следует отметить, что при заходе и в самом заливе ни один буй не оборудован должным образом.

Заместитель капитана порта сказал, что оборудование DGPS отсутствует.

Маяк находится в юго-западной части залива. Он довольно в хорошем состоянии.

Центр управления порта также является поисково-спасательным центром. На этой станции всегда дежурят два оператора. Персонал имеет только начальное образование. Азербайджан, в отличие от Казахстана район GMDSS A3, что означает, что у них должны быть GMDSS VHF и другие соответствующие виды оборудования (например, Inmarsat). Однако, в реальности ничего этого нет.

Операторы должны давать команды, рекомендации и оказывать содействие судам в порту, в заливе и в пути. Но обзор радаром невозможен, потому что все радарное оборудование сломано и не используется. Станция находится на первом этаже контейнерного терминала порта и имеет весьма ограниченный обзор порта и зоны залива. У операторов старое оборудование VHF, средневолновое оборудование и уловитель бедствий 2182 кГц, ключ Морзе и телефон. Декодера GMDSS нет, а также нет биноклей.

Прибытие и убытие осуществляется круглосуточно. Работают лоцманы. Старый лоцманский корабль не имеет радарного оборудования, находится в очень плохом состоянии и не числится в больше в судовом регистре. Можно предположить, что оно потеряло свой класс уже давно.

Буксирные суда тоже в очень плохом состоянии и не имеют радарного оборудования. Один из старых буксировщиков оборудован противопожарной системой с водой и пеной, а также монитором. Буксировочные суда не числятся в судовом регистре. Можно также предположить, что и они уже давно не соответствуют своему классу.

В Баку есть одно небольшое судно для перевозки отходов, нефтяной воды и стоков. Стандарт этого вспомогательного судна очень низкий. В советские времена таких судов было 5. Теперь их только 2, 1 в Дубенди и 1 в Баку, оба не соответствуют классу.

Нет бункерный и специальных судов для пожаротушения.

Химические средства для борьбы с нефтяным загрязнением отсутствуют. Для борьбы с загрязнением нефти в прибрежной зоне есть только песок. Специальные нефтяные фильтры не установлены. Соответственно, поток нефти пойдет прямо в систему дренажа, а потом в портовые воды.

2 Нефтяной терминал Дубенди – условия навигации

2.1 Общие сведения

До семидесятых годов на сооружениях нефтяного терминала порта Баку осуществлялась перевалка поступающей и отгружаемой нефти. Мощность нефтеперерабатывающих заводов – до 25 миллионов тонн в год. Однако, чтобы справиться с возросшими потоками в советское время, в 70-х годах было решено построить дополнительный терминал на полуострове Апшерон.

Дубенди, в прежние времена Апшерон, – это часть порта Баку. Порт Дубенди имеет хорошую природную защиту за счет находящегося поблизости острова. Дубенди находится на востоке Баку, около острова Артем, на расстоянии 46 км от Баку и 92 морские мили по морю. Порт Дубенди был построен в 1970 году. Владельцем порта Дубенди является государственный порт Баку.

В административном здании расположены полиция, диспетчер, служба управления порта и администрация.

2.2 Канал

Судоходный канал порта имеет длину 2,6 морские мили и ширину немногим более 0,8 кабельтовых. Канал был углублен до 8 м. Девять специальных знаков с огнями обозначают стороны канала (район буев А). Эти 9 буев находятся в очень плохом состоянии, но сейчас все они работают. 2 направляющих огня на берегу также находятся в плохом состоянии и в настоящее время неисправны, потому что нет средств на запчасти. Место захода оборудовано только некоторыми радарными установками для берегов Артем и Апшерон. Но для такого типа судоходства нужно хорошее радарное оборудование и обученный навигатор.

2.3 Управление порта

Служба портового управления находится на первом этаже административного здания с ограниченным обзором. Операции по разгрузке в порту происходят днем и ночью. Один сотрудник постоянно дежурит, а всего выполняют свои обязанности пять слабо обученных сотрудника.

Оборудование для портового управления старое и в неудовлетворительном состоянии. Радарных установок для навигационного наблюдения и управления нет. В порту нет декодера GMDSS VHF и бинокля, лишь одна старая рация, телефон.

Сегодня порт Дубенди не может удовлетворять навигационным потребностям безопасности судоходства и может стать причиной корабельных аварий.

2.4 Гавань

Глубина порта – 8-9 м.

Расстояние диаметром 2 кабельтовых позволяет судам разворачиваться.

Заход в гавань в темное время разрешен, но сопряжен с трудностями. Лоцманов нет.

В порту 5 причалов и 8 пунктов для нефтеперегрузочных операций. Также есть дополнительная площадь для таких судов, как буксиры, топливозаправщики и природоохранные суда.

Три причала - №№ 1, 2 и 5 предназначены для сырой нефти, номер 3 для бензина, керосина, дизеля и т. д. Причал № 4 определен для заправки топливом. Причал № 4 в настоящее время не используется для разгрузочных операций, потому что насосная станция и трубы сломаны.

Для заправки топливом (4) существует один резервуар на 2 800 тонн, один на 800 тонн дизеля и 2 резервуара вместимостью 100 каждый для смазочных веществ.

Причал № 3 временно не используется, потому что он в нерабочем состоянии. На причале № 3 имеется 38 резервуаров вместимостью 5 000 тонн каждый, общая вместимость – 190 000 тонн.

Владельцем нефтяной базы является одна государственная компания.

Причалы № 1, 2 и 5 имеют ограничения для судов максимальной осадки 6,25 м. Крупные танкеры грузоместимостью 11,525 т и максимальной осадкой 11,20 м могут быть загружены только до 8 000 тонн. Определить, находятся ли в рабочем состоянии причалы 2 и 5, не удалось. Оба причала в весьма неудовлетворительном состоянии. Можно предположить, что они также не работают.

На терминале работают 32 рабочих, 5 служащих для портового контроля и 2 для управления, всего – 39 человек.

Сейчас они разгружают 220 000-250 000 т. Работая на полную мощность, причал № 1 может принимать до 100 судов каждый месяц при разгрузочной мощности примерно 800 000 т.

В Дубенди производится только разгрузка нефти.

Все суда имеют флаг Азербайджана. В советское время многие российские корабли заходили в Дубенди.

Обычные операции в районе между Актау и Дубенди выполняются с сырой нефтью тенгизского месторождения в Казахстане. В последние 3 месяца только 2 судна пришли из Туркменистана. Качество тенгизской нефти хорошее, лишь с малой долей парафина, что означает, что примесей нет и нагрев не требуется.

Для разгрузки 8 000 тонн необходимо 8-10 часов. Каждый месяц производится разгрузка 40-50 танкеров.

Территория в целом находится в очень плохом состоянии.

Изоляция труб и резервуаров старая, частично вышедшая из строя и не подвергающаяся обслуживанию. Состояние причалов также неудовлетворительное. Некоторые сваи имеют много трещин. Нельзя открыть клапаны противопожарной системы, пломбы сорваны.

Стальная конструкция между бетонными частями крана покрыта ржавчиной, повреждена и не обслуживается.

Нет мотивации персонала. Причинами является нехватка инструментов, низкая зарплата и опасность работы на территории. Кроме того, они боятся потерять работу и проявляют непонимание в отношении коррупции.

2.5 Дополнительные услуги

Топливозаправщик “Суша” 4 643 тдв и возможностью взять на борт 4 420 т груза, длиной 123, постройка – 1996 г., получает все необходимое для соответствующих операций в Дубенди на нефтеперерабатывающем заводе в бакинском заливе.

Судно “Дельфин” собирает отходы, стоки и нефтяную воду. Эти продукты оно доставляет в специальные автоцистерны и грузовики. Производится сортировка нефтяной воды и нефть перерабатывается в новые нефтепродукты.

Нефтяная база имеет 6 установок по 20 000 тонн каждая и 8 установок по 5 000 тонн каждая, всего – 160 000 тон сырой нефти. Для борьбы с пожаром и загрязнением нефтью на нефтяной базе работает специальная бригада. Оборудование работает на воде и пене.

Для борьбы с нефтяным загрязнением есть плавучий бон, специальная емкость и другие материалы, а химикатов нет.

В Дубенди нет помещений и объектов для ремонта и обслуживания. Есть только плавучий кран мощностью 25 тонн для ремонта мола и кранцев.

3 Порт Туркменбаши – условия навигации

Порт Туркменбаши в Туркменистане расположен на восточном берегу Каспийского моря, как раз напротив Баку. Координаты – 40°01' N, 52°58'E. Расстояние от порта Баку до места захода бухты Туркменбаши примерно 150 морских миль.

Зайдя в бухту, корабли должны пройти между полуостровом и островом. Перед этим входом справа и слева обломки 5 небольших судов. После захода суда должны пройти 8,4 морских миль по курсу 32,8 градусов. Между боковыми отметками 17 и 19 они должны поменять курс на 339,4 градусов. Последний буй № 32, находится в 3,2 морских миль от буя № 19. Для того чтобы войти на нефтяной терминал Туркменбаши, курс должен быть изменен у буя № 28 направлен на курс 58,2 градуса. Расстояние от буя № 28 до нефтяных пристаней меньше 3 морских миль. Расстояние между 19 и 28 1,5 морских миль.

Место захода и каналы углублены до 7 м и имеют ширину только 1 кабельтов. В районах изменения курса и пересечения, навигационный канал углублен на ширину 2 кабельтовых. В этих районах 2 корабля могут разойтись без каких-либо проблем. Глубина бухты в зоне проведения углубительных работ составляет 2-3,5 м.

Ширина канала в зоне работы землечерпалки ограничена до 0,75 кабельтовых, а глубина канала – 7 м. Перед причалами имеются районы диаметром 2 кабельтовых, что дает возможность судам развернуться. Осадка в зоне причаливания менее 7 м. Ограничение на осадку судна – 5 м.

Каспийская судоходная компания имеет 5 типов танкеров, Соответственно, 2 самых больших типа не могут быть загружены на свою полную мощность.

Тип №	Вместимость груза, тонн	Осадка в метрах
1	11 525	8,00
2	6772,3	5,3
3	5 138	4,5
4	4 600	4,15
5	4,420	4 23

В настоящее время дноуглубительные работы не проводятся, т. к. из-за высокого уровня воды это не является необходимостью. Последний раз, дноуглубительные работы проводились в 1990 году, и землечерпалка пришла из Баку.

Направляющие огни и бакен в очень плохом состоянии. Некоторые из них не работают.

Буи также в очень плохом состоянии. Они хорошо закреплены, но многие лампы и солнечные батареи разбиты. Более того, большое количество верхних сигналов и радарных отражателей не работают. Капитан порта сказал, что 20-25% огней никогда не сигналили, а 25% радарных рефлекторов отключены. Из-за коррозии, зеленые и красные буи выглядят похожими. Кроме того, номера буйев частично не читаются.

Буи и направляющие огни находятся в распоряжении капитана порта. Обслуживание проводится на судоверфи.

Нет лоцманской службы.

Государство является владельцем флота и всех портовых объектов. Погрузочно-разгрузочные работы производятся круглосуточно.

Морские администрации, включая капитана порта, насчитывают 10 человек.

Центр управления порта является и центром поисково-спасательных работ. На этой станции всегда дежурят 2 оператора. Всего имеется 6 операторов. Они слабо обучены, и только капитан порта имеет высшее морское образование.

Обязанностью операторов является отдавать приказы, помогать советом и помощью судам в порту и в рейсе. Но радарное наблюдение невозможно, потому что Центр управления порта не имеет радарного оборудования. Станция расположена на 1 этаже старого здания около порта и имеет ограниченный обзор порта и зоны бухты. В распоряжении операторов имеется только старое оборудование VHF и телефон, но нет ни декодеров GMDSS VHF, ни биноклей. Из операторов, некоторые обучались INMARSAT в Санкт-Петербурге, но у них нет оборудования.

Прибытие и убытие в темное время суток допускается, хотя нет лоцманской службы.

Согласно портовым положениям, в порту и на канале запрещены работы, когда скорость ветра превышает 17 м/сек, без каких-либо исключений.

В течение 75-90 дней, что составляет примерно 20-25% ежегодно, не производится никаких работ. Проблемой здесь является не сухогрузные суда или танкеры. Проблемой являются паромы с осадкой 4-4,5 м, высотой надводного борта более 3,2 м, верхней конструкцией до 155 м. Во время сильного

ветра паромы плывут как пузыри, когда они идут на малой скорости. Чтобы управлять судном в навигационном канале, требуется минимальная скорость 10 узлов. С другой стороны, при скорости более 4 узлов специальные суда оказывать помощь не могут.

Каждый месяц примерно 50 танкеров и 10-12 сухогрузов заходят в порт в летний период. В зимний сезон в порт заходят всего 4 сухогруза и 30 паромов из России и Азербайджана.

В порту 2 буксира, один – 800 л/с, а другой – 1200 л/с. Для получения помощи буксира, суда должны заплатить US\$ 400 по основной ставке, а также US\$ 50 за каждый час.

В распоряжении имеется 2 небольшие лодки, одна – 150 л/с, а другая – 350 л/с.

Также имеется небольшое судно для сбора отходов и одно для воды, загрязненной нефтью и стоками.

Отсутствует топливозаправщики и суда-пожарники.

В порту и в районе паромного терминала нет мусорных контейнеров.

В порту нет оборудования для борьбы с загрязнением нефтью.

4 Порт Актау – условия навигации

Порт Актау расположен в Казахстане, на северо-восточном берегу Каспийского моря, координаты – 43°41' N, 51°06'E. Расстояние от порта Баку до места захода в Актау примерно 235 морских миль.

Морской торговый порт Актау – единственный международный морской порт республики Казахстан, имеющий сообщение с Россией, Туркменистаном, Ираном и Азербайджаном. Порт расположен на полуострове Мангышлак. Порт был основан в 1963 году и до сих пор находится в стадии реконструкции.

Портовые работы осуществляются круглосуточно, включая праздничные дни.

Преобладающий ветер в этом регионе – северо-западный, он достигает 30 м/с.

2 зоны причаливания находятся вне канала для захода. Одна предназначена для танкеров, 4 морские мили от Актау, а вторая для сухогрузов и рыболовецких судов, 2,5 миль от Актау.

Канал для захода углублен примерно на 8 и допускает максимальную осадку 6,25 м и очистку под килем 1,5 м, что является необходимым условием требований страхования. Ширина этого канала – 0,7 кабельтовых. В зоне изменения курса навигационный канал углубляется до ширины 1,4 кабельтовых. Глубина бухты в зоне дноуглубительных работ – 4-7 м.

Место захода находится на расстоянии 1,5 морских миль от углубляемого навигационного канала. После прохождения этого бугра суда должны проплыть 1,8 морских миль курсом 101,6 градусов. Чтобы войти в порт они должны изменить курс до 156 градусов.

Ширина при входе в порт между волнорезом и старым нефтяным пирсом – 1,2 кабельтовых. Напротив причалов находится зона диаметром 2,2 кабельтовых, позволяющая судам развернуться.

Буи в канале для захода окрашены соответствующим образом и оснащены верхними метками, огнями, накопителями солнечного света и радарными отражателями. Необходимо отметить, что буи не пронумерованы. Все эти боковые знаки хорошо закреплены. Все находится в очень хорошем состоянии.

Бакены у входа в порт, расположенные у старого нефтяного терминала и волнореза, находятся в плохом состоянии, но в ночное время подают сигналы.

Вопрос обслуживания буев находится под контролем капитана порта. Обслуживание производится в портовой мастерской.

Маяк расположен на крыше жилого здания в жилой зоне на побережье Актау. Кажется, что он находится в хорошем состоянии.

В настоящее время проводятся дноуглубительные работы, поскольку 30% территории порта не имеет требуемой глубины до 8 м.

Заместитель капитана порта сказал, что выходцы из Турции установили оборудование DGPS. Но до сих пор оно не работает достаточно хорошо, поступает много жалоб.

Центр управления порта также является поисково-спасательным центром. На этой станции всегда дежурят 2 оператора. Сотрудники имеют низкую квалификацию. Обязанностью оператора является давать указания, помогать советом и оказывать помощь судам в порту и в рейсе. Но радарное наблюдение невозможно, т. к. радарного оборудования нет. Станция расположена на 1 этаже нового административного здания на территории порта и имеет ограниченный обзор порта и зоны бухты. В распоряжении операторов имеется старое оборудование VHF, средневолновое оборудование, уловитель бедствий, работающий на частоте 2182 кГц, азбука Морзе и телефон. Нет ни декодера GMDSS VHF, ни биноклей. Начальник отдела связи и навигации сказал, что порт получит и установит оборудование GMDSS в регионе А 2 в ближайшее время. Это оборудование уже прибыло в порт.

Прибытие и убытие в темное время суток допустимо. Лоцманской службы нет, но буксировка обязательна. Осадка у причалов менее 6,3 м. Имеется одно буксирное судно "ХОВСАН-5", построенное в 1987 году, с 2 двигателями мощностью 840 л/с каждый. Оборудование старое, но работающее.

2 небольших судна для сбора мусора, замасленной воды и стоков также имеются в распоряжении. Все эти вспомогательные суда находятся на очень низком уровне и, вероятно, не имеют класса.

Нет топливозаправщиков и судов пожаротушения.

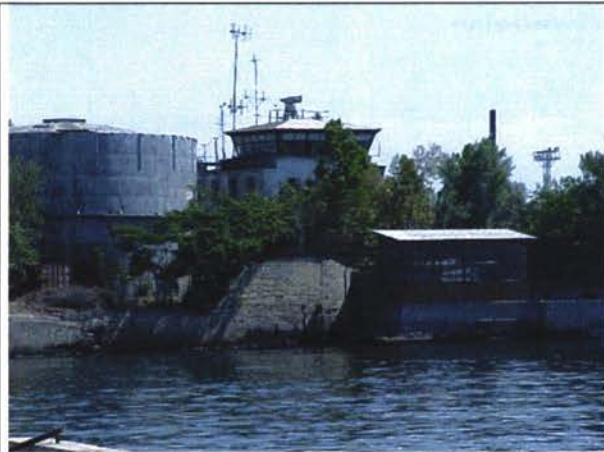
Для борьбы с пожаром используется вода и пена. Судно "Радуга" для сбора мусора, стоков и замасленной воды оборудовано монитором. Для борьбы с загрязнением нефтью есть нефтефильтры; химикатов нет. Для борьбы с загрязнением нефтью на берегу имеется только песок. Нет специальных нефтефильтров, нефть поступает прямо в дренажную систему, а затем в портовые воды.

Мост с трубопроводом к нефтяным причалам 9 и 10 только частично защищен волнорезом. Этот волнорез должен быть на 2 м выше. Во время сильного ветра волны могут поступать почти в полную силу. Это опасно при работе судов в порту.

Старый пирс у волнореза в настоящее время не используется.

Бакинский Порт

- Фотографии
- План Порта



Вид с причала №9 на порт и береговой контроль. Цистерна с водой для борьбы с пожаром



Радарный контрольный центр порта и прибрежной площади.



Радио комната с Радарного контрольного центра порта и прибрежной зоны, только VHF, без GMDSS



Антенна для 3 и 10 см радара с Радарного контрольного центра порта и прибрежной зоны.



Вид с Радарного контрольного центра над портом и прибрежной зоной на плавающий цех



Вид на Радарный контрольный центр порта и прибрежную зону с цистернами с водой для снабжения порта и борьбы с пожаром.



Судно для сбора мазута и мусора.



Контрольное судно для порта и бухты, без радарных принадлежностей.



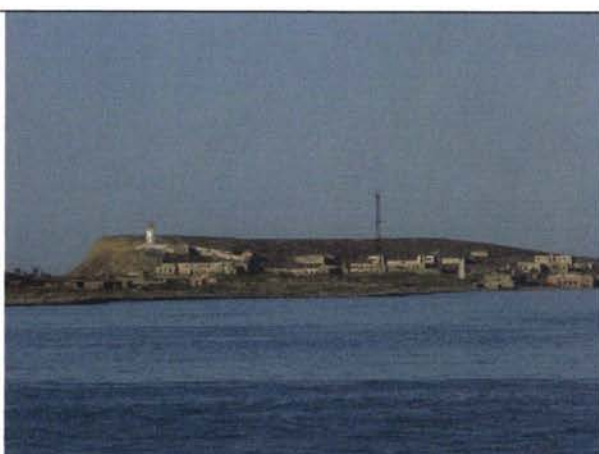
Контрольное судно для порта и бухты, без радарных принадлежностей



Буксирное судно и буй.



Снабжающее судно с оборудованием для борьбы с огнём.



Вид при приближении к Баку

Дубендинский Нефтяной Терминал

- Фотографии -



Вывеска Абшеронского Нефтяного Терминала.



Вид с Административного Здания на резервуары с водой и дорогу ведущую к пирсам 1, 2 и 5.



Вид с Административного Здания на пирсы 1, 2, 5 и цистерны



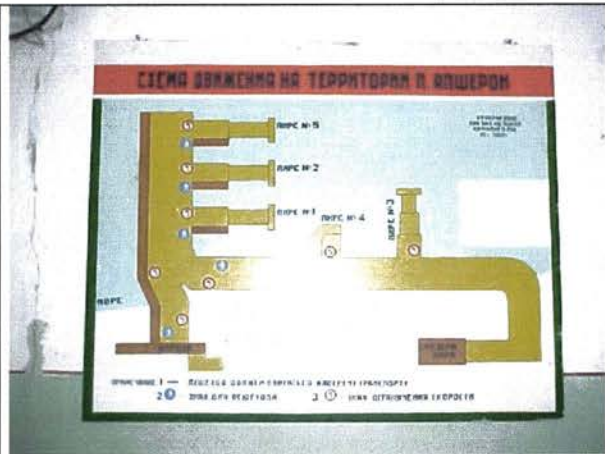
Вид с Административного Здания на пирсы 3 и 4, на плавающий кран с мощностью 25 тонн и область с цистернами.



Вид с Административного Здания на пирс 3 и причал 4



Вид с Административного Здания на нефтяные цистерны находящиеся в плохом состоянии.



План Терминала



Система клапанов для трубопроводов.



Система борьбы с пожаром на пирсе 1, без водного снабжения, изолирующий слой частично нарушен или испорчен, трубопроводная арматура поворачивается с большим усилием, шланг и насадка не имеются



Трубопровод от берега до пирса 1, 2 и 5 для борьбы с огнём.



Трубопровод и система борьбы с пожаром на пирсе 1, без водного снабжения, изолирующий слой частично нарушен или испорчен, трубопроводная арматура поворачивается



Трубопровод с пирса 1, 2 и 5 до берега с электрическим кабелем

Приложение:

Оборот нефти в нефтяном порту Дубенди
Март/Апрель 2000

Оборот нефти на Апшероне (Дубенди) Азербайджан, Март 2000

№	Наименование Судна	Дата	Номинация	Количество	Происхождение груза	Транзит	Каботаж	Порт Отправки	Количество во Пирсов	Владелец Груза
1	Бункиров-4	01.03.00	Дизель	2398			2398		I	АРНК
2	Нафталан	02.03.00	Нефть	4921	Туркм.	4921		Алача	I	Касптранс
3	Г. Мамедов	03.03.00	Нефть	7932	Тенгиз	7932		Актау	I	Касптранс
4	Г. Асланов	04.03.00	Нефть	8000	Тенгиз	8000		Актау	I	Касптранс
5	Шамхор	05.03.00	Нефть	7896	Тенгиз	7896		Актау	I	Касптранс
6	Апшерон	07.03.00	Нефть	6133	Тенгиз	6133		Актау	I	Касптранс
7	Г. Мамедов	07.03.00	Нефть	7945	Тенгиз	7945		Актау	I	Касптранс
8	Мехмандаров	09.03.00	Нефть	4861	Туркм.	4861		Алача	I	Касптранс
9	К. Хусейнов	09.03.00	Дизель	4636			4636	Баку	III	Азеройл
10	Г. Асланов	09.03.00	Нефть	7896	Тенгиз	7896		Актау	I	Касптранс
11	Ленкорань	10.03.00	Нефть	6096	Тенгиз	6096		Актау	I	Касптранс
12	Шамхор	10.03.00	Нефть	7917	Тенгиз	7917		Актау	I	Касптранс
13	Гусейнов	10.03.00	Дизель	3274			3274	Апшерон	III	Азеройл
14	С. Вургун	13.03.00	Нефть	4826	Туркм.	4826		Алача	I	Азеройл
15	Г. Мамедов	15.03.00	Нефть	7937	Тенгиз	7937		Актау	I	Касптранс
16	А. Байрамов	15.03.00	Нефть	6162	Тенгиз	6162		Актау	I	Касптранс
17	Г. Асланов	16.03.00	Нефть	7865	Тенгиз	7865		Актау	I	Касптранс
18	М. Азизбеков	16.03.00	Нефть	6617	Туркм.	6617		Окарем	I	Касптранс
19	Ленкорань	19.03.00	Нефть	6101	Тенгиз	6101		Актау	I	Касптранс
20	Астара	19.03.00	Нефть	6232	Тенгиз	6232		Актау	I	Касптранс
21	Араз	20.03.00	Нефть	6678	Бузач	6678		Актау	I	Касптранс
22	Г. Мамедов	20.03.00	Нефть	7942	Тенгиз	7942		Актау	I	Касптранс

№	Наименование Судна	Дата	Номинация	Количество	Происхождение груза	Транзит	Каботаж	Порт Отправки	Количество во Пирсов	Владелец Груза
23	Г. Асланов	21.03.00	Нефть	7916	Тенгиз	7916		Актау	1	Касптранс
24	Хазар	20.03.00	Нефть	6579	Бузач	6579		Актау	1	Касптранс
25	Апшерон	22.03.00	Нефть	6134	Тенгиз	6134		Актау	1	Касптранс
26	Ленкорань	22.03.00	Нефть	6083	Тенгиз	6083		Актау	1	Касптранс
27	М. Азизбеков	23.03.00	Нефть	6182	Тенгиз	6182		Актау	1	Касптранс
28	Г. Мамедов	24.03.00	Нефть	7880	Тенгиз	7880		Актау	1	Касптранс
29	Гянджа	24.03.00	Нефть	6169	Тенгиз	6169		Актау	1	Касптранс
30	Араз	25.03.00	Нефть	6561	Бузач	6561		Актау	1	Касптранс
31	Г. Асланов	25.03.00	Нефть	7894	Тенгиз	7894		Актау	1	Касптранс
32	Мехмандаров	26.03.00	Нефть	4861	Туркм.	4861		Алача	1	Касптранс
33	А. Байрамов	26.03.00	Нефть	6157	Тенгиз	6157		Актау	1	Касптранс
34	Апшерон	28.03.00	Нефть	6846	Бузач	6846		Актау	1	Касптранс
35	Ленкорань	28.03.00	Нефть	6130	Тенгиз	6130		Актау	1	Касптранс
36	Г. Мамедов	29.03.00	Нефть	7924	Тенгиз	7924		Актау	1	Касптранс
37	Г. Асланов	30.03.000 0	Нефть	7912	Тенгиз	7912		Актау	1	Касптранс
	Всего			241493		231185	10308			

Оборот нефти на Апшероне (Дубенди) Азербайджан, Апрель 2000

№	Наименование Судна	Дата	Номинация	Количество	Происхождение груза	Транзит	Каботаж	Порт Отправки	Количество Пирсов	Владелец Груза
1	Астара	01.04.00	Нефть	5995	Тенгиз	5995		Актау	I	Касптранс
2	Г. Мамедов	02.04.00	Нефть	7794	Тенгиз	7794		Актау	I	Касптранс
3	Г. Асланов	04.04.00	Нефть	7808	Тенгиз	7808		Актау	I	Касптранс
4	Хазар	04.04.00	Нефть	6088	Тенгиз	6088		Актау	I	Касптранс
5	Гянджа	05.04.00	Нефть	6018	Тенгиз	6018		Актау	I	Касптранс
6	С. Вургун	06.04.00	Нефть	4891	Туркм.	4891		Алача	I	Касптранс
7	Г. Мамедов	07.04.00	Нефть	7796	Тенгиз	7796		Актау	I	Касптранс
8	Нафталан	07.04.00	Нефть	4680	Туркм.	4680		Окарем	I	Касптранс
9	Гобустан	08.04.00	Нефть	4670	Туркм.	4670		Окарем	I	Касптранс
10	Г. Асланов	08.04.00	Нефть	7790	Тенгиз	7790		Актау	I	Касптранс
11	Г. Гусейнов	08.04.00	Дизель	4516			4516	Баку	III	Азеройл
12	Араз	09.04.0	Нефть	6088	Тенгиз	6088		Актау	I	Касптранс
13	М. Азизбеков	09.04.00	Нефть	6483	Туркм.	6483		Окарем	I	Касптранс
14	А. Байрамов	10.04.00	Нефть	6081	Тенгиз	6081		Актау	I	Касптранс
15	Г. Мамедов	11.04.00	Нефть	7862	Тенгиз	7862		Актау	I	Касптранс
16	Ленкорань	12.04.00	Нефть	6495	Туркм.	6495		Окарем	I	Касптранс
17	Г. Гейдаров	14.04.00	Нефть	4725	Туркм.	4725		Алача	I	Касптранс
18	Г. Асланов	14.04.00	Нефть	7995	Тенгиз	7995		Актау	I	Касптранс
19	Астара	14.04.00	Нефть	6199	Тенгиз	6199		Актау	I	Касптранс
20	Апшерон	15.04.00	Нефть	6563	Туркм.	6563		Окарем	I	Касптранс
21	Хазар	15.04.00	Нефть	6058	Тенгиз	6058		Актау	I	Касптранс
22	Г. Салимов	16.04.00	Нефть	4544	Туркм.	4544		Окарем	I	Касптранс
23	Г. Мамедов	16.04.00	Нефть	7902	Тенгиз	7902		Актау	I	Касптранс

№	Наименование Судна	Дата	Номинация	Количество	Происхождение груза	Транзит	Каботаж	Порт Отправки	Количество Пирсов	Владелец Груза
24	Гянджа	16.04.00	Нефть	6626	Туркм.	6626		Окарем	1	Касптранс
25	Г. Асланов	18.04.00	Нефть	7882	Тенгиз	7788		Актау	1	Касптранс
26	М. Азизбеков	19.04.00	Нефть	6606	Туркм.	6606		Окарем	1	Касптранс
27	Ленкорань	19.04.00	Нефть	6089	Тенгиз	6089		Актау	1	Касптранс
28	Г. Мамедов	20.04.00	Нефть	7943	Тенгиз	7943		Актау	1	Касптранс
29	Хазар	21.04.00	Нефть	6031	Тенгиз	6031		Актау	1	Касптранс
30	Г. Асланов	21.04.00	Нефть	7909	Тенгиз	7909		Актау	1	Касптранс
31	А. Байрамов	22.04.00	Нефть	6152	Тенгиз	6152		Актау	1	Касптранс
32	Гянджа	23.04.00	Нефть	6643	Туркм.	6643		Окарем	1	Касптранс
33	Апшерон	24.04.00	Нефть	6024	Тенгиз	6024		Актау	1	Касптранс
34	Г. Мамедов	25.04.00	Нефть	7935	Тенгиз	7935		Актау	1	Касптранс
35	Г. Асланов	26.04.00	Нефть	7856	Тенгиз	7856		Актау	1	Касптранс
36	М. Азизбеков	27.04.00	Нефть	6460	Туркм.	6460		Окарем	1	Касптранс
37	Хазар	28.04.00	Нефть	6090	Тенгиз	6090		Актау	1	Касптранс
38	Гянджа	28.04.00	Нефть	6586	Туркм.	6586		Окарем	1	Касптранс
39	А. Бакиханов	28.04.00	Нефть	4783	Туркм.	4783		Алача	1	Касптранс
40	А. Байрамов	29.04.00	Нефть	6189	Тенгиз	6189		Актау	1	Касптранс
41	Ленкорань	30.04.00	Нефть	6048	Тенгиз	6048		Актау	1	Касптранс
	Всего			265056		260540				

Порт Туркменбаши

- Фотографии -



Разрушения при приближении к каналу Туркменбаши



Разрушения при приближении к каналу Туркменбаши.



Подход к каналу Турменбаши.



Буй без радарного рефлектора, цвет неузнаваемый - должен быть зелёным или чёрным.



Буй без радарного рефлектора, цвет неузнаваемый, должен быть красным.



Оборудования Головного офиса Порта.

Порт Актау

- Фотографии
- План
- Расположение



Буксирное судно "ХОВСАВ-5" помогает парому



Трубопровод к нефтяному терминалу с волнорезами с юга



Гидромонитор для воды и пены на корабле "Радуга" используемый для сбора мусора сточных вод и нефти с поверхности воды,



Левая сторона входа в порт, старый нефтяной терминал.



Фарвартер буя с радарным рефлектором, с солнечным и световым коллектором



Правая сторона входа в порт, конец волнореза.



Западная часть волнореза



Правая сторона буя с радарным рефлектором, солнечным и световым коллектором



Контрольный центр порта с радио оборудованием.



Оператор в Контрольном Центре Порты с ключом Морзе и радио оборудованием.



Маяк в Актау

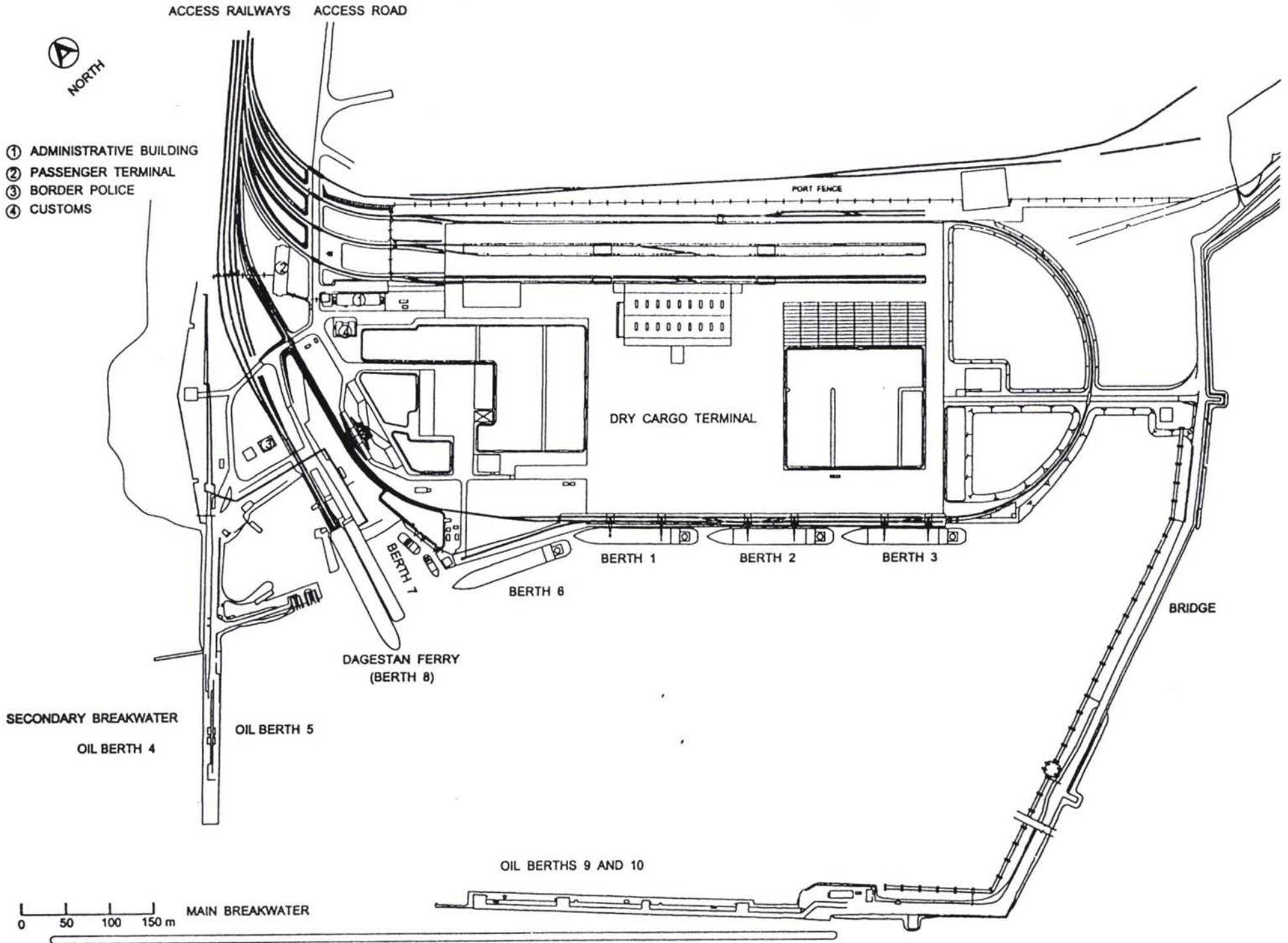


Побережье Актау

ACCESS RAILWAYS ACCESS ROAD



- ① ADMINISTRATIVE BUILDING
- ② PASSENGER TERMINAL
- ③ BORDER POLICE
- ④ CUSTOMS



General Layout of Aktau Port

Приложение: 5

Отчеты об обследовании трёх судов Каспийской судоходной компании

Отчет об обследовании теплохода MV “Меркурий 2” Каспийской судоходной компании

1 Теплоход "Меркурий 2" -

основные характеристики судна:

Регистрационный номер.	843681
Номер в Российском Морском судоходном Регистре	98.0188.140
Номер в IMO (международной морской организации).	8212556
Тип судна	пассажирский, "ро ро" (т.е. нос откидывается на берег и туда можно заехать на а/м, загрузить груз)
Порт приписки	г. Баку
Владелец судна	Каспийская судоходная компания
Год постройки	1984
Место постройки	Югославия
Верфь	
Дата закладки киля	29 сентября 1983
Флаг	Республика Азербайджан
Позывной	4JJA
Минимальное количество человек в команде	15 (безопасная комплектация личного состава), на борту от 40 до 44
Допустимое количество пассажиров	137
Длина / Пункт 2(8)	147,00 м
Длина всего	154,50 м
Ширина	17,50 м
Ширина всего	18,30 м
Глубина	13,45 м
Свободный борт	3.281 мм
Осадка	4,20 м
Валовая вместимость	11.450
Чистая регистровая вместимость	3.435
Собственный вес	3.985
Вместимость фургонов-платформ	28 стандартных фургонов-платформ
Двигатель:	2 двигателя внутреннего сгорания, полная энергетическая производительность 8 700 кВт
Категория судна	Пассажирский теплоход, тип Ро-Ро Русского Морского Судоходства

1.1. Перечень имеющихся в наличии Сертификатов

Сертификат Классификации судна

Пассажирский теплоход / тип ро – ро

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром
Дата издания Сертификата: 09 июля 1998, г. Стамбул
Сертификат действителен до: 26 марта 2003

Сертификат безопасности пассажирского судна

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром
Дата издания Сертификата: 30 июня 1999, г. Баку
Сертификат действителен до: 31 июля 1999 !!!

Международный Мерительный Сертификат

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром
Дата издания Сертификата: 13 марта 1998, г. Баку
Сертификат действителен до: нет записи; обычно срок действия такого Сертификата 5 лет

Международный Сертификат Ватерлинии

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром
Дата издания Сертификата: 09 июля 1998, г. Стамбул
Сертификат действителен до: 26 марта 2003

Русский Сертификат, только на русском языке

Сертификат готовности

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром
Дата издания Сертификата: 09 июля 1998, г. Стамбул
Сертификат действителен до: 6 марта 2003

Сертификат включает в себя:

Сертификат безопасности пассажиров

"MARPOL", включая сточные воды и мусор

Срок действия до: 01.02.1999!

Радио оборудование нужно заменить на оборудование GMDSS.

(Копия этого Сертификата находится где-то на территории пассажирской части судна)

Сертификат безопасного управления

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром
Дата издания Сертификата: ноябрь 1997, г. Баку
Сертификат действителен до: ноябрь 2002

1.1 Отчет по результатам обследования теплохода "Меркурий 2"

1.1.1 Общие соображения

Капитаном судна является г-н Джафарага.

Сведения для вышеуказанного отчета были получены благодаря изучению Сертификатов, проведению бесед с личным составом судна, а также во время путешествия на борту теплохода.

Настоящее судно "Меркурий 2" относится к типу пассажирских теплоходов с системой "ро-ро", т/х имеет в наличии только один трюм, какие-либо поперечные или продольные переборки отсутствуют. Грузовые операции осуществляются при помощи кормовой откидной створки, которая регулируется гидравлическим путем, также для этого необходима покатая погрузочная платформа, установленная на берегу. Вместимость т/х - 28 стандартных фургонов-платформ и 137 пассажиров.

Судно было построено для Каспийской Судоходной Компании для осуществления торговой деятельности в пределах Балтийского моря. В течении нескольких лет т/х ходил под флагом Кипра с заходом в такие города, как Киль, Калининград, Рига, Ленинград. Позже, этот т/х через реки и каналы С Петербурга попал в Каспийское море. Чтобы осуществить такой переход, с судна пришлось удалить верхнюю часть надстройки.

1.1.2 Результаты наблюдений и проведения бесед на борту т/х:

Весь офицерский состав судна имеет соответствующие лицензии, которые признаются действительными большей частью во всем мире. В то время, когда наш консультант находился на борту т/х, вахтенный офицер получил сообщение об ошибках GPS и ECDIS с номером ошибки. Это вызвало у него затруднения, и он продолжал осуществлять навигацию судна только с помощью радара. Он не смог посмотреть в инструкции, что нужно сделать или попробовать перезапустить механизм.

На мосту установлены 3-хсантиметровые радиолокаторы (х-лучи). Два из них (Kelvin Hughes и Racal Decca) имели неисправность и не работали, а третий (Racal Decca 2490, ARPA) - хоть и работал, но был неправильно установлен, со слишком большим коэффициентом усиления и неправильным тоновым режимом.

1.1.3 Безопасность

Списки личного состава не были вывешены на видном месте, как того требуют международные правила безопасности; что касается спасательных шлюпок, эти инструкции были помещены с внешней стороны в непосредственной близости от самих шлюпок.

В своем распоряжении т/х имеет всего 2 спасательные шлюпки из синтетического материала, каждая - вместимостью на 55 человек. Общее состояние шлюпок и гравитационных шлюпбалок на первый взгляд хорошее, но, совершенно очевидно, что эти лодки ни разу не накачивали за последние несколько лет. Провода и лебедки были покрыты жирной смазкой, причем сама смазка была твердой и высохшей.

На верхней палубе расположены 8 спасательных плотов, по 4 с каждой стороны т/х, производства немецкой фирмы "Continental/Messerschmitt". Каждый вмещает в себя 25 человек. Согласно правилам Международной Морской Организации, каждый год уполномоченная фирма должна эти плоты обследовать, заменить продовольственный паек и повторно упаковать плот всем необходимым. Однако, последнее обследование плотов было проведено больше 3-х лет назад, в январе 1997. Необходимые инструкции к спасательным плотам и руководство к гидравлическим модулям не были

вывешены где положено. Подъемные краны для спасательных плотов находятся в довольно плохом состоянии. Подъемный кран правого борта, казалось, был в рабочем состоянии, но провода подъемного крана левого борта были сильно покрыты ржавчиной и запутаны. Рулевое устройство кранов было покрыто старой краской и, вероятнее всего, им невозможно управлять без каких-то дополнительных приспособлений.

Из всех спасательных буюв с автоматически зажигающимися огнями, восемь были проверены Консультантом - ни один из них не работал. Вообще, все спасательные буюы были в очень плохом состоянии - в некоторых местах поверхность была разбита, вода просачивалась внутрь, на некоторых название судна и порт приписки едва читались.

Спасательные жилеты в кабинах были осмотрены и найдены в хорошем состоянии и порядке.

Схемы пожарной безопасности и план эвакуации были вывешены в коридоре, где проходят пассажиры. Схемы были изготовлены в Гамбурге фирмой "Bartels and Lüders", но к сожалению, дата составления схем была не видна.

Гидранты, сопла, пожарные рукава были тщательно проверены, часть из них была в плохом состоянии. Особенно это касалось резиновых прокладок в гидрантах - они или отсутствовали, или были изношены и выглядели пористыми. Гидранты и выступы сцепления едва обладали подвижностью или вообще не двигались. переносные огнетушители в последний раз проверялись компанией "Атланта", Турция, в июне 1996 года. Судя по внешнему виду, они в хорошем состоянии и пригодны к использованию.

Дымовой, пожарный и тепловой сигнализаторы были в хорошем рабочем состоянии.

То же самое можно сказать про систему сигналов тревоги.

Основная система пожаротушения в последний раз проверялась фирмой Arling Control / Lynköping, Sprinkler Service AB в июне - июле 1995, итоги проверки:

Пожарные заслонки в вентиляционной системе в некоторых местах не работали, сетка была частично повреждена.

Часть системы аварийного освещения, расположенная на пассажирских палубах, нельзя было использовать по назначению - некоторые розетки были сломаны, часть проводов не подсоединена.

В коридорах, расположенных снаружи, многие кабельные провода не были как следует прикреплены к потолку.

Подъемные краны, расположенные перед лодками, находились в очень плохом состоянии, особенно тот кран, который находился на левом борту - он вообще не работал, провод был разломан, и погрузочный крюк отцеплен. Устройство управления было покрыто краской и явно не использовалось.

Все швартовые были в плохом состоянии.

Система сходней находилась в хорошем состоянии, хотя веревки поручней не были закреплены как следует, а также отсутствовало приспособление с передвижным поручнем.

Мусорные отходы с камбуза, ресторана, кают не были переправлены на берег в Актау. Когда Инспектор сел на борт судна в Актау, примерно половина кубического метра мусора хранилась

на корме верхней палубы. Два специально предназначенных для мусора пластиковых контейнера были вычищены и не использованы. На следующее утро, когда судно уже вышло в море, мусор куда-то исчез. В течении дня мусор опять накопился. В портах Актау и Баку существует возможность отправить мусорные отходы на берег, но при этом, судно должно оплатить эту услугу, поэтому, скорей всего, мусор нелегально был сброшен в открытое море.

После выхода в море, дым обеих выхлопных труб главного двигателя был сначала черного цвета, потом, примерно через 5 часов работы, дым постепенно стал серого цвета, а затем - почти прозрачным. Это показывает, насколько плохого качества было горючее, а также совершенно очевидно, что назрела необходимость урегулирования и дополнительного обслуживания этого механизма.

1.1.4 Подводя итоги обследования судна:

Этот 16-летней давности теплоход находится в очень плохом состоянии. Качественно покрашена только внешняя сторона корпуса, в остальных местах ржавчина везде закрашена краской. Палубы не выкрашены как следует. Боцман сообщил, что команда не заинтересована работать добросовестно из-за низкой заработной платы. Сам он получает в месяц только 100 долларов, поэтому соответственно от команды нельзя ожидать большого рвения выполнять свои обязанности как следует.

Для того, чтобы прийти из Актау, теплоходу требуется 20 часов. На борту было всего примерно 100 пассажиров и 3 а/м. Средняя цена за билет составляет 40 долларов США. Всего несколько пассажиров посетили ресторан. Большинство запаслись своей провизией и обедали в своих каютах или на палубе. В каютах отсутствовали мусорные ведра. Остатки пищи, бумаги и ненужные изделия из пластмассы пассажиры выкидывали прямо за борт.

Качество обслуживания как в каютах, так и в ресторане не соответствовало международным стандартам. В каютах, предоставленных пассажирам, отсутствовали такие необходимые вещи, как постельное белье, полотенца, туалетная бумага. Когда Консультант прибыл на борт судна, скатерти на столах в ресторане были уже загрязнены и не менялись до самого прибытия. Официантки выглядели услужливо, но не доброжелательно.

Команда судна не обращала внимания на вышеуказанные недостатки и не пыталась их устранить.

В советские времена этот теплоход очень часто перевозил более пятисот пассажиров без дополнительного спасательного оборудования. Их размещали прямо на палубе.

Особенно просим принять во внимание, что Сертификат Безопасности Пассажирского судна, представленный нашему Консультанту, был выпущен в июле 1998 в г. Стамбул и действителен до февраля 1999 года. Копия последнего сертификата была получена от Российского Морского Судоходного Регистра. Этот Сертификат был выпущен 30 июня 1999 и был действителен до 31 июля 1999 года. То есть, мы предполагаем, что судно начиная с 1 августа 1999 выходит в море без действующего Сертификата Безопасности Пассажирского судна.

Отчёт об исследовании парома «Меркурий 2» Каспийской Судоходной Компании

- Фотографии -



Вид на паром «Меркурий 2», Паромный терминал Актау



RoRo скат в Актау, рельсы покрыты древесиной, железнодорожные операции невозможны



Мусорная свалка на Пароме «Меркурий 2»



Спасательный круг и аварийная лампа без патрона и колбы



Неработающий кран около порта позади спасательной лодки.



Спасательный плот и кран, около порта



Паромная станция Актау



Испорченная лампа на потолку около станции спасательных лодок.



Канатная дорога около станции спасательных лодок



Три мусорных контейнера с различными отходами на паромном причале в Баку. В течении 5 дней не меняются и не собираются

Отчет об обследовании теплохода MV “Академик Топчибашев” Каспийской судоходной компании

2 Теплоход "Академик Топчибашев" - основные характеристики судна:

Регистрационный номер.	842496
Номер в Российском Морском судоходном Регистре	
Номер в IMO (международной морской организации).	8212570
Тип судна	грузовой, "ро ро"
Порт приписки	г. Баку
Владелец судна	Каспийская судоходная компания
Год постройки	1986
Место постройки	Югославия
Верфь	
Дата закладки киля	
Флаг	Республика Азербайджан
Позывной	
Минимальное количество человек в команде	15 (безопасная комплектация личного состава), на борту от 42 до 44
Допустимое количество пассажиров	12
Длина / Пункт 2(8)	147,00 м
Длина всего	154,50 м
Ширина	17,50 м
Ширина всего	18,30 м
Глубина	13,45 м
Свободный борт	2.811 мм
Осадка	4,20 м
Валовая вместимость	11.450
Чистая вместимость (регистрация)	3.435
Собственный вес	3.985
Вместимость фургонов-платформ	28 стандартных фургонов-платформ
Двигатель:	2 двигателя внутреннего сгорания, каждый по 5916 кВт полная энергетическая производительность 8 700 кВт
Категория судна	Грузовой теплоход, тип Ро-Ро Русского Морского Судоходства

2.1. Перечень имеющихся в наличии Сертификатов

Сертификат Классификации судна

Грузовой теплоход / тип ро – ро

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром

Дата издания Сертификата: 19 июня 1995, г. Баку

Сертификат действителен до: 19 июня 2000

Сертификат безопасности оборудования судна (только на русском языке)

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром

Дата издания Сертификата: 19 июня 1995, г. Баку

Сертификат действителен до: 19 июня 2000 со старым радио оборудованием

Международный Мерительный Сертификат

Сертификат выпущен: Российским Морским Судоходным Регистром

Дата издания Сертификата: 13 января 1999, г. Баку

Сертификат действителен до: нет записи; обычно срок действия такого Сертификата 5 лет

2.1 Отчет по результатам обследования теплохода "Академик Точибашев"

2.1.1 Общие соображения

Капитаном этого теплохода является господин Бабаев Вахид Алимйрза-Оглы. У него есть лицензия капитана, которая признается действительной во всем мире, но он плавал только по Каспийскому морю. Это спокойный, уравновешенный дружелюбный человек, примерно лет 45, старался быть полезным - с готовностью отвечал на вопросы Инспектора, однако, когда его просили рассказать подробнее о мерах безопасности, окружающей обстановке, политике, которой придерживается компания, он отказывался отвечать. Большая часть информации для настоящего отчета была получена путем самостоятельного исследования и проведения бесед с командой.

Каспийской Судоходной Компании принадлежат семь подобных теплоходов, шесть из них плавают в районе между Баку и Туркменбаши, а седьмой - "Меркурий-2" - ходит между Баку и Актау.

Судно "Академик Точибашев" представляет собой грузовой теплоход с системой "ро-ро", имеет только один трюм, какие-либо поперечные или продольные переборки отсутствуют. Грузовые операции осуществляются при помощи кормовой откидной створки, которая регулируется гидравлическим путем, также для этого необходима покатая погрузочная платформа, установленная на берегу. В открытом море эту откидную створку в закрытом состоянии фиксируют четырьмя опорами по каждой снизу и с двух сторон. Резиновое уплотнение было в порядке.

У настоящего теплохода грузовая вместимость - 28 стандартных фургонов-платформ, допустимое количество пассажиров - 12 человек. После того, как в пассажирском отсеке случился пожар в 1992 году, т/х лишился Сертификата Безопасности Пассажирского Судна. Таким образом, допустимое количество пассажиров на борту уменьшилось сразу со 140 человек до 12. Судно располагает 84 каютами. Сгоревшие каюты были в последствии реставрированы, но требуемый уровень классификации, как и необходимое оборудование для обнаружения пожара, не были установлены вновь. Как оказалось, т/х регулярно перевозит большее количество пассажиров, чем официально разрешено. Согласно официальным документам, считаются только взрослые пассажиры, и если их количество превышает 12 человек, остальные считаются нештатными или гостями. Дети вообще не подсчитываются. По пути в Туркменбаши, наш Инспектор насчитал 45 взрослых человек, а на обратном пути в Баку - 60 взрослых, причем детей на борту было большое количество во время рейса как туда, так и обратно.

В последние месяцы, количество пассажиров уменьшилось. Основная причина в том, что теперь гражданам Туркмении непременно нужно получить специальное разрешение от Администрации Ашхабада, чтобы выехать из страны. Раньше, такое разрешение можно было получить за сравнительно небольшие деньги прямо на границе.

Направляясь из Баку в Туркменбаши, грузовой отсек т/х был заполнен полностью 28 фургонами-платформами с цементом и двумя рефрижераторными машинами везущими цыплят из г. Потти в Ашхабад. На обратном пути из Туркменбаши в Баку, трюм также был заполнен полностью 28 фургонами-платформами, некоторые были пустые, некоторые загружены коксом и нефтью, а также 5 полных грузовиков.

Обычно на т/х работают от 42 до 45 человек, хотя Сертификат Безопасного Комплектования команды разрешает иметь на борту только 15 человек.

2.1.2 Безопасность.

На мостике было обнаружено только старое оборудование, т/х располагает двумя простыми радарными устройствами без системы ARPA.

На т/х отсутствует оборудование GMDSS (Всемирная Морская Система Аварийной Безопасности), которое необходимо иметь на борту с 1 февраля 1999 всем SOLAS судам, занимающихся международными торговыми перевозками. Судно располагает только самым простым оборудованием для телекса "Inmarsat C". Радиооператор до сих пор работает с азбукой Морзе. На мостике также имеются 2 прибора SART (Поисковый и спасательный радар-передатчик). На том месте, где должен был находиться прибор EPIRP (Аварийное положение, указывающее на радиомаяк) на компасном мостике, было пусто. Потом радист нашел прибор Компас Sarsat EPIRP около кровати в своей каюте. Капитан заверил Инспектора, что навигационный офицерский состав, а также радист - все имеют Сертификат GOC (Общий Сертификат Связиста) для GMDSS, но до настоящего момента у них нет предназначенного для этого оборудования. Действительно, это судно было освобождено от требования иметь на борту оборудование GMDSS, но только до 19 июня 2000

Списки личного состава, а также инструкции по управлению спасательными шлюпками не были обнаружены в общедоступных местах. Имелись в наличии две спасательные шлюпки из синтетического материала, каждая вместимостью по 55 человек. Состояние их в принципе нормальное, но видно, что они не накачивались за последние несколько дней. На верхней палубе расположены 8 спасательных плотов, по 4 с каждого борта, производства ГДР, также какого-либо руководства к действию поблизости не обнаружено. Только на одном плоту была надпись о том, что следующее обследование будет проводиться в июне 1986 г. Подъемные краны для спасательных плотов не работали, они были отключены от электрического питания, а провода были разорваны. В дополнение к спасательным платам на верхней палубе, еще 6 спасательных плотов размещены на шлюпочной палубе. На дополнительных плотках также отсутствовали какие-либо метки и руководство к действию в случае необходимости.

Из всех спасательных буюв с автоматически зажигающимися огнями ни один не работал. Не было ни работающих батарей, ни исправных лампочек. На большинстве спасательных кругов покрытие было разорвано, это означает, что спасательные круги пропускают воду. Почти на всех не было видно ни названия судна, ни наименования порта приписки.

Гидранты, сопла, пожарные рукава были почти все в плохом состоянии. Особенно это касалось резиновых прокладок в гидрантах - они или отсутствовали, или были изношены и выглядели пористыми. Рукоятки гидрантов и выступы сцепления едва обладали подвижностью или вообще не двигались.

Пожарные заслонки в вентиляционной системе в некоторых местах не работали, сетка была частично повреждена.

Часть системы аварийного освещения нельзя было использовать по назначению - розетки и колбы отсутствовали, часть проводов разорвана.

Мусорные отходы с камбуза, ресторана и кают не были переправлены на берег в Туркменбаши или Баку. Когда Инспектор сел на борт судна в Баку, примерно половина кубического метра мусора хранилась на корме верхней палубы. Два специально предназначенных для мусора пластиковых контейнера были вычищены и не использованы. На следующее утро, когда судно уже вышло в море, мусор куда-то исчез. В течении дня мусор опять накопился. В вышеупомянутых портах существует возможность отправить мусорные отходы на берег, но при этом, судно должно оплатить эту услугу, поэтому, скорей всего, мусор нелегально был сброшен в открытое море.

После выхода в море, дым обеих выхлопных труб главного двигателя сначала был черного цвета, потом, примерно через 5 часов работы, дым постепенно стал серого цвета, а затем - почти прозрачным. Это показывает, насколько плохого качества было горючее, а также очевидно, что назрела необходимость урегулирования и дополнительного обслуживания этого механизма.

2.1.3 Осмотр машинного отделения.

Машинное отделение Инспектор осмотрел на пути из Туркменбаши в Баку 22 июня 2000 г. Второй инженер и два помощника-смазчика показывали отделение и отвечали на вопросы.

Два главных двигателя - производства фирмы V&W / MAN, изготовлены в Югославии. Гидравлическая система и насосы были сделаны в Швеции и Дании. Выяснилось, что с двигателями возникает много проблем, в порядке были только генераторы и разделители производства Западной Германии. После распада СССР, судно испытывало трудности в получении запасных частей, в связи с этим возникло много технических проблем.

Дрель, токарный станок, обрезка, распиловочно-точильный аппарат - все это оборудование было в плохом состоянии, также наблюдалась нехватка инструментов.

Все помещение машинного отделения, электрическое оборудование, помещение контроля за двигателем - были покрыты маслянистой пленкой. Так, в случае возникновения пожара, пламя сразу охватит все машинное отделение. Инженер объяснил, что каких-либо моющих или химических средств, спец. одежды и чистящего оборудования просто нет в наличии.

Трюм в машинном отделении был наполовину заполнен нефтесодержащей водой. В главных двигателях по кромкам, а также и в местах других соединений, были обнаружены приличные утечки. Повсюду разбрызгивалось котельное топливо.

В течение 2 часов пребывания в машинном отделении поступили 3 сигнала тревоги. Один сигнал оказался ложным сигналом тревоги по поводу пожара, и два сигнала тревоги по поводу нехватки топлива для главных двигателей. Оказалось, это обычная ситуация, более того, второй инженер пробил топливный регулятор с помощью собственной руки и молотка.

Пол в машинном отделении стальной, ничем не окрашен и потому очень скользкий. Правда, в том месте, где ходят, постелен противоскользящий пластиковый коврик.

В наличии не оказалось почти никаких запасных деталей. Все болты и гайки уже были неоднократно использованы. Такие инструменты, как отвертка, плоскогубцы и тиски были в самом плохом состоянии, какое только можно вообразить. В наборах гаечных ключей отсутствовали некоторые детали, а некоторыми торцевыми гаечными ключами невозможно было пользоваться в нормальных условиях. Люди, работающие в машинном отделении, не имели никакой спецодежды - комбинезонов, защитной обуви, касок, перчаток, наушников. В основном, они были одеты в старую одежду и сандалии, взятые из дома.

В грузовом трюме, с правого и левого бортов были расположены специальные клапаны для откачки сточных и нефтесодержащих вод. Все эти клапаны были опечатаны портовыми властями. Капитан судна и 2-ой инженер заявили, что такую жидкость можно откачать только с помощью этих клапанов. Осмотр схемы откачивающих труб показал, что такую жидкость также можно выкачать с помощью запасной системы откачки, которая находится в трюме (машинного отделения).

2.1.4 Подводя итоги обследования судна:

Настоящий 14-летней давности теплоход находится в очень плохом состоянии, даже в худшем, чем теплоход "Меркурий-2". Качественно покрашена только внешняя сторона корпуса, в остальных местах ржавчина везде покрашена краской. Палубы не выкрашены как следует.

Такая, можно сказать, неудовлетворительная характеристика судов, принадлежащих Каспийской Судоходной Компании, имеет несколько причин, таких как: низкий уровень заработной платы, не заинтересованность команды в своей работе, нехватка инструментов, материалов, запасных частей, а также руководство часто не оказывает необходимую поддержку. Самое главное - у команды нет стимула. Они рассказывали, что за такую зарплату, как 100 - 120 долларов США (в зависимости от количества рейсов - за каждый рейс получается около 15 долларов), они не заинтересованы хорошо выполнять свою работу. Этих денег явно недостаточно, чтобы содержать семью, даже на сигареты - и то не хватает. Люди также жаловались на недостаток запасных деталей и нехватку соответствующих инструментов. Один инженер привел такой пример: сам он учился 5 лет в институте, потом прослужил пару лет в армии, сейчас у него за плечами 16-летний опыт морского инженера, а зарплата всего 100-120 долларов США в месяц.

Всего несколько пассажиров посетили ресторан. Ресторан сдается в аренду частному лицу. Большинство запаслись своей провизией и обедали в своих каютах или на палубе. В каютах отсутствовали мусорные ведра. Остатки пищи, бумаги и ненужные изделия из пластмассы пассажиры выкидывали прямо за борт. Качество обслуживания как в каютах, так и в ресторане не соответствовало международным стандартам. В каютах, предоставленных пассажирам, отсутствовали такие необходимые вещи, как полотенца, туалетная бумага. Скатерти на столах в ресторане были сделаны из пластика и видно было, что они загрязнены.

Команда судна не обращала внимания на вышеуказанные недостатки и не пыталась их устранить.

В советские времена пассажирская вместимость этого теплохода составляла в общей сложности 202 человека, но судно очень часто перевозило на борту более пятисот пассажиров без дополнительного спасательного оборудования. Их размещали прямо на палубе.

Отчёт об исследовании парома «Академик Топчибашев» Каспийской Судоходной Компании

- Фотографии -



Спасательный круг правого борта, аварийная лампа без патрона и колбы, батарея не работает



Гидрант, вентиль не поворачивается



Спасательная лодка правая сторона, 52 человека, плохое состояние, но годная к использованию



Палуба корабля, по каждой стороне 3 спасательных плота: 2 для 20 и 1 для 12 человек, изготовлено в России, нет таблицы для проверки и управления



Вентиляция, ось может поворачиваться, решето частично покрашено.



Спасательные плоты и кран, около порта, по каждую сторону 4 спасательных плота, изготовленные в ГДР, без описания, только один имеет метку: следующая проверка 6/1986



Оба крана спасательного плота без электрической поддержки, кабеля испорчены, не подлежат использованию



Оба крана спасательного плота без электрической поддержки, кабеля испорчены. не подлежат использованию



Вентилятор для кабины пассажиров, кабеля испорчены.



Вид открытого грузового трюма



Дым из выхлопных труб дымохода



Спасательный круг, без названия, покрытие испорчено и водонепроницаемо, свет без батареи, патрона и колбы

Посещение танкера МТ “Генерал Гейдаров” Каспийской судоходной компании

3 Танкер "Генерал Гейдаров" -

основные характеристики судна:

Регистрационный номер.	802287
Номер в IMO (международной морской организации).	8033833
Тип судна	Танкер нефтяной
Порт приписки	г. Баку
Владелец судна	Каспийская судоходная компания
Год постройки	1982
Место постройки	
Верфь	
Дата закладки киля	
Флаг	Республика Азербайджан
Позывной	
Минимальное количество человек в команде	на борту 22
Допустимое количество пассажиров	
Длина / Пункт 2(8)	
Длина всего	124,97 м
Ширина	124,97 м
Ширина всего	18,30 м
Глубина	
Свободный борт	
Осадка	4,15 м
Валовая вместимость (измерение по старой системе GRT)	4.136, 02
Чистая вместимость (регистрация) (измерение по старой системе NRT)	1.763, 06
Собственный вес	4 987
Вместимость грузовых цистерн всего	5 903 м куб. / 4 600 т
Двигатель:	3 000 лошадиных сил
Категория судна	Нефтяной Танкер Русского Морского Судоходства

3.1. Отчет по результатам обследования Танкера "

3.1.1. Общие соображения

8 декабря 1999 года Российский Морской Регистр в Азербайджане принял решение отменить Сертификат Классификации для настоящего танкера. 5 июня сего года в общей сложности 581 судно, 183 из которых принадлежат флоту Республики Азербайджан, оказались без Сертификата Классификации.

Большая часть информации для настоящего отчета была получена путем самостоятельного исследования, а также благодаря проведению бесед с некоторыми членами команды. На большинство вопросов были получены ответы, однако, когда Инспектор просил поподробнее рассказать о мерах безопасности, окружающей обстановке и политике, которую ведет Компания, люди отказывались отвечать.

В настоящий момент нефтяной порт в Дубенди используется только для разгрузочных операций, погрузка не осуществляется.

Каспийской Судоходной Компании принадлежат 17 подобных танкеров. Раньше эта Компания владела 21 таким танкером. Обычно эти танкеры курсировали между Актау и Баку, но иногда они ходили также между Туркменбаши и Баку.

Грузовместимость таких танкеров составляет всего 4 600 тонн при скорости 12.3. узлов и автономности плавания 4 000 морских миль (т.е. танкер может обойтись без дозаправки 4 000 миль)

Обычно на борту судна работает 22 -24 человека. На мостике обнаружено только старое оборудование, а также 2 самых простейших радарных устройства (без системы ARPA).

На танкере отсутствует оборудование GMDSS (Всемирная Морская Система Аварийной Безопасности), которое в обязательном порядке необходимо иметь на борту всем SOLAS судам, занимающихся международными торговыми перевозками начиная с 1 февраля 1999 года. Радист до сих пор работает с азбукой Морзе и простым радиотелефоном.

Списки личного состава, а также руководство по управлению спасательными шлюпками и плотами не были вывешены в общедоступных местах, как положено. В наличии имелись 2 спасательные шлюпки из металлической конструкции, каждая вместимостью по 55 человек. Их состояние в общей сложности хорошее, но сразу было заметно, что они не накачивались последние несколько лет. Большинство спасательных буюв с автоматически зажигающимися огнями не работали. Не было ни исправных батарей, почти ни одна лампочка не работала. Практически на всех спасательных жилетах было разорвано покрытие, т.е. это означает, что все они пропускают воду. Также на некоторых жилетах не было видно ни названия судна, ни наименование порта приписки.

Гидранты, сопла, пожарные рукава почти все были в плохом состоянии, хотя боксы для пожарных рукавов были правильно заполнены. На огнетушителях не было обнаружено каких-либо записей свидетельствующих о последней либо последующей проверке. Почти все резиновые прокладки в гидрантах или отсутствовали, а те, которые были - выглядели изношенными и пористыми. Рукоятки гидрантов и выступы сцепления едва можно было двигать, а некоторые вообще не двигались. Две башни (устройства, направляющие пену) механической пенообразовательной системы, находящиеся впереди мостика, не использовались, кроме этого, на пирсе не было противопожарного оборудования, прикрепленного к берегу.

Пожарные заслонки в вентиляционной системе в некоторых местах не работали, сетка была повреждена, частично покрашена краской. Мусорные отходы с камбуза и кают хранились на открытом

воздухе на корме судна и не были переправлены на пирс в специально предназначенные для мусора пустые контейнеры.

Поднявшись на борт, наши Инспекторы обнаружили, что стрелы разгрузочного крана уже были разъединены после разгрузки судна. Но не было обнаружено ни запасных противопожарных проводов для буксировки судна от пирса, ни соединяющих проводов для заземления. На пирсе также не оказалось изоляционных фланцев на стрелах разгрузочного крана. У команды не было никакой спецодежды - антистатической безопасной обуви, рабочих перчаток, плотной рабочей робы.

Подводя итоги обследованию:

Настоящий танкер 28-летней давности находится в очень плохом состоянии. Внешняя сторона корпуса, палубы, другие отсеки покрашены некачественно. Во многих местах ржавчина закрашена краской.

По поводу неудовлетворительного состояния танкера и некачественной работы команды смотрите те же самые объяснения, данные для двух предыдущих судов.

Что касается ответственности за выполнение работы, техники безопасности, окружающей обстановки, команда не пыталась принять какие-либо меры по устранению текущих недостатков.

Согласно международным стандартам, это судно полностью не пригодно к плаванию в открытом море. Более того, до тех пор, пока не будут предприняты коренные улучшения системы безопасности, включая пожарную безопасность, а также не будут устранены все текущие недостатки, настоящему танкеру следует запретить выход в море.

Отчёт об исследовании танкера "Генерал Гейдаров" Каспийской Судоходной Компании

- Фотографии -



Вид на пирс №1 с 2 танкерами "Шамхор" 7807 GRT и "Генерал Гейдаров", 4134 GRT



Вид на пирс 1 с 2 танкерами, "Шамхор" 7807 GRT и "Генерал Гейдаров" 4134 GRT



Нефтяной бон, в ожидании, неподалёку разгружающихся танкеров



Вид на танкер "Генерал Гейдаров" 4987 тонн



Вид на систему трубопроводов пирса 1



Пустые мусорные баки на пирсе 1



Вид на танкер "Генерал Гейдаров" 4987 тонн с рассоединёнными рукавами



Манифольд танкера "Генерал Гейдаров", 4987 тонн, рукава рассоединены



Лодка танкера "Генерал Гейдаров", с охлаждающим оборудованием



Сломанная бетонная труба пирса 1 и бамперная система



Система борьбы с огнём на пирсе 1, без водного снабжения, изолирующий слой частично нарушен или испорчен, трубопроводная арматура поворачивается с большим усилием, шланг и насадка не имеются



Цистерна для пены на пирсе 1, для борьбы с пожаром.