



Программа Европейского Союза Тасис-TRASEKA
для Азербайджана и Грузии

**TRASEKA Логистический центр
железнодорожных транзитных
перевозок нефти**

для Азербайджана и Грузии

*Отчет о завершении проекта
Январь 2004 г.*



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется:
UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH
Transpetrol Internationale Eisenbahnspedition GmbH

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта: **Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти**

Номер проекта: **EUROPEAID 113200/C/SV/Multi**

Страны: **Азербайджан, Грузия**

Партнёры проекта

**Министерство транспорта
Азербайджана**

Контактное лицо:
г-н Игбал Гусейнов

Подпись _____

**Азербайджанская
Государственная Железная
Дорога**

Контактное лицо:
г-н Теймур Маммадов

Подпись _____

Администрация Порта Баку

Контактное лицо:
г-н Вахид Алиев

Подпись _____

**Каспийская судоходная
компания**

Контактное лицо: г-н Р. Рахманов

Подпись _____

МТик Грузии

Контактное лицо:
г-жа Тамар Сулухия

Подпись _____

Грузинская железная дорога

Контактное лицо:
г-н Зураб Суладзе

Подпись _____

Администрация Порта Супса

Контактное лицо:
г-н Георгий Керкадзе

Подпись _____

Администрация Порта Батуми

Контактное лицо:
г-н Джамбул Нинидзе

Подпись _____

Консультант ЕК

UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

Адрес: Бурхардкай 1
21129 Гамбург, Германия

Тел: +49 40 33 62 16

Факс: +49 40 32 27 64

Эл. почта:

uniconsult@uniconsult-hh.de

Офисы проекта:

Баку Гара Гараиев 124, кв. 140,
Тел: +994 50 3777 434

Тбилиси пр. Руставели 12,
комната 315
Тел: +995 99 28 23 27

Батуми ул. Кутаиси 1
Тел: +995 222 762 64

Контактное лицо:
г-н Марсель Самес

Подпись _____

Дата предоставления отчёта: 5 Января 2004 г.

Отчётный период: 6 Сентября 2003 г. – 5 Января 2004 г.

Авторы отчёта: Консорциум «UNICONSULT-HPTI-Transpetrol»

Делегация ЕК

[имя]

[подпись]

[дата]

КБ Тасис в Азербайджане
[Таск-менеджер]

[имя]

[подпись]

[дата]

КБ Тасис в Грузии
[Таск-менеджер]

[имя]

[подпись]

[дата]

Содержание

1	Краткий обзор проекта _____	1
2	Отчет о проекте в целом _____	4
2.1	Первоначальная фаза _____	4
2.2	Деятельность и прогресс: Модуль А _____	4
2.3	Деятельность и прогресс: Модуль Б _____	7
3	Отчет о ходе работ в завершающей фазе проекта _____	8
3.1	Модуль А _____	8
3.2	Модуль Б _____	9
4	Полученный опыт и рекомендации _____	11
4.1	Модуль А _____	11
4.2	Модуль Б _____	14
	Приложения _____	17

Приложение 1	Отчёт о реализации проекта
Приложение 2	Отчёт об использовании ресурсов
Приложение 3	Отчёт о достигнутых результатах
Приложение 4	Отчет о завершении проекта
Приложение 5	Обобщение результатов проекта
Приложение 6	Встреча за круглым столом № 2 в Тбилиси: Протокол, Список участников и Совместное Заявление
Приложение 7	Концепция о создании Центра Координации Коридора для улучшения железнодорожных перевозок нефти по Транс Кавказскому маршруту (документ, предоставленный на обсуждение во время третьей встречи за круглым столом в Баку 26 ноября 2003 года)
Приложение 8	Встреча за круглым столом № 3 в Баку: Протокол, Список участников и Совместное Заявление
Приложение 9	Структура администрации порта Супса
Приложение 10	Предварительное обследование строительства причала для обслуживающих судов в порту Супса
Приложение 11	Требования к обучению в порту Супса
Приложение 12	Руководство по безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминала

Список принятых сокращений

АГЖД	Азербайджанская Государственная Железная Дорога
BP	Британская Нефтяная Компания
КБ	Координационное Бюро
ЕК	Европейская Комиссия
ЕС	Европейский Союз
ГНК	Грузинская нефтепроводная компания
ПСПС	Правительственное Соглашение с принимающей стороной
БНК	Ближневосточная нефтяная компания
ЧМ	Человеко-месяцы
MoT	Министерство транспорта Азербайджана
МТиКГ	Министерство транспорта и коммуникаций Грузии
ССЭТ	Соглашение по строительству и эксплуатации трубопровода
ЖДЦ	Железнодорожные цистерны
ВКС	Встреча за круглым столом
АПС	Администрация порта Супса
СТШ	Станция точечной швартовки
Тасис	Программа Европейского Союза Тасис
ТЗ	Техническое задание
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия

Благодарность

Изучение логистического центра железнодорожных транзитных перевозок нефти в настоящее время приближается к завершению. По истечении двенадцати месяцев изначального срока проекта и продления до февраля 2004 года главные задачи проекта выполнены.

Консорциум, действующий в качестве подрядчика, является группой консалтинговых компаний, UNICONSULT GMBH (ведущая компания), HPTI GmbH, и Transpetrol GmbH, все из Германии. Объем работ был разделен между компаниями паритетно, UNICONSULT и Transpetrol были вовлечены в улучшение транспортной сети перевозок нефти (Модуль А), а HPTI и UNICONSULT оказывали содействие администрации порта Супса (Модуль Б).

Партнеры проекта

- Совет Министров Азербайджана (впоследствии замещенный Министерством Транспорта Азербайджана (MoT))
- Министерство транспорта и коммуникаций Грузии (МТиКГ)
- Азербайджанская Государственная Железная Дорога (АГЖД)
- Грузинская железная дорога (ГЖД)
- Каспийская судоходная компания (Каспар)
- Международный морской торговый порт Баку (ММТПБ)
- Порт Батуми (ПБ)
- Порт Потти (ПП),

а также целевые группы (в основном операторы частных терминалов и грузовые экспедиторы) оказали содействие и поддержку успешному завершению проекта.

Группа консультантов хотела бы выразить свою благодарность г-ну Мусе Панахову (Заместитель министра MoT) и г-ну Игбалу Гусейнову (заместитель директора отдела финансового кредитования, MoT), г-ну Владо Чхаидзе (советник MoT), г-ну Теймуру Маммадову (заместитель главы транспортных операций, АГЖД), г-ну Зурабу Суладзе (директор по международным связям, ГЖД), г-ну Илгаму Маммадову (глава отдела по внешнеэкономическим связям и торговому сотрудничеству, Каспийская судоходная компания), г-ну Вахиду Алиеву (заместитель генерального директора по экономике и маркетингу, ММТПБ), г-ну Роину Накашидзе (директор экономики и планирования, ПБ), г-ну Гоча Арчая (глава торгового отдела, ПП).

Их повышенный и профессиональный интерес, работа и сотрудничество были крайне важны для удачного завершения проекта. Благодарность также выражается всему персоналу, сотрудничавшему с проектом, за их содействие и поддержку.

Мы также благодарны за содействие и поддержку со стороны национальных координационных центров и всему персоналу ЕС / Тасис / TRACECA, которому мы хотели бы выразить нашу искреннюю благодарность за руководство, направление и сотрудничество, нацеленное на достижение цели проекта.

1 Краткий обзор проекта

Название проекта:	Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти
Номер проекта:	EUROPEAID/113200/C/SV/Multi
Страны:	Азербайджан, Грузия

Цели проекта

В соответствии с Техническим заданием, проект включает 2 модуля, не связанных напрямую друг с другом. Модуль А направлен на усовершенствование логистики перевозок нефти и нефтепродуктов по железным дорогам на отрезке между Баку и Батуми. Задачей в рамках Модуля Б является разработка ТЭО создания и развития администрации порта Супса

Специфические задачи в рамках Модуля А:

- a. Разработка концепции ж/д. перевозок нефти и нефтепродуктов по территории Кавказа;
- b. Создание системы логистических центров (контактных и/или информационных пунктов).

Специфические цели в рамках Модуля Б:

- a. создание эффективной структуры управления для Администрации Порта Супса;
- b. определение путей предоставления услуг танкерам, в соответствии с международными стандартами;
- c. *отменено*
- d. *новое: определение условий, необходимых для обретения Администрацией порта Супса самостоятельности.*

Результаты деятельности

Запланированные результаты в рамках Модуля А:

1. Изучение и описание транспортной цепи железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов по территории Кавказа
2. Выявление и изучение технических, операционных и организационных проблем
3. Разработка концепции перевозок нефти по железной дороге. Под этим подразумевается создание соответствующей административной структуры, разработка, создание каналов и интерфейсов, определение норм обслуживания клиентов и обязанностей
4. Реализация концепции

Запланированные результаты в рамках Модуля Б:

5. Способность порта Супса создать эффективную структуру управления
6. Способность порта Супса предоставлять услуги, соответствующие международным стандартам

7. Разработка и следование нормам безопасной эксплуатации нефтяного терминала и танкеров
8. удалено
9. удалено
10. Обеспечение навигационной безопасности в портах и при заходе в порты
11. Соблюдение мер предотвращения загрязнений, разработка плана действий в случае аварий.
12. *новое: определение условий взимания Администрацией порта Супса пошлин с заходящих в порт судов.*

Деятельность в рамках проекта

Модуль А

1. Описание транспортной цепи нефтеперевозок с места добычи на Кавказе до пунктов назначения.
2. Определение пропускной способности маршрутов и способов её повышения, соответствующих партнёров и ответственных лиц, а также существующих операционных систем.
3. Описание имеющихся на территории Кавказа транспортных средств и складов, их характеристик и возможностей
4. Описание состава, качества и объёма нефтегрузов, перевозимых по железной дороге
5. Описание организационной структуры всех заинтересованных сторон, средств связи, системы сотрудничества, системы контроля за движение поездов
6. Разработка маркетингового анализа железнодорожных перевозок нефти по территории Кавказа.
7. Составление прогноза потока нефтегрузов по железной дороге Баку - Батуми.
8. Выявление существующих проблем в вышеперечисленных секторах, с учётом планируемого увеличения грузопотока.
9. Подготовка рекомендаций по оценке влияния на окружающую среду.
10. Разработка соответствующей концепции железнодорожных перевозок нефти, в том числе организационной структуры, организационных и операционных интерфейсов, средств связи, распределение полномочий, пункты логистической поддержки, составление финансовых смет, определение требований к персоналу, концепция маркетинга.
11. Обсуждение концепции с партнёрами проекта.
12. Содействие в реализации концепции.

Модуль Б

13. Изучение вопросов создания институциональной структуры порта Супса, подготовка критического обзора
14. Разработка рекомендаций для эффективной структуры управления
15. Подготовка руководства по технике безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминала
16. Изучение имеющегося в порту коммуникационного и навигационного оборудования и разработка соответствующих рекомендаций

17. Изучение вопросов, связанных с установкой логистического оборудования в порту Супса и разработка соответствующих рекомендаций
18. Консультации по вопросам навигационной безопасности
19. Консультации по вопросам защиты окружающей среды, разработка рекомендаций по внедрению эффективной системы защиты экологии и установке очистных сооружений
20. Разработка предварительного ТЭО строительства причалов для дополнительного флота
21. удалено
22. удалено
23. Обучение в сфере управления, безопасной эксплуатации и защиты окружающей среды
24. Содействие Администрации порта в вопросах внедрения новой административной структуры
25. новое: изучение положений Правительственного соглашения и Соглашения по строительству и эксплуатации трубопровода
26. новое: изучение аналогичных ситуаций в других странах
27. новое: изучение вопросов, связанных с взиманием портовых сборов с судов и судовладельцев, использующих станцию точечной швартовки, в других странах
28. новое: разработка в соответствии с международной практикой
29. новое: определение возможности применения международной практики и специфических примеров в случае с портом Супса
30. новое: изучение положений в законодательстве Грузии, которые могут послужить базой для создания АПС.

Целевые группы	Нефтяные операторы, порт Батуми, Батумский Нефтяной Терминал, Администрация Порты Супса, Азербайджанская и Грузинская Железные Дороги, Международный Порт Баку, Каспийская судоходная компания
Дата начала проекта	6 декабря 2002 г.
Продолжительность проекта	14 месяцев (включая продление)

2 Отчет о проекте в целом

2.1 Первоначальная фаза

Контракт на «Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти» был подписан 6 декабря 2002 года. Как указано в предложении консорциума, оказание услуг было расписано следующим образом:

- Модуль А: UNICONSULT и Transpetrol
- Модуль Б: HPTI и UNICONSULT

Первые шаги включили в себя организацию логистики. Офисы проекта были созданы в Баку, Тбилиси и Батуми, обеспечены персоналом и оборудованы (с одобрения руководителя проекта). Были установлены каналы связи между офисами проекта, координатором проекта и главными офисами соответствующих консультантов. Так как консультант учел, что его независимость будет ценным качеством при посредничестве между различными заинтересованными группами, он проявил осторожность при выборе расположения офисов, чтобы не скомпрометировать это независимое положение.

Консультант провел вступительную встречу со всеми партнерами по проекту для ознакомления их с целями проекта и запланированным графиком работ. Более того, от партнеров по проекту попросили помощи в обеспечении и координации проекта. Ключевые целевые группы были также определены и посещены, чтобы ознакомить их с целями проекта и обеспечить их сотрудничество.

2.2 Деятельность и прогресс: Модуль А

Деятельность проекта началась с обновления существующего прогноза перевозок нефти и анализа текущего состояния сети железнодорожных перевозок нефти по территории Кавказа.

Нефть и нефтепродукты из центральной Азии, в основном из Казахстана и Туркменистана, попадают в Азербайджанские порты Баку и Дубенди через казахский порт Актау или туркменские порты Туркменбаши/Уфра, Аладья и Окарем, после чего они перевозятся по железной дороге до грузинского побережья Черного моря (в основном, Батуми). В обновленном прогнозе перевозок нефти указано, что объем перевозок может увеличиться с около 9 миллионов тонн в 2002 году до 16 миллионов тонн в 2010 году.

Обсуждения с местными экспертами, экспертами ЕС, представителями партнеров по проекту и целевых групп были сфокусированы на различных аспектах или проблемах, связанных с транспортной сетью, в зависимости от географического местоположения и роли указанного партнера в транспортной сети. Особое внимание было уделено трем группам вопросов: грузовые маршруты, инфраструктура и подвижные составы, операционные процедуры, организационное обустройство. Препятствия могут быть созданы следующим:

- Часть каспийского флота превысила обычный срок эксплуатации. Запланированная реабилитационная программа может улучшить состояние флота при ее правильном проведении. Заказанное новое строительство предоставит некоторое краткосрочное облегчение, но, возможно, не сможет удовлетворить среднесрочных потребностей.

- Ограничения погрузочно-разгрузочных работ в Батуми были ослаблены посредством ввода в эксплуатацию нового порталного крана, способного разгружать продукцию, характеризующуюся низкой вязкостью в зимнее время. Однако для увеличения объема требуется либо увеличить коэффициент загрузки складских помещений, либо построить новые складские мощности. Но даже в этом случае существующие сортировочные мощности в Батуми могут оказаться недостаточными. Полное развитие современных средств для обращения с ЖДЦ в порту Поти, задействованных с октября 2002 года, принесет некоторое облегчение.
- Большая часть из 6000 ЖДЦ, используемых на Кавказе, достаточно старые и срочно требуют замены. Количества ЖДЦ с паровыми рубашками недостаточно, хотя в 2003 году Азербайджанская Государственная Железная Дорога получила 108 новых ЖДЦ с паровыми рубашками (за счет средств программы ЕС TRACECA).
- Недостаток доступных мощностей чистки, технического обслуживания и ремонта (ОиР) на территории Кавказа.
- Состояние части железнодорожной сети повышает возможность аварий железнодорожного транспорта (например, сход с рельсов), наводнений, размыва и т.д.
- Существующая загруженность однопутной железнодорожной линии между Самтредиа и Батуми в летнее время приближается к максимальной пропускной способности для однопутной железнодорожной линии. Периодические отключения электричества в зимнее время снижают нагрузку на линии до уровня операционной мощности нефтяного терминала в Батуми.
- Погодные условия Каспийского моря препятствуют погрузочно-разгрузочным работам в каспийских портах и оказывают влияние на операции железной дороги на территории Кавказа.
- Временные закрытия, вызванные погодными условиями Босфора, приводят к массивным заторам не только в Батуми, но и на железной дороге, так как ЖДЦ загружаются и высылаются с каспийской стороны независимо от неприхода или опоздания судов в Батуми.
- Коммуникационные каналы выглядят довольно запутано, и различные участники собеседований заявили, что они имеют последнее слово или, по крайней мере, имеют большой вес при принятии решений, даже внутри одного и того же учреждения.
- В результате этих прорывов в информационной цепочке поезда ждут на станции отправления несколько часов (иногда 12 часов), прежде чем они могут отправиться на пограничную станцию.
- Отсутствие механизма взимания принудительной оплаты за задержки (демерредж) вместе с вышеуказанными прорывами в информационной цепочке поощряет торговцев незаконно использовать цистерны, особенно ЖДЦ, для дешевого кратковременного хранения.
- «Кодекс поведения», согласно которому груз не разгружается и, соответственно, не загружается в ЖДЦ клиентов в Баку и Дубенди, которые не могут предоставить информацию о назначении танкера в Батуми, строго не выполняется или может быть легко обойден торговцами. Также, груз, поступающий с нефтеперерабатывающих заводов Азербайджана, иногда высылается без заключения официального соглашения с Алегратрансом/Батумским нефтяным терминалом.

Отслеживание и мониторинг не считались проблемой. Железная дорога обычно знает, где находятся их составы и ЖДЦ, и почти каждая транспортная сеть имеет свою систему отслеживания и мониторинга, поддерживаемую персоналом, работающим на железной дороге. Более того, железная дорога находилась в последней стадии внедрения новой системы управления информацией. Таким образом, создание новой системы отслеживания и мониторинга, предусмотренной Техническим заданием, не требовалось.

Тарифы также не представляли проблему, так как фактические объемы перевозимой нефти быстро растут. Однако остается определить, окажутся ли тарифы достаточно гибкими в случае падения цен на нефть и ввода в эксплуатацию дополнительных трубопроводных мощностей. Таможенные процедуры также не являлись объектом жалоб вовлеченных в транспортную сеть сторон. Большинство операторов пользуются услугами специальных таможенных брокеров, которые

занимаются таможенной очисткой грузов. Погрузочные мощности в Баку и Дубенди считались, в основном, более чем достаточными.

Обе железные дороги считают, что у них имеется достаточное количество локомотивов маневровых и дальнего следования для обеспечения существующих грузовых потоков. Сортировочные и маневровые станции в и вокруг Баку не ставят заметные ограничения на движение нефтяных составов.

Вышеуказанные результаты были включены в Отчет о ходе работ № 1, представленный партнерам по проекту в мае 2003 года. Целевые группы получили расширенное Резюме руководства, сфокусированное только на Модуле А проекта.

Обсуждения с партнерами по проекту и целевыми группами выявили, что все знали о недостатках текущей ситуации. Однако разные стороны имели разные взгляды на оценку важности отдельных недостатков и, в особенности, на происхождение этих недостатков. Стороны ходили по кругу, в основном пытаясь решить проблемы посредством двусторонних переговоров.

Консультант предложил организовать и провести встречу за круглым столом (ВКС), финансируемую программой TRACECA. Все стороны единогласно поддержали эту идею. Во время первой ВКС, проведенной 8 июля 2003 года в помещении TRACECA МПК в Баку, результаты анализа текущего состояния были представлены и обсуждены с представителями всех партнеров по проекту и значительной частью целевых групп. Встреча помогла сделать дискуссию более объективной и уменьшить количество взаимных обвинений. Более того, были обсуждены первые идеи по концептуализации улучшения коридора. В конце встречи все участники подписали Совместное Заявление, одобряющее результаты анализа текущего состояния, проведенного консультантом, и указывающее четыре вопроса (создание оптимального периода планирования, создание центра для мониторинга коридора, новой системы управления ЖДЦ, совместные меры по маркетингу коридора), которые требуют дальнейшего рассмотрения при развитии концепции. Последним, но не менее важным было решение о проведении второй встречи в сентябре или октябре 2003 года в Грузии для обсуждения концептуальных идей, разработанных консультантом.

На основании обсуждений и информации, полученной во время первой ВКС, в течение июля, августа и сентября 2003 года консультант разработал предварительную концепцию, которая была разослана всем партнерам по проекту в качестве технического отчета («Концептуальные идеи по улучшению железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору», сентябрь 2003 года), краткое изложение которого было также включено в Отчет о ходе работ № 2, представленный в сентябре 2003 года. Предварительная концепция и план ее внедрения были предварительно обсуждены с ключевыми сторонами до проведения второй ВКС, которая прошла в помещении Министерства транспорта и коммуникаций Грузии в Тбилиси. Предварительное обсуждение указало, что концепция не получила поддержку от партнеров по проекту по всем аспектам. Некоторые части были рассмотрены как слишком продвинутые, другие – как недостаточно конкретные. Железные дороги жаловались, что концепция недостаточно учла их интересы, в то время как политический сектор предпочитал государственное решение вопроса о создании центра для мониторинга коридора, а не «клуба добровольцев». Более того, многие из сторон считали, что на территории Кавказа должен быть только один координационный центр. Три дополнительных модуля, предложенные Техническим заданием, не потребуются.

Остальная деятельность проекта по Модулю А вплоть до окончания описана в Разделе 3.1.

2.3 Деятельность и прогресс: Модуль Б

Очевидно, ситуация, относящаяся к Модулю Б, существовавшая в начальной стадии, существенно отличалась от ситуации, существовавшей ко времени разработки Технического задания: была запрошена техническая поддержка администрации порта Супса (АПС) в дальнейшем развитии их административной структуры и физической инфраструктуры. Во время своего первого посещения консультанты нашли АПС, состоящую из двух человек, один директор и один заместитель директора, без какого либо существенного финансового бюджета и без определенного ответа на вопрос, имеет ли АПС право собирать портовые сборы с судов, заходящих в порт Супса.

Во время проведения анализа текущего состояния консультанты выяснили, что администрация порта Супса была создана указом президента в 1999 году с предоставлением начального бюджета, выделенного правительством. Однако было явно указано, что после начальной стадии администрация порта Супса должна стать самостоятельной, имея в виду, что она должна финансироваться за счет средств, полученных в результате портовой деятельности. Но до сегодняшнего дня администрация порта не смогла получить какую-либо прибыль от порта.

Существующий оператор терминала ГНК (крупный держатель акций ВР) предоставляет все портовые услуги судам, швартующимся у станции точечной швартовки (СТШ) в двух милях от берега. Эта СТШ является единственным ресурсом терминала с морской стороны, и была построена до того, как эта местность была официально названа портом. Все операторы танкеров, использующие СТШ, платят за предоставление услуг частной компании. Все попытки администрации порта Супса взимать сборы с судов были неудачны. В защите интересов своих клиентов ГНК отрицает все права администрации порта Супса, защищая свою точку зрения тем, что в их понимании порт Супса не является полноправным портом, предоставляющим портовой администрации соответствующие задачи, ответственности и тарифные права. Более того, согласно так называемому Соглашению по строительству и эксплуатации трубопровода (ССЭТ), заключенному между правительством Грузии в лице ГМНК (Грузинская международная нефтяная корпорация) и несколькими нефтяными компаниями, участвующими в разработке азербайджанских нефтяных скважин Чираг и Гунашли, оператор трубопровода должен платить Грузии транзитную пошлину за каждый баррель нефти, перекачанный в Супса через территорию Грузии. Оператор утверждает, что эта транзитная пошлина также включает в себя все пошлины и сборы, связанные с наливом нефти в нефтяные танкеры в море.

Грузинская сторона возражает, что порт Супса был образован указом президента, и так как существуют погрузочные мощности, не зависимо от того, находится они в море или на суше, Супса действительно является портом. Более того, Соглашение с принимающим правительством покрывает только пошлины до окончания погрузки и, следовательно, относится к грузу. Поэтому суда, заходящие в порт Супса, не включены в это соглашение и, как в любой другой стране, имеющей доступ к морю, должны платить обычные сборы, связанные с использованием морских/портовых территорий этой страны.

Официальный запрос консультанта о внесении изменений в Техническое задание, который был обоснован в Начальном отчете, получил большую поддержку Грузинского правительства и был одобрен Европейской комиссией, вступая в силу 2 мая 2003 года. Согласно внесенным изменениям, задачи, связанные с планированием капиталовложения, должны быть отменены, и на их место поставлены задачи, связанные с обследованием основной ресурсной базы администрации морского порта Супса, т. е. право взимать портовые сборы с судов, входящих в порт Супса.

Консультанты представили технический отчет «Специальный отчет об администрации порта Супса» в июле 2003 года (краткое изложение которого включено в Отчет о ходе работ № 2), в котором

анализируется возможность использования оператора терминала ГНК в качестве источника финансирования деятельности АПС. Отчет указывает, что принудительно закономерно обосновать позицию АПС будет очень трудно, однако, у администрации порта имеются очень веские аргументы, которые следует обсудить во время высокоуровневого процесса посредничества между правительством Грузии и материнским консорциумом ГНК. Посредником должна являться принятая сторонами независимая региональная организация, такая как TRACECA МПК.

Все другие задачи, выполненные по Модулю Б, были направлены на предоставление АПС большего выбора и более явного представления о том, что можно предложить встречной стороне во время процесса посредничества, несмотря на то, что финансовые вопросы АПС еще не решены, и применение предложения консультанта возможно только в средне- или долгосрочном плане. Консультант считает, что руководство АПС обязательно должно быть способно убедительно ответить на вопросы, касающиеся их будущей структуры руководства, задач, безопасного обращения, прогнозированной супер- и инфраструктуры, безопасной навигации и экологических аспектов для правомерной защиты своей позиции во время процесса посредничества.

Последовательно консультант анализировал состояние окружающей среды касательно намеченного местоположения порта Супса, исследовал навигационные аспекты, что привело к созданию проекта Портовых правил порта Супса. Отчет о состоянии окружающей среды (основанный на посещении территории, встречах с представителями Министерства транспорта и коммуникаций Грузии, министерства охраны окружающей среды и ГНК, а также на информации, полученной от неправительственных организаций) и законопроект были обсуждены с администрацией порта Супса в августе и сентябре 2003 года. Результаты были представлены в Отчете о ходе работ № 2 в сентябре 2003 года.

Остальная деятельность проекта по Модулю Б вплоть до его завершения описана в Разделе 3.2.

3 Отчет о ходе работ в завершающей фазе проекта

3.1 Модуль А

Прогресс проекта за отчетный период (сентябрь 2003 года по январь 2004 года) в основном соответствовал графику.

С представлением Отчета о ходе работ № 2 в сентябре 2003 года консультанты предъявили четкое представление о том, насколько комментарии партнеров по проекту и целевых групп во время и после встречи за круглым столом (ВКС) в Баку 8 июля 2003 года были учтены при разработке концептуальных идей для улучшения железнодорожных перевозок нефти по территории Кавказа. Концептуальные идеи также были представлены партнерам по проекту и целевым группам в виде отдельного, более детального документа, (также в сентябре 2003 года) в качестве подготовительного материала для второй ВКС, состоявшейся в Тбилиси 20/21 октября 2003 года (см. Приложение 6), которая была потребована участниками первой ВКС.

При подготовке второй ВКС, перед фактическим проведением встречи, консультанты обсудили концептуальные идеи с представителями отдельных партнеров по проекту, чтобы детально объяснить идеи и оценить уровень критицизма или поддержки различных элементов концепции. У консультантов создалось впечатление, что партнеры по проекту были настроены в пользу более «консервативного» решения и считали часть концептуальных идей «слишком продвинутыми» для региона, хотя они одобрили общее направление концепции. Во время встречи также были затронуты

вопросы о деталях концепции, таких как система финансирования центра мониторинга и корпоративный статус последнего (коммерческая или некоммерческая организация).

Обсуждения во время второй ВКС в основном велись на высоком интеллектуальном уровне и, после стадии «подогрева», в очень профессиональной атмосфере. Концептуальные идеи были рассмотрены досконально с обсуждением их плюсов и минусов. Стало абсолютно ясно, что сопротивление общественных партнеров по проекту некоторым элементам концепции (таким как предложение системы лизинга железнодорожным цистерн, подобной системе, применяемой многими железнодорожными компаниями ЕС в течение десятилетий) было сильней соответствующей поддержки целевых групп. Однако среди большинства участников было общее взаимопонимание ключевых элементов, таких как создание совместного центра мониторинга и совместный подход к маркетингу коридора, и был сделан дальнейший прогресс в направлении реализации.

К сожалению, политическое положение (встреча была проведена через неделю после спорных президентских выборов в Азербайджане и за две недели до парламентских выборов в Грузии) не позволило некоторым партнерам по проекту согласиться и подписать совместное заявление, нацеленное на существенное изменение ключевой сферы Азербайджанской и Грузинской экономики, перевозок нефти, так как аспекты, связанные с добычей, переработкой и транспортировкой нефти на Кавказе являются политически очень чувствительными вопросами. Поэтому было решено отложить принятие каких-либо решений, касающихся дальнейшего прогресса проекта до тех пор, пока политическая ситуация не прояснится, чтобы заручиться поддержкой новых правительств обеих стран. Было решено решить открытые вопросы во время третьей ВКС, которая должна была произойти в ноябре 2003 года в Баку.

До проведения третьей ВКС консультант подготовил пересмотренную концепцию, сфокусированную на вопросах, получивших поддержку партнеров по проекту и целевых групп, и исключившую самые спорные пункты (см. Приложение 7). Эта концепция, совместно с предварительным совместным заявлением, была обсуждена и согласована с Азербайджанской железной дорогой, а также с Грузинской железной дорогой. Во время третьей ВКС (см. Приложение 8), которая была проведена 22 ноября 2003 года в Баку, все стороны единогласно поддержали концепцию и согласились на плане ее реализации.

Согласно плану реализации, рабочая группа, состоящая из представителей партнеров по проекту и целевых групп, разработает детальный Устав координационного центра коридора и представит его министерствам транспорта Грузии и Азербайджана на одобрение. Официальное создание Координационного центра коридора предусмотрено на конец февраля 2004 года. Главное управление центра должно находиться либо в здании министерства транспорта Азербайджана, либо в здании компании Азербайджанской железной дороги. Прогресс формального выполнения плана реализации был задержан реструктуризацией политической системы Грузии, которая также затронула Грузинскую железную дорогу (которая является одним из ключевых партнеров Координационного центра коридора) и Министерство транспорта и коммуникаций Грузии. Эта ситуация также вызвала задержки в приобретении компьютерного оборудования за счет бюджета на случайные расходы, так как не было выделено здание для размещения центра. Существует опасение, что срок контракта завершится до полного использования средств.

3.2 Модуль Б

Рабочий доклад о возможном финансировании администрации порта Супса (АПС), представленный в июле 2003 года, подчеркивает важность получения портом Супса полной поддержки всех

организаций Грузии, занятых в сфере перевозок нефти. Одновременно с этим указывается, насколько трудным будет принятие принудительных мер против существующего оператора терминала в Супса.

Необходимо отметить, что вследствие того, что к финансовое положение порта Супса все еще не определено, все задачи, подготовленные для дальнейшей реализации, относятся к планам на будущее, портовые власти могут собрать достаточные средства для выполнения нижеприведенных задач. Во время отчетного периода консультанты сфокусировали свое внимание на следующих вопросах:

- Развитие эффективной системы руководства после того, как персонал портовых властей увеличится (см. Приложение 9). План организационного развития принимает во внимание наиболее вероятное поэтапное выполнение задач, стоящих перед администрацией порта Супса. Структура руководства сфокусирована на административных функциях, возлагая выполнение коммерческих функций на компании частного сектора. Задачи четко разделены между различными отделами, обязанности по различным должностям в портовой администрации также четко определены.
- Пояснение предпроектного обследования строительства причала для вспомогательного флота АПС, такого как буксир, лоцманский катер, противопожарное судно (все должны быть приобретены) (см. Приложение 10). Две главных идеи по строительству причала на портовой территории порта Супса изложены, четко определены ограничения и технические вопросы, требующие дальнейшего изучения. Предложенный план выглядит довольно целесообразным с технической точки зрения и является довольно гибким в случае дальнейшего расширения деятельности порта Супса. Однако следует учесть влияние на окружающую среду (как показано в Отчете о ходе работ № 2, Приложение 8).
- Требования к обучению персонала администрации порта (см. Приложение 11). Требования в основном предъявляются к администрации порта в узком смысле, т.е. безопасность и сохранность, руководство и организация, обращение с опасными грузами (требования законодательства) и защита окружающей среды.
- Подготовка Руководства по технике безопасности для нефтяных танкеров и операторов терминалов, например, ко времени, когда Грузия получит полный контроль над существующими средствами перевалки нефти (см. Приложение 12). В настоящее время все погрузочно-разгрузочные работы выполняются частным оператором. Одной из задач портовых властей является мониторинг соответствия оператора терминала и заходящих нефтяных танкеров международным требованиям по технике безопасности. Указанное Руководство предлагает директивные принципы для процедур, требуемых для обеспечения безопасного обращения с грузом и судами. Готовые к использованию контрольные таблицы прилагаются.

В свете попыток АПС обсудить различные возможности финансирования с существующим оператором терминала, правительством Грузии, частными инвесторами и различными финансовыми учреждениями, указанные документы помогут АПС подчеркнуть серьезность их намерений. При обеспечении финансирования все концепции готовы к применению (анализ осуществимости в случае строительства причала).



Этот проект финансируется
Европейским Союзом



**Tacis TRACECA Project
Railway Transit Oil Logistical Centre**

**Тасис TRACECA Проект
Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти**

Партнёрам проекта
TRACECA «Логистический Центр Железнодорожных
Транзитных Перевозок Нефти»

Офис в Гамбурге
Бурхадкаи 1
21129 Гамбург
Германия
Тел: +49 (0)40 33 62 16
Факс: +49 (0)40 32 27 64
E-mail:
m.sames@uniconsult-hh.de

31 января, 2004

Уважаемый г-н

Re: Заключительный отчёт проекта

К вашему сведению предоставляется заключительный отчёт проекта «Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти». Пожалуйста, просмотрите этот отчёт и проинформируйте нас о ваших комментариях по вышеуказанному адресу до 10 марта, 2004 года.

От имени всей нашей команды, я искренно благодарю вас за поддержку и помощь на всех стадиях работы проекта. Надеюсь, что этот проект TRACECA, помог вам, хотя бы на один шаг продвинутся по пути развития и преуспевания вашего региона. Было очень интересно работать вместе с вами со всеми и я глубоко надеюсь, что мы ещё не раз встретимся в будущем на Кавказе, в Германии или ещё, гденибудь в мире.

С уважением

Марсель Замес
Руководитель Группы Проекта

4 Полученный опыт и рекомендации

4.1 Модуль А

Партнеры по проекту и целевые группы: Модуль А

Партнеры по проекту включают в себя как правительственные учреждения (министерства), так и государственные транспортные компании (железные дороги, порты, судоходные компании), в то время как целевые группы в основном состоят из частных клиентов и партнеров государственных компаний (операторы терминалов, грузовые экспедиторы, торговцы и т.д.).

Тесные связи были установлены с партнерами по проекту и целевыми группами. Так как проект требовал решения, включающего в себя как можно большее количество сторон, для вовлечения участия частого сектора на том же уровне, что и партнеров по проекту, ключевые игроки целевых групп были осведомлены приблизительно на том же уровне, что и партнеры по проекту.

В результате успешного завершения проекта, обсуждения требуемых изменений в цепочке нефтеперевозок путем двусторонних переговоров в каком-то ресторане были трансформированы в открытые многосторонние обсуждения во время встреч за круглым столом. Это было первым случаем, когда все стороны, вовлеченные в транспортировку нефти по территории Кавказа, собрались вокруг одного стола и открыто обменялись своими точками зрения. Все участники этих встреч согласились, что круглые столы способствовали более глубокому пониманию позиции каждой стороны и увеличили уровень взаимного доверия. Особенно частный сектор был рад возможности поднять обсуждение на более профессиональный и деловой уровень. Многие участники встреч за круглым столом с посредничеством такой организации, как TRACECA, желают превратить эти встречи в регулярный обмен идеями, даже после завершения настоящего проекта. В конце участники согласились, что настоящий проект являлся большим шагом в направлении создания сильно востребованного центра координации коридора, что интенсивно обсуждалось на Кавказе уже в течение последних четырех лет.

Внешние факторы: Модуль А

Внешние факторы оказали существенное влияние на осуществление проекта. Во-первых, перевозки нефти играют крайне важную роль для экономики Азербайджана и Грузии и поэтому являются политически очень чувствительным вопросом на Кавказе, особенно для государственных железных дорог. Поэтому политическая поддержка каких-либо изменений существующей системы не очень велика, если железные дороги не уверены, что эти изменения будут крайне выгодны для них.

Второй аспект, который следует учесть, это неформальные связи между руководством железной дороги среднего и низкого уровня и частными операторами, которые привели к разногласиям между общественным обсуждением существенных изменений и внутренней инициацией этих изменений. Не все уровни руководства видят выгоду в комплексном решении проблемы.

Так как настоящий проект является политическим, то наиболее важным фактором, влияющим на выполнение проекта, были выборы, проведенные в Азербайджане и Грузии осенью 2003 года. В то же время, партнеры по проекту и целевые группы должны были принять решение относительно концепции по центру координации коридора и плану его создания. Президентские выборы в октябре 2003 года в Азербайджане вызвали уличные волнения и временную неуверенность (даже до проведения выборов) в будущем направлении правительственной политики. Парламентские выборы в Грузии в ноябре 2003 года привели к общественным демонстрациям («бархатная революция») и впоследствии к уходу в отставку президента Грузии. После этого изменение политической обстановки (например, уход в отставку министра транспорта и коммуникаций) также оказало влияние на

руководство железных дорог (вытеснение руководства высокого уровня, например, президента железной дороги), которое теперь контролируется новым наблюдательным органом.

Полученный опыт: Модуль А

- Все стороны согласились, что для координации процесса планирования нефтеперевозок и мониторинга фактического объема железнодорожных перевозок по TRACECA железнодорожному коридору по территории Кавказа требуется независимая, некоммерческая организация.
- Посредничество общепризнанной, надежной и независимой организации, такой как TRACECA IGC, способствует ликвидации разрыва между государственным и частным сектором в проектах, требующих взаимного сотрудничества.
- Нефтеперевозки по территории Кавказа являются очень чувствительным вопросом с политической точки зрения, различные экономические стороны которого не всегда сразу видны. Требования, выраженные на операционном уровне, не всегда отражаются в решениях, принятых на высоком политическом уровне, и наоборот.
- Государственные компании – партнеры по проекту проявили желание активно поддержать проект. Однако ведущие специалисты и руководство были заняты своей ежедневной работой, что иногда (вполне понятно) создавало трудности для получения своевременной информации или комментариев. Так как условия контракта запрещают нанимать персонал, например, железнодорожных компаний, не было возможности предоставить квалифицированным железнодорожным экспертам должное финансовое вознаграждение за выполнение сверхурочной работы над проектом в дополнение к их ежедневной деятельности.
- Как правило, недостаток финансовых ресурсов (бюджета) государственных партнеров по проекту ограничивает их вклад в финансирование запланированного координационного центра коридора. Все партнеры по проекту считают, что принимающие участие компании частного сектора должны будут взять на себя большую часть затрат на наладочные работы и эксплуатационных расходов КЦК, так как считается, что частный сектор получит наибольшую выгоду от улучшения координации транспорта.
- Партнеры из частного сектора уже достаточно продвинуты в применении международных методов управления и технических стандартов оказания услуг. Железные дороги на территории Кавказа, подобно западной Европе, все еще организованы более как администрация. Они знают, как заниматься железнодорожным бизнесом (консультанту дали понять, что в прошлом иностранные консультанты были иногда слишком критичны, почти ставя эти способности под вопрос). Однако, подобно ситуации в западной Европе, существует несоответствие между традиционным железнодорожным бизнесом и новыми концептуальными идеями, продвигаемыми частными транспортными операторами. Железные дороги признали, что новые концепции могут принести плоды, просто время еще не настало. Другие вопросы, такие как возобновление инфраструктуры железнодорожного полотна и вспомогательных сооружений, парки ремонта и очистки вагонов, требуют более оперативного внимания.
- Все вовлеченные в проект стороны понимают, что они должны сотрудничать, чтобы повысить конкурентоспособность Кавказского коридора по сравнению с альтернативными маршрутами. Однако некоторые стороны все еще излишне выделяют цены (транспортные) как единственный критерий, который их клиенты используют при принятии решений. Качество обслуживания, безопасность и надежность могут иметь такое же значение для клиента, особенно при

транспортировке особо ценных грузов. В этом отношении у Кавказского коридора может быть преимущество перед конкурирующими маршрутами, которое следует развить дальше и продвинуть на рынке.

- Анализ транспортной сети между Баку и Батуми следует дополнить обзором транспортной сети от скважин/нефтеперерабатывающих заводов до восточного побережья Каспийского моря. Согласно отчетам, порт Актау работает на полной мощности, и мало что известно о состоянии перевалочных мощностей в Туркменбаши и погрузочных мощностей в Аладье и Окареме. Более того, с целью оценить, будет ли ситуация в центральной Азии способствовать положительному воздействию новой концепции для кавказской части транспортной сети, следует исследовать возможные заторы, такие как, например, мост Чарджоу, а также спрос на казахскую нефть и нефтепродукты в приграничных районах Китая. Почти все стороны отметили, что вовлечение партнеров с другой стороны Каспийского моря в более ранней стадии, скорее всего, значительно увеличило бы значение проекта. Консультант не может подтвердить или опровергнуть это утверждение. Однако, во время выезда в Актау (Казахстан) консультант узнал об имеющейся там значительной заинтересованности в проекте. Более того, консультант считает возможным пригласить клиентов и операторов восточной части Каспийского моря принять участие в проекте TRACECA, чтобы выслушать их требования и, тем самым, установить дальнейшую начальную точку для повышения конкурентоспособности этого маршрута по сравнению с альтернативными маршрутами, такими как через Махачкалу (Россия) или через Иран.

Рекомендации: Модуль А

Так как координационный центр коридора еще не был официально создан, а многостороннее сотрудничество между ключевыми игроками трудно поддерживать без внешней поддержки (смотри выше), предлагается продлить поддержку со стороны программы TRACECA в течение не менее шести месяцев после официального создания КЦК.

Эта техническая поддержка необходима для обеспечения самостоятельности КЦК, в особенности

- Для обеспечения соответствия детального Устава КЦК интересам наибольшего количества участников процесса нефтеперевозок;
- Чтобы убедиться, что ни одна из (ключевых) сторон или связанных с ними учреждений не вызовет задержку или срыв процесса применения, требуя внесения неразумных и необоснованных изменений в концепцию, или пытаясь принудительно внести пункты, которые будут незаконно дискриминировать какую-либо сторону или группу сторон;
- Для обеспечения своевременного одобрения Устава КЦК соответствующими министерствами;
- Чтобы помочь КЦК лоббировать свои интересы по отношению к клиентам или учреждениям, не принимающим непосредственного участия в процессе создания или эксплуатации КЦК (например, учреждениям, занимающимся охраной окружающей среды);
- Для мониторинга ежедневной работы КЦК во время начальной стадии предприятия (приблизительно первые шесть месяцев) на предмет соответствия стандартным рабочим процедурам;
- Для мониторинга уровня соответствия всех партнеров КЦК своим обязанностям (финансовые вклады, предоставление информации и т.д.).

Оказание технической поддержки потребует использования услуг одного эксперта по нефтеперевозкам или управлению железными дорогами в диапазоне 7-10 человеко-дней (в зависимости от сложности процесса) на месте в месяц. Средства, которые не были израсходованы на физическое обустройство КЦК, а также сбережения из Бюджета непредвиденных расходов проекта могут служить в качестве финансовой базы при найме этих услуг.

Вторая рекомендация касается расширения концепции на нефтедобывающие страны - Казахстан, Узбекистан и Туркменистан в качестве главных пользователей нефтяной сети на территории Кавказа. Эти страны должны быть вовлечены, чтобы они считали этот маршрут «своим собственным», а не пересылали груз (например, для европейских рынков) через Россию и Иран.

Так как концепция для координационного центра коридора уже разработана, задачи ограничатся

- определением операционных, организационных и технических недостатков железнодорожных перевозок нефти на восточном берегу Каспийского моря,
- продвижением (уже разработанной) концепции с ключевыми сторонами из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана (подлежат определению),
- адаптацией концепции (если необходимо) к нуждам восточно-каспийских клиентов и операторов, и
- развитием возможных институциональных или операционных связей между восточно-каспийскими нефтяными операторами и клиентами, с одной стороны, и координационным центром коридора, с другой. Возможно создание подобного центра в, например, Казахстане.

Оказание этой технической поддержки пяти странам (Азербайджан и Грузия, в качестве бенефициаров настоящего проекта, должны продолжить участие в процессе обсуждения) потребует приблизительно следующих ресурсов:

Транспортный экономист:	4.0 ЧМ
Эксперт по транспортировке нефти:	2.5 ЧМ
Эксперт по управлению железной дорогой:	2.5 ЧМ
Железнодорожный инженер:	1.5 ЧМ
Эксперт по вопросам окружающей среды:	1.5 ЧМ

Эти 12 ЧМ экспертов ЕС должны быть дополнены местными экспертами в районе 10 ЧМ. Срок выполнения проекта должен составить около шести месяцев. Бюджет на непредвиденные расходы должен включить в себя средства на организацию двух встреч за круглым столом на восточном побережье Каспийского моря (для участников из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана и представителей КЦК) и одной или двух встреч за круглым столом на Кавказе (для всех пяти стран).

Окончательным результатом должно быть создание прозрачной и работоспособной координационной сети транспортировки нефти от места добычи груз в средней Азии до последней перевалочной точки на Кавказе (т.е. один из грузинских портов на Черном море).

4.2 Модуль Б

Партнеры по проекту и целевые группы: Модуль Б

Партнерами по проекту являются Министерство транспорта и коммуникаций Грузии (и их представитель, Грузинская морская администрация), а также администрация порта Супса (АПС). Консультанты поддерживали тесные связи, особенно с АПС. Особая выгода, полученная в результате выполнения проекта АПС, заключалась в получении представления о том, какие функции должна выполнять администрация порта и предоставлении реалистических возможностей в урегулировании разногласий с оператором терминала. Консультант также исполнял роль «тренировочного партнера» для АПС при обсуждении «не общепринятых» бизнес идей для дальнейшего развития порта и его администрации.

Целевые группы включают в себя существующего оператора терминала в порту Супса и его клиентов. Были установлены официальные контакты с оператором терминала. Однако продолжающиеся разногласия между АПС и оператором терминала явили результат в виде только выдачи выборочной информации о деятельности и результатах проекта.

Внешние Факторы: Модуль Б

Разногласия между администрацией порта Супса и оператором терминала (защищающим интересы своих клиентов) о правовой основе взимания портовых сборов в порту Супса затруднили выполнение отдельных частей Модуля Б. Политическая поддержка АПС не была выражена достаточно сильно, так как это происходило накануне выборов и во время проведения переговоров по поводу заключения контракта на трубопровод ВТС, вследствие чего политики не имели большого желания возглавлять (общественный) спор с одним из основных инвесторов в грузинский нефтяной сектор. Без непосредственной перспективы общественного финансирования, по крайней мере, инфраструктуры порта и регулярного дохода во время начальной стадии порта, способность АПС привлечь инвесторов довольно ограничена.

Полученный опыт: Модуль Б

- Супса выглядит как подходящее место для размещения порта, если порты в Батуми и Поти достигнут своей максимальной мощности, и строительство дополнительных мощностей будет ограничено недостатком места или чрезмерно высокой стоимостью. Существующая АПС может направлять формирования места для перевалки жидких грузов.
- Более детальный анализ необходим для тщательного изучения возможного влияния на окружающую среду со стороны берега (неподалеку расположены болота!), а также со стороны моря (влияние портовых сооружений на гидрологическое состояние устья реки Супса).
- Хотя существующая портовая администрация очень активна и всецело посвящена своим задачам, отсутствие бюджетных средств затрудняет достижение существенного прогресса в создании порта. Полноценный план развития порта еще не существует, настоящий проект смог создать только фрагменты такого плана. Портовая администрация затратила значительную часть своего времени и финансовых ресурсов на попытки урегулировать разногласия с оператором терминала касательно правомерности сбора пошлин с судов, заходящих на территорию АПС.
- Так как нахождение возможных источников финансирования имеет первостепенную важность для администрации порта Супса, руководство разработала различные «неортодоксальные» идеи для получения коммерческого дохода, которые оно энергично защищает. Некоторые из идей, обсужденных с консультантом, не входят в понимание консультанта в непосредственную сферу деятельности портовой администрации, хотя мы признаем, что портовая администрация может инвестировать в коммерческую деятельность для получения выгоды.
- АПС может начать свою деятельность в малом масштабе, например, предлагая услуги буксира и швартовки судам, использующим СТШ. АПС понимает, что прямая конфронтация с существующим оператором терминала скорее всего ни к чему не приведет. Консультант предложил начать процесс посредничества. Однако инициатива должна быть принята правительством Грузии или Грузинской нефтяной компанией ГНК, так как только эти две стороны имеют договорные отношения с существующим оператором терминала и его акционерами. Для проведения процесса посредничества порт должен представить полномасштабную концепцию, которая будет также выгодна для оператора терминала. Начальной точкой может быть, например, предоставление услуг буксира нефтяным танкерам по более низкой стоимости, чем существующий поставщик

услуг, но такого же качества. Это обязательно поднимет уровень доверия к АПС и поможет финансированию структур для принадлежащего АПС обслуживающего флота.

Рекомендации для порта Супса:

АПС уверена, что спрос на дополнительные (нефтяные) портовые мощности вдоль грузинского побережья Черного моря будет стремительно расти в ближайшие годы. В этом отношении мнение портовой администрации поддерживается различными региональными экспертами нефтяного рынка. Супса со своей глубоководной СТШ, имеет хороший шанс стать местом для строения этих дополнительных мощностей. Расширение мощностей для обработки жидких грузов в Супса может стать решением, позволяющим Батуми и Поти сосредоточить дальнейшее развитие на смешанном и контейнерном грузе. Хотя территория порта может быть ограничена, в Супса (Григоleti), возможно, найдется место для развития мощностей для СПГ и нефтеперевалочных мощностей (с железнодорожного состава на судно, так как железнодорожная магистраль расположена неподалеку) с трубопроводным соединением с резервуарными парками, расположенными в районах недалеко от побережья. Подготовка полноценного и детального бизнес плана (анализ осуществимости, включая детальный анализ влияния на окружающую среду, согласно стандартам ЕС) должна помочь АПС в поиске инвесторов и финансистов для своих идей. Это также может включать в себя помощь с маркетингом и отношениями с инвесторами.

Первая оценка требуемых для дальнейшей поддержки АПС ресурсов привела к следующим результатам:

- Портовый инженер: 33 человеко-дня
- Инженер-гидравлик: 33 человеко-дня
- Транспортный экономист: 22 человеко-дня
- Финансовый аналитик: 22 человеко-дня
- Эксперт по вопросам окружающей среды: 44 человеко-дня
- Эксперт по маркетингу: 33 человеко-дня
- Требуется поддержка от местных экспертов в диапазоне 200 человеко-дней для анализа почвы и грунтовых вод, подводного анализа и исследования состояния окружающей среды.

Приложения

- Приложение 1 Отчёт о реализации проекта
- Приложение 2 Отчёт об использовании ресурсов
- Приложение 3 Отчёт о достигнутых результатах
- Приложение 4 Отчет о завершении проекта
- Приложение 5 Обобщение результатов проекта
- Приложение 6 Встреча за круглым столом № 2 в Тбилиси: Протокол, Список участников и Совместное Заявление
- Приложение 7 Концепция о создании Центра Координации Коридора для улучшения железнодорожных перевозок нефти по Транс Кавказскому маршруту (документ, предоставленный на обсуждение во время третьей встречи за круглым столом в Баку 26 ноября 2003 года)
- Приложение 8 Встреча за круглым столом № 3 в Баку: Протокол, Список участников и Совместное Заявление
- Приложение 9 Структура администрации порта Супса
- Приложение 10 Предварительное обследование строительства причала для обслуживающих судов в порту Супса
- Приложение 11 Требования к обучению в порту Супса
- Приложение 12 Руководство по технике безопасности для нефтяных танкеров и терминала

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ОТЧЁТ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти		Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi					Страны: Азербайджан, Грузия				Стр: 1			
Отчетный период: 6 сентября 2003 - 5 января 2004		Подготовлен: 4 января 2004					Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol							
Цели проекта: задача в рамках Модуля А – усовершенствование процесса железнодорожных перевозок нефти по территории Кавказа посредством разработки и реализации альтернативной операционной и организационной концепции, задача в рамках Модуля Б – оказание содействия Администрации Порта Супса в институционализации и развитии порта														
No	Осуществляемая работа	Период					РЕСУРСЫ				ДРУГОЕ			
		2003 год					ПЕРСОНАЛ				ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ		ДРУГОЕ	
		9	10	11	12	01	Планир. для конс. ЕС	Исп. для конс. ЕС	Планир. для местн. конс.	Исп. для местн. конс.	Планируемое	Реализованное	Планируемое	Реализованное
10.	Развить концепцию коридора для ж/д нефтеперевозок	X	XX	X			15 дней	15 дней						
11.	Обсудить концепцию с партнерами по проекту		X	XX	XX	X	16 дней	16 дней	5 дней	5 дней				
12.	Выполнить первые шаги концепции						19 дней	19 дней	..5 дней	..5 дней				
14.	<u>Модуль Б</u> Подготовить рекомендации для эффективной системы управления	X	XX				17 дней	17 дней						
15.	Подготовить руководство по технике безопасности для танкеров и терминалов		XX				9 дней	9 дней						
16.	Изучить вопросы порта Супса касательно логистического оборудования			XX			10 дней	10 дней	5 дней 20 дней	5 дней 20 дней				
20.	Проведение предварительного анализа для строительства причала		X	XX	X		19 дней	19 дней						
23.	Уточнить требования к обучению руководства порта Супса			X			25 дней	25 дней	9 дней	3 дней				
24.	Содействовать в применении				XX	X								
	ВСЕГО						130 дней	130 дней	44 дней	38 дней				

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ОТЧЁТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти		Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi		Страны: Азербайджан, Грузия		Стр: 1
Отчётный период: 6 сентября 2003 – 5 января 2004 года		Подготовлен: 4 января 2004 года		Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol		
Цели проекта: задача в рамках Модуля А – усовершенствование процесса железнодорожных перевозок нефти по территории Кавказа посредством разработки и реализации альтернативной операционной и организационной концепции, задача в рамках Модуля Б – оказание содействия Администрации Порта Супса в институционализации и развитии порта						
Ресурсы	Планируемое кол-во	Планируемый период	Использованное время	Использованное кол-во	Остаток	
Персонал (человеко-дни)						
Эксперты ЕС	396	130	130	396	0	
Местные эксперты	220	44	38	214	6	
Всего						
Оборудование и материалы	2 ПК 2 черно-белых принтера 2 цветных принтера	2 ПК 2 черно-белых принтера 2 цветных принтера	2 ПК 2 черно-белых принтера 2 цветных принтера	2 ПК 2 черно-белых принтера 2 цветных принтера	0 ПК 0 черно-белых принтера 0 цветных принтера	
Всего						
Другие ресурсы	25,00 Евро для оборудования логистических информационных офисов 12,000 Евро для организации и проведения встреч за круглым столом модуля А.	0 12,000 Евро для организации и проведения встреч за круглым столом модуля А.	0 12,000 Евро для организации и проведения встреч за круглым столом модуля А.	0 12,000 Евро для организации и проведения встреч за круглым столом модуля А.	25,000 Евро 0	
Всего						
Всего						

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: ОТЧЁТ О РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТЫ

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти	Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi	Страны: Азербайджан, Грузия	Стр: 1
Отчётный период: 6 сентября 2003 – 5 января 2004 года	Подготовлен: 4 января 2004 года	Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol	
Результаты	Отклонения от первоначального плана (+ or - %)	Причины отклонений	Сдерживающие факторы и предположения
<p>3. Выполнимая, сделанная на заказ концепция логистики для железнодорожных перевозок нефти была подготовлена и обсуждена</p> <ul style="list-style-type: none"> - Были разработаны административная и организационная структуры - Была разработана операционная концепция - Были разработаны каналы связи и интерфейсы - Были разработаны маркетинговая концепция и принцип обслуживания клиентов - Обязанности и полномочия были четко распределены <p style="text-align: right;">5 декабря 2003 г.</p>	завершено		
<p>4. Первые шаги реализации концепции</p> <p style="text-align: right;">5 января 2004 г.</p>	завершено на 75 процентов	Требуется закупить оборудование	В процессе приобретения поступают реальные предложения, касающиеся оборудования и программного обеспечения в рамках заданного бюджета
<p>5. Порта Супса способен внедрить эффективную систему управления</p> <p style="text-align: right;">5 декабря 2003 г.</p>	завершено		
<p>6. Порто Супса способен предоставлять услуги, соответствующие мировым стандартам</p> <p style="text-align: right;">5 декабря 2003 г.</p>	завершено		
<p>7. Руководство по технике эксплуатации терминала и танкеров подготовлено. Порт способен выполнять меры безопасности.</p> <p style="text-align: right;">5 декабря 2003 г.</p>	завершено		
<p>11. Порт способен установить очистные сооружения и разработать плана действий при возникновении аварий.</p> <p style="text-align: right;">5 декабря 2003 г.</p>	завершено		

ПРИЛОЖЕНИЕ 4: ОТЧЕТ О ЗАВЕРШЕНИИ ПРОЕКТА

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти	Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi	Страны: Азербайджан, Грузия	Стр: 1	
Отчётный период: 6 декабря 2002 - 5 января 2004 г.	Подготовлен: 4 января 2003 г.	Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol		
Отчетный период	Основные проведенные работы	Консультант ЕК	Использованные ресурсы	
			Материалы и оборудование	Другие
12/02-02/03	Модуль А 1. Описание транспортной цепи перевозок нефти 2. Определение линий связи, улучшений мощности, значимых заинтересованных сторон и т.д. 3. Описание существующих мощностей для транспортировки и хранения 13. Изучение структурных вопросов порта Супса 16. удалено ради задач 25-30 21. удалено ради задач 25-30 22. удалено ради задач 25-30	14 человеко-дней 10 человеко-дней 13 человеко-дней 10 человеко-дней	Компьютер, коммуникационное и офисное оборудование. Профессиональные издания, например, Энергетический атлас мира	1 перелет, 2 в день (Брюссель)
02/2003 – 05/2003	4. Описание состава нефтегрузов 5. Описание организационной структуры 6. Разработка маркетингового анализа железнодорожных перевозок нефти по территории Кавказа 7. Обновление прогноза потока нефтегрузов 25. новое: изучение положений Правительственного соглашения и Соглашения по строительству и эксплуатации трубопровода	10 человеко-дней 15 человеко-дней 15 человеко-дней 5 человеко-дней 5 человеко-дней		
05/2003 – 09/2003	26. новое: изучение аналогичных ситуаций в других странах 8. Выявление существующих проблем в вышеперечисленных секторах. 9. Подготовка рекомендаций по оценке влияния на окружающую среду и т.д. 10. Разработка концепции перевозок нефти по железнодорожному коридору. 27. новое: изучение вопросов, связанных с взиманием портовых сборов с судов и судовладельцев, использующих станцию точечной швартовки, в других странах	5 человеко-дней 15 человеко-дней 37 человеко-дней 48 человеко-дней 10 человеко-дней		

09/2003 – 01/2004	<p>28. новое: разработка в соответствии с международной практикой</p> <p>29. новое: определение возможности применения международной практики и специфических примеров в случае с портом Супса</p> <p>30. новое: изучение положений в законодательстве Грузии, которые могут послужить базой для создания АПС.</p> <p>10. Разработка концепции перевозок нефти по железнодорожному коридору.</p> <p>11. Обсуждение концепции с партнёрами проекта</p> <p>12. Содействие в реализации первых шагов</p> <p>14. Разработка рекомендаций для эффективной структуры управления</p> <p>15. Подготовка руководства по технике безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминала</p> <p>17. Изучение вопросов, связанных с установкой логистического оборудования в порту Супса</p> <p>18. Консультации по вопросам навигационной безопасности</p> <p>19. Консультации по вопросам защиты окружающей среды</p> <p>20. Разработка предварительного ТЭО строительства причалов для дополнительного флота</p> <p>23. Обучение в сфере управления, безопасной эксплуатации и защиты окружающей среды</p> <p>24. Содействие Администрации порта в вопросах внедрения новой административной структуры.</p>	<p>5 человеко-дней</p> <p>5 человеко-дней</p> <p>10 человеко-дней</p> <p>17 человеко-дней</p> <p>16 человеко-дней</p> <p>19 человеко-дней</p> <p>17 человеко-дней</p> <p>9 человеко-дней</p> <p>10 человеко-дней</p> <p>12 человеко-дней</p> <p>15 человеко-дней</p> <p>24 человеко-дней</p> <p>25 человеко-дней</p>	<p>Профессиональные материалы для презентаций, например, нефтяные карты</p>	<p>11,500 Евро из бюджета на случайные расходы для организации и проведения встреч за круглым столом</p>
ВСЕГО		396 человеко-дней		

ПРИЛОЖЕНИЕ 5: ОБОБЩЕНИЕ ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти		Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi		Страны: Азербайджан, Грузия		Стр: 1	
Подготовлено: 4 января 2004				Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol			
Выполненные работы		Отклонение от первоначального плана (+ или - %)		Причины отклонения		Препятствия и предположения	
1. Транспортная цель ж/д. перевозок нефти и нефтепродуктов по коридору TRACECA (территории Кавказа) была изучена и описана, имеющаяся база данных по потоку нефтяных грузов обновлена 5 мая 2003 г.		завершено					
2. Технические, эксплуатационные и организационные трудности выявлены и изучены 5 августа 2003 г.		завершено				Таможенные органы и пограничная охрана предоставляют значимую для проекта информацию во время и не препятствуют выполнению проекта. Грузинская и Азербайджанская железные дороги, порты в Баку и Батуми, а также Каспийская судоходная компания предоставляют требуемую информацию во время и поддерживают проект. Доступ к государственной собственности (включая собственность государственных компаний), необходимый для реализации проекта, получен.	
3. Выполнимая, сделанная на заказ концепция логистики для железнодорожных перевозок нефти была подготовлена и обсуждена - Были разработаны административная и организационная структуры - Была разработана операционная концепция - Были разработаны каналы связи и интерфейсы - Были разработаны маркетинговая концепция и принцип обслуживания клиентов - Обязанности и полномочия были четко распределены 5 декабря 2003 г.		завершено				Все стороны, связанные с железнодорожными перевозками нефти (целевые группы, партнеры по проекту, таможенные органы и пограничная охрана) оказывают сотрудничество.	
4. Концепция находится в стадии реализации 5 февраля 2004 г.		-25 процентов				В процессе приобретения поступают реальные предложения, касающиеся оборудования и программного обеспечения в рамках заданного бюджета	

Название проекта: Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти		Проект № EUROPEAID/113200/C/SV/Multi		Страны: Азербайджан, Грузия		Стр: 2	
Подготовлено: 4 января 2004				Консультант ЕК: Консорциум UNICONSULT-HPTI-Transpetrol			
Выполненные работы		Отклонение от первоначального плана (+ или - %)		Причины отклонения		Препятствия и предположения	
5. Порт Супса способен внедрить эффективную систему управления 5 декабря 2003 г.		завершено				Внедрение структуры руководства зависит от наличия источников финансирования годового бюджета администрации порта Супса.	
6. Порт Супса способен предоставлять услуги, соответствующие мировым стандартам 5 декабря 2003 г.		завершено				Порт способен оказывать стандартные услуги после получения АПС контроля над имеющимися мощностями или получения средств на строительство новых мощностей.	
7. Руководство по технике эксплуатации терминала и танкеров подготовлено. Порт способен выполнять меры безопасности. 5 декабря 2003 г.		завершено				Порт способен обеспечить безопасное обращение с грузами после получения АПС контроля над имеющимися мощностями или получения средств на строительство новых мощностей.	
8. Порт способен выбрать оптимальную программу для дальнейшего развития порта.		УДАЛЕНО				Ресурсы этой задачи переданы задаче 12	
9. Порт способен привлекать инвесторов для будущего развития		УДАЛЕНО				Ресурсы этой задачи переданы задаче 12	
10. Обеспечена навигационная безопасность и безопасность судна при заходе и стоянке в порту. 5 сентября 2003		Частично УДАЛЕНО, остаток завершен, +50 процентов				Часть ресурсов этой задачи передана задаче 12. Проект портового законодательства разработан.	
11. Порт способен установить очистные сооружения и разработать плана действий при возникновении аварий. 5 декабря 2003 г.		завершено				Порт способен установить меры предотвращения загрязнения после получения АПС контроля над имеющимися мощностями или получения средств на строительство новых мощностей.	
12. Администрация порта Супса знает, на каком основании она сможет взимать пошлины с судов, заходящих в порт Супса. 15 июля 2003 г.		завершено				Результаты были предоставлены как отдельный отчет бенефициарам Модуля Б.	

ПРИЛОЖЕНИЕ 6:

Встреча за круглым столом № 2 в Тбилиси 20-21 октября 2003 года: Протокол, Список Участников и Совместное Заявление

Протокол

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Вторая встреча за круглым столом по концепции усовершенствования перевозок нефти и нефтепродуктов железной дорогой по Баку-Батуми/Поти коридору была проведена 20-21 октября 2003 г. в помещении Министерства транспорта и коммуникаций Грузии. Встреча проводилась на английском и русском языках с последовательным переводом.

Целями встречи являлись:

- обсудить принципы и подходы к улучшению координации вдоль транспортной цепи и прийти к согласию по операционным и организационным вопросам, обсужденным во время первой встречи за круглым столом в Баку, со всеми ключевыми сторонами, задействованными в организации и эксплуатации нефтетранспортной сети,
- четко определить аспекты разработанной консультантами концепции, которые могут быть изменены и
- определить методы и график реализации первых шагов.

Начало встречи за круглым столом, день 1: 20 октября, 14.00

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

Г-н Георги Нихарадзе, Заместитель министра министерства транспорта и коммуникаций Грузии, приветствует участников и подчеркивает важность данной встречи за круглым столом.

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ КОНЦЕПЦИИ 1 И 2

Руководитель рабочей группы проекта гос-н Марсель Сеймс также приветствует всех участников. Участников попросили изучить подготовленный проект Совместного заявления, выразить свои мнения и предложить изменения, которые будут обсуждены в конце встречи. Настоящий проект заявления просто представляет некоторые идеи и формат окончательной версии заявления. Он указал, что это процесс оказался очень успешным во время последней встречи в Баку.

После этого Г-н Сеймс представил концептуальные идеи, которые были предоставлены участникам в письменном виде перед встречей за круглым столом.

Как было решено во время первой встречи за круглым столом в Баку, концепция сфокусирована на четырех вопросах механизмов планирования, реорганизации управления ЖДЦ, создание центра мониторинга коридора и определение маркетинговой стратегии (для деталей смотри приложенное представление).

Концепция должна придерживаться основных принципов не дискриминации клиентов, честной конкуренции. Была подчеркнута роль, которую играют железнодорожные компании в реализации любой концепции, направленной на повышение привлекательности коридора.

Представление сфокусировалось на первых двух элементах: планировании и управлении ЖДЦ, оставив остальные вопросы на второй день.

КОММЕНТАРИИ УЧАСТНИКОВ

Большинство комментариев участников относились к следующему: планирование, разделение тяговых мощностей и ЖДЦ и Документ подтверждения погрузочно-разгрузочных работ. Совместное заявление обеих железных дорог (Азербайджана и Грузии) призывало не обсуждать разделение тяговых мощностей и ЖДЦ, так как это не приведет к улучшению движения маршрутных поездов.

1. Замечания со стороны г-на Сердара Хажиева, Ближневосточная нефтяная компания (БНК)

- Планирование коридора должно быть основано на предполагаемом количестве ЖДЦ, которое может быть выпущено Алегратрансом.
- Департамент тяговых мощностей железной дороги должен сконцентрироваться на работе согласно имеющимся графикам. В добавок к этому, они должны попытаться улучшить графики для ускорения движения транспорта между Баку и Батуми.

2. Замечания со стороны г-на Игбала Гусейнова, Министерство транспорта Азербайджана (MoT)

- Идеи Азербайджана, выраженные во время первой встречи за круглым столом, не были включены в настоящую детальную концепцию. Консультанты не провели встречи с железными дорогами для уточнения и развития их идей.
- У нас нет возражений насчет представленных методов планирования.
- Для повышения пользы Погрузочно-разгрузочного документа, ответственность принимающего терминала должна быть подчеркнута в Погрузочно-разгрузочного документе, даже если ответственность не является юридически обязательной.
- Железные дороги могут сдавать ЖДЦ в аренду, но после 8 дней нормальных перевозок плата должна составлять не менее 16 – 17 долларов США в день.

Вмешательство г-на Марселя Сеймса: От лица команды проекта я не разделяю вашу точку зрения, что мы не учли мнение железных дорог в разработке нашего подхода. После проведения первой встречи за круглым столом эксперт проекта по управлению железными дорогами, г-н Лаграулет, и я провели несколько встреч с представителями АГЖД и ГЖД, и мы считаем, что разработанный нами документ подчеркивает роль железных дорог как ключевых партнеров в решениях разработчика.

3. Замечания со стороны г-на Тимура Мамедова, Азербайджанская государственная железная дорога (АГЖД)

- Представленные методы планирования не обязаны быть только что созданными. У нас уже имеется 24-часовое и двухдневное планирование с ГЖД. ГЖД получает от нас информацию о типе груза, количестве ЖДЦ и т.д. Однако мы приветствуем идею создания совместной базы данных по перевозкам нефти для облегчения планирования.
- Принципы, подобные предложенным Погрузочно-разгрузочным подтверждающим документом, уже соблюдаются. Ежедневно мы получаем информацию от Алегратранса о разгружаемом грузе. И в АГЖД имеется специальный отдел, отвечающий за перевозки нефти.

- Сдача ЖДЦ в аренду поставит железные дороги в зависимость от лизинговых компаний. Мы также используем ЖДЦ для специальных целей (например, разгрузки танкеров), для которых лизинговые компании не предоставят ЖДЦ за короткий срок. Поэтому у нас должен иметься свой собственный парк ЖДЦ.

4. Замечания со стороны г-на Ладо Чхаидзе, министерство транспорта и связи Грузии (МТиСГ)

- Проект предназначен не только для координации железных дорог, а всех участников транспортной цепи. Однако, в моем мнении, концепция уделяет слишком много внимания улучшению координации только железных дорог.
- Улучшенная система планирования должна также учесть Казахстан и Туркменистан.
- Мне все еще окончательно не ясно, в чем заключается выгода новой системы управления ЖДЦ.

5. Замечания со стороны г-на Зураба Суладзе, Грузинская железная дорога (ГЖД)

- Мы провели несколько встреч с г-ном Сеймсом и, хотя г-н Лаграулет провел несколько встреч с Азербайджанской стороной, я не вижу в концепции детального отражения мнения железных дорог. По нашему мнению, эта концепция не направлена в пользу железных дорог. Некоторые положения и идеи являются для нас чужими. В настоящее время мы говорим об улучшении управления транспортом, что должно быть нацелено на увеличение транспортных объемов. Если вы попросите об этом завтра, обе железные дороги смогут перевозить указанные 16 миллионов тонн нефти и нефтепродуктов. Акцент делается на улучшении работы обеих железных дорог, когда проблема, на самом деле, заключается в терминале в Батуми. Это им следует улучшить организацию своей работы.
- В советские времена существовала система месячного, десятидневного и ежедневного планирования, которая все еще применяется (в переработанной форме) и сегодня.
- Уже существует идея отдельной оплаты за тяговые мощности и ЖДЦ. ГЖД сдала в долгосрочную аренду Группе шелковый путь 300 ЖДЦ.
- Создание координационного центра (его название не имеет значения) имеет первостепенную важность. Это должен быть только центр информации.
- Проект совместного заявления требует внесения поправок, я не могу подписать его в настоящем виде. Сегодня вечером мы, совместно с Азербайджанской стороной, обсудим новую формулировку.

6. Замечания со стороны г-на Гоги Гогиашвили, Межправительственная комиссия Грузии TRACECA

- В основном я присоединяюсь к мнению, высказанному обеими железными дорогами. Однако, выглядит, как будто некоторые проблемы не существуют, либо некоторые стороны не хотят решить эти проблемы. С моей точки зрения, проблемой являются условия, установленные клиентом, так как клиент меняет эти условия во время процесса перевозки. Существующие мощности, особенно принимающие терминалы, не приспособлены к часто меняющимся условиям. Я хотел бы услышать мнения частных компаний по этому вопросу.

Вмешательство г-на Марселя Сеймса:

- Мы знаем, что большинство методов планирования, предложенных нами, уже существуют. Мы не хотели заново изобрести колесо, а только улучшить его вращение. Наше предложение сфокусировано на формализации методов планирования, повышении его прозрачности и применении всеми вовлеченными сторонами.
- Соавторами настоящей концепции являются железнодорожные эксперты, которые работают с железнодорожными перевозками. Возможно, возникли некоторые проблемы с переводом, но наша английская версия явно подчеркивает важность железных дорог. Мы не сфокусированы на

их изменении, мы видим их в качестве основного игрока при реализации любых наших концептуальных идей.

- Наше предложение новых идей по управлению ЖДЦ не направлено против железных дорог. Если сегодня клиент ставит условия, которые являются невыгодными для нас, мы должны установить наши условия и заставить клиента платить, тем самым приближаясь к более дисциплинированной структуре. Предложенная нами структура эффективно применяется в западной Европе. Мы не предложили решение, которое является таким же радикальным для железных дорог, что и в западной Европе, а приспособили его к ситуации и потребностям Кавказа.
- Если проблема заключается только в терминалах, изменить ситуацию будет трудно, так как никто не может заставить частных операторов терминалов изменить политику их фирм. Поэтому нам нужен совместный подход.

7. Замечания со стороны г-на Георгия Топчиашвили, Азертранс

- После строительства нового порталного крана наш терминал теперь может пропускать 600 – 700 ЖДЦ в день. В течение последних нескольких месяцев у нас были неполадки с этим порталным краном, и нам пришлось поработать над ним несколько раз. Но в настоящее время эти проблемы решены.
- Проблема для нас заключается в своевременном отправлении ЖДЦ от терминала: 1) Мы встречаем несоответствие некоторых грузов установленным стандартам. Особенно грузы из Туркменистана, для которых вязкость не всегда указывается в предварительной транспортной документации, что приводит к неожиданным задержкам при разгрузке, которая, например, вместо 5 – 6 часов иногда занимает до 48 часов. 2) Груз не вывозится грузоотправителем из терминала своевременно. Цены на нефтегрузы меняются, и иногда клиент нарушает оговоренный график, чтобы дожидаться лучшей цены. Если эти проблемы не будут решены, дальнейшее обсуждение не имеет никакого смысла.
- Единственным решением является улучшение координации всей транспортной сети. Мы поддерживаем ежедневные связи с обеими железными дорогами.
- В настоящее время наш коридор используется двумя основными поставщиками товара: Казахстаном и Туркменистаном. Казахстан регулярно поставляет ограниченное количество сырой нефти большими партиями, а поставки товаров из Туркменистана проблематичны. Они поставляют широкий ассортимент различных типов грузов небольшими партиями, все из которых должны храниться отдельно. Вдобавок к этому, некоторые торговцы используют имеющиеся хранилища на терминале в Батуми для своих небольших партий товара и ждут повышения цен, что приводит к вышеупомянутым проблемам. Мы стараемся взимать штрафы за превышение разрешенного срока хранения, но конкуренция (других коридоров) достаточно серьезна и мы не хотим терять клиентов. Было бы хорошо принять меры, позволяющие нам оказывать влияние на условия, устанавливаемые торговцами.

8. Замечания со стороны г-на Рамаза Гиоргадзе, ГЖД

- Если качество груза не соответствует соответствующим сертификатам, терминал имеет право отказаться от приема груза.

9. Ответ г-на Георги Топчиашвили, Азертранс

- Совершенно верно, но в этом случае нам придется отказаться почти от всех нефтепродуктов из Туркменистана. И никто не согласится потерять 100,000 тонн груза в месяц только по этой причине.

10. Замечания со стороны г-на Сердара Хаджиева, БНК

- Г-н Топчиашвили совершенно верно указал на проблему с Туркменистаном.

- У меня создается впечатление, что железные дороги пытаются возложить всю вину на Алегратранс, но для успешной работы коридора требуется максимально возможная эффективность всех сторон. Мы должны не обвинять друг друга, а искать причины этих проблем.

11. Замечания со стороны г-на Тенгиза Накашидзе, экспедиторское агентство TeRo

- Я согласен с замечанием Алегратранса, но в тоже время я поддерживаю железные дороги. Из-за часто ненадежного графика прибытия предварительное планирование погрузки судов находится вне контроля оператора терминала.
- Задержки при разгрузке в основном вызваны жидким топливом из Туркмении, которое имеет очень высокую вязкость. Только несколько терминалов на Кавказе способны принимать такой груз, и одним из них является нефтяной терминал в Батуми.

ОКОНЧАНИЕ ПЕРВОГО ДНЯ: 18.30

Начало встречи за круглым столом, день 2: 21 октября, 10.45**ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ПЕРВОГО ДНЯ**

Г-н Сеймс подвел итоги обсуждения первых двух элементов концепции: концептуальные идеи, касающиеся методов планирования, с особым акцентом на введении нового десятидневного периода планирования, были положительно встречены и поддержаны участниками. Идеи, касающиеся разделения тяговых мощностей и ЖДЦ, были списаны, как не помогающие в повышении эффективности коридора. Железные дороги не видят преимущества в отдельном управлении ЖДЦ.

ДАЛЬНЕЙШИЕ КОММЕНТАРИИ ПО ЭЛЕМЕНТАМ 1 И 2

12. Замечания со стороны г-на Рафаэля Гасаева, Азербайджан

- Мы проводим ежедневные консультации с Азербайджаном по поводу грузов, которые подлежат отправке в течение следующих 4 – 5 дней. Азербайджан передает информацию ГЖД на двухдневной основе. Проблема, как указано Азербайджаном, заключается в терминале в Батуми. Я лично не вижу, как ситуация с принимающими терминалами может быть улучшена за короткий срок, так как мы не можем достаточно точно прогнозировать и влиять на цены на мировых рынках.

13. Дополнительное замечание со стороны г-на Топчиашвили, Азербайджан

- Двухдневное планирование – это хорошо, так как недавними усилиями железные дороги снизили время транзита между Баку и Батуми до 48 часов.
- Я хотел бы подчеркнуть еще раз, что нам очень трудно прогнозировать расписание прибытия судов.

14. Вопрос г-на Сеймса АГЖД

- Включены ли железнодорожные компании в упомянутый процесс 4 – 5 дневного планирования? По крайней мере, передается ли эта информация железным дорогам? Является ли информация, переданная железной дороге, достаточной?

15. Ответ г-на Мамедова, АГЖД

- Нет, но в дополнение к двухдневному планированию мы также хотели бы получать информацию о детальном долгосрочном планировании от терминалов, даже если эта информация будет являться только предварительной. В настоящее время мы считаем информацию, получаемую от терминалов, недостаточной. Информация от терминалов о 4 – 5 дневном планировании была бы очень полезной для нас.
- Мы хотели бы получать предварительную информацию о танкерах, приближающихся к портам, типе грузов, подлежащих погрузке/разгрузке, месте происхождения груза и т.п. для того, чтобы предоставить ЖДЦ для приближающихся танкеров.
- АГЖД установила компьютерную систему, позволяющую каждому диспетчеру следить за перемещениями составов. В случае создания совместной базы данных можно будет получать более точную информацию от ГЖД, а также от остальных вовлеченных сторон.

16. Замечания со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Наш вклад в среднесрочное планирование также поможет работе грузинских операторов терминалов. Если мы все будем обмениваться информацией и предварительно договариваться об объеме грузов, это также облегчит работу Азербайджана.

17. Замечания со стороны г-на Топчиашвили, Алегратранс

- Методы планирования должны быть стандартизированы и улучшены в ближайшем будущем. Планирование должно производиться на компьютере. Мы поддерживаем структуру, предложенную в разработанной концепции.

18. Замечания со стороны г-жи Фиренгис Ельязовой, БНК

- Мы сообщаем Алегратрансу о грузах, которые собираемся отправить. Если Алегратранс отказывается их разгрузить, мы не можем их выслать. Если торговец изменит свои планы и задержит танкер, идущий в Батуми, Алегратранс не примет груз, железная дорога откажется его перевозить, и складские мощности нашего терминала будут заблокированы.

19. Замечания со стороны г-на Топчиашвили, Алегратранс

- Торговцы часто передумывают. Поэтому, нам необходимо отменять около 70 процентов наших предварительных приемок.

20. Вопрос г-на Гиоргадзе, ГЖД, Алегратрансу

- Этот процент является довольно высоким и создает проблему для нас всех. Каково ваше решение этой проблемы?

21. Ответ г-на Топчиашвили, Алегратранс

- Улучшение предоставляемой всем партнерам информации в случае изменения планов.
- Наложение штрафов на клиентов за превышение разрешенного срока хранения. Однако если штрафы будут слишком высокими, клиенты будут пересылать свои грузы по конкурирующим коридорам. Демерредж не должен использоваться для получения прибыли, а только для «обучения» клиентов.
- Все стороны транспортной сети должны заключить соглашение относительно демерреджа. Нам нужна полноценная система демерреджа, которая не дискриминирует отдельную часть транспортной сети.
- Недавно мы стали свидетелями, как чрезвычайные меры, при быстром совместном применении, отлично сработали для предотвращения приближающегося затора. Однако нам следует стандартизировать и формализовать эти меры и их выполнение.

22. Вопрос г-на Акифа Мусафаева, Межправительственная комиссия TRACECA, Азербайджан

- Если штраф за превышение разрешенного срока хранения не будет превышать стоимости хранения, какой прок во взимании с клиента штрафа?

23. Дополнительное замечание со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Железные дороги окажутся в проигрыше, так как при блокировке складских мощностей уменьшится объем передвижения ЖДЦ.

24. Ответ г-на Топчиашвили, Алегратранс

- Клиенты не обращают внимания на штрафы, так как они ничтожны по сравнению с убытками или упущенной прибылью в результате ранней продажи.

25. Замечания со стороны г-на Мустафаева, TRACECA IGC Азербайджан

- Тогда нам нужна полноценная система демерреджа, на которую согласятся все транспортные операторы. Эта система должна быть разработана координационным центром коридора.

26. Замечание со стороны г-на Топчиашвили, Алегратранс

- Я полностью согласен. Но к системе демерреджа следует подходить с осторожностью.

27. Замечание со стороны г-на Мамедова, АГЖД

- Железная дорога уже имеет прозрачную систему демерреджа, и мы успешно применяем ее.

28. Замечание со стороны г-на Гусейнова, MoT

- Принудительная система демерреджа может побудить клиентов пересылать свои грузы другими маршрутами. Поэтому штрафы должны быть разумными. Однако если наш маршрут не предоставляет качественное обслуживание клиентам, заинтересованным в своевременной доставке своего груза, они могут покинуть нас.

29. Замечание со стороны г-на Гаджиева, БНК

- Если мы начнем взимать демерредж за задержки возвращающихся ЖДЦ, это должно быть около 50 долларов США за ЖДЦ за день. Это избавит нас от ненадежных торговцев, но, к сожалению, от некоторых других клиентов.

30. Замечание со стороны г-на Гогиашвили, TRACECA IGC Грузия

- Торговцев надо уважать. Они являются нашими клиентами, и мы должны предоставить им возможность зарабатывать деньги.

31. Замечания со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Наша тарифная политика настолько же прозрачна, насколько и у других операторов транспортной сети.
- В настоящее время внутри нашей транспортной системы находятся многочисленные железнодорожные цистерны из России и средней Азии. За присутствие этих ЖДЦ в нашей железнодорожной сети мы должны платить 13.71 швейцарских франков в день владельцу ЖДЦ. По истечении 30 дней эти выплаты превышают 41 швейцарский франк. Для нас это подавляет риск убыточного железнодорожного транспорта. Было бы хорошо переложить эти затраты на торговцев, но это будет трудно осуществить. Ни один клиент не согласится на это.
- Нам действительно следует найти золотую середину, чтобы не отпугивать наших клиентов и, в то же время, не нести убытки.
- Торговцы предпочтут платить за хранение, прежде чем они продадут свои товары по низкой цене. Таким образом, они подождут, пока цены на нефть не поднимутся, сохраняя свой груз в ЖДЦ.

32. Замечание со стороны г-на Мамедова, АГЖД

- Без торговцев мы не сможем поддерживать коридор. Поэтому, мы должны создать для них приемлемые условия. Штрафы следует взимать только за постоянные нарушения.

33. Замечание со стороны г-на Топчиашвили, Алегратранс

- Нам следует привлечь больше таких клиентов, как ТенгизШеврон, которые не зависят так сильно от колебания цен и более заинтересованы в стабильном, надежном потоке грузов. Это позволит упростить операции и даст нам возможность отказываться в оказании услуг тем торговцам, которые, по нашим сведениям, могут заблокировать наши мощности.

34. Замечание со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Одним из решений было бы предложить торговцам промежуточные складские мощности, например, специальные терминалы вдоль коридора, возможно даже принадлежащие железным дорогам. Нам следует приспособиться к нуждам клиента, так как клиент всегда прав.

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ КОНЦЕПЦИИ 3 И 4

Г-н Сеймс сделал краткое обобщение ключевых пунктов обсуждения элементов концепции 1 и 2. После этого он представил идеи консультантов о создании координационного центра коридора (элемент 3) и центра маркетинга коридора (элемент 4). Более того, он представил различные возможности совмещения и комбинирования различных элементов концепции и предложил первые меры, подходящие для реализации элементов концепции.

35. Замечания со стороны г-на Гусейнова, MoT

- Так как уже существует частый обмен информацией, в чем заключается конкретная задача координационного центра?
- Предложенные варианты создания этого центра основаны на принципе некоммерческой организации. Как тогда сможет этот центр взаимодействовать со всеми частными компаниями?

36. Замечания со стороны г-на Хилми Темиза, Альмара Интернэшнл

- Одним из ключевых элементов маркетинга будет тарифная политика. Однако совместное маркетинговое агентство вероятно не будет уполномочено устанавливать тарифы.
- Вместо создания отдельного координационного центра и маркетингового агентства можно включить маркетинг в функции, выполняемые координационным центром.
- В общих чертах, я считаю, что концепция хорошо разработана и некоторые элементы стоят того, чтобы их реализовать.

37. Замечание со стороны г-на Джона Ходжа, БНК

- Реализовать концепцию координационного центра коридора будет сложно. В этом рынке слишком много разных инвестиционных интересов. Люди не будут сотрудничать.

38. Замечание со стороны г-на Мамука Несхишвили, Координационная группа TRACECA

- Самым главным является убедить клиента. В этом отношении, следует уточнить, в чем будут заключаться задачи и обязанности центра.

39. Замечание со стороны г-на Гусейнова, MoT

- Нам нужен не информационный центр, а сильная организация, уполномоченная применять принудительные меры. Основными игроками являются железные дороги. Поэтому мы должны опираться на государственные структуры для продвижения эффективных мер. Координационный центр следует включить в министерство транспорта, возможно, в качестве одного из его отделов.

40. Замечания со стороны г-на Топчиашвили, Алегратранс

- Идея координационного центра существует еще с момента создания этого транзитного нефтяного коридора. Но совершенно ясно, что центр не должен выполнять политические или операционные функции. Ни одна из заинтересованных сторон не согласится на это. Таким образом, у него могут быть только две функции: логистика и информация.
- Для привлечения участия операторов в этом центре он должен получать прибыль, в противном случае эта идея провалится. Поэтому, мы должны отчетливо видеть свою выгоду и сравнить ее с расходами, связанными с оплатой услуг этого центра.

41. Замечания со стороны г-на Гасанова, Азертранс

- Маркетинговое агентство необходимо для осведомления о преимуществах коридора. Продвижение также важно на другой стороне Каспийского моря, где расположены многие из наших (потенциальных) клиентов, и в России.
- Создание координационного центра займет намного больше времени, чем создание маркетингового агентства. Маркетинговое агентство является хорошей концепцией, которую не следует особо оспаривать.

42. Замечание со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Каков будет правовой статус этой организации. Если это некоммерческая организация, она может быть законно зарегистрирована здесь, в Азербайджане. Я не совсем уверен насчет этого. Я считаю, что создание коммерческой организации будет лучшим выбором, более выполнимым. Это предоставит руководству центра стимул работать более эффективно.

43. Замечания со стороны г-на Гиоргадзе, ГЖД

- Это, по большей мере, является вопросом терминологии и определений. Вместо совместного модуля или агентства нам следует использовать термины: группа мониторинга или координации коридора и группа маркетинга коридора. Таким образом, мы можем быть более гибкими в совместном заявлении. Я предлагаю создать рабочие группы для координации и маркетинга с офисом в Баку. Эти рабочие группы должны служить основой для создания координационного центра коридора.
- Следует пригласить операторов из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана, чтобы они приняли участие в рабочих группах.

44. Дополнительное замечание со стороны г-на Сеймса

- Я отношусь к этой идее очень положительно. Она соответствует предложенным нами начальным мерам реализации, указанным в Проекте совместного заявления. На также следует обсудить создание группы из 5 – 6 человек, которая будет ответственна за организацию регулярных встреч рабочей группы.

45. Замечание со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Рабочая группа должна состоять из:
 - Морских портов
 - Железнодорожных компаний
 - Каспийской судоходной компании
 - Операторов терминалов
 - Основных экспедиторов.

ОБСУЖДЕНИЕ СОВМЕСТНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

Г-н Сеймс предложил обсудить одностороннее Совместное Заявление построчно.

Совместное Заявление стало предметом оживленных дискуссий. Почти все участники упомянули о необходимости проведения третьей встречи.

46. Замечание со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Я не могу согласиться с совместным заявлением в его настоящей форме. Вообще-то я не могу согласиться ни с одним из пунктов, содержащихся в совместном заявлении. Мы получили его

только вчера и не имели достаточно времени для его рассмотрения. Железные дороги следовало в большей степени привлечь к разработке совместного заявления и концепции.

- Я предлагаю провести третью встречу в Баку через месяц, где мы сможем обсудить концепцию на более глубоком уровне. Также я предлагаю считать настоящий документ проектом документа, который будет являться первой ступенью для подписания заявления в его окончательном виде, который будет определен в Баку на основании первого проекта документа.

47. Комментарий со стороны г-на Сеймса

- Что не дает нам создать рабочую группу в Баку, как было предложено г-ном Гиоргадзе? Члены этой группы могут окончательно прояснить нечеткие аспекты концепции и, в дальнейшем, создать координационный центр.
- Почему бы нам не обсудить заявление построчно прямо сейчас и обсудить новую формулировку? Это сработало прошлый раз, почему бы не сделать это опять?
- Третья встреча не может быть профинансирована бюджетом этого проекта. Более того, в нашем бюджете все еще имеются средства для оборудования офиса координационного центра. Если мы задержим создание офиса и не истратим все средства до официального завершения проекта (6 декабря), деньги отправятся обратно в Брюссель.

48. Замечание со стороны г-на Ходжа, БНК

- Я не вижу цели дальнейшей встречи. За два дня обсуждений мы, в принципе, достигли согласия по большинству вопросов, перечисленных в Проекте заявления: необходимость в улучшении планирования, создание рабочей группы для координационного центра, группы для маркетинга. Вопросы, по которым мы не смогли прийти к согласию, такие как концепция управления ЖДЦ, можно просто удалить из заявления.

49. Замечание со стороны г-на Мустафаева, TRACECA IGC

- Идея этого проекта родилась два года назад, когда 4,000 ЖДЦ застряли в коридоре. На сегодняшний день мы добились значительного успеха в значительном уменьшении длительности рейсов туда и обратно. Однако нам следует запомнить, что на самом деле проблемы не решены. Если цены на нефть неожиданно упадут, мы можем предстать перед той же ситуацией, что и два года назад.
- Когда этот проект закончится, грузинская и азербайджанская стороны должны будут реализовать его. Поэтому, нам следует получить как можно больше от оставшегося времени и не задерживать принятие решений.

50. Замечание со стороны г-на Ричарда Лакса, Делегация Европейской Комиссии в Грузии

- Я хотел бы еще раз подчеркнуть замечание г-на Мустафаева. Если мы покинем эту комнату сегодня, не достигнув какого-либо соглашения, мы поставим проект под угрозу и подадим неверный сигнал Брюсселю. Насколько я понял, вы все, в принципе, согласились при обсуждении многих вопросов. Так давайте же выразим это словами.

51. Замечание со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- Мы все способны финансировать свое собственное посещение встречи в Баку, а Азербайджанская сторона может нас принять. Опять же, я повторяю, что мы отказываемся подписывать Совместное заявление в его представленном виде. Мы считаем, что консультантам следовало обсудить его совместно с нашими железнодорожными экспертами.

52. Замечание со стороны г-на Гогиашвили, TRACECA IGC

- Г-н Мустафаев и я, оба в качестве секретарей TRACECA, поддерживаем проведение третьей встречи для создания координационного центра коридора. Однако мы считаем, что Совместное заявление должно быть подписано сегодня.

53. Замечание со стороны г-на Ходжа, БНК

- Давайте вернемся к тексту заявления. Мы все согласны, что нам нужна совместная маркетинговая концепция. Так почему бы нам не оставить в заявлении идею одноразового совместного модуля для маркетинга во время одного из приближающихся больших событий. Это хорошая идея и одноразовая проба. Если это не сработает, модуль можно распустить.

54. Замечание со стороны г-на Суладзе, ГЖД

- У меня нет возражений на это.

Консультанты, совместно с представителями Грузинской железной дороги внесли поправки в Совместное заявление, которое в конце сфокусировалось только на создании Координационного центра коридора и организации третьей встречи. Консультанты обещали предоставить документы, необходимые для проведения третьей встречи в течение одной недели. Железные дороги пообещали их рассмотреть и внести поправки и своевременно вернуть эти документы консультантам. Все участники согласились профинансировать посещение третьей встречи самостоятельно.

Встреча закончилась подписанием Совместного заявления с внесенными поправками.

КОНЕЦ ВСТРЕЧИ ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ: 19.00

Встреча за круглым столом № 2 в Тбилиси, 20-21 октября 2003 года: список участников

1. Г-н Ладос Чхаидзе (Советник министра транспорта и коммуникаций Грузии)
2. Г-н Ираклий Давитадзе (Представитель министерства транспорта и коммуникаций Грузии)
3. Г-н Паата Цагеришвили (Представитель министерства транспорта и коммуникаций Грузии)
4. Г-н Игбал Гусейнов (Заместитель директора отдела финансового кредитования, Министерство транспорта Азербайджана)
5. Г-н Ричард Лакс (Делегация Европейской комиссии в Грузии)
6. Г-н Георги Гогиашвили (Национальный секретарь Грузии, межправительственная комиссия TRACECA)
7. Г-н Акиф Мустафаев (Национальный секретарь Азербайджана, межправительственная комиссия TRACECA)
8. Г-н Давид Буджашвили (Национальный центр координации Тасис, Грузия)
9. Г-н Мамука Чантладзе (Группа координации TRACECA, Грузия)
10. Г-н Зураб Суладзе (Директор по международным связям, Грузинская железная дорога)
11. Г-н Рамаз Гиоргадзе (Начальник отдела международных связей, Грузинская железная дорога)
12. Г-н Рамин Митаишвили (Заместитель генерального директора по экономике, Грузинская железная дорога)
13. Г-н Тамаз Цикелашвили (Начальник экономического отдела, Грузинская железная дорога)
14. Г-н Тимур Мамедов (Заместитель начальника службы движения, Азербайджанская государственная железная дорога)
15. Г-н Ильхам Мамедов (Начальник службы внешнеэкономических связей и коммерческой работы, Каспийская судоходная компания)
16. Г-н Гоча Арчая (Начальник коммерческого отдела, Порт Поти)
17. Г-н Вахид Алиев (Заместитель Генерального Директора по маркетингу и экономическому развитию, Бакинский международный морской торговый порт)
18. Г-н Хилми Темиз (Вице-президент, Альмара Интернэшнл)
19. Г-н Георги Топчиашвили (Менеджер по планированию, Азертранс)
20. Г-н Мамука Вадочкория (Представитель, Алегратранс Батуми)
21. Г-н Рафаэль Гасанов (Директор по планированию, Азертранс)
22. Г-н Али Апайдын (Директор, Ченнел Энерджи Поти Лтд)
23. Г-н Джордж Ходж (Генеральный управляющий, Ближневосточная нефтяная компания)
24. Г-н Сердар Гаджиев (Менеджер по железнодорожному транспорту, Ближневосточная нефтяная компания)
25. Г-жа Фиренгиз Ельязова (Менеджер по связям с клиентами, Ближневосточная нефтяная компания)
26. Г-н Тенгиз Накашидзе (Представитель морского порта Батуми и глава операционного отдела, TeRo Shipping Agency)
27. Г-н Мануэль Окерт (Руководитель группы, руководство Тасис по поставке и доставке тягового оборудования, оборудования стрелочного перевода и оборудования для погрузочно-разгрузочных работ для рельсового паромного терминала в порту Батуми, Гамбург Порт Консалтинг)
28. Г-н Марсель Сеймс (Руководитель проекта, UNICONSULT)
29. Г-н Петер Кун (Железнодорожный инженер, UNICONSULT)
30. Г-жа Биргит Хэджердинг (эксперт по маркетингу железных дорог, UNICONSULT)
31. Г-н Серго Сипа (транспортный инженер, UNICONSULT)

Встреча за круглым столом № 2 в Тбилиси, 20-21 октября 2003 года: текст Совместного Заявления

Совместное Заявление

После детального обсуждения концептуальных идей, представленных нам во время второй «Встречи за круглым столом по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов по коридору Баку-Батуми/Поти», состоявшейся 20-21 октября 2003 года в Тбилиси, мы, представители основных транспортных учреждений и компаний, советуем начать воплощение концептуальных идей в жизнь путем реализации следующих мер:

- До окончания 2003 года в Баку будет создан офис с целью подготовки всех необходимых административных шагов для создания Координационного центра коридора (обустройство офиса, регистрация и т.д.). Детали будут обсуждены во время встречи в Баку, которая должна будет состояться во второй половине ноября 2003 года.
- Требуется создать рабочую группу, включающую в себя представителей всех участников транспортной сети, для разработки документации для создания вышеуказанного органа, руководителя проекта TRACECA просят обеспечить оборудование для офиса названной группы.
- Согласно нашим рекомендациям, приведенным в Совместном Заявлении первой «Встречи за круглым столом по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому коридору TRACECA», состоявшейся в Баку 7 июля 2003 года, мы поддерживаем идею ознакомления транспортных учреждений центральной Азии с нашим концептуальным подходом и приглашаем их принять участие в дальнейшем развитии Транс-Кавказского железнодорожного коридора TRACECA, как важного выхода для нефтегрузов центральной Азии на мировые рынки.

Тбилиси, 21 октября 2003 года.

**Встреча за круглым столом № 2 в Тбилиси, 20-21 октября 2003 года: подписи
Совместного Заявления**

Представитель
Министерства транспорта и коммуникаций Грузии _____

Представитель
Министерства транспорта Азербайджана _____

Представитель
Грузинской железной дороги _____

Представитель
Азербайджанской железной дороги _____

Представитель
Каспийской судоходной компании _____

Представитель
Морского порта Батуми _____

Представитель
Порта Поти _____

Представитель
Международного торгового морского порта Баку _____

Представитель
Азертранс, Баку _____

Представитель
Ближневосточная нефтяная компания, Баку _____

Представитель
Алегратанс, Москва _____

Представитель
TeRo Судоходное и Транспортное Агентство, Батуми _____

Представитель
Ченнел Энерджи, Поти _____

В присутствии:

Национальный секретарь Грузии,
Межправительственная комиссия TRACECA _____

Национальный секретарь Азербайджана
Межправительственная комиссия TRACECA _____



Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти

TRACECA

Круглый Стол 2:

Принципы Улучшения Баку – Батуми/Поти Коридора для Железнодорожных Перевозок Нефти и Нефтепродуктов

Подписывающие Стороны Совместного Заявления

Представитель
Министерства Транспорта и Связи Грузии

Представитель
Министерства Транспорта и Связи Азербайджана

Представитель
Грузинской Железной Дороги

Представитель
Азербайджанской Государственной Железной Дороги

Представитель
Каспийского Пароходства

Представитель
Батумского Порта

Представитель
Порта Поты

Представитель
Бакинского Международного Морского Торгового Порта

Представитель
Azertrans, Баку

Представитель
Middle East Petrol, Баку

Представитель
Alegtrans, Москва

Представитель
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Батуми

Представитель
Channel Energy, Поты

Программа Европейского Союза Тасис- TRACECA
Для Азербайджана и Грузии

г. Тбилиси, 20 и 21 Октября 2003 г.

2/3

A project funded by
the European Union



Логистический Центр Железнодорожных Транзитных Перевозок Нефти

TRACECA

Круглый Стол 2:
Принципы Улучшения Баку – Батуми/Поти Коридора для Железнодорожных Перевозок Нефти
и Нефтепродуктов

В присутствии:

Национального Секретаря Грузии,
Межправительственной Комиссии TRACECA

Национального Секретаря Азербайджана
Межправительственной Комиссии TRACECA

Программа Европейского Союза Тасис- TRACECA
Для Азербайджана и Грузии

г. Тбилиси, 20 и 21 Октября 2003 г.

3/3



A project funded by
the European Union

ПРИЛОЖЕНИЕ 7:

Концепция создания Координационного Центра Коридора для улучшения железнодорожных перевозок нефти по Транс-Кавказскому маршруту (документ, предоставленный на обсуждение во время третьей встречи за круглым столом в Баку 26 ноября 2003 года)

1 Введение

Нижеприведенная концепция о создании Координационного Центра коридора основана на представлениях и обсуждениях второй «Встречи за круглым столом по усовершенствованию железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов по коридору Баку-Батуми/Поти», состоявшейся 20-21 октября 2003 года в Тбилиси в рамках проекта ЕС Логистический центр TRACEA железнодорожных транзитных перевозок нефти.

Нижеприведенные рассуждения наиболее полно отражают комментарии и замечания партнеров по проекту и целевых групп, в тоже время, включая некоторые идеи, расходящиеся с общим мнением.

2 Создание Координационного центра коридора

2.1 Координационный центр

Цель

Основной целью создаваемого центра является предоставление совместной базы для координации железнодорожных перевозок и планирования железнодорожных перевозок нефтегрузов по территории Кавказа.

Предварительные условия

При разработке концепции следует учесть следующие аспекты:

- Для обеспечения широкой поддержки задач и деятельности нового учреждения, в создании этого органа или центра должно участвовать наибольшее количество игроков.
- Нельзя недооценить важность полной прозрачности деятельности. Центр должен быть открыт для всех транспортных операторов и заинтересованных групп, и действовать независимо от индивидуальных интересов.
- Чтобы не препятствовать конкуренции, вмешательство центра в деятельность участвующих компаний должно быть доведено до минимума.
- Для предотвращения затраты ресурсов на создание параллельной системы, для центра будет важным иметь доступ к существующим потокам и источникам информации (например, базы данных железных дорог, обмен информацией между терминалами).

Участники

Координационный центр должен быть создан и поддержан на добровольной основе партнерами, связанными с осуществлением и организацией перевозок нефти по Транс-Кавказскому маршруту, но действовать независимо от интересов любой отдельной компании. По крайней мере, все основные

игроки должны быть членами этого центра, особенно железнодорожные компании, операторы нефтяных терминалов и операторы основных транспортных сетей, а также портовые компании и каспийские судоходные компании.

Задачи

Координационный центр должен сосредоточиться на выполнении следующих задач:

- Проводить координацию и мониторинг фактического железнодорожного движения по Транс-Кавказскому коридору.
- Ввести среднесрочное планирование вдобавок к существующему двухдневному и месячному планированию.
- Повысить прозрачность и координацию процесса планирования перевозок. Копии всех связанных с планированием документов, пересылающихся между участниками транспортной сети, должны быть отосланы в Центр. Таким образом, возможные проблемы можно будет обнаружить заранее, уменьшая время простоя коридора, вызванное ошибками планирования.
- Разработать и внедрить стандарты для электронной передачи данных между участниками системы планирования и мониторинга.
- Активно разрабатывать и внедрять стандартизованные «чрезвычайные меры». Это предложение будет адресовано всем участникам системы и, при их одобрении, реализовано Координационным центром. В случае предвидимых проблем и заторов центр должен предложить соответствующие меры для предотвращения этих проблем.
- Разработать полноценную систему демерреджа, действительную для всех операторов транспорта и погрузки-разгрузки нефти вдоль коридора от восточного побережья Каспийского моря до грузинского побережья Черного моря. Все транспортные и погрузочно-разгрузочные операторы должны согласиться с этой системой. Система демерреджа должна быть прозрачной для всех клиентов транспортной сети. Вдобавок к этому, система должна быть рассчитана таким образом, чтобы демерредж за тонну был одинаковым для судов, цистерн и ЖДЦ, чтобы не предоставлять клиентам экономические стимулы для выбора определенного способа среднесрочного хранения груза.
- Разработать базу данных, которая будет аккумулировать и контролировать всю информацию, касающуюся перевозок нефти.

Расположение

Координационный центр должен быть расположен в Баку, так как именно там большинство операторов имеют свои главные офисы.

Финансирование

Центр должен быть создан как не получающая прибыль (неправительственная некоммерческая) организация в соответствии с Гражданским кодексом и законодательством Азербайджанской республики о регистрации юридических лиц. Так как эта организация не будет получать прибыль, она будет освобождена от выплаты всех налогов. Заявление о регистрации должно быть представлено в Министерстве юстиции Азербайджана. Деятельность Центра будет финансироваться за счет членских взносов участвующих компаний.

Взносы будут выплачиваться ежеквартально. Размеры взносов разделены на пять категорий, в зависимости от численности персонала компании.

- Категория 1: 1-10 работников
- Категория 2: 11-40 работников
- Категория 3: 41-100 работников
- Категория 4: 101-500 работников
- Категория 5: более 500 работников

Чем выше категория, тем больше размер членских взносов. Конкретный размер членских взносов будет зависеть от количества участников и размера расходов Координационного центра и будет определен в более поздней стадии развития.

Категория членства также будет определять количество голосов, которое компания имеет при принятии решений на Общем собрании, например, можно постановить, что компания 5 категории имеет 5 голосов, компания 4 категории имеет 4 голоса и т.д. Членство можно аннулировать в конце квартала с предварительным четырехнедельным уведомлением.

Организация

Координационный центр должен быть разработан как независимая единица. Ответственность за ежедневные операции Координационного центра будет возложена на Исполнительный Совет. Изначально, Исполнительный Совет будет состоять из исполнительного директора и семи или восьми специалистов. Команда специалистов будет состоять из одного координатора по планированию и трех или четырех инспекторов по перевозкам, с организацией смен для обеспечения круглосуточного мониторинга коридора. Более того, в команде должен быть один инспектор по предварительному планированию и контролер, который будет отвечать за проверку и наблюдение за ситуацией в ближайшие дни посредством моделирования объема перевозок по коридору на основании прогнозов транспортных операторов и информации об ожидаемой ситуации вдоль коридора (например, если все суда ожидаются вовремя, или если крупномасштабные строительные работы запланированы на участке основной магистрали и т.д.). Последним, но не менее важным в команде будет специалист по банкам данных/информационным технологиям.

Последующее расширение оказываемых услуг и связанное с ним увеличение численности персонала будет зависеть от результатов работы Центра.

Верховным исполнительным органом, принимающим решения по всем вопросам, касающимся обязанностей и полномочий Координационного центра, является ежегодная Генеральная Ассамблея. Генеральная Ассамблея определяет, была ли плодотворной деятельность центра мониторинга и

соответствовала ли она ожиданиям заинтересованных сторон или нет. Таким образом, только Генеральная Ассамблея на своих ежегодных (или полугодовых) собраниях может принять решение по расширению или сокращению сферы деятельности или об окончании работ, о начале которых было принято решение Исполнительным Советом. На период между собраниями Генеральной Ассамблеи Исполнительный Совет, который будет избираться раз в год или в полгода из числа участвующих организаций, будет представлять пожелания участников. Наблюдательный Совет будет состоять из 4-6 членов, включая по одному представителю от каждой железнодорожной компании. Наблюдательный Совет контролирует и отслеживает деятельность Исполнительного Совета и собирается на регулярной основе три или четыре раза в год вместе с исполнительным директором для того, чтобы обсудить проделанную работу и уроки, извлеченные из деятельности центра. Более того, через Наблюдательный совет участники могут выразить свой критицизм и идеи по улучшению эффективности Центра.

Описанный выше Координационный центр не будет выступать в своей ежедневной деятельности в качестве исполнительного органа, т.е. он не будет выполнять роли транспортного оператора или иметь непосредственные связи с клиентами операторов. В этом отношении Координационный центр является чисто «внутренней» организацией. Он не предназначен для использования в качестве контактной точки для владельцев грузов и торговцев.

Иллюстрация 1: Организация предлагаемого Координационного центра коридора



Описание персонала

Исполнительный директор должен быть человеком с отличной репутацией и обширными знаниями и опытом в сфере железнодорожных операций и экспедировании грузов. У него должны быть хорошо налаженные связи с основными транспортными операторами, особенно с железными и дорогами и крупными организаторами транспортной сети. Исполнительный директор должен обладать достаточными умственными способностями для превращения концептуальных идей и рекомендаций вовлеченных компаний (например, Генеральная Ассамблея) в жизнеспособные меры и успешно реализовывать их с помощью имеющегося персонала. При этом он должен обладать стойкостью и

характером, способным сопротивляться отдельным заинтересованным группам и сосредотачиваться на эффективной работе всего коридора, а не только отдельных отрезков и узлов.

Координационный центр должен включать трех – четырех инспекторов по перевозкам, которые будут нести ответственность за проверку соответствия фактического объема железнодорожных перевозок краткосрочному планированию операторов. Отклонения будут отмечены, информация о серьезных нарушениях немедленно передана соответствующим компаниям и инспектору по предварительному планированию (смотри ниже).

Инспекторы по перевозкам должны быть хорошо знакомы с работой железнодорожного диспетчера и готовы работать сменами. Более того, они должны иметь опыт в обращении с компьютерным программным обеспечением, так как координация и мониторинг будут основаны на компьютере.

Координатор по планированию должен сосредоточиться на обеспечении соответствия вовлеченных компаний графикам и методам планирования. Он будет нести ответственность за затребование недостающей информации и докладывать о несоответствии исполнительному директору. Координатор по планированию будет также использовать банк данных Центра для анализа прошлых отклонений от запланированных объемов перевозок, указывать возможные причины отклонений и разрабатывать предложения по мерам предотвращения подобных отклонений.

Кандидат на эту должность должен быть надежным, почти педантичным человеком с опытом в разработке железнодорожных графиков. Он также должен быть знаком с требованиями операторов транспортных сетей и операторов терминалов в отношении качества информации, синхронизации информационных потоков и возможной конфиденциальности информации, а также иметь хорошие связи с отделами планирования вовлеченных компаний. Более того, у кандидата должны быть хорошо развитые аналитические навыки.

Инспектор по предварительному планированию должен будет проверять осуществимость запланированных перевозок нефти в свете информации об использовании коридора другими перевозками, расписания судов, предполагаемом использовании складских мощностей и другой значимой информации о железнодорожном коридоре. Он должен будет замечать предвидимые нарушения в работе коридора, разрабатывать и предлагать подходящие контрмеры.

Для этой должности требуется человек с аналитическим складом ума и обширным опытом в планировании железнодорожных перевозок. Он должен быть знаком с текущими и потенциальными проблемами с перевозками нефти и нефтепродуктов по Транс-Кавказскому коридору. Более того, он должен иметь достаточные умственные способности, позволяющие ему быстро предложить реалистические меры для предотвращения назревающих заторов.

Специалист по банкам данных/информационным технологиям будет отвечать за разработку стандартизированной системы передачи данных для обеспечения обмена данными между участниками и Центром. Вдобавок к этому, он должен будет разработать для Центра специальные средства координации, мониторинга и планирования. Более того, он будет выполнять функцию администратора сети и решать все проблемы в Центре, касающиеся неполадок с компьютерами. Последнее, но не менее важное, он будет поддерживать координатора по планированию в проведении анализа прошлых отклонений от запланированных объемов перевозок, указывать возможные причины отклонений и разрабатывать предложения по мерам предотвращения подобных отклонений.

Для надлежащего исполнения вышеперечисленных обязанностей специалист по банкам данных должен иметь высшее образование в области вычислительной техники и опыт в создании программного обеспечения с интерфейсом на Интернет. Более того, он должен быть знаком с администрированием серверов.

Исполнительный Совет будет также дополнен секретарем/делопроизводителем, который также будет нести ответственность за ведение финансовых дел и бухгалтерский учет.

Смета

Создание главного офиса:

- Реконструкция: Кроме обычного ремонта требуется приспособить все электрические соединения и коммуникационные линии к нуждам Центра, а также установить систему сигнализации. Приблизительная стоимость: 3000 долларов США.
- Мебель: Обычная офисная мебель, столы, стулья, полки, доски, стол для кабинета для встреч и т.д. Приблизительная стоимость: 4000 долларов США.
- Офисное оборудование: Все рабочие станции должны быть оборудованы современными мультимедийными компьютерами и подсоединены к главному серверу. Более того, офис должен быть оборудован черно-белым и цветным принтерами, современной коммуникационной системой, факсом, сканером и т.п. Приблизительная стоимость: 13000 долларов США.
- Программное обеспечение: Центр должен разработать (или заказать разработку) специальных средств для компьютерного планирования, координации и мониторинга коридора с интерфейсом на вовлеченные компании, особенно железные дороги. При местной разработке стоимость должна составить около 20 – 30,000 долларов США.

Эксплуатационные расходы офиса:

Эксплуатационные расходы в основном состоят из аренды офиса, телекоммуникаций, почтовых расходов и закупки канцелярских товаров. Эксплуатация офиса должна быть возможна с бюджетом около 2,500 долларов США.

Затраты на содержание персонала:

Размеры заработных плат должны отражать значимость Координационного центра для эффективной работы коридора. Консультанты оценивают ежемесячный бюджет на персонал около 7,500 долларов США (8 работников, включая исполнительного директора).

Добавочная стоимость за тонну:

Полные ежемесячные эксплуатационные расходы Координационного центра оцениваются около 10,000 долларов США. Учитывая, что средний ежемесячный оборот коридора составляет около 800,000 тонн, это составит добавочную стоимость в размере 1.25 центов США за тонну за оплату предоставляемых Центром услуг.

3 План реализации

3.1 Рабочая группа

Для подготовки к созданию Координационного центра следует собрать рабочую группу.

Цели и задачи

Основной целью рабочей группы является согласование, в течение двух месяцев, оставшихся пунктов концепции, которые остались спорными после третьей Встречи за круглым столом, со всеми заинтересованными сторонами.

Участники

Рабочая группа будет создана на добровольной основе партнерами, вовлеченными в осуществление и организацию перевозок нефти по Транс-Кавказскому маршруту.

Чтобы принять участие в Рабочей группе следует пригласить лиц, ответственных за принятие решений в следующих организациях:

- Азербайджанская государственная железная дорога
- Грузинская железная дорога
- Порты Баку/Дубенди, Батуми и Потти
- Операторы нефтяных терминалов в Баку, Дубенди, Батуми и Потти
- Операторы транспортных сетей, например, Азертранс, Кафказтранс, Группа шелкового пути, Группа Баглан
- Каспийская судоходная компания
- Владельцы груза, например, ШевронТексако

Представителей портов и операторов транспортных сетей Туркменистана, Казахстана и Узбекистана следует пригласить принять участие во встречах Рабочей группы в качестве ассоциированных членов, чтобы держать их в курсе происходящих событий.

Организация

Для эффективной организации работ предлагается создать постоянную Основную группу, которая будет дорабатывать аспекты разработанной концепции и пояснять пункты, которые не были окончательно согласованы во время третьей Встречи за круглым столом. Разработанные решения будут представлены на ежемесячных встречах Рабочей группы, где должно будет быть достигнуто согласие между участниками и приняты обязывающие решения по следующим шагам.

Рабочая группа примет окончательное решение, касающееся создания Координационного центра и формы его создания. После положительного решения Рабочая группа созвет первую Генеральную Ассамблею, во время которой Координационный центр будет официально создан. После создания Координационного центра задача Рабочей группы будет считаться выполненной, и она будет распущена.

3.2 Основная группа

Цель

Целью Основной группы является доработка аспектов разработанной концепции и пояснение пунктов, которые не были окончательно согласованы во время третьей Встречи за круглым столом, с последующим представлением доработок и решений на рассмотрение Рабочей группы.

Участники

Основная группа будет составлена из не более 7 представителей из следующих организаций:

- Азербайджанская Государственная железная дорога
- Грузинская железная дорога

- Алегратранс, Азертранс, Ближневосточная нефтяная компания, Группа шелкового пути
- Каспийская судоходная компания

Представители будут обыкновенными сотрудниками вышеуказанных организаций. Для подчеркивания важности сотрудничества с железными дорогами возглавлять группу будет высокопоставленный представитель железной дороги.

Задачи Основной группы

Основная группа будет обсуждать и подготавливать информацию, на основании которой Рабочая группа будет принимать свои решения. Следующие вопросы могут потребовать обсуждения, если они не были уже согласованы во время третьей Встречи за круглым столом:

- Определение задач Координационного центра

Кроме задач, уже упомянутых в вышеприведенной концепции, в Координационный Центр также можно включить Отдел стратегического планирования и Отдел продвижения.

Отдел Стратегического планирования будет проводить анализ рынка и изучения сектора, анализируя и объясняя новые тенденции в погрузке/разгрузке и транспортировке нефти и нефтепродуктов, которые могут оказаться важными для дальнейшего развития коридора. Одной из основных задач Отдела будет анализ конкуренции (в отношении цен, объемов, продукции), включающий в себя наблюдение за конкурирующими маршрутами и анализ этого.

Маркетинговый отдел будет разрабатывать маркетинговые материалы, такие как брошюры и презентации, продвигающие Транс-Кавказский коридор при поддержке сайта в Интернете, описывающего преимущества коридора. Они также должны организовать совместное посещение различных выставок всеми участниками.

Основная группа решит, будут ли эти или другие задачи включены в Координационный центр или нет.

- Организационная форма Координационного центра и создание структуры руководства.

Вопрос о правовой и организационной структуре Координационного центра подлежит обсуждению.

Коммерческая или некоммерческая организация

Некоммерческая организация может предоставлять свои услуги членам по более низкой цене, так как цена не будет учитывать налоги и уровень прибыли.

При размере вознаграждения, зависящем непосредственно от успешного выполнения своих обязанностей, коммерческая организация будет иметь больший стимул увеличить объем грузовых потоков через коридор, чем некоммерческая организация.

Независимая открытая организация или департамент Министерства транспорта

Одним из вариантов является создание Координационного центра в качестве департамента Министерства транспорта, что обеспечило бы его влияние на государственные организации. Однако, эта структура может помешать частным организациям стать участниками Координационного центра, так как они будут опасаться, что государственное влияние слишком сильное.

Основная группа подготовит детальные предложения по возможной организационной форме Координационного центра и представит их Рабочей группе для обсуждения и принятия окончательного решения. Как только Рабочая группа примет решение по поводу организационной формы, Основная группа определит все административные процедуры, необходимые для официального создания Координационного центра.

- Права и обязанности Координационного центра

Основная группа должна подготовить рекомендации по правам и обязанностям Координационного центра. В частности, требуется определить, в какой сфере у Координационного центра будет право

давать рекомендации, а в какой у него будут принудительные полномочия. При выполнении большинства возложенных на него задач Координационный центр ограничен мониторингом и предложением рекомендаций. Однако, при чрезвычайных обстоятельствах рекомендации Координационного центра должны иметь обязательный характер. Учитывая предложенную структуру центра, включающего в себя как можно большее число участников, вероятность согласия всех участников на создание Координационного центра, имеющего сильное непосредственное влияние на их деятельность, невелика. С другой стороны, если информация, исходящая из центра, будет определена как рекомендация, это будет подтверждением мнения, что информация Координационного центра не окажет влияния на конкуренцию, существующую между транспортными операторами и операторами терминалов.

- Принципы работы Координационного центра

Для того, чтобы Координационный центр мог выполнять возложенные на него обязанности и задачи, необходимо согласиться о принципах его работы, например:

- Для определения требуемых данных и нахождения соответствующих источников данных, необходимых для эффективной координации грузоперевозок, Основная группа определит все существующие потоки информации и предоставляемые данные. Основная группа должна подготовить предложение о типе используемых данных и обсудить его с Рабочей группой, таким образом, определяя объем данных, подходящий для всех участников.
- Для развития и применения полноценной системы демерреджа Основная группа проведет обсуждения и подготовит предложение, предварительно согласованное со всеми ключевыми участниками. Это предложение подлежит обсуждению Рабочей группы и должно быть окончательно одобрено всеми участниками.

- Оценка затрат на наладочные работы и эксплуатационных расходов

После принятия решений Рабочей группой о задачах и обязанностях Координационного центра, Основная группа разработает описание персонала и детальную оценку затрат на наладочные работы и ежемесячных эксплуатационных расходов. Более того, Основная группа подготовит проект системы сбора членских взносов.

- Механизм принятия решений

Основная группа подготовит проект справедливого и прозрачного механизма принятия решений, который будет применяться ко всем решениям, принятым Генеральной Ассамблеей. Механизм принятия решений должен быть связан с системой сбора членских взносов.

В дополнение к разработке документов для встреч Рабочей группы, Основная группа также заручится поддержкой своих предложений посредством двусторонних встреч с представителями вовлеченных компаний, учреждений и заинтересованных групп.

Последнее, но не менее важное, Основная группа отвечает за организацию встреч Рабочей группы, приглашение всех заинтересованных сторон и обеспечение их участия при принятии решений.

Местоположение

Основная группа должна иметь офис в Баку, так как там расположены главные офисы большинства операторов. Офис должен быть достаточно большим для постоянного размещения всех членов Основной группы в течение ее существования.

Финансирование

Затраты на содержание представителей берет на себя организация, которая представляется. Офисные эксплуатационные расходы будут разделены поровну между всеми членами Рабочей

группы. Средства на создание офиса должны быть из внешних источников, например, из программы ЕС TRACECA.

Обеспечение Основной группы персоналом

Ключевой фигурой, от эффективности которой значительно зависит успех Основной группы, является Начальник Основной группы. Он должен быть страшим железнодорожным экспертом, на уровне принятия решений, с обширным опытом и широкими связями в нефтяной промышленности. Он должен быть знаком с ежедневными проблемами железнодорожной (и морской) перевозки нефти, а также с нуждами клиентов операторов. Начальник Основной группы должен вступать в дискуссии и убеждать высокопоставленных чиновников и руководителей международных компаний, в совместной выгоде от будущего развития Координационного центра. В то же время, он должен проявлять чувствительность к нуждам небольших компаний.

Он должен быть честным, доверяемым и уважаемым человеком. Он не только должен быть способен плавно внедрять различные подходы и цели заинтересованных сторон в совместные позиции, но также представлять эти позиции политикам, ответственным за принятие решений, и владельцам грузов. Совместно с другими членами группы он разработает меры, требуемые для поэтапной реализации стратегий, разработанных Рабочей группой.

Все остальные эксперты, выделенные Основной группе, должны быть хорошо ознакомлены с требованиями и характеристиками своей профессиональной деятельности для их эффективного отражения в различных аспектах транспортной сети.

Роль Основной группы в создании Координационного центра коридора

После официального основания Координационного центра и назначения Исполнительного директора Основная группа окажет поддержку исполнительному директору в физическом обустройстве Координационного центра. Офис Основной группы будет преобразован в штаб-квартиру Координационного центра. После завершения физического основания Центра и комплектования его персонала Основная группа прекратит свое существование, представители вернутся в свои соответствующие компании.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8:

Встреча за круглым столом № 3 в Баку: Протокол, список участников и Совместное Заявление

Протокол

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Встреча за круглым столом № 3 о создании Координационного центра коридора для железнодорожных перевозок нефти через коридор Баку-Батуми/Поти произошла 26 ноября 2003 года в помещении Постоянного секретариата Межправительственной комиссии TRACECA в Баку. Встреча проводилась на английском и русском языках с последовательным переводом.

Цель встречи заключалась в следующем:

- обсудить детали предложенной концепции создания независимого Координационного центра коридора со всеми ключевыми сторонами, вовлеченными в организацию и эксплуатацию сети перевозок нефти.
- обсудить и согласиться на первых шагах к созданию Координационного центра коридора.
- Составить график реализации Координационного центра коридора.

Начало встречи за круглым столом, 09.30

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

Г-жа Людмила Тренкова, Секретарь Межправительственной комиссии TRACECA, и г-н Бодо Рессиг, лидер группы координации TRACECA, приветствуют участников. Оба подчеркнули важность настоящего проекта TRACECA, Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти, и запланированного Координационного центра коридора для дальнейшего увеличения объемов транзита нефти по территории Кавказа.

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА КОРИДОРА

От имени группы консультантов г-н Марсель Сеймс приветствует всех участников. Он поблагодарил АГЖД за помощь с финансированием организации встречи. Более того, он отметил, что желание участников не только выделить свое время, но и сделать финансовый вклад во встречу оплатой своих командировочных расходов, служит явным признаком желания сторон найти общее решение проблем.

Затем г-н Сеймс представил концепцию Координационного центра коридора и объяснил, как комментарии участников во время последней встречи за круглым столом в Тбилиси были учтены при разработке концепции. Более того, он указал на части концепции, которые все еще требуют доработки и детализации участниками.

Последнее, но не менее важное, от имени консультантов г-н Сеймс предложил сделать первым шагом в реализации проекта создание Рабочей группы, которая продолжит успешное начинание

встреч за круглым столом. Рабочая группа должна включить в себя все стороны (как общественные, так и частные), заинтересованные в создании Координационного центра коридора, а также пригласить участников с противоположного побережья Каспийского моря. Будут проводиться регулярные встречи, во время которых будут приняты решения по различным вопросам и дальнейшим этапам создания Координационного центра коридора (например, принятие Устава).

Рабочая группа должна поддерживаться постоянной Основной группой, которая будет разрабатывать документы, представляемые на обсуждение, подготавливать решения по вопросам, которые не будут полностью разрешены во время третьей встречи за круглым столом, и организовывать встречи Рабочей группы, тем самым продолжая работу консультантов. Членами Основной группы должны быть представители 7 – 8 основных операторов (операторы железных дорог, портов и терминалов, экспедиторских компаний), с поддержанием баланса между государственными и частными компаниями.

Целью Рабочей группы и Основной группы является подготовка и реализация всех необходимых административных этапов для создания Координационного центра коридора до начала февраля 2004 года. После этого рабочая группа будет преобразована в Генеральную Ассамблею, конституционный орган Координационного центра коридора, а Основная группа станет ядром исполнительного органа.

В завершение встречи за круглым столом будет подписано Совместное заявление, проект которого был предоставлен участникам за неделю до проведения встречи вместе с детальной концепцией, подготовленной консультантом, четко указывающей на соответствие этих шагов желанию всех участников.

КОММЕНТАРИИ УЧАСТНИКОВ

1. Замечания со стороны гос-на Зураба Суладзе, Грузинская железная дорога
Грузинская железная дорога в основном согласна с представленной концепцией и поддерживает ее реализацию, так как такой центр является необходимостью. Одним из ключевых вопросов, однако, является финансирование деятельности центра. Мы видим две группы партнеров: поставщики инфраструктуры, использующие свои собственные инфраструктурные мощности (железные дороги, порты, операторы терминалов), и потребители инфраструктуры (экспедиторы, торговцы). Поставщики инфраструктуры должны платить (низкие) фиксированные членские взносы, в то время как потребители услуг могли бы платить из расчета за тонну.
2. Замечания со стороны г-на Айдына Мамедова, Кабинет министров республики Азербайджан
 - Центр ни в коем случае не должен работать как транспортный оператор. Начальной идеей при создании проекта было создание благоприятных условий для увеличения объема перевозок по коридору.
 - Нам надо решить, если этот центр будет находиться под контролем правительства, например, в качестве департамента MoT, или будет совместным предприятием, или некоммерческой организацией.
 - Мы поддерживаем идею создания Рабочей группы для пояснения деталей реализации концепции. Например, нам надо уточнить, как мы сможем вовлечь Казахстан и Туркменистан. Более того, финансирование деятельности центра является крайне важным вопросом. Мы предпочитаем решение, при котором каждый пользователь системы платит около 0.5 центов США за тонну. Для обеспечения получения этих

платежей центр должен являться правительственным учреждением, так как только правительственные учреждения могут быть уполномочены применять систему принудительно.

- Рабочая группа должна разработать членское соглашение, в котором детально описаны правила, способы финансирования и тарифы. Этот проект документа для создания координационного центра должен быть направлен в министерства транспорта Азербайджана и Грузии для одобрения.

3. Замечания со стороны г-на Зураба Суладзе, Грузинская железная дорога

Грузинская железная дорога согласна с расположением центра в Баку. Физически центр может взять в аренду офисное помещение у Министерства транспорта Азербайджана или Азербайджанской железной дороги. Однако для центра является важным оставаться независимым от принимающего его учреждения.

Вмешательство г-на Сеймса, лидера группы проекта

В случае создания центра в качестве некоммерческой организации будет очень трудно применить систему финансирования, основанную на плате за тонну. При использовании такой системы информация об объеме перевозок и погрузочно-разгрузочных работ всегда должна будет быть на 100 % верной. Наверное, будет легче разработать систему, в которой эксплуатационная стоимость центра, которую довольно легко спрогнозировать, будет разделена между пользователями системы. Каждая из двух групп, названных г-ном Суладзе, может взять на себя определенный процент эксплуатационных расходов центра, например: 30 процентов от затрат возьмут на себя поставщики инфраструктуры, а 17 процентов – пользователи инфраструктуры. Затем расходы можно поделить поровну между членами каждой группы. Пользователей системы, не желающих вступить в центр, можно дискриминировать таким образом, что члены будут иметь преимущество при использовании коридора.

4. Замечание со стороны г-на Игбала Гусейнова, Министерство транспорта Азербайджана

Министерство транспорта поддерживает идею создания центра в качестве некоммерческой организации. У центра должен быть бюджет, контролируемый администрацией центра.

5. Замечание со стороны г-на Гоги Гогиашвили, Национальный секретарь Грузии TRACECA

Я все еще поддерживаю идею создания центра как коммерческой организации, взимающей плату за оказание услуг за тонну. Я не считаю, что разработать систему, основанную на оплате за тонну, так трудно.

6. Замечание со стороны г-на Владо Чхаидзе, Министерство транспорта и коммуникаций Грузии

МтиКГ также поддерживает создание центра в качестве некоммерческой организации. Более того, мы поддерживаем предложение Айдына Мамедова о разработке деталей рабочей группой с последующим одобрением министерствами транспорта. Этот документ также должен включать в себя правовую основу (устав) центра в соответствии с законодательствами Азербайджана и Грузии.

7. Замечание со стороны г-на Зураба Суладзе, Грузинская железная дорога

Замечание о предложении г-на Сеймса: в каждой из двух групп должны быть установлены различные размеры платежей, зависящие от объема перевозок или погрузочно-разгрузочных работ.

8. Следующее обсуждение сфокусировалось на финансировании координационного центра, с предложениями, поступающими от всех участников. По большей части, было достигнуто соглашение о разделении членов на две группы с различными размерами выплат внутри каждой группы. Участники также согласились, что возможно сделать размеры выплат зависящими от размера компании или от объема перевозок или погрузочно-разгрузочных работ. Было также предложено рассчитывать размер оплаты на шестимесячной основе, чтобы сделать систему более гибкой к меняющемуся числу и составу членов. Согласно общему мнению, платежи должны поступать непосредственно в центр, минуя посредничество государственных учреждений.
9. Замечание со стороны г-на Вахида Алиева, Международный морской торговый порт Баку
ММТПБ не может платить центру. Наш доход от нефтяной промышленности достаточно мал и нужен для покрытия издержек. Мне кажется, во время обсуждения ГЖД и АГЖД упомянули, что их финансовый вклад в центр будет очень невелик. Большая часть эксплуатационных расходов центра ляжет на плечи частных партнеров, так как они получают наибольшую финансовую выгоду от деятельности центра.
10. Обсуждение состава Основной группы длилось не долго. Основная группа должна включать в себя как Грузинскую, так и Азербайджанскую стороны, а также представителей различных заинтересованных групп. Почти все участники проявили интерес в участии. Однако Грузинские партнеры предпочли участвовать «на расстоянии», так как ни одна из организаций не смогла освободить подходящий персонал на несколько недель для работы в Баку. Членами Основной группы стали представители:
- Грузинской железной дороги, Тбилиси
 - Азербайджанской государственной железной дороги, Баку
 - Каспийской судоходной компании, Баку
 - Порта Баку
 - Алегратранса, Баку
 - Агентства ТЭРО, Батуми
 - Ченнел Энерджи, Потти
 - Ближневосточной нефтяной компании, Баку
11. Обсуждение совместного заявления привело к общему одобрению текста, предложенного консультантами.

Встреча закончилась подписанием совместного заявления.

КОНЕЦ ВСТРЕЧИ ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ: 15.00

Встреча за круглым столом № 3 в Баку, 26 ноября 2003 года: список участников

1. **Г-н Игбал Гусейнов** (Заместитель директора отдела финансового кредитования, Министерство транспорта Азербайджана)
2. **Г-н Айдын Мамедов** (Заместитель директора по транспорту и коммуникациям, Кабинет министров Азербайджана)
3. **Г-н Ладос Чхаидзе** (Советник министра транспорта и коммуникаций Грузии)
4. **Г-н Теймур Мамедов** (Заместитель начальника отдела транспортных операций, Азербайджанская государственная железная дорога)
5. **Г-н Зураб Суладзе** (Директор по международным связям, Грузинская железная дорога)
6. **Г-н Мухтар Ахундов** (Заместитель начальника пароходства по внешнеэкономическим связям и маркетингу, Каспийская судоходная компания)
7. **Г-н Ильгам Мамедов** (Заместитель начальника услуг по внешнеэкономическим связям и торговой работе, Каспийская судоходная компания)
8. **Г-н Вахид Алиев** (Заместитель генерального директора по экономике и маркетингу, Международный Морской Торговый Порт Баку)
9. **Г-н Александр Абусеридзе** (Глава департамента маркетинга, порт Потти)
10. **Г-н Рафаэль Гасанов** (представитель, Азерпетрол)
11. **Г-н Ахмед Акдениз** (Директор, Ближневосточная нефтяная компания)
12. **Г-н Сардар Хаджиев** (Ближневосточная нефтяная компания)
13. **Г-жа Франгиз Ельязова** (Ближневосточная нефтяная компания)
14. **Г-н Мамука Мескишвили** (Представитель, Алегратранс)
15. **Г-н Георги Топчиашвили** (Представитель, Алегратранс)
16. **Г-н Зураб Сурманидзе** (Исполнительный директор, Агентство TeRo; Представитель Морского порта Батуми)
17. **Г-н Акиф Мустафаев** (Национальный секретарь Грузии, TRACECA МПК)
18. **Г-н Георги Гогиашвили** (Национальный секретарь Азербайджана, TRACECA МПК)
19. **Г-н Назим Мамедов** (Координатор проекта по судоходству для Тасис-TRACECA, Эксперт по морским перевозкам, TRACECA МПК)
20. **Г-н Хилми Темиз** (Вице-президент, Almara International)
21. **Г-н Бодо Рессиг** (Лидер группы, Координационная группа TRACECA)
22. **Г-н Марсель Сеймс** (Лидер группы проекта, UNICONSULT)
23. **Г-жа Мари Франс Лаграулет** (Эксперт по менеджменту железных дорог, FIALEIX Associés)
24. **Г-жа Саадат Новрузова** (Юрист, UNICONSULT)

Встреча за круглым столом № 3 в Баку, 26 ноября 2003 года: Текст совместного заявления

Совместное заявление

После детального обсуждения концептуальных идей, представленных нам во время третьей «Встречи за круглым столом о концепции улучшения железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов через коридор Баку-Батуми/Поти» 26 ноября 2003 года в Баку, мы, представители основных транспортных учреждений и компаний, предлагаем начать реализацию концептуальных идей следующим:

- Подготовиться к созданию Координационного центра коридора, который создаст общую основу для координации и планирования железнодорожных потоков нефти и нефтегрузов по территории Кавказа.
- Создать рабочую группу, включающую в себя всех представителей сети перевозок нефти с целью доработки и согласования настоящей концепции для деятельности Координационного центра коридора в двухмесячный срок со всеми заинтересованными сторонами.
- Создать основную группу под рабочей группой, которая будет обсуждать и подготавливать информацию по улучшениям для рабочей группы для создания Координационного центра. Основная группа будет состоять из обычных работников выбранных от вовлеченных организаций и возглавляться высокопоставленным представителем железной дороги.
- Создать рабочий офис для Основной группы. Финансирование создание офиса должно производиться извне, например, Программой ЕС TRACECA. Оплата услуг представителей будет производиться компаниями, которые они представляют. Офисные эксплуатационные расходы будут разделены поровну между всеми членами Рабочей группы. В дальнейшем офис станет штаб-квартирой Координационного центра коридора.
- Транспортные учреждения и транспортные операторы центральной Азии должны быть вовлечены в планирование на ранней стадии. Они будут приглашаться на встречи рабочей группы за свой счет.

Баку, 26 ноября 2003 года

**Встреча за круглым столом № 3 в Баку, 26 ноября 2003 года: подписи
совместного заявления**

Представитель кабинета
Министров республики Азербайджан _____

Представитель
Министерства транспорта и коммуникаций Грузии _____

Представитель
Министерства транспорта Азербайджана _____

Представитель
Грузинской железной дороги _____

Представитель
Азербайджанской железной дороги _____

Представитель
Каспийской судоходной компании _____

Представитель
Морского порта Батуми _____

Представитель
Порта Поти _____

Представитель
Международного торгового морского порта Баку _____

Представитель
Азертранс, Баку _____

Представитель
Ближневосточная нефтяная компания, Баку _____

Представитель
Алегратанс, Москва _____

Представитель
TeRo Судоходное и Транспортное Агентство, Батуми _____

Представитель
Ченнел Энерджи, Поти _____

В присутствии:

Национальный секретарь Грузии,
Межправительственная комиссия TRACECA _____

Национальный секретарь Азербайджана
Межправительственная комиссия TRACECA



Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти

TRACECA

Заседание третьего круглого стола:
СОЗДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ ПО
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПО КОРИДОРУ БАКУ/БАТУМИ/ПОТИ.

Подписывающие Стороны Совместного Заявления

Представитель Кабинета Министров
Республики Азербайджан

Представитель Министерства
Транспорта Азербайджана

Представитель Министерства
Транспорта и Связи Грузии

Представитель Государственной
Железной Дороги Азербайджана

Представитель
ООО "Грузинская Железная Дорога"

Представитель
Каспийского Пароходства

Представитель
Батумского Порта

Представитель
Порта Потти

Представитель Бакинского Международного
Морского Торгового Порта

Представитель
Azertrans, Баку

Представитель
Middle East Petrol, Баку

Представитель
Alegratrans, Москва

Представитель
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Батуми

Представитель
Channel Energy, Потти

В присутствии:

Национального Секретаря Грузии,
Межправительственной Комиссии TRACECA

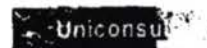
Национального Секретаря Азербайджана,
Межправительственной Комиссии TRACECA

Программа Европейского Союза Тасис-TRACECA
Для Азербайджана и Грузии

Баку, 26 ноября, 2003 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект реализуется
UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

07/2014 02:21 PAA



Логистический центр железнодорожных транзитных перевозок нефти



**Заседание третьего круглого стола:
СОЗДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ ПО
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПО КОРИДОРУ БАКУ/БАТУМИ/ПОТИ**

Подписывающие Стороны Совместного Заявления

Представитель Кабинета Министров
Республики Азербайджан

Представитель Министерства
Транспорта Азербайджана

Представитель Министерства
Транспорта и Связи Грузии

Представитель Государственной
Железной Дороги Азербайджана

Представитель
ООО "Грузинская Железная Дорога"

Представитель
Каспийского Пароходства

Представитель
Батумского Порта

Представитель
Порта Поти

Представитель Бакинского Международного
Морского Торгового Порта

Представитель
Azertrans, Баку

Представитель
Middle East Petrol, Баку

Представитель
Alegratrans, Москва

Представитель
TeRo Shipping and Forwarding Agency, Батуми

Представитель
Channel Energy, Поти

В присутствии:

Национального Секретаря Грузии,
Межправительственной Комиссии TRACECA

Национального Секретаря Азербайджана,
Межправительственной Комиссии TRACECA

Программа Европейского Союза Тасис-TRACECA
Для Азербайджана и Грузии

Баку, 26 ноября, 2003 г.

(с отоворками)



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект реализуется
UNICONSULT-HPTI-Transpetrol

ПРИЛОЖЕНИЕ 9:

Структура администрации порта Супса

1 Направляющие принципы этих рекомендаций

Прежде чем создать администрацию порта Супса, соответствующие органы должны решить, какой порт они хотят создать в Супса. Существуют три различных вида портов:

Порт-арендодатель

Это порт, в котором обязанности портовых властей ограничиваются поставкой основной инфраструктуры, предоставлением основных услуг и коммунальными услугами.

Портовые власти служат в качестве разработчика промышленного предприятия, которое сдает в аренду инфраструктурные мощности, но не принимает участия операциях арендатора, т.е. в основном частный сектор.

Порт-инструмент

В этом случае портовые власти предоставляют не только инфраструктуру, но и всю, или большую часть, суперструктурных мощностей.

Портовые власти не занимаются погрузочно-разгрузочными работами и т.п., они предоставляют частным предприятиям «инструменты» (например, склады, крупномасштабное погрузочно-разгрузочное оборудование, такое как краны), требуемые им для операций. Предоставлением большинства портовых услуг занимается частный сектор или независимые агентства.

Обслуживающий порт

Если все мощности и услуги для судов, погрузочно-разгрузочных работ и транспортировки от берега предоставляются портовыми властями, т.е. портовые власти выступают как операторы порта и терминала, порт называется «обслуживающим портом». Обслуживающие порты обычно характеризуются отсутствием внутренней конкуренции и часто встречаются в развивающихся или недавно индустриализированных странах.

Для поощрения частной деятельности и конкуренции портовые власти во многих странах ограничиваются или ограничены до осуществления своей деятельности в качестве портов-арендодателей. Функции и финансовые вопросы разделены следующим образом:

Разделение финансирования портовых инвестиций в

- Расходы на инфраструктуру (общественный капитал для накладных расходов), т.е. стоимость судоходных каналов, восстановления ландшафта, портовые акватории, подъем уровня берега до высоты, защищенной от приливных волн, дорожные и железнодорожные подъезды к терминалу, канализационную и электрическую сети. Это все финансируется, строится и поддерживается общественным сектором, в данном случае, под ответственность портовых властей.
- Суперструктурные элементы включают в себя асфальт, склады, погрузочно-разгрузочное оборудование, трубопроводы, железнодорожные подъездные пути и дороги в месте операций, и оплачиваются частными предприятиями.

На основании этого разделения затрат каждая компания может построить и организовать свой терминал в соответствии со своими требованиями и финансовыми возможностями. Компания, сделавшая наибольшие капиталовложения, скорее всего, сможет предложить наилучшее оборудование и услуги, и будет являться наиболее конкурентоспособной.

Мы предполагаем, что частные компании возьмут на себя портовые операции, в то время как портовые власти будут заниматься общим развитием порта и НЕ отвлекаться на операции. Погрузочно-разгрузочными работами, складированием, обработкой грузов, экспедированием и т.п. будут заниматься только частные компании.

2 Цель портовых властей

Основной целью создания администрации порта является обеспечение коммерческого и экономического руководства порта в соответствии с принципами рыночной экономики. Второй целью является создание благоприятных условий для стратегических инвестиций, и сделать процесс финансирования и реализации проектов более гибким, имея орган, способный выделить бюджетные средства и определить административные процессы. И, наконец, оптимизация всей деятельности, связанной с предоставлением инфраструктуры, посредством назначения одного органа, ответственного за все решения и деятельность в этой сфере.

По запросу частного сектора администрация порта будет рассматривать бизнес планы частных предприятий, желающих стать операторами в порту, и принимать решения об экономической жизнеспособности бизнес плана и требуемых инвестициях. С другой стороны, администрация порта Супса будет служить в качестве линии связи между портовыми операторами и морской политикой Грузии, тем самым, уравнивая интересы государства, региона и частных операторов.

3 Финансовые аспекты

Администрации порта потребуется оперативный бюджет для оплаты затрат по содержанию персонала, оборудования, поддержания помещений и других эксплуатационных расходов. Идеально, этот бюджет будет поддерживаться за счет средств, полученных за аренду портовых территорий, использование причалов и пирсов, а также портовых сборов. На начальном этапе порта Супса и его администрации затраты скорее всего придется покрывать за счет бюджета, выделенного администрации порта соответствующими государственными органами, так как изначально придется сделать большие инвестиции в инфраструктуру и полученный доход будет очень мал, так как все структуры сначала должны быть построены.

Требуется разработать детальный план для инвестиций. Инвестиционный план должен содержать анализ затрат и результатов для запланированных инвестиций и учитывать стратегические планы развития порта Супса. Администрация порта должна защитить инвестиционный план перед соответствующими государственными органами Грузии убедить инвесторов в финансовой рентабельности предложенных инвестиций.

Администрация порта должна нести реальную ответственность за развитие и экономическое благополучие порта, и ей должно быть разрешено удерживать прибыль, полученную от деятельности порта, для поощрения работы администрации порта в качестве коммерческой организации.

4 Задачи администрации порта

4.1 Основные задачи

Администрация порта Супса будет осуществлять свою деятельность как орган, подчиненный Грузинской морской администрации. В основном, функция администрации порта заключается в следующем:

- Администрирование порта: решение экономических и политических вопросов, стоящих перед портом, а также разработка национальной политики порта Супса.
- Управление недвижимостью: деятельность, связанная с арендой земли и собственности на территории порта.
- Установление и сбор портовых сборов.
- Планирование, строительство и обслуживание инфраструктуры порта и технических мощностей.
- Продвижение коммерческой деятельности порта (маркетинговая поддержка частного сектора порта)
- Публикация портовой статистики

Для обеспечения конкурентоспособности порта Супса необходимо создание достаточной мощности, инфраструктуры и доступности портовых услуг. Более того, следует отметить динамические изменения морской экологии и мировых грузовых потоков, проанализировать и отразить в планах развития порта их влияние на транспортные маршруты, требуемые услуги и технические условия. На администрацию порта возложена ответственность за разработку долгосрочной стратегической перспективы порта.

В дополнение, администрация порта должна учесть и сделать вклад в

- поддержание существующих и создание новых рабочих мест, тем самым, делая вклад в социальное благополучие и систему налогообложения Грузии
- развитие экономических и финансовых возможностей региона

4.2 Специфические задачи

4.2.1 Планирование и строительство новых конструкций

Морские порты, желающие оставаться конкурентоспособными, должны постоянно приспосабливать свои мощности и инфраструктуру к меняющемуся рынку. Новые сооружения, развитие и расширение порта всегда являются долгосрочными задачами, требующими больших инвестиций.

Для обеспечения постоянного и гладкого развития порта администрация порта должна позаботиться о постоянной проверке планов развития и заниматься выдачей разрешений на строительство и развитие. Более того, администрация порта несет ответственность за контролирование комплексных проектов развития, обеспечивая их эффективную и своевременную реализацию, и наблюдая за этапами, затратами и сроками. Непрерывное улучшение и развитие является задачей, требующей глобальный подход к порту, как к единой системе. После инженерной деятельности все более и более важными становятся другие виды деятельности, такие как

- Генеральное планирование и развитие порта
- Разработка стратегии порта
- Технические и экономические расследования, связанные с развитием порта
- Менеджмент и контролирование проектов

- Наблюдение за влиянием на окружающую среду и, если необходимо, принятие компенсационных мер
- Инвестиционное финансирование и выделение средств

Существуют некоторые критерии, которых следует придерживаться при выборе подходящих инвесторов и операторов для порта. Например:

- Собирается ли инвестор осуществлять свою деятельность в соответствии с генеральным планом развития порта Супса?
- Представляет ли этот бизнес особый интерес для порта, например, оказание дополнительных услуг, которые нужны нам в интересах клиентов нашего порта?
- Какие площадь и расположение требуются инвестору? Требуется ли ему доступ к воде и железной дороге?
- Имеются ли в порту подходящие места, а если нет, то насколько быстро их можно создать?
- Сколько появится новых рабочих места и насколько поднимется стоимость в результате нового бизнеса?

Дополнительные критерии:

- Какие инвестиции в инфраструктуру потребуются с общественной стороны?
- Сколько частное предприятие затратит на суперструктуру?
- И наконец то: есть ли другие компании, заинтересованные в этом месте?

После ответа на все эти вопросы принимается окончательное решение – подписывать договор об аренде или нет. Эта оценка потенциальных новых операторов осуществима посредством прямых переговоров или тендера.

4.2.2 Оценка влияния на окружающую среду

Для строительства портовых мощностей потребуется выделить новые территории для причалов и соединений с районами, расположенными вглубь от прибрежной полосы. Порт Супса расположен в экологически чувствительной зоне, где обитают редкие виды животных и растений. Это может привести к конфликту между требованиями экономики порта и защитой окружающей среды. Скорее всего, порт должен будет расширяться для удовлетворения спроса на погрузочно-разгрузочные услуги для грузов нефти и сжиженного газа. С другой стороны, следует учесть требования к защите окружающей среды и природы. Администрация порта должна обеспечить наименьший вред окружающей среде и условиям жизни проживающих неподалеку от порта людей.

В случае если нельзя избежать негативных последствий, должны выплачиваться компенсации за нанесенный ущерб. Администрация порта совместно с другими учреждениями и вовлеченными властями должна оценить влияние деятельности по развитию и строительству на окружающую среду и обеспечить, чтобы соблюдались все законы касательно окружающей среды. При необходимости меры по экологическим компенсациям должны обсуждаться и согласовываться.

4.2.3 Обслуживание инфраструктуры порта

Порт – это (глубокие) акватории, причалы или пирсы плюс дорожные и железнодорожные подъезды. Все это составляет инфраструктуру порта.

Задачей администрации порта является поддержание этой инфраструктуры в безопасном рабочем состоянии. Акватории, причалы, пирсы, набережные, дорожные и железнодорожные конструкции на

территории порта – все это должно регулярно проверяться. Персонал администрации порта должен разработать тендерную документацию на строительство и обслуживание и принимать и оценивать предложения. Администрация порта должна нанять компании по строительству и обслуживанию, или она может взять эту работу на себя. Отдел технического обслуживания также должен взять на себя ответственность за защиту от штормов и наводнений. Более того, он будет проводить гидрографические съемки и обеспечивать соответствие действительности карт и схем порта. Он также несет ответственность за поддержания достаточной глубины около порта для обеспечения навигационной безопасности.

4.2.4 Маркетинг

Администрация порта также может нести ответственность за общий маркетинг порта и связи порта Супса с общественностью. Целью маркетинга является:

- Поддержка коммерческой деятельности компаний, расположенных на территории порта
- Служить точкой соприкосновения между клиентами и инвесторами
- Представлять порт Супса на выставках и различных маркетинговых мероприятиях
- Разработка плана маркетинга для порта
- Осуществление активного маркетинга для порта

4.2.5 Администрирование и использование портовых территорий

Отдел администрации порта руководит портом и территорией и решает, какие компании могут быть размещены там. Если Грузинское морское управление решит сделать порт как порт-арендодатель, отдел администрации будет нести ответственность за заключение арендных договоров на территорию порта с заинтересованными инвесторами и определение условий и стоимости использования земли и технических мощностей.

Кроме работы с клиентами и инвесторами, этот отдел также может взять на себя поддержку проектов порта, например, приобретение новых территорий для развития порта, и/или компенсацию влияния, оказываемого на окружающую среду.

5 Преимущества администрации порта

Преимущества администрации порта перед другими видами организации заключаются в том, что количество обязанностей и ресурсов позволяют очень гибкое управление делами порта. Администрация порта должна получать прибыль/бюджетные средства за счет своей деятельности и может непосредственно оценивать экономическую целесообразность инвестиций, сравнивая потенциальные будущие доходы с необходимыми капиталовложениями. Администрация порта является компетентной организацией для принятия решений по поводу стратегических инвестиций, необходимых для предотвращения потери клиентов в будущем.

Из-за непосредственного участия администрации в делах порта, бизнес план может быть изменен в течение года для удовлетворения меняющихся требований рынка без потери времени, которая может случиться, если изменения требовалось бы длительно обсуждать с прочими учреждениями. Добиться результатов можно очень быстро, не прибегая к вмешательству государственных учреждений. Как правило, администрация порта должна обсуждать коммерческие вопросы только с одним органом – наблюдательным советом (технические и политические вопросы обсуждаются с Грузинским морским управлением).

6 Организационная структура

6.1 Пример возможной структуры организации администрации порта

Проиллюстрированная ниже структура организации администрации порта является только одним из возможных способов. Для начала, администрация порта не должна обязательно иметь все указанные функции и департаменты. Также возможно выполнение нескольких функций одним компетентным специалистом. Описанные ранее функции отражены в нижеприведенной структуре.

Капитан порта не будет являться частью предложенной администрации порта, он будет оставаться частью Грузинского морского управления.

В большинстве случаев организационная структура не должна фиксироваться раз и навсегда, а периодически должна быть отредактирована для удовлетворения нужд развивающейся администрации и экономики порта. В будущем может возникнуть потребность в добавлении или удалении некоторых функций.



6.2 Персонал и описание обязанностей

6.2.1 Управляющий директор

Управляющий директор берет на себя общую ответственность за администрацию порта и отчитывается перед наблюдательным советом.

Обязанности управляющего директора

- Определение общей политики администрации порта
- Руководство администрацией порта
 - Отбор персонала для руководящего совета (начальники отделов)
 - Определение требований к подготовке начальников отделов
 - Решения по повышению в должности верхнего руководящего состава
 - Установление целей различных отделов и мониторинг их достижений
 - Установление направляющих принципов для сотрудничества между отделами
 - Руководство сотрудничеством между отделами
 - Регулярные еженедельные встречи с заданной повесткой дня
 - Посредничество и советы в случае возникновения внутренних конфликтов
- Предоставление результатов наблюдательному совету
- Реализация стратегической политики порта
- Представление администрации порта в различных политических учреждениях

6.2.2 Должности

Управление людскими ресурсами: На начальном этапе создания администрации порта в организации будет работать небольшое число персонала. Поэтому, достаточно будет назначить одного человека руководителем людских ресурсов, который будет выполнять все нижеприведенные функции. Если порт Супса и его администрация будет расти, может появиться необходимость в изменении структуры администрации порта и в создании отдела кадров.

Обязанности руководителя людскими ресурсами:

- Планирование личного состава: численность и качество
 - Корректировка уровня обеспеченности персоналом
 - Определение потребности в дальнейшем обучении и повышении квалификации, создание плана обучения
- Регулярная отчетность
- Администрирование персонала
 - Разработать систему регистрации договоров с персоналом
 - Разработать и поддерживать оперативную картотеку личного состава
 - Заключение договоров с новыми сотрудниками
 - Расторжение договоров с сотрудниками
 - Разрешение правовых разногласий по поводу договоров с сотрудниками
 - Обновление контрактов
 - Постоянное обновление существующих контрактов и стандартных условий контрактов в соответствии с соглашениями, заключенными с профсоюзами, национальным законодательством и целями компании
 - Внедрение и поддержание системы оценки личного состава
 - Планирование личного состава
 - Планирование потребности в личном составе: численность и качество

- Планирование затрат на поддержание персонала
- Финансовый учет личного состава
 - Расчет ежемесячной платежной ведомости
 - Распределение заработной платы
 - Вычет налогов и социальных платежей
 - Расчет и распределение пенсий и пособий по социальному страхованию
 - Администрирование внутреннего фонда социального страхования
 - Передача данных о финансовом учете личного состава в бухгалтерию
- Связи с советом рабочих и профсоюзом
 - Регулярные встречи с представителями сотрудников
 - Официальное принятие предложений, жалоб и текущих проблем
 - Обсуждение вышеуказанных случаев и способов их решения в порту
 - Переговоры по урегулированию разногласий с рабочими советами и профсоюзами
 - Ведение переговоров по поводу тарифов (система тарифов, заработные платы и вознаграждения)
- Обучение и дальнейшее повышение квалификации
 - Администрация мер по обучению и дальнейшему повышению квалификации
 - Постоянное улучшение концепции обучения в соответствии с нуждами порта
 - Рассмотрение и мониторинг возможностей внешнего мониторинга

Правовые вопросы: Для проверки всех контрактов на соответствие трудовому кодексу Грузии и консультаций при возникновении разногласий в отделе должен содержаться юрист.

6.2.3 Планирование и строительство

Отдел планирования и строительства отвечает за планирование стратегического развития инфраструктуры порта и планирование проектов для обеспечения развития инфраструктуры порта в соответствии со спросом.

Отдел также отвечает за строительство дорог, причальных стен, пирсов и т.п. Более того, он предоставляет основную техническую информацию для статик и фундаментов, дает советы по использованию материалов, а также по проектированию и проведению строительных работ.

Обязанности начальника отдела:

- Руководство отделом
 - Отбор персонала для отдела
 - Проведение личной оценки сотрудников отдела
 - Посредничество при возникновении конфликтов
- Затраты и доходы отдела
 - Создание и непрерывная регулировка организационной структуры
 - Планирование затрат и доходов
 - Экономически эффективное осуществление деятельности
 - Выполнение задач в соответствии с целями администрации порта
 - Непрерывное улучшение качества предоставляемых услуг
 - Промышленная и трудовая безопасность
 - Достижение целей отдела планирования и строительства (бюджет, затраты и доходы)
 - Планирование личного состава отдела: численность и качество
 - Корректировка уровня обеспеченности персоналом

- Определение потребности в дальнейшем обучении и повышении квалификации, создание плана обучения
- Выставление внешних и внутренних счетов за оказанные отделом услуги и контролирование платежей

Задачи отдела

- Планирование развития порта – генеральное планирование порта
- Планирование проектов, менеджмент/контроль проектов
- Разработка планов строительства
- Заключение контрактов со строительными компаниями
- Поддержание связей с клиентами/инвесторами для обеспечения развития порта в соответствии со спросом
- Разработка инвестиционных планов и планов финансирования
- Проведение оценки влияния на окружающую среду
- Если необходимо, принятие экологических компенсационных мер

6.2.4 Технический отдел

Технический отдел администрации порта отвечает за техническое обслуживание и ремонт инфраструктуры и мощностей порта. Отдел также отвечает за приобретение и обслуживание электрических и обогревательных установок и систем кондиционирования воздуха.

Обязанности начальника отдела:

- Руководство отделом
 - Отбор персонала для отдела
 - Проведение личной оценки сотрудников отдела
 - Посредничество при возникновении конфликтов
- Затраты и доходы отдела
 - Создание и непрерывная регулировка организационной структуры
 - Планирование затрат и доходов
 - Экономически эффективное осуществление деятельности
 - Выполнение задач в соответствии с целями администрации порта
 - Непрерывное улучшение качества предоставляемых услуг
 - Промышленная и трудовая безопасность
 - Достижение целей технического отдела (бюджет, затраты и доходы)
 - Планирование личного состава отдела: численность и качество
 - Корректировка уровня обеспеченности персоналом
 - Определение потребности в дальнейшем обучении и повышении квалификации, создание плана обучения
 - Выставление внешних и внутренних счетов за оказанные отделом услуги и контролирование платежей

Специфические задачи отдела

- Предоставление мощностей для ремонта и обслуживания рабочих помещений (мастерские, складские помещения, закупка запасных частей и материалов)
- Технические консультации рабочих отделов (строительство и машиностроение)
- Техническое и финансовое планирование инвестиций порта
- Техническое и финансовое руководство и контроль над строительством (менеджмент проектов)
- Обслуживание установок – электрических, коммуникационных и т.д.

- Водоснабжение и подсоединения
- Организация сбора и удаления отходов

6.2.5 Маркетинг

Отдел маркетинга отвечает за общий маркетинг и связи с общественностью администрации порта Супса.

Обязанности начальника отдела:

- Руководство отделом
 - Отбор персонала для отдела
 - Проведение личной оценки сотрудников отдела
 - Посредничество при возникновении конфликтов
- Выполнение отдельных задач, возложенных на отдел Грузинским морским законодательством
- Регулярная отчетность перед соответствующими вышестоящими органами
- Затраты и доходы отдела
 - Создание и непрерывная регулировка организационной структуры
 - Планирование затрат и доходов
 - Экономически эффективное осуществление деятельности
 - Непрерывное улучшение качества предоставляемых услуг
 - Планирование инвестиций
 - Планирование личного состава отдела: численность и качество
 - Корректировка уровня обеспеченности персоналом
 - Определение потребности в дальнейшем обучении и повышении квалификации, создание плана обучения
 - Выставление внешних и внутренних счетов за оказанные отделом услуги и контролирование платежей

Специфические задачи отдела маркетинга

- Предложение тарифов и цен за оказываемые администрацией порта услуги
- Стандартизация имиджа администрации порта: визитные карточки, официальные бланки и т.п.
- Маркетинг и продажа услуг
- Предложение тарифов и системы ценообразования за услуги
- Контакты с клиентами
- Представление порта Супса/администрации порта на ярмарках, выставках и других внешних мероприятиях
- Контроль качества службы работы с клиентами
- Управление недвижимостью: привлечение потенциальных инвесторов и операторов для порта Супса, переговоры насчет условий и контрактов с ними.

6.2.6 Финансовый отдел

В обязанности начальника финансового отдела входит:

- Руководство отделом
 - Отбор персонала для отдела
 - Проведение личной оценки сотрудников отдела
 - Посредничество при возникновении конфликтов
- Затраты и доходы отдела

- Создание и непрерывная регулировка организационной структуры
- Планирование затрат и доходов
- Принятие решений по внутренним оперативным вопросам
- Планирование личного состава отдела: численность и качество
- Корректировка уровня обеспеченности персоналом
- Определение потребности в дальнейшем обучении и повышении квалификации, создание плана обучения
- Регулярная отчетность

Специфические задачи отдела

- Финансовое счетоводство
 - Бухгалтерский учет
 - Администрирование банковских счетов и наличных активов
 - Администрирование дебиторов и кредиторов
 - Планирование и мониторинг движения денежной наличности и финансовых нужд
- Ведение отчетности
 - Выделение затрат и доходов
- Планирование и контроль
 - Планирование годового бюджета администрации порта
 - Сравнение фактических и плановых фигур
 - Регулярная отчетность: Создание отчетов по расходам и доходам
 - Планирование инвестиций
- Организация
 - Администрирование организационных направляющих принципов и правил
 - Обновление и корректирование организационных инструментов (план организации, телефонный справочник, руководство, план бюро калькуляций и т.д.)
- Управление активами: поддержание регистра активов и контроль номинальной стоимости активов

ПРИЛОЖЕНИЕ 10:

Предварительное обследование строительства причала для обслуживающих судов в порту Супса

1 Введение

Операционная сторона порта Супса в настоящее время состоит из станции точечной швартовки (СТШ), оператором которой является частная компания, для обслуживания нефтяных танкеров. Все дополнительные услуги предоставляются той же компанией и ее субподрядчиками. Вспомогательный флот (буксир, судно обеспечения) выделенный для оказания этих услуг, основан в порту Потти, в 15 морских милях к северу от порта Супса. Порт Супса еще не обустроен для содержания такого флота.

Таким образом, одной из первых задач для порта Супса является строительство причала для вспомогательного флота, что также должно стать первым шагом физического развития порта и ядром для дальнейшего расширения мощностей порта.

2 Текущая ситуация

2.1 Топографическое описание района

Порт Супса расположен в западной части грузинского побережья Черного моря. В 1999 году была введена в эксплуатацию станция точечной швартовки, расположенная в двух морских милях от берега и подсоединенная к близлежащему резервуарному парку мощностью в один миллион баррелей. Резервуарный парк является конечной точкой трубопровода Баку-Супса, по которому перекачивается сырая нефть с Азербайджанских нефтяных месторождений в Каспийском море. СТШ способна принимать танкеры вместимостью до 150,000 тонн.

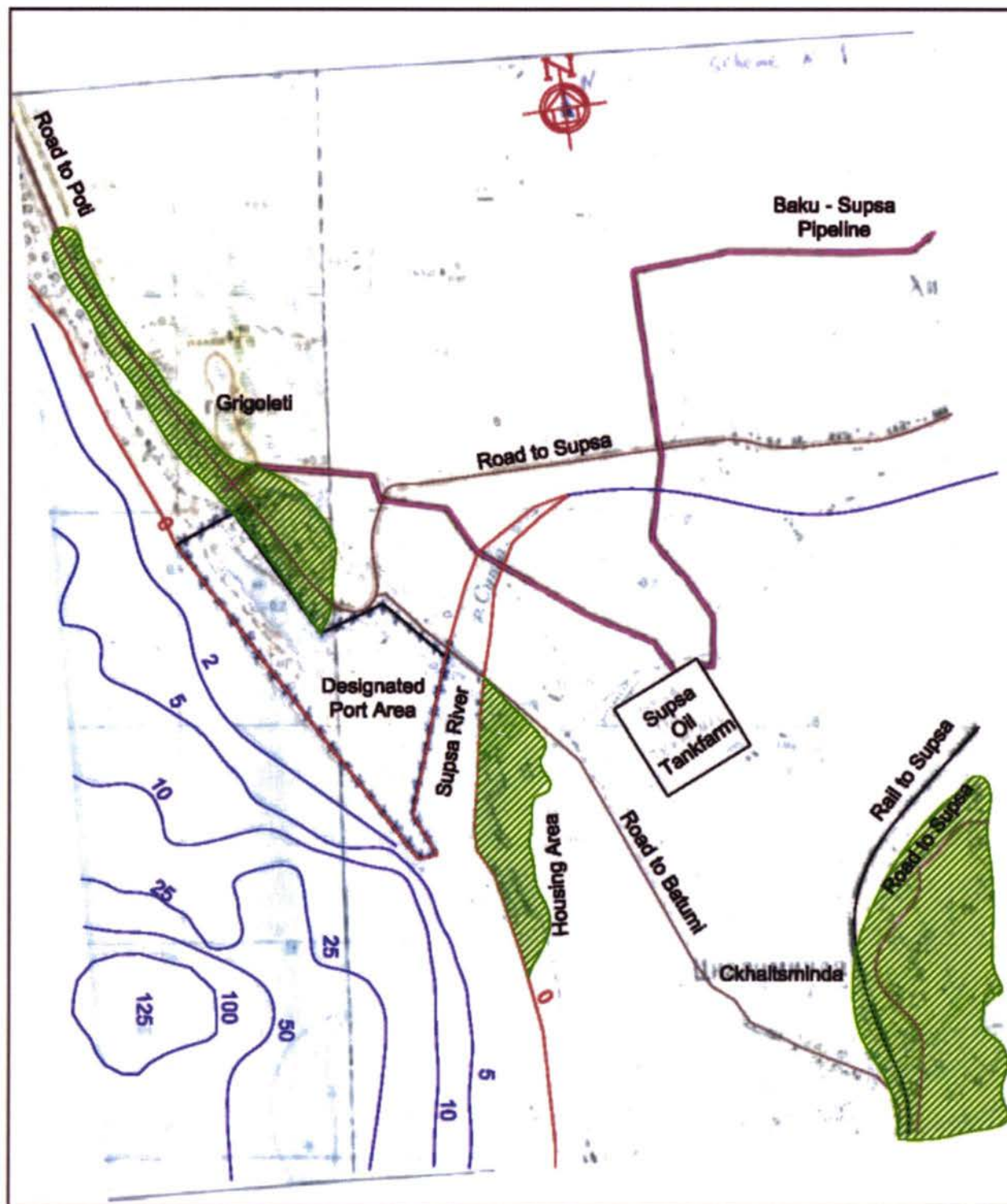
Топографический анализ основан на посещениях местности и карте масштаба 1:10,000. Выделенная под порт территория в поселке Григолетти имеет площадь около 150,000 м², она простирается от устья реки Супса до существующего дорожного моста и береговой морской базы оператора СТШ (см. Иллюстрацию 1). Выделенная под порт территория не имеет каких-либо зданий или сооружений и в основном является ровной.

Однако, территория порта частично заболочена: часть выделенной территории небольшой пруд, расположенный в 80 м от берега моря. Не ясно, является ли это поверхностными водами от (бывшего) подземного притока реки Супса, которая прекратила получать достаточный объем воды, или же вода в пруд попадает посредством морских волн во время бурь. Администрация порта Супса придерживается последней версии.

Местность на левом берегу реки Супса не считается подходящей для строительства портовых мощностей, по крайней мере, не на начальных этапах планирования порта, так как она плотно заселена сельскими жителями.

Река Супса имеет разную ширину около порта. Устье реки Супса достигает 120 м в месте ее впадения в Черное море и сужается около дорожного моста до приблизительно 100 м.

Иллюстрация 1: выделенная для порта Супса территория



2.2 *Фундамент и почвы*

Так как территория порта окружена в основном болотистой местностью, она состоит из неустойчивых почв, предположительно из тонкого слоя нанесенного песка и ила. Верхний слой в основном состоит из мелкозернистого песка. Более точная информация на данный момент недоступна. Однако посещение местности выявило, что местные грунтовые условия требуют тщательного изучения во время подготовки детального проекта.

2.3 *Гидрологический режим.*

Гидрологический режим черноморского побережья Грузии очень сложный. Реки Грузии впадают в Черное море на разной высоте и существенно различаются по скорости течения и плотности ила и частиц, которые они несут. Мы не смогли получить результаты детального анализа гидрологических условий около устья реки Супса. По наилучшей имеющейся у нас информации мы можем только предположить, что уровень заиления достаточно высок. Следовательно, перед строительством мощностей около устья реки Супса требуется провести доскональное изучение гидрологических условий и ожидаемого влияния новых конструкций на эти условия.

Анализ исторических данных показывает, что большинство штелей бывает в летнее время. Штормы обычно ожидаются в зимнее время с максимальной продолжительностью береговых штормов до 140 часов, а морских штормов – до 60 часов.

Высота прилива на Черном море не высока. Высота приливной волны колеблется около 0.5 м и вызывается только воздействием ветра.

Максимальная высота волны зависит от глубины и направления ветра. Высота волны в этом районе указана ниже (согласно наблюдениям порта Поти):

Направление ветра	Ю	Ю-З	З	С-З
Высота волны	2.0	4.0	4.1	2.2
Максимальная высота волны			7.0	

Максимальной высоты в 7.0 м волна достигает при западном ветре и 12 часовом шторме (8 баллов по шкале Бофорта при 17-21 м/с), что ставит под угрозу волнорезы и другие защитные установки и конструкции.

2.4 *Климатические условия*

Средняя годовая температура в этом регионе составляет +14.4° С. Самым холодным месяцем года является январь, когда средняя температура опускается до +5.5° С. Самым теплым месяцем года является август со средней температурой +23.4° С

- Максимальная температура воздуха +40° С
- Минимальная температура воздуха –15° С
- Средняя относительная влажность 68%
- Среднее годовое количество осадков 1,650 мм

- Расчетное давление ветра 550 Н/м^2
- Давление снега 500 Н/м^2
- Сейсмическая активность может быть довольно высока

Роза ветров этого района довольно своеобразна и объясняется физическими и географическими особенностями региона, который расположен к югу от долины Колхети. Этот регион характеризуется преимущественно восточными ветрами. В летнее время преимущественны морские ветра (Ю-В, В, С-В) с максимальной скоростью до 34 м/с и ветра с суши (С-З, З, Ю-З) с максимальной скоростью 40 м/с .

2.5 Уровень грунтовых вод

Для целей проекта можно предположить, что уровень грунтовых вод соответствует среднему уровню моря.

3 Предполагаемая структура вспомогательного флота

Целью проекта является строительство причала или причалов для вспомогательного флота, а также обеспечение технического обслуживания вспомогательного флота. Учитывая требования существующих портовых операций, следующие вспомогательные суда должны быть выделены и обеспечены местом у причалов:

- Один буксир (длина: $25 - 30 \text{ м}$, осадка: $3.5 - 4.5 \text{ м}$), в настоящее время буксир используется для удерживания танкеров на месте во время загрузки у СТШ
- Многоцелевое судно, служащее как судно снабжения, лоцманским катер, судно для постановки буев и судно для борьбы с загрязнением
- Противопожарное судно (противопожарные функции также могут быть включены в функции буксира. Однако горящий танкер с водоизмещением в $150,000 \text{ тонн}$ может превысить возможности буксира)

4 Инфраструктура берега

Для вспомогательного флота требуется построить береговую инфраструктуру, состоящую из следующего:

- Подъездные и внутренние дороги
Должны иметь прочную основу и быть покрыты асфальтом или другим материалом, способным выдержать требуемое давление.
- Мастерская
Для технического обслуживания и мгновенного ремонта, оборудованная всевозможным сварочным оборудованием, токарными станками, сверлильным и резальными станками, стойкой с инструментами, комнатой для перемотки электрических моторов, внутренними стационарными и мобильными подъемными мощностями, включая вилочный подъемник с грузоподъемностью около 1.5 тонн .
- Заправочная станция
Должна быть рассчитана на заправку вспомогательного флота, расположена в удобном и доступном месте, и быть оборудована современным противопожарным оборудованием.

- Здание капитана порта
С достаточным офисным местом и необходимым коммуникационным и мониторинговым оборудованием.
- Жилье для экипажа
Здание должно быть расположено около причала со всеми удобствами для отдыха и развлечения экипажей судов.

5 Расположение

План строительства порта в дельте реки Супса уже был рассмотрен во времена Советского союза. Но на официальном уровне от плана отказались и предпочли расширить и развить порт Поти.

Строительство трубопровода Баку-Супса и СТШ в Григоleti, особенно в свете ожидаемого увеличения объема транзита нефти через Грузию, возродило идею строительства новых портовых мощностей в Супса.

Мы разработали два приемлемых с нашей точки зрения плана для строительства причалов для вспомогательного флота в качестве первого этапа развития порта.

5.1 Строительство причала на правом берегу реки Супса

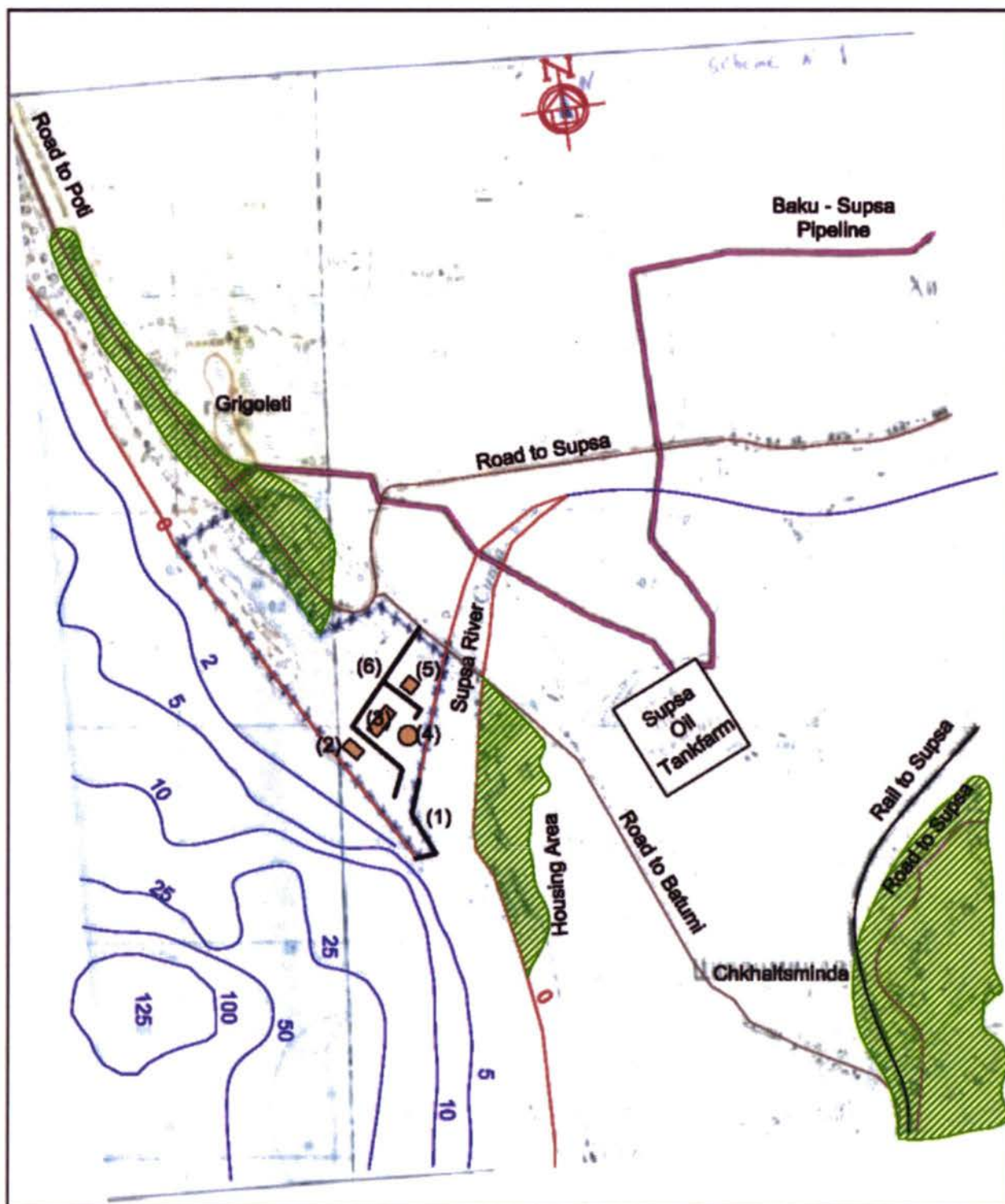
Ожидается, что причал на правом берегу реки Супса не будет подвержен воздействию волн, так как он довольно хорошо защищен мысом с восточной стороны, который, однако, потребует некоторого укрепления. Ширина реки разрешает маневрирование без каких-либо трудностей. Уширение фарватера для разворота судов имеет диаметр более 100 м (см. Иллюстрацию 2). Однако весь район может потребовать углубления. Грунт выемки может быть использован для укрепления берегов, при условии, что ил не загрязнен.

Длина причала, необходимая для обеспечения вспомогательного флота, должна быть не менее 80 – 100 м, в зависимости от того, будет ли приобретено отдельное противопожарное судно.

Причал должен быть сделан из шпунтовых свай системы Ларсена с анкерной стенкой и анкерными болтами. Он должен быть покрыт сборными железобетонными плитами. Более того, структура должна быть оснащена наружными привальными брусами и швартовными тумбами, а также оборудованием для заправки судов топливом, водой и подачи электричества (когда у причала).

Глубина у причала должна превышать максимальную осадку вспомогательного флота на один метр, около 5.5-6 м.

Иллюстрация 2: Предложение структуры причала в устье реки Супса



- Легенда: (1) Причальная структура для вспомогательного флота порта
 (2) Офис капитана порта
 (3) Мастерская
 (4) Заправочная станция
 (5) Жилье экипажей
 (6) Подъездная дорога

5.2 Строительство волнореза для создания искусственной гавани

Консультантам сообщили, что администрация порта Супса планирует строительство перевалочного терминала для сжиженного природного газа (СПГ) с береговыми резервуарами. СПГ будет поставляться по железной дороге через станцию Супса. Более того, на ближайшее время запланировано строительство добавочных мощностей для погрузки/разгрузки нефти и терминала для судов Ро/Ро. Учитывая эти планы, строительство волнорезов для создания искусственной гавани, в которой разместятся все эти структуры, становится необходимым.

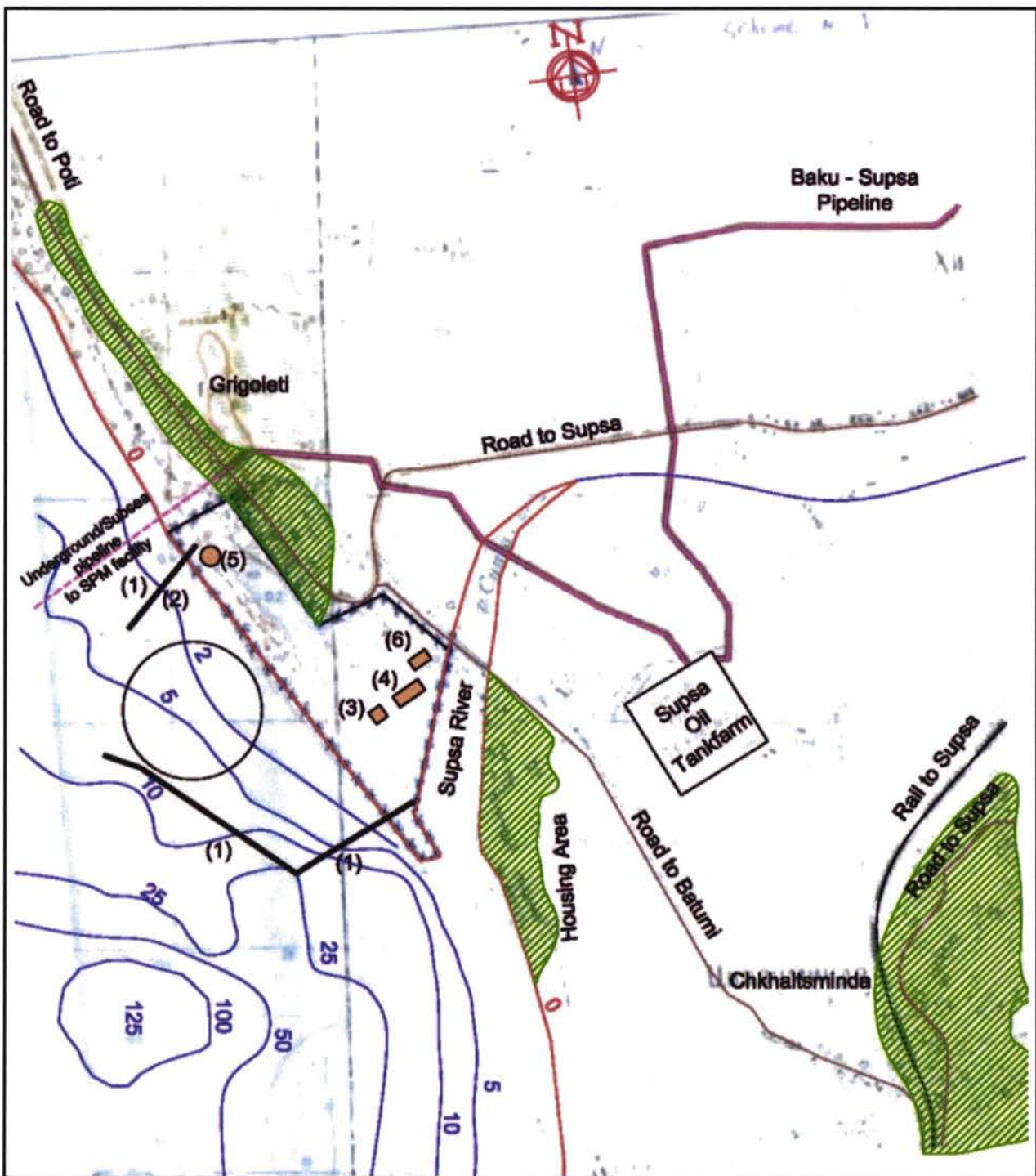
Волнорезы должны состоять из навалной стены с основанием из скального камня. Для предотвращения прохождения волн в акваторию гавани, они должны быть рассчитаны на максимальную силу волн.

Волнорезы должны состоять из трех основных частей: южный волнорез около 300 м в длину, западный волнорез около 550 м в длину, северный волнорез около 300 м в длину. Расширение для разворота судов в порту составит около 16,000 м², что позволит принимать судна длиной около 170 – 180 м (см. иллюстрацию 3).

Предлагается построить южный и западный волнорезы как молы с погрузочно-разгрузочными терминалами для нефти и нефтепродуктов, СПГ и Ро-Ро, в то время как северный волнорез должен быть предназначен для вспомогательного флота. Волнорезы должны быть построены так, чтобы также разрешить швартовку и погрузочно-разгрузочные работы с внешней стороны при благоприятных погодных условиях.

Подходной судоходный канал и внутренний бассейн обязательно потребуют существенного углубления, грунт выемки следует использовать для укрепления берега.

Иллюстрация 3: План строительства искусственной портовой гавани



- Легенда: (1) Южный (300м), западный (550м) и северный (300м) волнорезы
 (2) Причальная структура для вспомогательного флота порта
 (3) Офис капитана порта
 (4) Мастерская
 (5) Заправочная станция
 (6) Жилье экипажей

6 Заключение

- Строительство причала на правом берегу реки будет намного дешевле строительства волнорезов для создания искусственной гавани. Однако первое имеет смысл, только если не будет построено никаких дополнительных мощностей (за исключением существующей СТШ) (в этом случае встает вопрос оправдания строительства специальных структур для вспомогательного флота в порту Супса) или, если ограничение мощности в гавани оправдывает строительство дополнительного альтернативного причала для вспомогательного флота с целью освобождения причальных мощностей для коммерческих погрузочно-разгрузочных операций. Если существует определенная потребность в строительстве вышеупомянутых мощностей, решение с использованием волнореза выглядит очень привлекательно и является более обещающим.
- Технический банк данных, на котором основано настоящее предварительное исследование, позволяет разработать некоторые предварительные идеи и проекты. Банк данных следует доработать и расширить до уровня сбора и анализа исходных данных. Более того, чтобы определить, если строительство портовых мощностей в Супса должно продвигаться дальше стадии планирования, следует оценить рыночный потенциал порта Супса, а также рассчитать смету расходов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 11:

Требования к подготовке персонала в порту Супса

1 Введение

В настоящее время развитие администрации порта Супса (АПС), а также любых других организаций и органов порта находится в начальной стадии. Поэтому, мы можем предложить только общие рекомендации, основанные на задачах администрации порта, указанных в Приложении 9 к настоящему отчету.

Обучение соответствующих сотрудников должно включать в себя следующее:

Безопасность

- рабочие правила безопасности и их применение на практике
- (требования к подготовке операторов ВТС и техников)

Менеджмент и организация

- сотрудничество и общение между различными отделами АПС
- подготовка начальников цехов и руководителей смены: лидерство, коммуникации, руководство сменой, выделение персонала и оборудования (если АПС также будет осуществлять погрузочно-разгрузочные работы).
- общие вопросы менеджмента

Обращение с грузами

- правила безопасности при обращении с опасными грузами

Окружающая среда

- защита окружающей среды, предотвращение и борьба с загрязнением

Ниже будут определены требования к подготовке по вышеназванным статьям.

2 Аспекты подготовки в различных сферах

2.1 Техника безопасности и гигиена труда

Целью проведения подготовки по технике безопасности и гигиене труда является получение навыков по технике безопасности, гигиене труда и защите окружающей среды при обращении со сжиженными газами или нефтегрузами в порту Супса. Стандарты техники безопасности, гигиены труда и защиты окружающей среды должны представлять первостепенную важность для администрации порта и операторов, и соответствовать международным соглашениям, законам и требованиям. Поэтому, обучение следует проводить по следующим темам:

- Требования к технике безопасности и их применение на практике.

Здесь рабочие и руководство должны быть ознакомлены с национальным законодательством по технике безопасности и гигиене труда, с положениями Соглашения ILO по технике безопасности и гигиене труда (для рабочих доков) от 1979 года и с положениями Рекомендаций ILO по технике безопасности и гигиене труда (для рабочих доков) от 1979 года. Более того, портовым рабочим следует дать примеры практики, применяемой в различных частях света.

- **Руководство по здоровью, безопасности и защите окружающей среды**
Во-первых, следует разработать Руководство по здоровью, безопасности и защите окружающей среды для нового порта Супса. В этом руководстве должны быть описаны существующие рабочие принципы и процедуры, а также чрезвычайные меры на случай аварий, общие требования по технике безопасности, включая оборудование и т.д. В портах по всему миру имеются различные руководства. Примеры и методы из этих руководств могут быть использованы для разработки руководства специально для условий порта Супса. Во время подготовительных мероприятий следует обсудить, как минимум, следующее:
 - применение руководства в ежедневной работе
 - понимание руководства, цели его создания и важности для безопасной работы
 - понимание, что руководством следует «жить», а не только «подчиняться» ему
 - непрерывное развитие и улучшение руководства
- **Осведомленность о технике безопасности:**
Уже при строительстве новых портовых мощностей работников следует осведомить о рациональности защитных мер для техники безопасности и гигиены труда. Так как через порт будут проходить в основном опасные грузы, портовые рабочие и руководство должны не только знать о соответствующих требованиях и защитных мерах, но и понимать их преимущество.

2.2 Менеджмент и организация

Руководящий персонал должен быть знаком и уметь применять самые распространенные и универсальные методы менеджмента. Более того, следует представить инструменты менеджмента и их пользу при выполнении задач. Эти лекции должны создать стимул для профессионального развития обучаемых, в частности в ежедневной рутине высокопоставленных руководителей. Следующие темы являются важными:

- Методы менеджмента
- Применение электронной обработки данных старшими менеджерами
- Само-менеджмент и мотивация
- Навыки руководства
- Управление временем
- Организация офиса и работы
- Менеджмент проектов
- Методы ведения переговоров и общения
- Анализ необходимости обучения и инструментов повышения эффективности рабочей силы

В зависимости от квалификации и задач администрации порта следует рассмотреть обучение по следующим темам

- Управление финансами
- Ведение отчетности
- Контролирование
- Маркетинг
- Стратегическое планирование

Многие проблемы в существующих организациях возникают, потому что отдельные отделы заинтересованы только в своей работе и не учитывают влияние их деятельности на другие отделы. Поэтому, еще одной важной сферой менеджмента и организации является «Создание команды», которое относится не только к обучению индивидуальных отделов, но также к продвижению сотрудничества между отделами. Для повышения эффективности работы следует повысить осведомленность о взаимозависимости различных отделов.

Не только старшее руководство должно пройти подготовку по этим пунктам, но также начальники цехов и руководители смен. Начальники цехов и руководители смен являются непосредственными руководителями рабочих, и их эффективность и отношение сильно отразятся на уровне мотивации и эффективности работы портового персонала. Важными пунктами для этой группы являются:

- Лидерство
- Общение
- Руководство сменой
- Выделение персонала и оборудования

В этом отношении важную роль играет объединение всех функций, которое должно отразиться на организационной структуре; например, подчинение технического обслуживания операциям. Это устраняет один из наиболее конфликтных вопросов многих портов и терминалов: кто отвечает за ввод в действие погрузочно-разгрузочного оборудования? Ответственность каждого отдела перед другими должна быть четко указана, и отчетность за предоставление услуг четко определена. Более того, следует описать рабочие соглашения между, например, операциями и техническим обслуживанием. Многие из межведомственных конфликтов можно избежать, объединив операции и техническое обслуживание в одно, и дав персоналу и рабочим понять, что у них одинаковые, а не противоположные интересы.

2.3 Обращение с грузом

Здесь обучаемые детально ознакомятся с требованиями и положениями Кодекса МОМГ. Характеристики различных МОМГ классов будут объяснены и продемонстрированы, вместе с правильными методами упаковки и маркировки контейнеров с опасными веществами. Будут объяснены международные методы документирования опасных грузов, обучаемые должны будут развить навыки в маркировке, сортировке, хранении и мониторинге опасных грузов в порту. Следует представить и, если возможно, попрактиковаться со следующими соглашениями и требованиями:

- Международный кодекс опасных морских грузов (МОМГ), включая Аварийные меры для судов, несущих опасные грузы и Оказание первой медицинской помощи при несчастных случаях с участием опасных грузов
- Рекомендации по безопасной транспортировке, погрузке-разгрузке и хранению опасных грузов в порту

Далее во время обучения следует обсудить и испытать на практике некоторые рабочие меры:

- Меры при возникновении аварийных ситуаций и разработка чрезвычайного плана
- Государственное регулирование
- Введение и практическое применение Руководства по безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминалов (смотри также Приложение 12 к настоящему отчету)

- Предотвращение пожаров и разливов нефти
- Меры при пожарах и взрывах на борту судна или на берегу

2.4 Окружающая среда

Защита людей и окружающей среды должна быть первостепенной задачей всех учреждений и компаний, связанных с портовой деятельностью. Все стороны, вовлеченные в эту деятельность, несут ответственность за удовлетворение требований национального законодательства и международных конвенций. Целью должно являться исключение любых несчастных случаев, предотвращение отрицательного влияния на окружающую среду и здоровье людей, снижение объема отходов и выбросов в атмосферу и продвижение экономии природных ресурсов. Поэтому обучение по вопросам защиты окружающей среды и здоровья людей имеет первостепенную важность и ни в коем случае не должно игнорироваться. Следует обсудить, по крайней мере, следующие темы:

Международные соглашения и требования и их практическое применение:

- Морская безопасность
 - МКЗМО, Международная конвенция о защите морских организмов, 1974 год, включая последние протоколы и поправки, Международный кодекс управления безопасностью (МУБ) и Международный кодекс для скоростных судов (МСС).
- ,
 - МКПЗС, Международная Конвенция о предотвращении загрязнения с судов, 1973 год, включая последние протоколы и поправки
 - Межправительственная конференция по Конвенции о выбросе отходов в море
 - Международная конвенция по готовности к нефтяному загрязнению. Реакция и сотрудничество
 - Безопасность судна и предотвращение загрязнения, Управление судном и государственное управление портом
 - Направляющие принципы ИМО для принимающих портовых мощностей в соответствии с МКПЗС

Для практической деятельности и ежедневных операций требуется повысить осведомленность о важности защиты окружающей среды и предотвращении аварий. Обучаемых следует ознакомить со следующим:

- Ответственная забота
- Предотвращение загрязнения при погрузке-разгрузке нефти и сжиженных газов
- Снижение объема производимых отходов
- Снижение потребления энергии
- Экологически эффективное использование материалов и разработка процессов
- Очистительные мощности

Океаны страдают от увеличивающегося объема выбросов корабельных отходов, будь то маслянистые смеси или осадки, сточные воды или мусор, или даже выбросы с судов, перевозящих химические вещества. Так как создаваемое судами загрязнение стало проблемой международной важности, порты стали обязаны удовлетворять требованиям Конвенции МКПЗС и проверять все входящие суда на предмет их соответствия требованиям Конвенции. Крайне важными, поэтому, являются:

- Практическое применение МКПЗС
- Проверка судов
- Документация, нефтяные учетные книги
- Расчет производства осадков
- Оборудование МКПЗС, водно-масляной сепаратор, гомогенизатор
- Принимающие мощности
- Стратегии борьбы с разливами нефти, оборудование и организация действий (смотри ниже)
- Разработка чрезвычайных планов (смотри ниже)
- Учебные устранения разливов нефти (смотри ниже)
- Международное сотрудничество, сотрудничество региональных портов (смотри ниже)

Нефтяной терминал Супса, оператором которого является ВП, служит для перевалки нефти из трубопровода на танкеры в порту Супса. Он состоит из резервуарного парка с общей вместимостью в 160,000 тонн, «Морской базы» и СТШ для швартовки и загрузки танкеров.

В соответствии с «Соглашением с принимающей страной» и «Соглашением по строительству и эксплуатации трубопровода», которое обязывает оператора трубопровода *«принять все возможные меры для минимизации потенциального влияния на окружающую среду, включая поверхности, подпочвы, моря, атмосферу, озера, флору, фауну и прочие природные ресурсы»*¹, ВП делает ударение на предотвращение разливов посредством разработки и внедрения политики по защите окружающей среды и мерам безопасности. На случай аварий ВП разработала детальный чрезвычайный план по готовности и реакции на разливы нефти. Чрезвычайный план покрывает:

- Аварии на суше (вызванные прорывом трубопроводов или утечками во время хранения, например)
- Морские разливы нефти в результате катастрофы с судном или перевалочные операции у СТШ.

В этом плане также перечислены многие чувствительные сферы, такие как реки, болота, приливные территории, для которых были разработаны специальные чрезвычайные меры.

Чрезвычайный план нефтяного терминала в Супса на случай разливов нефти был разработан в соответствии с международными стандартами и был одобрен Центром управления чрезвычайными ситуациями БП в Баку. План регулярно обновляется и пересматривается, персонал и оборудование, согласно заявлению ВП, обучаются и поддерживают высокий уровень готовности.

Оборудование для устранения разливов нефти, такое как боны, устройства, собирающие нефть с поверхности воды (скиммеры), насосы и т.п. хранится в нескольких контейнерах на морской базе. Согласно информации, полученной от БП, это оборудование позволяет эффективно устранять разливы нефти, классифицированные как аварии класса 1 и класса 2¹. (Перечень оборудования и его технические характеристики могут быть получены по запросу). В Супса имеются два плавучих резервуара для собранной нефти. Дополнительные небольшие танкеры и баржи могут быть предоставлены портами Поти и Батуми при необходимости.

Поддержка из Координационного центра чрезвычайных ситуаций в Батуми может быть получена незамедлительно в случае крупных аварий, устранение которых превышает возможности ВП. Это также определяется в НГА: *«в случае разлива нефти или в любой другой ситуации, наносящей или способной нанести материальный ущерб окружающей среде или поставить под угрозу здоровье и безопасность, по запросу компании-оператора правительство окажет содействие компании-*

¹ Устная информация от: Заместитель менеджера терминала в Супса

оператору в любых мерах по устранению или возмещению вреда, делая все возможное для выделения персонала, материалов и оборудования в разумных количествах, запрошенных компанией-оператором, которые не доступны компании-оператору в любом другом случае.»²

Более того, дополнительное оборудование и рабочая сила могут быть получены от "Briggs Marine", международной экологической компании, расположенной в Баку, с которой БП заключило договор.

Правительство Грузии осознает серьезную угрозу, представляемую разливом Класса 3. В соответствии с подписанием Конвенции OPRC, в случае возникновения «Наихудшего сценария», Грузии будет обеспечена поддержка и региональная/международная помощь, например от "Tier 3 Centre" в Саусамптоне.

² Статья 7.2 СОГЛАШЕНИЯ С ПРИНИМАЮЩЕЙ СТРАНОЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ 12:**Руководство по безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминалов для порта Супса****Содержание**

1	Введение _____	97
1.1	Цель _____	97
1.2	Рамки _____	97
1.3	Режим работы _____	97
2	Рабочая система _____	98
2.1	Введение _____	98
2.2	Организация _____	98
2.2.1	Обязанности представителя судна _____	98
2.2.2	Обязанности капитана _____	98
2.2.3	Обязанности порта Супса _____	98
3	Меры предосторожности и порядок действий в аварийной обстановке _____	99
3.1	Представитель судна сообщит всем сторонам _____	99
3.2	Соблюдение правил терминала и местного законодательства. _____	99
3.3	Управление процессом швартовки у причала _____	100
3.4	Состояние готовности _____	100
3.4.1	Противопожарное оборудование _____	100
3.4.2	Готовность идти своим ходом _____	100
3.5	Коммуникации _____	101
4	Аппаратура связи _____	101
4.1	Радиоаппаратура _____	101
4.2	Радиолокационная аппаратура судна _____	101
4.3	Средства спутниковой связи _____	101
4.4	Кабельное телевидение _____	101
4.5	Телефоны _____	102
5	Ремонтные работы на пирсе или нефтяном причале или на танкере у причала _____	102
5.1	Системы разрешения на работу – общие положения _____	102

5.2	Использование инструментов _____	102
5.3	Доступ к причалу _____	102
6	Связь между танкером и терминалом до проведения погрузочно-разгрузочных работ _____	102
6.1	Рекомендации терминала танкеру по подготовке к погрузке	102
6.2	Рекомендации терминала танкеру по подготовке к погрузке _____	102
6.3	Рекомендации танкера терминалу по подготовке к погрузке _____	103
6.4	Согласованный план загрузки _____	103
6.5	Проверка грузовых резервуаров судна перед погрузкой _____	104
7	Обучение и сертификация _____	105
8	Меры при возникновении аварийных ситуаций _____	105
Приложение: Контрольная таблица по технике безопасности и руководство по использованию контрольных таблиц _____		107
Контрольная таблица по технике безопасности I _____		107
Контрольная таблица по технике безопасности II _____		108
Контрольная таблица по технике безопасности III _____		110
Руководящие принципы по контрольным таблицам безопасности _____		113

1 Введение

1.1 Цель

Целью настоящего руководства является обеспечение безопасной, экологически дружной и эффективной погрузки-разгрузки нефти в порту Супса.

1.2 Рамки

Описанные в настоящем руководстве процедуры должны применяться к безопасному обращению с нефтью на терминале в порту Супса. Нефтяные погрузочно-разгрузочные работы в порту Супса будут производиться квалифицированным персоналом порта Супса.

Положения настоящего руководства относятся к различным сферам техники безопасности и отрицательного влияния на окружающую среду при выполнении вышеуказанных операций.

К настоящему руководству прилагаются несколько контрольных таблиц, которые должны быть заполнены танкерами перед началом портовых операций.

1.3 Режим работы

В будущем в порту Супса планируется производить нефтяные погрузочно-разгрузочные работы. В настоящее время число работающих в порту причалов и погрузочно-разгрузочных мощностей окончательно не определено.

Планы развития порта все еще находятся в стадии разработки администрацией порта Супса и Правительством Грузии.

В настоящее время нефтепогрузочная деятельность осуществляется только оператором терминала, Грузинской нефтепроводной компанией (ГНК) на станции точечной швартовки (СТШ) приблизительно в двух морских милях от берега, которая способна загружать танкеры с водоизмещением до 150,000 тонн. При прибытии судно швартуется у СТШ и подсоединяется к подводному трубопроводу, идущему к резервуарному парку, посредством гибкого погрузочного рукава. Береговая часть соединения проходит под землей, а морская лежит на дне моря. В настоящее время сам порт Супса не обслуживает какие-либо суда.

На будущее планируется развитие портовых мощностей и причалов, после чего нефтепогрузочные работы будут производиться портом Супса. Нижеприведенное руководство по безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминалом может быть использовано после реализации будущего развития.

Эти рекомендации разработаны в соответствии с МРБЭНТТ (Международное руководство по безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминалов), которое было разработано и одобрено ИМО.

2 Рабочая система

2.1 Введение

Для учета различных рисков и предотвращения аварий и ущерба необходимо определить

- Конкретные обязанности всех сторон, участвующих в погрузочно-разгрузочных работах
- Выбор и использование соответствующего оборудования и погрузочно-разгрузочных мощностей
- Подготовку и компетенцию персонала, выполняющего свои задачи
- Координацию и руководство погрузочно-разгрузочными работами.

2.2 Организация

Стороны, вовлеченные в погрузочно-разгрузочные работы, включают в себя

- Представителя судна
- Капитана судна
- Порт Супса

2.2.1 Обязанности представителя судна

- Держать все стороны в курсе передвижений судна, даты и времени прибытия и даты и времени отбытия
- Поддерживать связь с морским отделом для получения разрешения на швартовку или отчаливание, включая услуги лоцманского катера
- Швартовка и отчаливание судна из порта
- Таможенная и иммиграционная очистка судна
- Обслуживание судна во время нахождения в порту, включая топливо, провизию, воду и другие услуги
- Манифест, Грузовой перечень, Грузовой перечень МОМГ, Описание действий в случае чрезвычайной ситуации и оказания первой помощи для опасных грузов согласно Кодексу МОМГ

2.2.2 Обязанности капитана

- Обеспечение безопасности судна и его экипажа
- Обеспечение обслуживания и поддержания судна в хорошем состоянии

2.2.3 Обязанности порта Супса

- Выделение соответственно подготовленных, сертифицированных и опытных руководителей, рабочих для проведения погрузочно-разгрузочных работ.
- Предоставление технически надежного, безопасного, сертифицированного оборудования для погрузочно-разгрузочных работ.

3 Меры предосторожности и порядок действий в аварийной обстановке

3.1 Представитель судна сообщит всем сторонам

- Название судна и ожидаемое время прибытия (с поправками, если необходимо)
- Швартовые инструкции судна и ожидаемое время отбытия
- Подтверждение требований обслуживания судна
- Имя лица на борту судна, отвечающего за поддержание связи с портом Супса

3.2 Соблюдение правил терминала и местного законодательства.

Экипаж танкера и персонал терминала должны соблюдать требования техники безопасности и предотвращения загрязнения терминала. Все танкеры, находящиеся у терминала, должны быть ознакомлены с этими требованиями, а также с любыми другими требованиями по технике безопасности судоходства, изданными администрацией порта Супса. Следует отметить также требования к технике безопасности при работе в опасных береговых зонах.

В течение всего времени швартовки судна у терминала на борту и на терминале должно находиться достаточное количество персонала для обеспечения принятия соответствующих мер при возникновении аварийной ситуации. Персонал, вовлеченный в погрузочно-разгрузочные работы, должен быть знаком с существующими рисками.

После швартовки танкера представитель терминала должен связаться с ответственным офицером, чтобы:

- Согласиться о местах, в которых разрешено курение
- Согласиться об ограничениях, наложенных на камбуз и оборудование, используемое для приготовления пищи
- Сделать рекомендации по поводу процедур получения «Разрешения на работу» и «Разрешения на срочную работу»
- Все условия входа, включая выдачу разрешения на вход и, если необходимо, разрешения на работу, должны быть соблюдены. До начала работ следует убедиться, что поблизости нет рыхлых окалин, ила или взрывоопасного материала, который может выделить токсичные или горючие газы при нагревании. Горячие работы в закрытых помещениях должны проводиться только в том случае, если были удовлетворены все требования техники безопасности.
- Сообщить о другой деятельности в непосредственной близости
- Предоставить информацию о прочих требованиях правил терминала или требованиях местного законодательства по безопасности и предотвращению загрязнения.
- Сообщить о способах вызова помощи с терминала, а также от пожарной, медицинской, полицейской и других аварийных служб.
- Обменяться информацией о доступности и использовании противопожарного и прочего аварийного оборудования, находящегося на терминале и на борту танкера.
- Обсудить меры, принимаемые (на борту и на суше) в случае пожара или другой аварийной ситуации.
- Обсудить способы организованной эвакуации причала при аварии, например, точки сбора, маршруты перехода с судна на берег.
- Договориться о надежном креплении и поддержании готовности не использующихся якорей.

- До швартовки судна порт Супса должен обеспечить отсутствие неавторизованного персонала у причала, чтобы минимизировать риск несчастного случая во время швартовки судна.
- Пока судно стоит в порту, капитан судна должен выдать разрешение, прежде чем кому-либо из персонала будет разрешено взойти на борт.

Во время погрузочно-разгрузочных работ, включая перерывы, запрещено употреблять спиртные напитки и лекарства, не выписанные врачом. Любое лицо, находящееся под влиянием спиртного или лекарств/наркотиков, должно будет немедленно покинуть место проведения погрузочно-разгрузочных работ.

Персонал на дежурстве на пирсе или на вахте на борту судна должен убедиться, что никто не зайдет на пирс или на борт танкера с зажженной сигаретой. Лицам, находящимся в состоянии сильного алкогольного опьянения, не разрешается взойти на борт танкера без сопровождения.

3.3 Управление процессом швартовки у причала

Экипаж судна несет ответственность за периодическую проверку и обслуживание швартовки, но квалифицированный береговой персонал также может производить проверки, чтобы убедиться в ее надежности.

Возможность использования буксира для удержания судна на месте следует учесть в следующих условиях:

- Значительное увеличение скорости ветра или изменение направления ветра, особенно если у танкера имеется высокий надводный борт.
- Волнение
- Периоды максимальной скорости приливов/отливов
- Ограниченная глубина под килем
- Близко проходящие судна

3.4 Состояние готовности

3.4.1 Противопожарное оборудование

Пожарные шланги должны быть подсоединены непосредственно перед или во время подхода судна к терминалу, на котором будут проводиться погрузочно-разгрузочные работы. Переносные огнетушители, предпочтительно сухого типа, должны быть расположены около манифольда судна таким образом, чтобы до них было легко добраться.

Для предотвращения замерзания пожарных магистралей и гидрантов при холодной погоде необходимо непрерывно спускать воду за борт на противоположных концах пожарной магистрали.

3.4.2 Готовность идти своим ходом

Пока танкер пришвартован у терминала, его котел, главные двигатели, рулевой механизм и прочее необходимое для маневрирования оборудование должны поддерживаться в состоянии, позволяющем судну быстро отчалить.

3.5 Коммуникации

Телефон, переносное ОВЧ/УВЧ радио и радиотелефонные системы должны соответствовать соответствующим требованиям техники безопасности.

Терминал обязан предоставить надежные средства для связи между судном и берегом, включая аварийную систему.

Связь между ответственным офицером на вахте и ответственным лицом на берегу должны поддерживаться наиболее эффективным образом.

4 Аппаратура связи

4.1 Радиоаппаратура

Использование радиоаппаратуры танкера во время погрузочно-разгрузочных работ или операций с балластом потенциально опасно. Это не относится к использованию стационарной, правильно установленной ОВЧ и УВЧ аппаратуры, при условии снижения мощности до 1 ватта или ниже.

Использование ОВЧ и УВЧ радиоаппаратуры для связи поощряется всегда.

Когда танкер пришвартован у причала, его главные передающие антенны должны быть заземлены.

4.2 Радиолокационная аппаратура судна

Излучение радиолокационных волн с правильно установленного радиолокационного сканера не представляет угрозы возгорания на борту судна, но использование высокомошного 10 см радара может создать электрический потенциал в проводниках на причале. Использование радиолокационной аппаратуры танкера также считается использованием запрещенного электрического оборудования.

4.3 Средства спутниковой связи

Это оборудование обычно работает на частоте 1,6 ГГц и уровень вырабатываемой мощности слишком мал для создания угрозы возгорания. Так как регулировка положения антенны может, однако, включить в себя использование запрещенного электрического оборудования, перед использованием спутниковой связи советуется провести консультацию между танкером и терминалом.

4.4 Кабельное телевидение

Если танкер или причал оборудован кабельным телевидением, камеры и связанное с ними оборудование должны иметь конструкцию, одобренную для их расположения. Если конструкция одобрена, их использование не ограничено.

Когда танкер пришвартован, судно и берег должны прийти к согласию относительно обслуживания этого оборудования.

4.5 Телефоны

При установке прямого телефонного соединения между судном и залом управления, телефонные кабели следует прокладывать вне опасной зоны. Если это не возможно, прокладку кабеля должен выполнить квалифицированный специалист порта и защитить его таким образом, чтобы его использование не представляло какой-либо опасности.

5 Ремонтные работы на пирсе или нефтяном причале или на танкере у причала

5.1 Системы разрешения на работу – общие положения

Системы разрешения на работу широко применяются в нефтяной промышленности. Разрешение является документом, описывающим работу, подлежащую выполнению, и требуемые при этом предосторожности, и который также перечисляет все меры по технике безопасности и используемое оборудование.

Разрешения обычно используются для работы с горячими металлами, электрической работы и холодной обработки, выполняемой в опасных условиях.

Более детальное объяснение приведено в Руководстве МРБЭНТТ пункте 4.12

5.2 Использование инструментов

Удары молотком, дробление или пескоструйная обработка не допускаются, также запрещается использовать электрические инструменты в некоторых помещениях танкера или на пристани, у которой танкер пришвартован.

5.3 Доступ к причалу

Использование транспортных средств и оборудования должно держаться под контролем, особенно в опасных зонах, а три маршрута к и от мест работы и автомобильных стоянок должны быть обозначены. Для предотвращения несанкционированного доступа можно, при необходимости, использовать переносные ограждения.

6 Связь между танкером и терминалом до проведения погрузочно-разгрузочных работ

Ударение делается на факт, что проведение эффективных безопасных погрузочно-разгрузочных работ зависит от сотрудничества и координации всех вовлеченных сторон. До начала работ следует обменяться определенной информацией о грузе, балласте и обращении с бункером.

6.1 Рекомендации терминала танкеру по подготовке к погрузке

6.2 Рекомендации терминала танкеру по подготовке к погрузке

Такие как

- параметры груза,
- если в грузе имеются токсичные компоненты,
- требования к вентиляции резервуаров, любые другие характеристики груза, требующие особого внимания,
- точки возгорания (если применимо) продуктов и их приблизительная температура при погрузке,
- номинальный объем груза, подлежащего погрузке,
- максимальная скорость подачи с берега,
- время ожидания нормальной остановки насоса,
- максимальное давление, доступное в соединении судно-берег,
- число и размеры доступных шлангов и погрузочных рукавов, а также трубопроводных соединений, требуемых для каждого продукта или типа груза,
- предполагаемая скорость загрузки бункера,
- система связи для управления погрузкой, включая сигнал аварийной остановки
- ограничения в передвижении шлангов или погрузочных рукавов.

6.3 Рекомендации танкера терминалу по подготовке к погрузке

Такие как

- описание последнего перевозимого груза, методы очистки резервуаров (если имеются) и грузовых резервуаров и линий подачи,
- где на судне расположены частичные грузы, их тип, объем и распределение по резервуарам,
- максимальная скорость приемки и дополнения до верха,
- максимальное допустимое давление в соединении судно-берег во время погрузки,
- допустимый объем принимаемого от терминала груза,
- предложенное размещение груза и предпочтительный порядок погрузки,
- максимальная допустимая температура груза (если применимо),
- максимальное допустимое реальное давление паров (если применимо),
- предложенный метод вентиляции,
- расположение, состав и количество балласта, а также время, требуемое на выброс и максимальное облегчение.

6.4 Согласованный план загрузки

На основании полученной информации между представителем судна и представителем терминала заключается письменное соглашение, содержащее следующую информацию:

- название судна, причал, число и время
- имена и подписи представителей судна и терминала
- распределение грузы при прибытии и отбытии
- следующая информация для каждого продукта:
 - количество
 - резервуары судна, подлежащие загрузке
 - береговые резервуары, используемые для погрузки
 - используемые соединения судно-берег
 - скорость перекачки груза
 - рабочее давление
 - максимальное допустимое давление

- пределы температуры
 - система вентиляции
- и в завершение, ограничения из-за
- электростатических свойств
 - использования автоматических остановочных клапанов

Соглашение должно включать в себя план загрузки и покрывать следующее:

- Последовательность загрузки резервуаров судна, учитывая:
 - дебалластировку
 - переключения между судном и берегом
 - предотвращение контаминации груза
 - очистку трубопровода для погрузки
 - другие перемещения или операции, способные повлиять на скорость перекачки
 - размещение балласта и осадку танкера
 - обеспечение не превышения допустимой нагрузки
- Начальную и максимальную скорости закачки, время дополнения до верха и длительность остановочного цикла, учитывая:
 - тип перекачиваемого груза
 - расположение и мощность линий подачи груза и газовентиляционной системы судна
 - максимальное допустимое давление пропускная способность шлангов и рукавов судно-берег
 - меры предосторожности для предотвращения накопления статического электричества
 - любые другие ограничения подачи
- Методы вентиляции резервуаров для предотвращения или уменьшения выброса газов на уровне палубы, учитывая:
 - действительное давление паров перекачиваемого груза
 - скорость погрузки
 - атмосферные условия
 - операции с бункерами или хранение
 - процедура аварийной остановки
 - столбчатая диаграмма считается одним из лучших способов иллюстрации этого плана.

6.5 Проверка грузовых резервуаров судна перед погрузкой

Если возможно, проверка резервуаров судна перед погрузкой должна проводиться без входа в резервуары.

Проверку резервуаров можно проводить с палубы с путем измерения высоты паровоздушного пространства или при помощи смотровых отверстий, с инертным газом внутри резервуара поддерживаемым при минимальном положительном давлении. Человеку, занимающемуся проверкой, следует проявить осторожность, чтобы не вдохнуть пары или инертный газ во время проверки резервуаров, которые еще не были освобождены от газа.

Часто в атмосфере в резервуарах, в которые закачаны инертные газы, стоит синяя дымка, которая, вместе с размером резервуара, ухудшает видимость дна даже при использовании мощной лампы или отраженного солнечного света. Возможно использование других методов, таких как погружение измерительной линейки, открытие эдукторов и слушание звуков всасывания и т.д.

Иногда становится необходимо открыть отверстие доступа для очистки резервуара, чтобы рассмотреть части, которые нельзя увидеть через смотровое отверстие, но это следует делать только если в резервуаре нет газа, после чего крышка должна быть немедленно установлена на место.

7 Обучение и сертификация

- Действующие сертификаты компетентности каждого работника будут проверяться инспектором по технике безопасности перед началом каждой смены.
- Чтобы убедиться в компетентности всех работников, архив обучения персонала будет пересматриваться периодически.
- Ежегодный анализ требуемого обучения будет выполнен для каждого работника. По результатам этих анализов будет составлен план подготовки персонала, который будет немедленно реализован.

Оборудование, подъемники и прочее

- Прежде чем инструменты и подъемное оборудование будут допущены к использованию, они должны быть сертифицированы для подобных операций.
- Все сертификаты будут сохраняться администрацией порта в отдельном архиве. Вся сертификация оборудования будет периодически пересмотрена, с проведением предварительной сертификации при необходимости.

8 Меры при возникновении аварийных ситуаций

Специальное транспортное средство будет стоять наготове в определенном месте для перевозки персонала в медицинские учреждения. Помощь при легких повреждениях будет оказываться в медицинском кабинете. Пациенты со средними и тяжелыми ранениями будут перевозиться в ближайшую больницу/медицинское отделение.

Приложение: Контрольная таблица по технике безопасности и руководство по использованию контрольных таблиц

ПОРТ СУПСА

Контрольная таблица по технике безопасности I

Название судна _____

Причал: _____

Число/время прибытия: Часть канала: _____

Дороги: _____

Дорогое г-н,

Ваш танкер пришвартован у этого причала для загрузки/разгрузки: _____

Мы считаем необходимым сообщить вам, что вы должны подчиняться Требованиям по технике безопасности, установленным государственными органами для этого терминала.

Для предотвращения возможных аварий с участием вашего танкера, которые также могут включить наш персонал и оборудование, мы прилагаем к настоящему **«Контрольную таблицу по технике безопасности»**, которая составлена в соответствии с Международным руководством по безопасной эксплуатации нефтяных танкеров и терминалов и ИМО. Мы просим вас заполнить и придерживаться ее на борту. Эта контрольная таблица должна быть возвращена нам заполненной и подписанной вами или вашим представителем **до** начала погрузочно-разгрузочных работ.

Мы просим вас выделить _____ членов экипажа на время погрузочно-разгрузочных работ, которые будут нести дежурство в непосредственной близости от грузового манифольда.

Выброс каких-либо осадков, отходов, остатков жидкости для очистки резервуаров или других загрязняющих веществ в море строго запрещен.

В дополнение ко всему, мы хотели бы отметить, что в случае невыполнения **Требований по технике безопасности и защите окружающей среды** мы оставляем за собой право прекратить погрузочно-разгрузочные работы и приказать вашему судну покинуть причал.

Мы будем благодарны вам и вашему экипажу за сотрудничество.

Противопожарный буксир должен оставаться на **ЧастотеОВЧ** Название буксира: _____

Объем груза		Максимальная скорость погрузки/разгрузки	
Стоп-берег	Стоп-судно	MT	MT/ч
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

КАПИТАН

СТАРПОМ

ЗА ПОРТ СУПСА

ПОРТ СУПСА

Контрольная таблица по технике безопасности II

Название судна _____

Причал: _____

Число/время прибытия:

Часть канала: _____

Дороги: _____

a) Общее расположение груза, бункеров и балласта _____

b) Осадка и размещение балласта при прибытии _____

c) Информация о манифольде, диаметры фланцев и диаметры шлага/рукава на соединении судно-берег _____

d) Протекающие части корпуса, клапаны и системы труб, которые смогут оказать влияние на погрузочно-разгрузочные работы и вызвать загрязнение _____

e) Все необходимое техническое обслуживание, способное задержать погрузочно-разгрузочные работы _____

f) Количество и размещение отходов _____

g) Результаты тестирования газоопределителя. _____

ГРУЗ

h) Максимальная скорость погрузки и дополнения до верха _____

i) Предложенное распределение груза и последовательность погрузки _____

j) Информация о последнем грузе, очистке резервуаров и состоянии груза (в отношении стабильности) _____

k) Предложенный метод вентиляции резервуаров _____

l) Распределение, состав и качество балластовой воды, и время, необходимое для дебалластировки _____

РАЗГРУЗКА

- h) Информация о грузе и рекомендации порта в отношении предосторожностей при проведении погрузочно-разгрузочных работ и возникновении аварийных ситуаций _____
- i) Объем и размещение груза на борту _____
- j) Неожиданные изменения объема незаполненной части грузовых цистерн после выхода из порта загрузки _____
- k) Есть ли в грузовых резервуарах вода _____
- l) Температура продукта по прибытии _____
- m) Предпочитаемая последовательность разгрузки грузовых резервуаров _____
- n) Максимальная скорость разгрузки и максимальное насосное давление _____
- o) Длительность балластировки постоянных балластных резервуаров или грузовых резервуаров _____

КАПИТАН_____
СТАРПОМ_____
ЗА ПОРТ СУПСА

ПОРТ СУПСА

Контрольная таблица по технике безопасности III

Название судна _____
 Причал: _____
 Число/время прибытия: Часть канала: _____
 Дороги: _____

	Судно	Терминал	Коммент.
1. Надежно ли пришвартовано судно?			_____
2. Правильно ли размещены аварийные буксирные канаты?			_____
3. Установлен ли безопасный проход между судном и берегом?			_____
4. Готово ли судно к выходу своим ходом?			_____
5. Организована ли надлежащая вахта на борту и на терминале с соответствующим руководством?			_____
6. Работает ли система связи судно-берег?			_____
7. Согласованы ли методы обращения с грузом, бункерами и балластом?			_____
8. Согласована ли процедура аварийной остановки?			_____
9. Расположено ли противопожарное оборудование на борту и на берегу в соответствующих местах и готово к немедленному использованию?			_____
10. Находятся ли грузовые шланги/рукава в хорошем состоянии и правильно смонтированными и имеют ли они соответствующие сертификаты, если применимо?			_____
11. Задраены ли надлежащим образом шпигаты и подборные подносы установлены на своих местах как на борту, так и на берегу?			_____
12. Установлены ли закупорки во всех неиспользуемых соединениях, включая кормовую выливную линию?			_____
13. Если отливные клапаны не используются, закрыты и закреплены ли они?			_____
14. Закрыты ли весь груз и крышки топливных резервуаров?			_____

15. Используется ли согласованная система вентиляции? _____
16. Одобрены ли используемые фонари для подобной работы? _____
17. Одобрены ли ОВЧ/УВЧ приемники для подобной работы? _____
18. Заземлены ли главные радиопередающие антенны судна, а радары выключены? _____
19. Отсоединены ли питающие кабели портативного электрического оборудования от источников питания? _____
20. Закрыты ли все двери и люки в средней части судна? _____
21. Закрыты ли все двери и люки кормовой части, выходящие на резервуарную палубу? _____
22. Закрыты ли все впускные отверстия системы кондиционирования воздуха, в которые могут проникнуть пары груза? _____
23. Отсоединены ли блоки кондиционирования воздуха оконного типа? _____
24. Соблюдаются ли требования по ограничению курения? _____
25. Соблюдаются ли требования по ограничению использованию камбуза и оборудования для приготовления пищи? _____
26. Соблюдаются ли требования по ограничению использования открытого огня? _____
27. Была ли предусмотрена возможность экстренной эвакуации? _____
28. Находится ли на борту и на берегу достаточно персонала для принятия мер при возникновении аварийной ситуации? _____
29. Используется ли подходящая изоляция в судно-берег соединениях? _____
30. Были ли приняты меры для обеспечения достаточной вентиляции насосного отсека? _____

КАПИТАН_____
СТАРПОМ_____
ЗА ПОРТ СУПСА

Руководящие принципы по контрольным таблицам безопасности

Введение

Рекомендации ММО по безопасной перевозке, обработке и хранению опасных веществ в портовых зонах (Резолюция Ассамблеи А.435 (XI)) содержит требование, что:

Капитан судна и оператор причала до того, как жидкие наливные опасные вещества откачиваются с судна или бункеруются на любое судно или береговые мощности, должны:

1. договориться в письменном виде о процедурах обработки груза, включая максимальные нормы при погрузке и разгрузке;
2. заполнить и подписать соответствующую контрольную таблицу, в которой должно быть показано основные меры предосторожности, которые следует предпринять до и во время таких операций по погрузке и разгрузке; и
3. договориться в письменном виде о действиях, которые должны быть предприняты в экстренных случаях при таких операциях по погрузке и разгрузке

В приложении к Рекомендациям – контрольная таблица безопасности, в которой отражены все процедуры и условия, по которым могут безопасно осуществляться погрузка и разгрузка наливных опасных грузов и связанным с этим операций, таких как бункеровка, балластировка или чистка танков.

Применение

Проверочная таблица должна использоваться до проведения следующих операций:

1. погрузка и разгрузка опасных веществ в неупакованном жидком или газообразном состоянии;
2. балластировка и дебалластировка танков, которые не были очищены и содержали вещества, указанные в п.1;
3. перегрузка из береговых мощностей топлива для силовых установок судна или в емкости хранения судна, которые содержат вещества по п.1, или на суда, которые задействованы для операций по п.1 и/или 2;
4. погрузка и разгрузка иных веществ, чем в п.1 и 3, на борт судов, которые содержат вещества по п.1.

Если выполняются операции по п.4, некоторые вопросы из проверочной таблицы не применяются; пометки по данному поводу должны быть сделаны в колонке "Примечания".

Таблица разделена на три части, которые должны быть использованы следующим образом:

Часть А. Общая, для всех танкеров

Часть В. дополнительная для танкеров, перевозящих химические вещества

Часть С. дополнительная для танкеров, перевозящих газ

Консультация

Операции по пп. 1, 2, 3 и 4 и их применению могут осуществляться только в том случае, если обе стороны, указанные в контрольной таблице как «Судно» и «Берег», совместно подтвердили, они могут безопасно осуществлять эти операции, насколько это касается их компетенции. Это возможно, если не все вопросы из контрольной таблицы дан утвердительный ответ, или если была согласованная договоренность, что какой-то вопрос не применим и поэтому не было пометок в колонке «Примечания».

Исключение сделано для вопросов с кодом "P". Операция может все-таки выполняться, даже если дан отрицательный ответ, при условии что компетентный сотрудник администрации порта проинформирован об этом и соответствующие требуемые условия выполняются.

Даже если одна из сторон может иметь мнение, что с ее точки зрения операции, указанные выше в пп. 1, 2,3 и 4, могут выполняться безопасно, возможно, что другая сторона не будет разделять это мнение.

В этом случае при совместном заполнении контрольной таблицы не может быть никакого соглашения. Операции нельзя начинать, пока обе стороны не достигнут соглашения касательно мер, гарантирующих безопасное выполнение операций.

Отклонения

Существует возможность, что после начала операций условия могут измениться, что может подвергнуть риску безопасность идущей операции. Сторона, которая обнаружила или имеет мнение, что условия изменились, должна предпринять все меры, чтобы восстановить безопасность. При необходимости другая сторона должна оказать содействие. Все операции должны быть немедленно остановлены, если соответствующие меры не могут быть предприняты.

Хранение форм

Контрольная таблица и требуемые по определенным пунктам контрольной таблицы формы The checklist and the forms required by certain items of the checklist shall be kept by the representative of the shore installation for a period of at least one month after the date of completion.

На борту судна контрольная таблица и прилагаемые к ней формы должны храниться не менее 12 часов после отправления из Нидерландов (или любой другой страны, где используется контрольная таблица). По требованию контрольная таблица и формы должны быть предъявлены в компетентную портовую администрацию.

Контрольные таблицы по пунктам

Данная часть контрольных таблиц содержит суммирование по пунктам условий, которые исходя из существующего положения вещей, должны быть приняты для обеспечения безопасности операций.

Часть А

Наливные грузы - Общее

a1 Надежно ли пришвартовано судно?

При ответе на данный вопрос следует обратить особое внимание на потребности в отбойных привальных сооружениях и конструкциях.

Суда должны быть безопасно пришвартованы. Вдоль пирсов и причалов расстановка судов должна осуществляться так, чтобы не спутывались швартовые канаты. Следует обратить внимание на движение судна, вызываемое течениями или приливами/отливами, а также на проходящие операции.

Металлические швартовы и волокнистые швартовы не должны использоваться вместе в одном направлении (т.е., спереди, шпринги, нос или корма) из-за различий в их свойств эластичности. Как только швартовка осуществлена, судно оснащенное автоматическими лебедками натяжения, не должно использовать такие лебедки в автоматическом режиме.

Следует предусмотреть меры для быстрой и безопасной отшвартовки судна в экстренном случае.

Способ экстренной отшвартовки должен быть согласован, принимая во внимание возникающие при этом риски.

Не использующиеся якоря должны быть надежно закреплены.

a2 Правильно ли размещены аварийные буксирные канаты?

Аварийные буксирные канаты должны быть установлены как на носу судна, направленного в море, так и на четверти румба судна.

Петли этих канатов должны находиться у уровня воды, регулярно проверяться и при необходимости регулироваться во время операций. Нужно сделать так, чтобы ими можно было оперативно воспользоваться и подрегулировать во время операций. Они должны быть надежно уложены в швартовых тумбах судна, но в то же время концы ослаблены на палубе.

Следует предпринять меры, чтобы ослабленный конец не соскользнул в воду. Также следует предусмотреть их легкое обрезание.

a3 Установлен ли безопасный проход между судном и берегом?

Проход должен быть установлен настолько далеко от трубопроводной системы, насколько это применимо.

Средства доступа на судно должны быть безопасными и представлять собой соответствующие мостки или трап.

Рекомендуется устанавливать и надежно закреплять предохранительные устройства не под средствами прохода на судно.

Когда не имеются средства доступа со стороны терминала и используется трап судна, то на причале должно быть соответствующее место для установки трапа, чтобы обеспечить трап достаточным пространством для его установки и поддерживать безопасный и удобный проход на судно при всех режимах приливов/отливов и изменениях величины надводного борта.

На берегу возле этого прохода должны иметься соответствующие средства спасения. На борту судна возле трапа должен быть установлен спасательный буй или заборный трап. В темное время суток проход на судно должен быть надежно освещен.

Лицам, у которых нет законных поручений и дел на судне или у которых нет разрешения капитана, не должны допускаться на судно.

Администрация терминала должна по согласованию с судном контролировать допуск пирс или причал.

a4 Готово ли судно к выходу своим ходом?

Судно должно быть способно двигаться своим ходом при срочном уведомлении, если только администрация порта или терминала не выдала разрешение поставить судно в неподвижное состояние.

Для получения такого разрешения должны выполняться определенные условия.

a5 Организована ли надлежащая вахта на борту и на терминале с соответствующим руководством?

Операции должны находиться под постоянным контролем как со стороны судна, так и берега.

Надзор должен осуществляться для предотвращения возникновения опасных ситуаций; если тем не менее такая ситуация возникает, то контролирующий персонал должен предпринять все меры по исправлению ситуации.

Контролирующий персонал на судне и на берегу должен иметь оперативную связь со своим начальством.

Весь персонал, задействованный в операциях, должен иметь представление об опасности обрабатываемого груза.

a6 Работает ли система связи судно-берег?

Между соответствующим вахтенным офицером судна и ответственным сотрудником на берегу должна наиболее эффективная оперативная связь.

На судне находится агент с портативной ОБЧ – рацией, используемой только в экстренных случаях. Кроме того, на судне должна находиться телефонный блок. Выбранная система связи вместе с информацией о телефонных номерах и/или каналах для использования должна быть внесена в соответствующую форму.

Эта форма должна быть подписана представителями как судна, так и берега.

Телефон, радиотелефонная система и рация должны соответствовать надлежащим требованиям безопасности.

a7 *Согласованы ли методы обращения с грузом, бункерами и балластом?*

Процедуры предстоящей операции должны быть заранее запланированы. Они должны быть обсуждены и согласованы представителями судна и берега до начала операций. При установлении процедур предстоящей операции капитан или его представитель должен обратить должное внимание на силы и давление, воздействующие на судно. Согласованные процедуры должны быть в письменном виде. Информация, содержащаяся в этой форме должна быть близка и полно соответствовать указанной в форме, прилагаемой к этим контрольным таблицам.

Где это необходимо, эта форма может использоваться для записи информации, относящейся к содержанию предшествующего параграфа (см. приложение 3 к данным контрольным таблицам) Форма должна быть подписана обоими представителями.

Любое изменение в согласованной процедуре, что может повлиять на операцию, должно быть обсуждено и согласовано обеими сторонами. После того, как обе стороны пришли к соглашению, существенные изменения должны быть закреплены в письменном виде как можно быстрее и достаточно заблаговременно до того, как изменение в процедуре имеет место. В любом случае, изменения должны быть закреплены в письменном виде в течение дежурства этих надзорных представителей на борту и на берегу, когда пришли к соглашению об этих изменениях.

Свойства обрабатываемого груза, оборудование судна и береговые сооружения, способность экипажа судна и берегового персонала выполнять необходимые операции и эффективно их контролировать это те факторы, которые необходимо учитывать при оценке возможности обработки определенного количества грузов одновременно. Зона системы трубопроводов (манифольда) должна быть надлежаще освещена как на берегу, так и на судне. Уровень освещения должен быть не менее 20 люкс.

Первоначальные и максимальные уровни погрузки, уровни заполнения и обычной время остановок должны быть согласованы, учитывая:

- характер и природу обрабатываемого груза;
- расположение и производительность грузовых линий судна и систем отвода газов;
- максимально допустимое давление и интенсивность потока в шлангах судна/берега и загрузочных рукавов;
- меры предосторожности, чтобы избежать накопления статического электричества;
- любые другие ограничения по контролю потока.

Где это применимо, необходимо в форму, упомянутую во втором параграфе, внести пометки. Если свойства по статическому электричеству обрабатываемого груза или ситуация в танке этого требует, никакой электропроводящий предмет не должен помещаться в танк во время погрузки, а также в течение 30 минут после завершения погрузки.

При приближении к месту обработки груза грозы с молниями операции должны быть временно остановлены, за исключением операций с продуктами, точка возгорания которых превышает 55°C.

Все отверстия в палубе и вентиляционные линии должны быть закрыты при приближении и во время грозы.

a8 *Согласована ли процедура аварийной остановки?*

Процедура аварийной должна быть согласована между судном и берегом и записана в соответствующей форме. Это согласование должно устанавливать, в каких случаях операции должны быть незамедлительно остановлены.

Должное внимание следует уделить возможным рискам и опасностям вследствие процедуры аварийной остановки.

a9 *Расположено ли противопожарное оборудование на борту и на берегу в соответствующих местах и готово к немедленному использованию?*

Противопожарное оборудование на борту и на берегу должно быть размещено в соответствующих местах и готово к немедленному использованию.

На причале и грузовой палубе судна должны быть соответствующие единицы стационарного и переносного оборудования. Противопожарные системы судна и берега должны находиться под давлением или чтобы на них было подано давление незамедлительно.

Как берег, так и судно должны гарантировать, что их главные противопожарные системы могут быть соединены быстро и оперативно там, где это необходимо, используя соединения судно/берег международного стандарта.

a10 *Находятся ли грузовые шланги/рукава в хорошем состоянии и правильно смонтированными и имеют ли они соответствующие сертификаты, если применимо?*

Грузовые шланги и металлические рукава должны быть в хорошем состоянии и должны быть надлежащим образом оснащены и закреплены, чтобы предотвратить напряжение и растяжение вне заданных пределов. Все фланцевые соединения должны быть полностью на болтах. Другие типы соединения должны быть надлежащим образом закреплены.

Должно быть обеспечено, чтобы шланги и рукава были из материала, подходящего для обрабатываемого груза, принимая во внимание его температуру и максимальное рабочее давление.

На грузовых шлангах должны иметься символы касательно их годности для предполагаемой операции.

a11 *Задраены ли надлежащим образом шпигаты и подборные подносы установлены на своих местах как на борту, так и на берегу?*

Все шпигаты на борту, а также дренажные отверстия на берегу во время операций должны быть надежно запечатаны.

Скопления воды должны периодически удаляться.

В идеале, на борту и на пирсе должны быть стационарные подборные подносы; если таковые отсутствуют, можно использовать переносные подборные подносы.

Все подборные подносы должны надлежащим образом опорожняться, когда это необходимо, но всегда после завершения определенной операции.

a12 *Установлены ли закупорки во всех неиспользуемых соединениях, включая кормовую выливную линию?*

Неиспользуемые соединения для грузовой линии и бункеровки должны быть закрыты и закупорены. Глухие фланцы должны быть полностью закреплены болтами, а другие виды фитингов надежно закреплены.

a13 *Если отливные клапаны не используются, закрыты и закреплены ли они?*

Опыт показывает, что этот пункт очень важен с точки зрения предотвращения загрязнений с судов, где системы линий и балласта взаимосвязаны.

Надежность задействованных клапанов должна быть проверена.

a14 *Закрыт ли весь груз и крышки топливных резервуаров?*

Не говоря уже об отверстиях, которые используются для вентиляции резервуаров (см. a15), все отверстия, ведущие к грузовым резервуарам должны быть закрыты для доступа газов. Незаполненные емкости и отверстия для отбора проб могут быть на короткое время открыты для заполнения и отбора проб. Закрытые незаполненные емкости и отверстия для отбора проб должны быть использованы там, где это требуется по международным, национальным или местным правилам или соглашениям.

a15 *Используется ли согласованная система вентиляции?*

Между обеими сторонами должно быть достигнуто соглашение касательно работы вентиляционных систем, принимая во внимание тип груза и применяемые правила для судов и береговых построек.

Существуют три основные системы вентиляции резервуаров:

1. Открытые, с выходом в атмосферу через измерительные отверстия, которые защищены соответствующими противопожарными экранами.
2. Постоянные вентиляционные системы, которые включают в себя системы с инертным газом.
3. Соответствующие системы безопасного возврата пара и его обработки.

a16 *Одобрены ли используемые фонари для подобной работы?*

a17 *Одобрены ли ОВЧ/УВЧ приемники для подобной работы?*

Работающие на батареях ручные фонари и УКВ радиотелефоны должны быть утвержденного* типа. Судовые/находящиеся на берегу телефоны должны соответствовать требованиям* на взрывобезопасность кроме тех случаев, когда они расположены в безопасном месте в надлежащем помещении.

ОКВ радиотелефоны могут работать только на волнах, согласованных международными соглашениями. Оговоренное выше оборудование должно аккуратно обслуживаться, поврежденные приборы, а также те, которые работают ненадежно, не должны использоваться.

a18 *Заземлены ли главные радиопередающие антенны судна, а радары выключены?*

Во время стоянки судна в порту главный судовой передатчик не должен использоваться кроме как для приема сообщений. Главные судовые антенны должны быть отсоединены и заземлены. Судовая радарная станция также не должна использоваться, за исключением тех случаев, когда капитан, проконсультировавшись с руководителем терминала, не определит те условия, когда станция может быть безопасно использована.

a19 *Отсоединены ли питающие кабели портативного электрического оборудования от источников питания?*

Использование переносного электрооборудования при беспорядочном передвижении в опасных зонах должно быть запрещено. Питающие кабели необходимо отсоединить и предпочтительно удалить из опасных зон. Телефонные кабели, которые используются в системе связи судно/берег желательно проложить вне опасной зоны. Если это нереально, то кабель должен быть в таком состоянии и так защищен, что от его использования не возникнет опасной ситуации.

a20 *Закрыты ли все двери и люки в средней части судна?*

a21 *Закрыты ли все двери и люки кормовой части, выходящие на резервуарную палубу?*

Двери, окна и иллюминаторы, находящиеся в средней части судна во время работ должны быть закрыты.

Двери, окна и иллюминаторы в прочих частях судна, которые выходят на зону производства работ, должны быть закрыты на время работы. Указанные двери должны быть четко промаркированы, но никогда не должны быть заперты.

a22 *Закрыты ли все впускные отверстия системы кондиционирования воздуха, в которые могут проникнуть пары груза?*

a23 *Отсоединены ли блоки кондиционирования воздуха оконного типа?*

Воздухозаборники кондиционеров и системы вентиляции, которые работают на всасывание воздуха из района производства работ, должны быть закрыты.

Кондиционеры, которые полностью расположены в пределах мест, которые не работают на втягивание извне, могут продолжать работать. Кондиционеры, которые крепятся на окнах, должны быть отсоединены от источника питания.

a24 *Соблюдаются ли требования по ограничению курения?*

Курение на судне разрешено только в оговоренных местах.

Курение разрешено только на пирсе и прилегающих территориях, кроме зданий и мест, названных руководителем терминала.

Места, к которым существует прямой доступ извне, не могут быть назначены для курения. Территории, где курение разрешено, должны быть обозначены соответствующим образом.

a25 *Соблюдаются ли требования по ограничению использования камбуза и оборудования для приготовления пищи?*

Открытый огонь разрешено использовать в камбузах, защищенных от проникновения легковоспламеняющихся газов.

В камбузах, не соответствующих вышеназванным требованиям, использование огня разрешается, если капитан, после консультации с руководителем терминала, обеспечил принятые требуемых мер для предотвращения проникновения или накопления легковоспламеняющихся газов.

На судах, оборудованных жесткими нагнетательными линиями, использование открытого огня в камбузе не разрешается во время использования этих линий, если в конструкции судна не предусмотрены средства для обеспечения безопасного использования открытого огня.

a26 *Соблюдаются ли требования по ограничению использования открытого огня?*

Открытый огонь включает в себя следующее: огонь, искры, открытое пламя и любую поверхность с температурой выше точки возгорания обрабатываемых продуктов.

Использование открытого огня на борту судна, кроме случаев, описанных в пунктах a24 и a25, и в радиусе 25 м от судна, запрещено, за исключением случаев, одобренных администрацией порта, руководителем терминала и капитаном.

a27 *Была ли предусмотрена возможность экстренной эвакуации?*

В дополнение к средствам по доступу на судно, упомянутым в пункте 3, на борту судна и на берегу должны быть надежные и оперативные средства на случай экстренной эвакуации.

На борту судна это может быть спасательная шлюпка, готовая к немедленному использованию.

a28 *Находится ли на борту и на берегу достаточно персонала для принятия мер при возникновении аварийной ситуации?*

В любое время при стоянке судна у терминала на борту судна и на берегу должно быть достаточно персонала для принятия мер при возникновении аварийной ситуации.

a29 *Используется ли подходящая изоляция в судно-берег соединениях?*

Судно-берег соединения будут оборудованы средствами электрической изоляции, которая может представлять собой изолирующий фланец на каждом стыке или металлическом рукаве или отдельном отрезке непроводящего электричество рукава в соединении судно-море. Если используются изолирующие фланцы, то только один может вставляться на каждой из линий или металлических рукавах. Линии с береговой стороны должны изолирующего устройства должны быть электрически заземлены к системе причала, а линии на стороне судна должны быть заземлены на массу судна.

Необходимо убедиться, что средства электропрерывания находятся на месте и в хорошем состоянии, и что не присутствует обход посредством замыкания на внешние металлические поверхности.

a30 *Были ли приняты меры для обеспечения достаточной вентиляции насосного отсека?*

Насосные отсеки судна оборудованы механической вентиляцией, которая будет работать в течение всех выполнения всех работ. Вентиляция нацелена на поддержание безопасной атмосферы в насосном отсеке.

Часть В

Дополнительные проверки – наливны химические вещества

b1 Доступна ли информация, содержащая необходимые данные для безопасной обработки груза, включая, если применимо, сертификат ингибирования производителя?

Информация о продуктах должна содержаться на борту судна и на берегу до и после работ.

Эта информация включает в себя:

- a. план размещения груза;
- b. полное описание физических и химических свойств, включая реактивность, необходимую для безопасного обращения с грузом;
- c. меры, принимаемые в случае разлива или утечек;
- d. контрмеры при случайном контакте;
- e. противопожарные действия и средства;
- f. процессы перемещения грузов.

При обработке грузов, требующих стабилизацию или ингибцию, соответствующая информация будет предоставлена.

b2 Готово ли надлежащее защитное оборудование (включая автономный дыхательный аппарат) и защитная одежда?

Подходящее защитное оборудование, включающее в себя автономный дыхательный аппарат, и защитная одежда, приспособленная для специфических задач, должны держаться наготове в достаточном количестве для обеспечения персонала как на борту, так и на суше.

Места хранения должны быть защищены от атмосферных осадков и четко обозначены.

Все лица, непосредственно вовлеченные в операциях, должны использовать это оборудование и одежду каждый раз, когда того требует ситуация.

Персонал, пользующийся дыхательными аппаратами во время работы, должен находиться в хорошей физической форме и быть обучен в их использовании.

b3 Согласованы ли контрмеры против случайного контакта персонала с грузом?

Достаточные и подходящие средства должны быть доступны для нейтрализации эффектов и очистки небольших количеств разлитого продукта.

Однако непредвиденный личный контакт все-таки может произойти. Необходимые контрмеры должны быть приняты для ограничения последствий.

Информация об обращении с этим продуктом с учетом его специфических свойств должна быть изучена и сделана доступной для немедленного использования.

Подходящий душ и станция для промывания глаз должны быть установлены и готовы к использованию.

Меры должны быть приняты для поддержания воды при безопасной температуре.

b4 Совместима ли скорость обработки груза с используемой системой автоматического перекрытия потока?

Автоматический клапан перекрытия потока может быть установлен на судне или на берегу. Он активируется, когда уровень наполняемого резервуара, на судне или на берегу, достигает определенного уровня. В случаях использования подобной системы скорость перекачки топлива должна быть отрегулирована соответственно, чтобы скачок давления в результате закрытия автоматического клапана не превысил безопасное рабочее давление судна или береговой трубопроводной системы.

В качестве альтернативы можно установить средства для погашения скачка давления, такие как рециркуляционные системы или буферные резервуары. Руководители с берега и судна должны заключить письменное соглашение насчет того, будет ли применяться регулировка скорости перекачки грузов или использоваться альтернативные средства; безопасная скорость перекачки груза будет отмечена в этом соглашении и в рабочем соглашении (смотри a7).

b5 Настроены ли измерительные приборы и предупредительные сигналы системы подачи груза и находятся ли они в хорошем состоянии?

Измерительные приборы и предупредительные сигналы системы подачи груза на берегу и на судне должны проверяться регулярно для обеспечения их рабочего состояния. День и детали последней проверки должны постоянно обновляться. Если предупредительные сигналы можно устанавливать для разных уровней, они должны быть установлены на требуемом для данной операции уровне.

b6 Доступны ли детекторы испарений к использованию для обрабатываемых продуктов?

Предоставленное оборудование должно быть способным измерять уровни возгораемости/токсичности.

Необходимое оборудование должно быть доступно для калибровки инструментов, измеряющих уровень возгораемости.

Калибровка должна быть выполнена до начала работ.

b7 Состоялся ли обмен информацией о средствах и методах тушения пожаров?

Должна быть предоставлена информация о доступном противопожарном оборудовании и мерах, принимаемых в случае возникновения пожара на судне или на берегу.

Особое внимание должно быть уделено продуктам, вступающим в реакцию с водой, так как они потребуют использование специальных методов пожаротушения.

b8 *Обладает ли материал, из которого сделаны подающие шланги, сопротивляемостью к воздействию груза?*

Подающие шланги должны иметь нестираемую маркировку, указывающую продукты, для которых эти шланги предназначены, максимальное рабочее давление, испытательное давление и дату последнего прохождения испытаний под этим давлением, и, при использовании с различными температурами, максимальную и/или минимальную рабочую температуру.

b9 *Производится ли обработка грузов с использованием постоянного стационарного трубопровода?*

Если при работе с грузами нельзя избежать использования переносных грузоподающих линий, эти линии должны быть правильно собраны и установлены, чтобы не создавать дополнительного риска от их использования. При необходимости следует проверить заземление этих линий.

Использование переносных подающих линий должно быть ограничено до минимального возможного срока.

Если шланги используются для создания соединений с судном или береговой трубопроводной системой, эти соединения должны быть сделаны как можно более короткими, и заземлены на судно или береговые сооружения (смотри a29).

Использование временных линий внутри резервуаров допускается только с одобрения соответствующих портовых органов.

Часть С

Дополнительные проверки – наливные сжиженные газы

c1 *Доступна ли информация, содержащая необходимые данные для безопасной обработки груза, включая, если применимо, сертификат ингибирования производителя?*

Информация о продуктах должна содержаться на борту судна и на берегу до и после работ.

Эта информация включает в себя:

- a. план размещения груза;
- b. полное описание физических и химических свойств, включая реактивность, необходимую для безопасного обращения с грузом;
- c. меры, принимаемые в случае разлива или утечек;
- d. контрмеры при случайном контакте;
- e. противопожарные действия и средства;
- f. процессы перемещения грузов.
- g. специальное оборудование, необходимое для безопасной обработки указанного груза;
- h. минимальные требования к температуре системы содержания груза.

При обработке грузов, требующих стабилизацию или ингибицию, соответствующая информация будет предоставлена.

c2 *Готова ли система распыления воды к использованию?*

При работе с горючими и/или токсическими продуктами система распыления воды должна проходить периодические испытания.

Детали последнего испытания должны обновляться.

Во время проведения работ система должна поддерживаться в состоянии готовности к немедленному использованию.

c3 *Готово ли надлежащее защитное оборудование (включая автономный дыхательный аппарат) и защитная одежда?*

Подходящее защитное оборудование, включающее в себя автономный дыхательный аппарат, и защитная одежда, приспособленная для специфических задач, должны держаться наготове в достаточном количестве для обеспечения персонала как на борту, так и на суше.

Места хранения должны быть защищены от атмосферных осадков и четко обозначены.

Все лица, непосредственно вовлеченные в операциях, должны использовать это оборудование и одежду каждый раз, когда того требует ситуация.

Персонал, пользующийся дыхательными аппаратами во время работы, должен находиться в хорошей физической форме и быть обучен в их использовании. Работы, требующие использования дыхательных аппаратов, не должны выполняться персоналом, неподходящим по состоянию здоровья или не имеющим требуемой подготовки.

c4 *Наполнены ли пустые объемы инертным газом, если требуется?*

По прибытия в порт экипаж судна должен проверить объемы, которые должны быть наполнены инертным газом в соответствии с Кодексом перевозчиков газа IMO.

c5 *Находятся ли все клапаны дистанционного управления в рабочем состоянии?*

Вся система судовых и береговых клапанов дистанционного управления должна регулярно испытываться. Детали последнего испытания должны обновляться.

c6 *Выровнены ли перепускные клапаны резервуара с вентиляционной системой судна, перекрыты ли байпасы?*

Если вентиляционная система оборудована байпасами перепускных клапанов, байпасы должны быть перекрыты.

При перевозке двух различных типов груза необходимо наличие независимых друг от друга вентиляционных систем.

В случаях возможности установления разных положений перепускного клапана следует выбрать положение, соответствующее спецификациям обрабатываемого груза, причем положение клапана должно быть явно указано. Положения перепускных клапанов должны быть записаны.

c7 *Находятся ли насосы и компрессоры для перекачки груза в хорошем состоянии и были ли согласованы максимальные рабочие давления?*

Должно быть достигнуто соглашение о максимальном допустимом рабочем давлении в линии подачи груза. Это давление будет внесено в Форму организации работ.

c8 *Находится ли оборудование, управляющее системой повторного сжижения газа или системой выпаривания, в хорошем рабочем состоянии?*

Перед проведением работ необходимо убедиться в работоспособности оборудования, управляющего системой повторного сжижения газа или системой выпаривания.

c9 *Настроено ли газоопределяющее оборудование на данный груз, откалибровано и находится в хорошем рабочем состоянии?*

Калибровочный газ должен быть доступен для настройки газоопределяющего оборудования. Стационарное газоопределяющее оборудование должно быть настроено на перекачиваемый газ до начала работ. Предупредительные системы должны проходить регулярные испытания и результаты испытаний соответственно обновляться.

Также должны быть доступны переносные газоопределяющие инструменты, подходящие для измерения уровней возгораемости и/или токсичности.

Переносные газоопределяющие инструменты для измерения уровня возгораемости должны быть откалиброваны и настроены на перекачиваемый продукт до начала работ.

c10 *Настроены ли измерительные приборы и предупредительные сигналы системы подачи груза и находятся ли они в хорошем состоянии?*

Измерительные приборы и предупредительные сигналы системы подачи груза на берегу и на судне должны проверяться регулярно для обеспечения их рабочего состояния. День и детали последней проверки должны постоянно обновляться. Если предупредительные сигналы можно устанавливать для разных уровней, они должны быть установлены на требуемом для данной операции уровне.

c11 *Правильно ли работает система аварийного перекрытия подачи?*

Системы аварийного перекрытия подачи на судне и на берегу должны проходить периодические испытания.

Испытание должно включать в себя проверку максимального возможного числа компонентов системы подачи груза. Детали последнего испытания должны обновляться.

c12 *Знают ли на берегу о скорости закрытия автоматических клапанов судна; знают ли на судне о подобных деталях береговой системы?*

Судно или береговые структуры могут быть оборудованы автоматическими клапанами перекрытия потока. Они активируются определенным уровнем наполняющегося резервуара, на судне или на берегу.

В случаях использования подобной системы скорость перекачки топлива должна быть отрегулирована соответственно, чтобы скачок давления в результате закрытия автоматического клапана не превысил безопасное рабочее давление судна или береговой трубопроводной системы.

В качестве альтернативы можно установить средства для погашения скачка давления, такие как рециркуляционные системы или буферные резервуары. Руководители с берега и судна должны заключить письменное соглашение насчет того, будет ли применяться регулировка скорости перекачки грузов или использоваться альтернативные средства; безопасная скорость перекачки груза будет отмечена в этом соглашении и в рабочем соглашении (смотри a7).

c13 *Обменялись ли берег и судно информацией о минимальной рабочей температуре системы подачи груза?*

До начала работ представители судна и порта должны обменяться информацией о требованиях к давлению/температуре груза.

Эта информация заносится в Форму организации работ.

Приложение 1 к руководящим принципам

Описание опасных веществ

Опасными веществами в контексте контрольной таблицы являются вещества, относящиеся к следующим классам Кодекса МОМГ:

2. Газы, под давление, сжиженные или растворенные под давлением
3. Легковоспламеняющиеся жидкости
- 6.1 Ядовитые вещества
8. Едкие вещества

Примечание

Согласно Европейским стандартам для жидкостей 3го класса, к Легковоспламеняющимся жидкостям относятся продукты с точкой возгорания ниже 100°C.

Химические танкеры

Танкеры, перевозящие вещества, описанные в разделах 6 и 7 Приложения³ к Резолюции A212(VII) IMO согласно внесенным поправкам.

Эти вещества также упоминаются в разделах 17 и 18 Международного Перечня Наливных Химикатов.

Газовые танкеры

Танкеры, перевозящие вещества, описанные в разделе 16 Приложения³ к Резолюции A238(IX) или Приложения³ к Резолюции A239(IX) IMO согласно внесенным поправкам.

Эти вещества также упоминаются в разделе 17 Международного Перечня Наливных Химикатов.

За содержание настоящего отчета полную ответственность несет Консорциум Uniconsult - НРТИ - Transpetrol Consortium, и данная информация никоим образом не отражает точку зрения Европейского Союза